ARREST VAN HET HOF (Vijfde kamer)

1 augustus 2025 *

„Prejudiciële verwijzing – Harmonisatie van de wetgevingen – Goedkeuring van motorvoertuigen – Richtlijn 2007/46/EG – Artikel 18, lid 1 – Artikel 26, lid 1 – Artikel 46 – Verordening (EG) nr. 715/2007 – Artikel 5, lid 2 – Motorvoertuigen – Dieselmotor – Emissie van verontreinigende stoffen – Vermindering van de uitstoot van stikstofoxide (NO_x) die wordt beperkt door een ‚thermovenster' – Manipulatie-instrument – Bescherming van de belangen van een individuele koper van een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument – Installatie van dit instrument na het in verkeer brengen van het voertuig – Recht op schadevergoeding op grond van de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad van de fabrikant van dat voertuig – Uitsluitingsgrond – Onvermijdelijke dwaling van de fabrikant met betrekking tot het verboden karakter van het manipulatie-instrument – Doeltreffendheidsbeginsel – Passende schadevergoeding – Wijze van berekening van de schadevergoeding – Vergoedingsbandbreedte"

In zaak C-666/23,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landgericht Ravensburg (rechter in eerste aanleg Ravensburg, Duitsland) bij beslissing van 27 oktober 2023, ingekomen bij het Hof op 9 november 2023, in de procedure

CM,

DS,

tegen

Volkswagen AG,

wijst

HET HOF (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: M. L. Arastey Sahún (rapporteur), kamerpresident, D. Gratsias, E. Regan, J. Passer en B. Smulders, rechters,

advocaat-generaal: A. Rantos,

griffier: A. Calot Escobar,

* Procestaal: Duits.

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

– CM, vertegenwoordigd door K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs en L. Rhiel, Rechtsanwälte,

– Volkswagen AG, vertegenwoordigd door T. André, M. de Lind van Wijngaarden en H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door J. Flett en M. Noll-Ehlers als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB 2007, L 171, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van twee gedingen tussen CM en DS enerzijds en Volkswagen AG anderzijds over de vergoeding van de schade die is geleden als gevolg van de aankoop van met verboden manipulatie-instrumenten uitgeruste voertuigen.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Richtlijn 1999/44

3 Richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen (PB 1999, L 171, blz. 12) is met ingang van 1 januari 2022 ingetrokken bij richtlijn (EU) 2019/771 van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2019 betreffende bepaalde aspecten van overeenkomsten voor de verkoop van goederen, tot wijziging van verordening (EU) 2017/2394 en richtlijn 2009/22/EG, en tot intrekking van richtlijn 1999/44/EG (PB 2019, L 136, blz. 28). Gelet op het tijdstip van de feiten van de hoofdgedingen blijft hierop niettemin richtlijn 1999/44 van toepassing.

4 Artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44 bepaalde:

„In geval van gebrek aan overeenstemming, heeft de consument het recht dat de goederen kosteloos door herstelling of vervanging in overeenstemming worden gebracht, overeenkomstig lid 3, of dat de prijs op passende wijze wordt verminderd of dat de koopovereenkomst met betrekking tot deze goederen wordt ontbonden, overeenkomstig de leden 5 en 6.”

Richtlijn 2007/46

5 Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB 2007, L 263, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 385/2009 van de Commissie van 7 mei 2009 (PB 2009, L 118, blz. 13) (hierna: „richtlijn 2007/46"), is met ingang van 1 september 2020 ingetrokken bij verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van richtlijn 2007/46/EG (PB 2018, L 151, blz. 1). Gelet op het tijdstip van de feiten van de hoofdgedingen blijft hierop niettemin richtlijn 2007/46 van toepassing.

6 Artikel 3, punten 3, 5, 17 en 36, van richtlijn 2007/46 luidde als volgt:

„Voor de toepassing van deze richtlijn en de in bijlage IV genoemde regelgevingen, tenzij daarin anders is bepaald, wordt verstaan onder:

[…]

3. ‚typegoedkeuring': de procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een type voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid aan de relevante bestuursrechtelijke bepalingen en technische voorschriften voldoet;

[…]

5. ‚EG-typegoedkeuring': de procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een type voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid aan de relevante bestuursrechtelijke bepalingen en technische voorschriften van deze richtlijn en van de in bijlage IV of XI vermelde regelgevingen voldoet;

[…]

17. ‚voertuigtype': alle tot een categorie behorende voertuigen die ten minste op de in bijlage II, deel B, vermelde essentiële punten identiek zijn. Een voertuigtype kan varianten en uitvoeringen zoals omschreven in bijlage II, deel B, omvatten;

[…]

36. ‚certificaat van overeenstemming': het document in bijlage IX dat door de fabrikant wordt afgegeven om te certificeren dat een voertuig behorende tot de reeks waarvoor overeenkomstig deze richtlijn typegoedkeuring is verleend, op het ogenblik van de productie aan alle regelgevingen voldoet".

7 Artikel 8, lid 6, van die richtlijn was als volgt verwoord:

„De goedkeuringsinstantie stelt de goedkeuringsinstanties van de overige lidstaten onmiddellijk in kennis van de door haar geweigerde of ingetrokken goedkeuringen, met opgave van de redenen voor haar besluit."

8 Artikel 10, lid 2, van die richtlijn schreef voor:

„De lidstaten verlenen EG-typegoedkeuring aan een onderdeel of technische eenheid dat of die in overeenstemming is met de gegevens van het informatiedossier en voldoet aan de technische voorschriften van de in bijlage IV genoemde relevante bijzondere richtlijn of verordening."

9 Artikel 13, lid 1, van die richtlijn luidde:

„De fabrikant stelt de lidstaat die de EG-typegoedkeuring heeft verleend, onmiddellijk in kennis van elke wijziging van de gegevens in het informatiepakket. Die lidstaat stelt volgens de in dit hoofdstuk beschreven regels vast welke procedure moet worden gevolgd. Zo nodig kan hij in overleg met de fabrikant besluiten dat een nieuwe EG-typegoedkeuring moet worden verleend."

10 Artikel 18, lid 1, van richtlijn 2007/46 bepaalde:

„Als houder van een EG-typegoedkeuring van een voertuig geeft de fabrikant een certificaat van overeenstemming af waarvan elk compleet, incompleet of voltooid voertuig dat in overeenstemming met het goedgekeurde type is gebouwd, vergezeld gaat."

11 Artikel 26, lid 1, van die richtlijn luidde als volgt:

„Onverminderd het bepaalde in de artikelen 29 en 30 registreren de lidstaten voertuigen en staan zij de verkoop of het in het verkeer brengen ervan alleen toe indien die voertuigen vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming overeenkomstig artikel 18.

In het geval van incomplete voertuigen staan de lidstaten de verkoop ervan toe, maar kunnen zij de definitieve registratie en het in het verkeer brengen weigeren zolang de voertuigen incompleet zijn."

12 In artikel 30, lid 1, van die richtlijn werd bepaald:

„Indien een lidstaat die een EG-typegoedkeuring heeft verleend, van oordeel is dat nieuwe voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden die van een certificaat van overeenstemming of een goedkeuringsmerk zijn voorzien, niet in overeenstemming zijn met het door hem goedgekeurde type, neemt hij de nodige maatregelen, die waar nodig kunnen gaan tot intrekking van de typegoedkeuring, om de voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden in productie in overeenstemming te brengen met het goedgekeurde type. De goedkeuringsinstantie van deze lidstaat stelt de goedkeuringsinstanties van de overige lidstaten in kennis van de genomen maatregelen."

13 Artikel 46 van die richtlijn bepaalde:

„De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn in geval van overtreding van de bepalingen van deze richtlijn, met name van de verbodsbepalingen in of als gevolg van artikel 31, en van de in bijlage IV, deel I, vermelde regelgevingen en zij treffen alle maatregelen die nodig zijn voor de toepassing van die sancties. De vastgestelde sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend. De lidstaten stellen de [Europese] Commissie uiterlijk 29 april 2009 in kennis van de desbetreffende bepalingen en delen haar alle latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee."

Verordening nr. 715/2007

14 De overwegingen 6 en 15 van verordening nr. 715/2007 luiden:

„(6) Met name de stikstofoxide-uitstoot van dieselvoertuigen moet aanzienlijk dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging. Hiertoe moeten de ambitieuze grenswaarden worden gehaald van de Euro 6-fase, zonder de voordelen van dieselmotoren te moeten opgeven op het gebied van brandstofverbruik en uitstoot van koolwaterstof en koolmonoxide. Door reeds in een vroeg stadium deze bijkomende norm ter verlaging van de stikstofoxide-uitstoot vast te stellen, verschaft dit de fabrikanten van voertuigen zekerheid voor hun Europese brede langetermijnplanning.

[…]

(15) De Commissie moet regelmatig nagaan of de Europese rijcyclus ‚New European Drive Cycle' – de testprocedure die ten grondslag ligt aan de verordeningen betreffende EG-typegoedkeuring met betrekking tot emissies – aan herziening toe is. Het kan nodig zijn de testcycli te actualiseren of te vervangen naar aanleiding van wijzigingen in de voertuigspecificaties en het rijgedrag. Herzieningen kunnen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de emissies in reële omstandigheden overeenstemmen met de emissies die bij de typegoedkeuring worden gemeten. Voorts moet worden overwogen om draagbare emissiemeetsystemen te gebruiken en het ‚not-to-exceed'-regelgevingsconcept in te voeren."

15 Artikel 3, punt 10, van die verordening bepaalt:

„In deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan wordt verstaan onder:

[…]

10) ‚manipulatie-instrument': een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn".

16 Artikel 4, leden 1 en 2, van die verordening bepaalt:

„1. De fabrikanten tonen aan dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de [Europese] Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen. De fabrikanten tonen ook aan dat alle nieuwe vervangende emissiebeheersingssystemen die een typegoedkeuring behoeven en die worden verkocht of in het verkeer worden gebracht in de Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen.

In deze verplichtingen is inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden in bijlage I en de uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5.

2. De fabrikanten zien erop toe dat de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie, de duurzaamheid van het emissiebeheersingssysteem en de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen worden nageleefd.

Bovendien moeten de door de fabrikant genomen technische maatregelen zo zijn dat is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met deze verordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. Daartoe worden de maatregelen met het oog op de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen gecontroleerd totdat het voertuig vijf jaar oud is of, indien dat eerder het geval is, 100 000 km heeft afgelegd. De duurzaamheidstests van de emissiebeheersingssystemen ten behoeve van de typegoedkeuring omvatten 160 000 km. Teneinde aan deze duurzaamheidstest te voldoen, moeten fabrikanten de mogelijkheid hebben gebruik te maken van verouderingstests op een proefbank, mits in overeenstemming met de in lid 4 bedoelde uitvoeringsmaatregelen.

Bij de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen wordt in het bijzonder gekeken naar uitlaatemissies afgezet tegen de emissiegrenswaarden vastgelegd in bijlage I. Om de controle van verdampingsemissies en emissies bij lage omgevingstemperaturen te verbeteren, herziet de Commissie de testprocedures."

17 Artikel 5, leden 1 en 2, van die verordening is als volgt verwoord:

„1. De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen.

2. Het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, is verboden. Dit verbod geldt niet indien:

a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;

b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt,

of

c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies."

18 Artikel 13 van verordening nr. 715/2007 luidt:

„1. De lidstaten stellen de sancties vast die bij overtreding van deze verordening door fabrikanten worden opgelegd en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. […]

2. Het soort overtredingen waarvoor sancties worden opgelegd, is in elk geval:

[…]

d) het gebruiken van manipulatie-instrumenten;

[…]”

Verordening nr. 692/2008

19 Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening nr. 715/2007 (PB 2008, L 199, blz. 1), is gewijzigd bij verordening (EU) nr. 566/2011 van de Commissie van 8 juni 2011 (PB 2011, L 158, blz. 1) (hierna: „verordening nr. 692/2008”). Verordening nr. 692/2008 is met ingang van 1 januari 2022 ingetrokken bij verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van verordening nr. 715/2007, tot wijziging van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, verordening nr. 692/2008 en verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van verordening nr. 692/2008 van de Commissie (PB 2017, L 175, blz. 1). Gelet op het tijdstip van de feiten van de hoofdgedingen blijft hierop niettemin verordening nr. 692/2008 van toepassing.

20 Artikel 10, lid 1, van verordening nr. 692/2008 bepaalde:

„De fabrikant zorgt ervoor dat vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing die bestemd zijn om te worden gemonteerd op voertuigen met EG-typegoedkeuring die binnen het toepassingsgebied van [verordening nr. 715/2007] vallen, EG-typegoedkeuring krijgen als technisch eenheid in de zin van artikel 10, lid 2, van [richtlijn 2007/46], overeenkomstig artikel 12, artikel 13 en bijlage XIII bij deze verordening.”

Duits recht

21 § 276 van het Bürgerliche Gesetzbuch (burgerlijk wetboek; hierna: „BGB”) luidt:

„(1) De schuldenaar is aansprakelijk voor opzet of nalatigheid, tenzij een beperktere of een ruimere aansprakelijkheid is overeengekomen of kan worden afgeleid uit de inhoud van de verbintenis, met name uit de verlening van een garantie of de aanvaarding van een leveringsrisico. §§ 827 en 828 zijn van overeenkomstige toepassing.

(2) Degene die in het handelsverkeer niet de nodige zorgvuldigheid betracht, handelt uit nalatigheid.

(3) De schuldenaar kan niet bij voorbaat worden ontheven van zijn aansprakelijkheid voor opzet.”

22 § 823 BGB bepaalt:

„(1) Degene die met opzet of uit nalatigheid wederrechtelijk inbreuk maakt op het leven, het lichaam, de gezondheid, de vrijheid, de eigendom of enig ander recht van een ander, is ten opzichte van die ander gehouden tot vergoeding van de daaruit voortvloeiende schade.

(2) Dezelfde verplichting rust op degene die in strijd handelt met een wet die strekt tot bescherming van een ander. Indien volgens de inhoud van de wet een overtreding van de wet ook zonder schuld mogelijk is, ontstaat de verplichting tot schadevergoeding alleen in het geval van schuld.”

23 § 826 BGB luidt:

„Degene die een ander met opzet en in strijd met de goede zeden schade berokkent, is jegens hem verplicht de schade te vergoeden."

24 De Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) [besluit betreffende de EG-goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen bestemd zijn (besluit betreffende de EG-goedkeuring van motorvoertuigen; hierna: „EG-FGV"] van 3 februari 2011, bepaalt in § 6, lid 1:

„Voor elk voertuig dat in overeenstemming met het goedgekeurde type is, geeft de houder van de EG-typegoedkeuring een certificaat van overeenstemming als bedoeld in artikel 18 juncto bijlage IX bij [richtlijn 2007/46] af. Overeenkomstig artikel 18, lid 3, van [richtlijn 2007/46] wordt het certificaat van overeenstemming zodanig ontworpen dat vervalsing is uitgesloten."

25 § 27, lid 1, EG-FGV luidt:

„Nieuwe voertuigen, technische eenheden of onderdelen waarvoor een certificaat van overeenstemming overeenkomstig bijlage IX bij [richtlijn 2007/46], […] vereist is, mogen in Duitsland alleen te koop worden aangeboden, worden verkocht of op de markt worden gebracht voor deelneming aan het wegverkeer, indien zij vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming. Dit geldt niet voor voertuigen in de zin van artikel 8 van [richtlijn 2003/37]."

Hoofdgedingen en prejudiciële vragen

26 Volkswagen is de fabrikant van de motorvoertuigen die CM en DS tweedehands hebben gekocht bij professionele dealers.

27 Wat CM betreft, hij kocht op grond van een bestelling van 14 maart 2016 en voor de prijs van 49 950 EUR een voertuig van het merk Volkswagen met een dieselmotor van het type EA 288. Ten tijde van de aankoop was dit voertuig uitgerust met een testbankherkenningssysteem, dat op 10 oktober 2017 na een update van de betrokken software werd verwijderd, alsook met andere motormanagement-software die ertoe leidt dat het uitlaatgasrecirculatiepercentage vermindert wanneer de buitentemperatuur onder een bepaalde drempel ligt, waardoor de NO_x-uitstoot toeneemt. Deze uitlaatgasrecirculatie werkt dus slechts optimaal als de buitentemperatuur niet onder deze drempel daalt (hierna: „thermovenster").

28 CM stelt dat hij wegens die twee volgens hem verboden manipulatie-instrumenten schade heeft geleden die het gevolg is van een opzettelijk en in strijd met de openbare orde en de goede zeden begane inbreuk in de zin van § 826 BGB, die aan Volkswagen kan worden toegerekend.

29 Met zijn beroep bij het Landgericht Ravensburg (rechter in eerste aanleg Ravensburg, Duitsland), de verwijzende rechter, vordert CM, ter vergoeding van zijn schade, betaling van een bedrag van 8 938 EUR, oftewel 20 % van de koopprijs van het voertuig, en subsidiair, een schadevergoeding waarvan de hoogte wordt overgelaten aan het oordeel van die rechter, maar die niet minder mag bedragen dan 6 703,50 EUR, hetgeen 15 % van de koopprijs vertegenwoordigt.

30 Volgens de verwijzingsbeslissing erkent Volkswagen dat het testbankherkenningssysteem deel uitmaakt van software die wordt gebruikt om de uitlaatgasrecirculatie buiten de nieuwe Europese rijcyclus te verminderen wanneer de bedrijfstemperatuur 200 graden Celsius bereikt. Vanaf die temperatuur helpt het systeem van selectieve katalytische reductie de NO_x-uitstoot te verminderen, zodat toch aan de grenswaarden wordt voldaan.

31 Wat het thermovenster betreft, verklaart voornoemde onderneming dat het uitlaatgasrecirculatiepercentage daalt onder een omgevingstemperatuur van +12 graden Celsius. Dit thermovenster is geoorloofd, aangezien het noodzakelijk is voor de veilige werking van het voertuig.

32 Subsidiair beroept die onderneming zich, ter uitsluiting van haar aansprakelijkheid, op een onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van de manipulatie-instrumenten, waarbij zij zich baseert op een zogenoemde hypothetische goedkeuring door het Kraftfahrt-Bundesamt (federaal bureau voor het verkeer van motorvoertuigen, Duitsland), namelijk het feit dat haar onjuiste rechtsopvatting dat het manipulatie-instrument geoorloofd was, door die voor de EG-typegoedkeuring verantwoordelijke instantie, mocht bij laatstgenoemde navraag zijn gedaan, zou zijn bevestigd (hierna: „hypothetische goedkeuring”).

33 Wat DS betreft, hij kocht op grond van een bestelling van 29 maart 2016 en voor de prijs van 32 000 EUR een voertuig van het merk Volkswagen met een dieselmotor van het type EA 189. Ten tijde van de aankoop was dit voertuig uitgerust met een verboden manipulatie-instrument, bestaande in een testbankherkenning met omschakelsysteem.

34 Nadat het Kraftfahrt-Bundesamt Volkswagen bij besluiten van 14 en 15 oktober 2015 had gelast om dit instrument uit de op de markt gebrachte voertuigen te verwijderen, heeft die onderneming op 7 maart 2017 door haar ontwikkelde en door dat bureau gevalideerde software geïnstalleerd in het voertuig van DS. Tegelijkertijd is evenwel op dat voertuig een ander manipulatie-instrument gemonteerd, namelijk een thermovenster.

35 DS is derhalve van mening dat hij schade heeft geleden die het gevolg is van een opzettelijk en in strijd met de openbare orde en de goede zeden begane inbreuk, die aan die onderneming kan worden toegerekend.

36 Met zijn op 4 maart 2021 bij de verwijzende rechter ingesteld beroep vordert DS, ten eerste, betaling van een schadevergoeding waarvan de hoogte aan het oordeel van die rechter wordt overgelaten, maar die niet minder mag bedragen dan 4 800 EUR, hetgeen overeenkomt met 15 % van de koopprijs, en, ten tweede, vaststelling voor het overige dat die onderneming hem moet vergoeden voor de schade die hij heeft geleden door de installatie van een manipulatie-instrument in de vorm van een thermovenster.

37 Volkswagen brengt tegen die vordering een aan verjaring ontleend middel van niet-ontvankelijkheid in en concludeert hoe dan ook tot ongegrondverklaring ervan.

38 Wat het thermovenster betreft, stelt die onderneming dat de uitlaatgasrecirculatie slechts wordt verminderd onder een temperatuur van +10 graden Celsius, hetgeen noodzakelijk is voor de veilige werking van het voertuig.

39 Voorts wijst zij erop dat het Hof zich in zijn arresten van 14 juli 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570); Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), en Porsche Inter Auto en Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), met betrekking tot voertuigen van het merk Volkswagen met hetzelfde thermovenster heeft gebaseerd op een temperatuurbereik tussen 15 en 33 graden Celsius voor de buitentemperatuur. Die benadering berust op feitelijke vaststellingen van de nationale verwijzende rechters die niet overeenkomen met de in de hoofdgedingen aan de orde zijnde omstandigheden.

40 Subsidiair beroept die onderneming zich op een onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van dat manipulatie-instrument en baseert zij zich dienaangaande op een hypothetische goedkeuring door het Kraftfahrt-Bundesamt.

41 De verwijzende rechter is in de eerste plaats van oordeel dat de vergoeding die CM en DS krachtens § 826 BGB vorderen wegens opzettelijk en in strijd met de openbare orde en de goede zeden veroorzaakte schade, ongegrond is.

42 Die rechter merkt op dat het voertuig van CM ten tijde van de aankoop ervan inderdaad was uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 en dat een dergelijk instrument op het voertuig van DS werd gemonteerd bij een software-update.

43 De uitlaatgasrecirculatie van die twee voertuigen vermindert vanaf een omgevingstemperatuur onder +10 graden Celsius, zodat er volgens die rechter in beide gevallen sprake is van een verboden thermovenster. Een dergelijk thermovenster kan niet worden geacht geoorloofd te zijn uit hoofde van artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van die verordening, dat de noodzaak betreft van het voorkomen van acute risico's voor de motor in de vorm van schade of ongevallen, welke risico's voortvloeien uit een gebrekkige werking van een onderdeel van het uitlaatgasrecirculatiesysteem en dermate ernstig zijn dat daardoor tijdens het rijden met een met dit instrument uitgerust voertuig een concreet gevaar ontstaat, aangezien van een dergelijk concreet risico in casu normaliter geen sprake is.

44 Met betrekking tot CM is die rechter van oordeel dat, gelet op de rechtspraak die voortvloeit uit het arrest van 14 juli 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, punt 65), evenmin kan worden geacht te zijn voldaan aan het andere uitzonderingscriterium dat uit die bepaling voortvloeit, namelijk dat een manipulatie-instrument niet gedurende het grootste deel van het jaar in werking mag zijn. De uitlaatgasrecirculatie van dat voertuig wordt namelijk verminderd vanaf een omgevingstemperatuur onder +12 graden Celsius, terwijl de gemiddelde jaarlijkse temperaturen in Duitsland onder die drempel liggen.

45 Ondanks deze elementen meent de verwijzende rechter dat er in de hoofdgedingen geen sprake is van een opzettelijk en objectief met de openbare orde en de goede zeden strijdige handelwijze in de zin van § 826 BGB, met name omdat de manipulatie-instrumenten niet „kennelijk verboden" zijn in de zin van de rechtspraak van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland).

46 In de tweede plaats is die rechter van oordeel dat CM en DS aanspraak kunnen maken op schadevergoeding krachtens § 823, lid 2, BGB.

47 Onder verwijzing naar het arrest van het Bundesgerichtshof van 26 juni 2023 (hierna: „arrest van het Bundesgerichtshof") verklaart die rechter dat § 823, lid 2, BGB, gelezen in samenhang met § 6, lid 1, en § 27, lid 1, EG-FGV, de belangen van de koper van een voertuig beschermt bij een eventueel vermogensverlies dat voortvloeit uit de schending door de fabrikant van het Unierecht inzake uitlaatgassen van motorvoertuigen.

48 Dienaangaande blijkt ten eerste dat Volkswagen dit recht heeft geschonden door in de betrokken voertuigen een verboden thermovenster te installeren.

49 Ten tweede is het recht op schadevergoeding ook afhankelijk van de voorwaarde dat de fabrikant van het betrokken voertuig ten minste nalatig is geweest met betrekking tot het betrokken manipulatie-instrument, waarbij de schuld van de fabrikant wordt vermoed.

50 De fabrikant kan zich aan zijn aansprakelijkheid onttrekken door het bestaan van uitzonderlijke omstandigheden waaruit blijkt dat hij niet nalatig is geweest aan te voeren en aan te tonen, hetgeen het bewijs omvat van een onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van het betrokken manipulatie-instrument.

51 Ten derde verklaart die rechter dat van een dergelijke dwaling sprake is wanneer die fabrikant, terwijl hij de nodige zorgvuldigheid betrachtte, een juridische beslissing heeft genomen op basis van een grondig onderzoek van de rechtssituatie, rekening houdend met de rechtspraak van de hoogste rechterlijke instanties, en hij niet kon verwachten dat die situatie anders zou worden beoordeeld. Voorts is een dergelijke dwaling onvermijdelijk wanneer de fabrikant melding kan maken van een EG-typegoedkeuring voor het betrokken manipulatie-instrument die is verleend in overeenstemming met artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007.

52 Een louter hypothetische goedkeuring, zoals bedoeld in punt 32 van het onderhavige arrest, zou volgens het arrest van het Bundesgerichtshof thans kunnen volstaan.

53 De verwijzende rechter vraagt zich af of, gelet op het Unierecht, de koper van een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument een recht op schadevergoeding kan worden ontnomen op grond dat de betrokken fabrikant blijk heeft gegeven van een onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van dat instrument en, indien die vraag bevestigend moet worden beantwoord, of de vrijstelling van die fabrikant kan worden gebaseerd op een daadwerkelijke, of zelfs hypothetische, goedkeuring van het betrokken voertuig door de bevoegde nationale instantie.

54 Ten vierde wijst die rechter er met betrekking tot DS op dat het recht op schadevergoeding dat voortvloeit uit het bij de aankoop van het voertuig bestaande manipulatie-instrument, te weten de testbankherkenning met omschakelsysteem, is verjaard. Voor zover dit voertuig sinds de door Volkswagen uitgevoerde update evenwel een nieuw verboden manipulatie-instrument bevat in de vorm van een thermovenster, rijst de vraag of de eigenaar ervan geen recht heeft op schadevergoeding van de fabrikant.

55 Ten vijfde merkt de verwijzende rechter op dat het recht op schadevergoeding krachtens § 823, lid 2, BGB, gelezen in samenhang met § 6, lid 1, en § 27, lid 1, EG-FGV, ziet op de „kleine schadevergoeding", te weten de betaling van een geldbedrag dat overeenkomt met het verschil tussen de waarde van het voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument en de waarde van dat voertuig zonder een dergelijk instrument.

56 Volgens het arrest van het Bundesgerichtshof moeten de voordelen die de koper heeft van het gebruik van dat voertuig in mindering worden gebracht op het bedrag van de schadevergoeding, wanneer zij, samen met de restwaarde van het voertuig, de koopprijs, na aftrek van dat bedrag, overschrijden. Bovendien vereist het Bundesgerichtshof om redenen van evenredigheid dat het bedrag van de schadevergoeding niet hoger is dan 15 % van de koopprijs.

57 De verwijzende rechter is onzeker of die rechtspraak in overeenstemming is met het Unierecht.

58 Tegen die achtergrond heeft het Landgericht Ravensburg de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Kan de vordering tot schadevergoeding van de koper van een voertuig jegens de fabrikant wegens nalatigheid bij het op de markt brengen van een voertuig met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van [verordening nr. 715/2007] worden afgewezen op grond
   a) dat er sprake is van onvermijdelijke rechtsdwaling van de fabrikant?

      Zo ja:
   b) dat de rechtsdwaling voor de fabrikant van het voertuig onvermijdelijk is omdat de voor de EG-typegoedkeuring of voor daarop aansluitende maatregelen verantwoordelijke instantie het geïnstalleerde manipulatie-instrument daadwerkelijk heeft goedgekeurd?

      Zo ja:
   c) dat de rechtsdwaling voor de fabrikant van het voertuig onvermijdelijk is omdat de rechtsopvatting van de fabrikant over artikel 5, lid 2, van [verordening nr. 715/2007] zou zijn bevestigd door de voor de EG-typegoedkeuring of voor daarop aansluitende maatregelen verantwoordelijke instantie indien navraag was gedaan (hypothetische goedkeuring)?

2) Dient de fabrikant van het voertuig die een software-update heeft uitgevoerd, de eigenaar van het voertuig schadevergoeding te betalen indien deze schade lijdt ten gevolge van een bij de software-update geïnstalleerd verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van [verordening nr. 715/2007]?

3) Is het met het Unierecht verenigbaar dat, wat betreft de vordering tot schadevergoeding jegens de fabrikant van het voertuig wegens nalatigheid bij het op de markt brengen van een voertuig met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van [verordening nr. 715/2007],
   a) in verband met het recht van de koper van het voertuig op de zogenoemde kleine schadevergoeding het bedrag van de schadevergoeding wordt verminderd met de voordelen die de koper heeft van het gebruik van het voertuig, voor zover deze voordelen samen met de restwaarde hoger zijn dan de betaalde koopprijs minus dat bedrag van de schadevergoeding[;]
   b) het recht van de koper van het voertuig op de zogenoemde kleine schadevergoeding ten hoogste 15 % van de betaalde koopprijs bedraagt?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

59 Volgens vaste rechtspraak van het Hof is het in het kader van de bij artikel 267 VWEU ingestelde procedure van samenwerking tussen de nationale rechterlijke instanties en het Hof de taak van het Hof om de nationale rechter een nuttig antwoord te geven aan de hand waarvan hij het bij hem aanhangige geding kan beslechten. Daartoe kan het Hof rekening houden met bepalingen van het Unierecht waarvan de nationale rechter bij de formulering van zijn vraag geen melding heeft gemaakt. Dat een nationale rechter bij de formulering van een prejudiciële vraag formeel gesproken heeft gerefereerd aan bepaalde voorschriften van het Unierecht, staat er namelijk niet aan in de weg dat het Hof die rechter alle uitleggingsgegevens verschaft die nuttig kunnen zijn voor de beslechting van de bij hem aanhangige zaak, ongeacht of hij naar die voorschriften heeft verwezen in zijn vragen. In dit verband staat het aan het Hof om uit alle door de nationale rechter verschafte gegevens, en met name uit de motivering van de verwijzingsbeslissing, de elementen van het Unierecht te putten die, gelet op het voorwerp van het geding, uitlegging behoeven (arrest van 26 september 2024, Luxone en Sofein, C-403/23 en C-404/23, EU:C:2024:805, punt 47 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

60 In casu staat vast dat de hoofdgedingen betrekking hebben op het recht van CM en DS om van Volkswagen vergoeding te vorderen van de schade die zij hebben geleden doordat hun respectieve voertuigen zijn uitgerust met verboden manipulatie-instrumenten in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, en op de mogelijkheid voor die autofabrikant om zich als grond voor uitsluiting van zijn aansprakelijkheid in dat verband te beroepen op de hypothetische goedkeuring van die voertuigen, waardoor er sprake zou zijn van een onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van dat instrument.

61 Benadrukt moet worden dat uit de rechtspraak die voortvloeit uit het arrest van 21 maart 2023, Mercedes-Benz Group (Aansprakelijkheid van fabrikanten van met een manipulatie-instrument uitgeruste voertuigen) (C-100/21, EU:C:2023:229, punt 91; hierna: „arrest Mercedes-Benz Group”), volgt dat de koper van een met een manipulatie-instrument uitgerust voertuig krachtens artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, recht heeft op schadevergoeding van de fabrikant van dat voertuig wanneer deze koper door dit instrument schade heeft geleden.

62 In die omstandigheden moet worden aangenomen dat de verwijzende rechter met zijn eerste vraag in wezen wenst te vernemen of artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, aldus moeten worden uitgelegd dat zij in het kader van een door de koper van een motorvoertuig ingestelde vordering tot vergoeding van de schade die is veroorzaakt doordat dit voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van laatstgenoemde bepaling, eraan in de weg staan dat de fabrikant van het voertuig zich als grond voor uitsluiting van zijn aansprakelijkheid in dat verband kan beroepen op het bestaan van een onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van dat instrument, die te wijten is aan het feit dat de bevoegde nationale instantie een EG-typegoedkeuring voor dat instrument of voor het daarmee uitgeruste voertuig heeft verleend, of dat die instantie, mocht bij haar navraag zijn gedaan door die fabrikant, de rechtsopvatting van laatstgenoemde dat het betrokken manipulatie-instrument geoorloofd was, zou hebben bevestigd.

63 Dienaangaande moet in herinnering worden gebracht dat artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, bescherming bieden aan de bijzondere belangen van een individuele koper van een motorvoertuig tegenover de fabrikant ervan ingeval dit voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van deze laatste bepaling (arrest Mercedes-Benz Group, punt 88).

64 Uit deze bepalingen blijkt dus dat een individuele koper van een motorvoertuig er tegenover de fabrikant van dat voertuig recht op heeft dat dit voertuig niet is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van deze verordening (arrest Mercedes-Benz Group, punt 89).

65 Krachtens artikel 46 van richtlijn 2007/46 moeten de lidstaten dan ook de sancties vaststellen die van toepassing zijn in geval van overtreding van de bepalingen ervan. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. Voorts stellen de lidstaten overeenkomstig artikel 13, lid 1, van verordening nr. 715/2007 de sancties vast die bij overtreding van deze verordening worden opgelegd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn (arrest Mercedes-Benz Group, punt 90).

66 In die omstandigheden moet worden vastgesteld, zoals is aangegeven in punt 61 van het onderhavige arrest, dat uit artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, volgt dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de koper van een motorvoertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van die verordening, recht heeft op schadevergoeding van de fabrikant van dat voertuig wanneer deze koper door dit instrument schade heeft geleden (arrest Mercedes-Benz Group, punt 91).

67 Omdat het Unierecht geen bepalingen bevat over de voorwaarden waaronder de kopers van een dergelijk voertuig schadevergoeding kunnen krijgen, bepaalt elke lidstaat deze voorwaarden zelf (zie in die zin arrest Mercedes-Benz Group, punt 92).

68 Een nationale wettelijke regeling die het voor de koper van een motorvoertuig in de praktijk onmogelijk of uiterst moeilijk maakt om een passende vergoeding te verkrijgen voor de schade die hij heeft geleden doordat de fabrikant van dat voertuig het verbod van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 heeft geschonden, is evenwel niet in overeenstemming met het doeltreffendheidsbeginsel (arrest Mercedes-Benz Group, punt 93).

69 Meer in het bijzonder mogen de voorwaarden waaronder een voertuigfabrikant zich kan beroepen op onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van het manipulatie-instrument om van elke aansprakelijkheid in dat verband te worden ontheven, niet van dien aard zijn dat zij het voor de koper van een met dat instrument uitgerust voertuig in de praktijk onmogelijk of uiterst moeilijk maken om een dergelijke schadevergoeding te verkrijgen.

70 Volgens de verwijzingsbeslissing kan de betrokken autofabrikant op grond van het arrest van het Bundesgerichtshof van elke aansprakelijkheid worden ontheven door het bestaan van een onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van het manipulatie-instrument waarmee het betrokken voertuig is uitgerust aan te voeren en aan te tonen, waardoor een nalatigheid van zijn kant en dus een recht op schadevergoeding van de koper van dat voertuig wordt uitgesloten.

71 Uit het dossier waarover het Hof beschikt, blijkt dat het inroepen van onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van het manipulatie-instrument volgens de nationale rechtspraak wordt beschouwd als een uitzonderlijke grond voor uitsluiting van aansprakelijkheid wegens nalatigheid van de autofabrikant.

72 Voorts kan de autofabrikant, zoals de verwijzende rechter uiteenzet, die onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van een manipulatie-instrument waarmee voertuigen als die in de hoofdgedingen zijn uitgerust, met succes aanvoeren wanneer zij te wijten is aan het feit dat de bevoegde instantie voor het betrokken voertuig een EG-typegoedkeuring heeft verleend.

73 In de eerste plaats moet in herinnering worden gebracht dat het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, op grond van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 verboden is. Op dit verbod bestaan echter drie uitzonderingen, die strikt moeten worden uitgelegd (zie in die zin arrest Mercedes-Benz Group, punten 60 en 61).

74 Volgens artikel 5, lid 2, onder a) tot en met c), van verordening nr. 715/2007 geldt dat verbod niet indien „a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren”, indien „b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt” of indien „c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies”.

75 In casu blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat de in de hoofdgedingen aan de orde zijnde voertuigen waren uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007.

76 Voor zover geen van de onder a) tot en met c) van die bepaling genoemde uitzonderingen toepasselijk is op de betrokken manipulatie-instrumenten, hetgeen de verwijzende rechter dient na te gaan, kan een autofabrikant die zijn voertuigen met dergelijke instrumenten uitrust, zich dus niet beroepen op een in het licht van die bepaling geoorloofde handelwijze.

77 In de tweede plaats moet worden opgemerkt dat het begrip „EG-typegoedkeuring” volgens artikel 3, punt 5, van richtlijn 2007/46 verwijst naar de procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een type voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid aan de relevante bestuursrechtelijke bepalingen en technische voorschriften van die richtlijn en van de in bijlage IV of XI bij die richtlijn vermelde regelgevingen voldoet.

78 De EG-typegoedkeuring is dus een norm voor de overeenstemming van een groot aantal voertuigen. Zij is een indicatie dat de constructie van het betrokken voertuigtype, met inbegrip van het geïnstalleerde manipulatie-instrument, voldoet aan de relevante bepalingen en voorschriften waarnaar in het vorige punt wordt verwezen.

79 Uit de rechtspraak van het Hof volgt echter dat het niet valt uit te sluiten dat een voertuigtype waarvoor een EG-typegoedkeuring is verleend waarmee dit voertuig op de weg mag worden gebruikt, aanvankelijk door de goedkeuringsinstantie was goedgekeurd zonder dat die instantie op de hoogte was gebracht van een verboden manipulatie-instrument. In richtlijn 2007/46 komt in dat verband de situatie aan de orde waarbij pas na die goedkeuring wordt ontdekt dat een constructieonderdeel van een voertuig, bijvoorbeeld gelet op de vereisten van artikel 5, lid 2, van

verordening nr. 715/2007, verboden is. In een dergelijk geval bepaalt artikel 8, lid 6, van die richtlijn dat deze instantie de goedkeuring van een voertuig kan intrekken. Bovendien volgt uit artikel 13, lid 1, eerste en derde volzin, van die richtlijn dat wanneer een fabrikant een lidstaat die de EG-typegoedkeuring heeft verleend in kennis stelt van een wijziging van de gegevens in het informatiepakket, deze lidstaat in overleg met de fabrikant zo nodig kan besluiten dat een nieuwe EG-typegoedkeuring moet worden verleend. Ten slotte bepaalt artikel 30, lid 1, van die richtlijn dat een lidstaat die een EG-typegoedkeuring heeft verleend, indien deze een gebrek aan overeenstemming met het door hem goedgekeurde voertuigtype vaststelt, de nodige maatregelen neemt, waaronder in voorkomend geval ook intrekking van de typegoedkeuring, om de voertuigen in productie in overeenstemming te brengen met dit type (arrest Mercedes-Benz Group, punt 83 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

80 Bijgevolg kan het feit dat een motorvoertuig met een manipulatie-instrument is uitgerust waarvan pas na de EG-typegoedkeuring voor dat voertuig is ontdekt dat het verboden is, afbreuk doen aan de geldigheid van deze goedkeuring en, in het verlengde daarvan, aan die van het certificaat van overeenstemming dat geacht wordt de zekerheid te bieden dat dit voertuig, als het behoort tot de reeks waarvoor typegoedkeuring is verleend, op het ogenblik van de productie aan alle regelgevingen voldeed (arrest Mercedes-Benz Group, punt 84).

81 Uit de EG-typegoedkeuring van een voertuig dat is uitgerust met een manipulatie-instrument kan dus niet noodzakelijkerwijs worden afgeleid dat de bevoegde nationale instantie de beoordeling van de fabrikant van het betrokken voertuig dat dit instrument geoorloofd was, heeft bevestigd. Hoe dan ook kan een dergelijke goedkeuring, laat staan een hypothetische goedkeuring, die fabrikant niet ontslaan van zijn verplichting om de koper van het betrokken voertuig te vergoeden voor de eventuele schade die is veroorzaakt door het feit dat diens voertuig met een dergelijk instrument is uitgerust.

82 Zou worden aanvaard dat de EG-typegoedkeuring van een met een manipulatie-instrument uitgerust voertuig een grond kan zijn om de aansprakelijkheid van de voertuigfabrikant uit te sluiten, dan zou dat tot gevolg hebben dat het voor de koper van dat voertuig onmogelijk of uiterst moeilijk wordt om een passende vergoeding te verkrijgen voor de schade die hij lijdt doordat de fabrikant van dat voertuig het verbod van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 heeft geschonden, hetgeen in strijd zou zijn met het doeltreffendheidsbeginsel. De aanvaarding van een dergelijke uitsluitingsgrond zou namelijk inhouden dat het recht op een passende vergoeding wordt tenietgedaan in alle gevallen waarin het betrokken voertuig in overeenstemming is met het goedgekeurde type, ook al staat vast dat dit voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument.

83 Gelet op een en ander dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, aldus moeten worden uitgelegd dat zij in het kader van een door de koper van een motorvoertuig ingestelde vordering tot vergoeding van de schade die is veroorzaakt doordat dit voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van laatstgenoemde bepaling, eraan in de weg staan dat de fabrikant van het voertuig zich als grond voor uitsluiting van zijn aansprakelijkheid in dat verband kan beroepen op het bestaan van een onvermijdelijke dwaling met betrekking tot het verboden karakter van dat instrument, die te wijten is aan het feit dat de bevoegde nationale instantie een EG-typegoedkeuring voor dat instrument of voor het daarmee uitgeruste voertuig heeft verleend, of dat die instantie, mocht bij haar navraag zijn gedaan door die fabrikant, de rechtsopvatting van laatstgenoemde dat het betrokken manipulatie-instrument geoorloofd was, zou hebben bevestigd.

Tweede vraag

84 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in het algemeen te vernemen of een autofabrikant die een software-update heeft uitgevoerd, de eigenaar van het voertuig schadevergoeding moet betalen indien deze schade lijdt ten gevolge van een bij die software-update geïnstalleerd verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007.

85 Uit het dossier waarover het Hof beschikt, blijkt evenwel dat de verwijzende rechter met die vraag meer in het bijzonder wenst te achterhalen of de omstandigheid dat een verboden manipulatie-instrument reeds was geïnstalleerd op het tijdstip van verlening van de EG-typegoedkeuring van het daarmee uitgeruste voertuig, dan wel pas daarna, krachtens artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 en artikel 10, lid 1, van verordening nr. 692/2008 van invloed is op het in het Unierecht vastgelegde recht op schadevergoeding van de koper van het betrokken voertuig die de schade heeft geleden.

86 Gelet op deze preciseringen en in het licht van de in punt 59 van het onderhavige arrest aangehaalde rechtspraak van het Hof, moet de tweede vraag aldus worden geherformuleerd dat de verwijzende rechter in wezen wenst te vernemen of artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 en artikel 10, lid 1, van verordening nr. 692/2008 aldus moeten worden uitgelegd dat de koper van een voertuig jegens de autofabrikant recht heeft op schadevergoeding wanneer die koper schade heeft geleden als gevolg van een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 dat door die fabrikant is geïnstalleerd bij een software-update na de EG-typegoedkeuring van dat voertuig.

87 Dienaangaande blijkt noch uit de bewoordingen van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, waarin is bepaald dat het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, behoudens bepaalde uitzonderingen verboden is, noch uit de bewoordingen van artikel 3, punt 10, van deze verordening, waarin het begrip „manipulatie-instrument” wordt gedefinieerd, dat ter beoordeling of het gebruik van dit instrument verboden is, een onderscheid moet worden gemaakt naargelang een dergelijk hulpmiddel is geïnstalleerd tijdens de fabricage van een voertuig of pas na het in het verkeer brengen ervan, met name bij wijze van herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44 (arrest van 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punt 88).

88 Die uitlegging vindt steun in de context van deze bepalingen van verordening nr. 715/2007 en in de doelstelling die met deze verordening wordt nagestreefd (arrest van 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punt 89).

89 Wat ten eerste de context van de genoemde bepalingen betreft, moet immers worden opgemerkt dat de fabrikanten overeenkomstig artikel 4, lid 1, eerste alinea, tweede volzin, van verordening nr. 715/2007 aantonen dat alle nieuwe vervangende emissiebeheersingssystemen die een typegoedkeuring behoeven en die worden verkocht of in het verkeer worden gebracht in de Europese Unie, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen. In artikel 4, lid 1, tweede alinea, van deze verordening wordt verduidelijkt dat in deze verplichting is inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden in bijlage I bij deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5 ervan (arrest van 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punt 90).

90 Bij de aankoop van een voertuig dat tot de serie van een goedgekeurd voertuigtype behoort en bovendien een bijbehorend certificaat van overeenstemming heeft, mag een individuele koper redelijkerwijs verwachten dat verordening nr. 715/2007, en met name artikel 5 daarvan, in acht is genomen wat dit voertuig betreft (arrest Mercedes-Benz Group, punt 81 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

91 Voorts is in artikel 10, lid 1, van verordening nr. 692/2008 bepaald dat „[d]e fabrikant […] ervoor [zorgt] dat vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing die bestemd zijn om te worden gemonteerd op voertuigen met EG-typegoedkeuring die binnen het toepassingsgebied van [verordening nr. 715/2007] vallen, EG-typegoedkeuring krijgen als technische eenheid in de zin van artikel 10, lid 2, van [richtlijn 2007/46], overeenkomstig artikel 12, artikel 13 en bijlage XIII bij deze verordening” (arrest van 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punt 91).

92 Uit deze bepalingen van de verordeningen nr. 715/2007 en nr. 692/2008 volgt dat emissiebeheersingssystemen moeten voldoen aan de verplichtingen van verordening nr. 715/2007, ongeacht of zij van het begin af aan zijn geïnstalleerd dan wel nadat een voertuig in het verkeer is gebracht (arrest van 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punt 92).

93 Ten tweede zou het in strijd zijn met de doelstelling van verordening nr. 715/2007 – die erin bestaat een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en meer bepaald de uitstoot van stikstofoxide (NO_x) van voertuigen met een dieselmotor aanzienlijk te verminderen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging – indien voertuigfabrikanten na het in het verkeer brengen van een voertuig een manipulatie-instrument zouden mogen installeren dat niet aan deze verplichtingen voldoet (arrest van 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punt 93).

94 De omstandigheid dat een manipulatie-instrument ná het in het verkeer brengen van een voertuig bij wijze van herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44 werd geïnstalleerd, is dus niet van belang voor de beoordeling of het gebruik van dit instrument op grond van dit artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 3, punt 10, ervan, verboden is (zie in die zin arrest van 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punt 94).

95 Los van de vraag of een manipulatie-instrument aanvankelijk, namelijk op het tijdstip van de EG-typegoedkeuring, dan wel daarna werd geïnstalleerd, kan een dergelijk instrument immers onzekerheid scheppen over de mogelijkheid om dat voertuig te registreren, te verkopen of in het verkeer te brengen, en uiteindelijk leiden tot schade voor de koper van een met een dergelijk instrument uitgerust voertuig (zie in die zin arrest Mercedes-Benz Group, punt 84).

96 Gelet op het voorgaande dient op de tweede vraag te worden geantwoord dat artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 en artikel 10, lid 1, van verordening nr. 692/2008 aldus moeten worden uitgelegd dat de koper van een voertuig jegens de autofabrikant recht heeft op schadevergoeding wanneer die koper schade heeft geleden als gevolg van een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 dat door die fabrikant is geïnstalleerd bij een software-update na de EG-typegoedkeuring van dat voertuig.

Derde vraag

97 Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of het Unierecht aldus moet worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat, ten eerste, het bedrag van de vergoeding die verschuldigd is aan degene die een voertuig heeft gekocht dat is uitgerust met een verboden

manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, en door dit instrument veroorzaakte schade heeft geleden, wordt verminderd met een bedrag dat overeenkomt met de voordelen die de koper heeft van het gebruik van dat voertuig, en, ten tweede, die vergoeding wordt beperkt tot een bedrag gelijk aan 15 % van de koopprijs van het voertuig.

98 Aangezien het Unierecht geen bepalingen bevat over de voorwaarden waaronder kopers van een dergelijk voertuig vergoeding kunnen verkrijgen van de schade die is veroorzaakt door het verboden manipulatie-instrument waarmee het is uitgerust, staat het overeenkomstig de in punt 67 van het onderhavige arrest aangehaalde rechtspraak aan elke lidstaat om die voorwaarden zelf te bepalen.

99 Door de lidstaten gestelde voorwaarden die het voor de koper van een motorvoertuig in de praktijk onmogelijk of uiterst moeilijk maken om een passende vergoeding te verkrijgen voor de schade die hij lijdt doordat de fabrikant van dat voertuig het verbod van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 heeft geschonden, zijn overeenkomstig de in punt 68 van het onderhavige arrest aangehaalde rechtspraak evenwel in strijd met het doeltreffendheidsbeginsel.

100 Onder dit voorbehoud dient te worden vastgesteld dat de nationale rechter erop moet toezien dat de bescherming van de door de rechtsorde van de Unie gewaarborgde rechten, daaronder begrepen het recht van de koper van een motorvoertuig op een passende vergoeding van de schade die de fabrikant van dat voertuig hem heeft berokkend door het verbod van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 te schenden, niet leidt tot ongerechtvaardigde verrijking van de rechthebbenden (zie in die zin arrest Mercedes-Benz Group, punt 94 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

101 Het staat derhalve aan de verwijzende rechter om na te gaan of het, ondanks de verrekening van het voordeel dat de betrokken koper uit het gebruik van de voertuigen kan halen of, in casu, van het voordeel dat voortvloeit uit het feitelijke gebruik van de in de hoofdgedingen aan de orde zijnde voertuigen, gegarandeerd blijft dat de betrokken kopers een passende schadevergoeding ontvangen, voor zover wordt vastgesteld dat zij schade hebben geleden doordat in die voertuigen verboden manipulatie-instrumenten in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 zijn aangebracht (zie in die zin arrest Mercedes-Benz Group, punt 95).

102 Dienaangaande kan het verband dat een lidstaat legt tussen de koopprijs van een dergelijk voertuig en het bedrag van de vergoeding van de schade die de koper van het betrokken voertuig heeft geleden, niet worden geacht in strijd te zijn met het Unierecht, aangezien de beoordeling van de omvang van die schade, die met name tot uiting komt in het risico dat dit voertuig niet kan worden geregistreerd, verkocht of in het verkeer gebracht, samenhangt met de koopprijs.

103 In dat verband blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat de omvang van de schadevergoeding volgens de uit het arrest van het Bundesgerichtshof voortvloeiende rechtspraak een zaak is van de feitenrechter, maar dat zij om redenen van evenredigheid niet minder dan 5 % en ook niet meer dan 15 % van die koopprijs mag bedragen.

104 Overeenkomstig de in punt 66 van het onderhavige arrest aangehaalde rechtspraak van het Hof kan ook de vaststelling van een dergelijke vergoedingsbandbreedte door een lidstaat, bestaande in een minimum- en een maximumpercentage van de koopprijs om het bedrag van de passende vergoeding voor de koper van het betrokken voertuig te bepalen, in beginsel niet worden geacht

in strijd te zijn met het Unierecht, voor zover die bandbreedte niet leidt tot een ontoereikende vergoeding van de door de koper van een met een manipulatie-instrument uitgerust voertuig geleden schade.

105 In casu moet worden vastgesteld dat CM betaling heeft gevorderd van een bedrag gelijk aan 20 % van de koopprijs en, bij gebreke daarvan, een bedrag van ten minste 15 % van die prijs, terwijl DS betaling heeft gevorderd van een schadevergoeding naar goeddunken van die rechter, maar waarvan het bedrag niet lager mag zijn dan het equivalent van 15 % van de koopprijs.

106 Het staat aan de verwijzende rechter om na te gaan of de in punt 103 van het onderhavige arrest genoemde vergoedingsbandbreedte het in de praktijk niet onmogelijk of uiterst moeilijk maakt voor CM en DS om een passende vergoeding voor de geleden schade te verkrijgen.

107 Gelet op een en ander dient op de derde vraag te worden geantwoord dat het Unierecht aldus moet worden uitgelegd dat het er niet aan in de weg staat dat, ten eerste, het bedrag van de vergoeding die verschuldigd is aan degene die een voertuig heeft gekocht dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, en door dit instrument veroorzaakte schade heeft geleden, wordt verminderd met een bedrag dat overeenkomt met de voordelen die de koper heeft van het gebruik van dat voertuig, en, ten tweede, die vergoeding wordt beperkt tot een bedrag gelijk aan 15 % van de koopprijs van het voertuig, op voorwaarde dat die vergoeding een passend herstel vormt van de geleden schade.

Kosten

108 Ten aanzien van de partijen in de hoofdgedingen is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vijfde kamer) verklaart voor recht:

1) **Artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 385/2009 van de Commissie van 7 mei 2009, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie,**

   moeten aldus worden uitgelegd dat

   zij in het kader van een door de koper van een motorvoertuig ingestelde vordering tot vergoeding van de schade die is veroorzaakt doordat dit voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van laatstgenoemde bepaling, eraan in de weg staan dat de fabrikant van het voertuig zich als grond voor uitsluiting van zijn aansprakelijkheid in dat verband kan beroepen op het bestaan van een onvermijdelijke

dwaling met betrekking tot het verboden karakter van dat instrument, die te wijten is aan het feit dat de bevoegde nationale instantie een EG-typegoedkeuring voor dat instrument of voor het daarmee uitgeruste voertuig heeft verleend, of dat die instantie, mocht bij haar navraag zijn gedaan door die fabrikant, de rechtsopvatting van laatstgenoemde dat het betrokken manipulatie-instrument geoorloofd was, zou hebben bevestigd.

2) **Artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 en artikel 10, lid 1, van verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening nr. 715/2007, zoals gewijzigd bij verordening (EU) nr. 566/2011 van de Commissie van 8 juni 2011,**

moeten aldus worden uitgelegd dat

de koper van een voertuig jegens de autofabrikant recht heeft op schadevergoeding wanneer die koper schade heeft geleden als gevolg van een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 dat door die fabrikant is geïnstalleerd bij een software-update na de EG-typegoedkeuring van dat voertuig.

3) **Het Unierecht moet aldus worden uitgelegd dat het er niet aan in de weg staat dat, ten eerste, het bedrag van de vergoeding die verschuldigd is aan degene die een voertuig heeft gekocht dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, en door dit instrument veroorzaakte schade heeft geleden, wordt verminderd met een bedrag dat overeenkomt met de voordelen die de koper heeft van het gebruik van dat voertuig, en, ten tweede, die vergoeding wordt beperkt tot een bedrag gelijk aan 15 % van de koopprijs van het voertuig, op voorwaarde dat die vergoeding een passend herstel vormt van de geleden schade.**

ondertekeningen