



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

A. RANTOS

van 2 juni 2022¹

Zaak C-100/21

QB

tegen

Mercedes-Benz Group AG, voorheen Daimler AG

[verzoek van het Landgericht Ravensburg (rechter in eerste aanleg Ravensburg, Duitsland) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Harmonisatie van de wetgevingen – Richtlijn 2007/46/EG – Goedkeuring van motorvoertuigen – Artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 – Verordening (EG) nr. 715/2007 – Artikel 5, lid 2 – Dieselmotor – Emissie van verontreinigende stoffen – Beperking van de vermindering van de uitstoot van stikstofoxide door een ‚thermovenster‘ – Manipulatie-instrument – Bescherming van de belangen van een individuele koper van een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument – Recht op schadevergoeding jegens de autofabrikant wegens aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad – Wijze van berekening van de schadevergoeding – Doeltreffendheidsbeginsel – Artikel 267 VWEU – Bevoegdheid van de alleensprekende rechter om het Hof om een prejudiciële beslissing te verzoeken”

I. Inleiding

1. Het onderhavige verzoek om een prejudiciële beslissing ligt in het verlengde van de zaken die bij het Hof aanhangig zijn gemaakt in verband met de niet-inachtneming van de Unierechtelijke bepalingen betreffende de uitstoot van verontreinigende gassen, in het bijzonder stikstofoxiden (NO_x), door dieselloertuigen. In dit verband heeft het Hof zich onder andere in het arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren) (C-693/18, EU:C:2020:1040; hierna: „arrest CLCV”), reeds uitgesproken over de definitie van „manipulatie-instrument” als bedoeld in artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007² en over de voorwaarden waaronder een dergelijk instrument in het licht van artikel 5, lid 2, onder a), van deze verordening is toegestaan. Daarnaast staat in de zaken C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, en C-145/20, Porsche Inter Auto en Volkswagen, waarin ik op

¹ Oorspronkelijke taal: Frans.

² Verordening 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), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 (PB 2008, L 199, blz. 1; hierna: „verordening nr. 715/2007”).

23 september 2021 gezamenlijk conclusie heb genomen³, de vraag centraal naar de verenigbaarheid met het Unierecht van een „thermovenster” zoals dat is ingesteld in de software van het motormanagementsysteem van de betrokken voertuigen.

2. In de onderhavige zaak stelt het Landgericht Ravensburg (rechter in eerste aanleg Ravensburg, Duitsland) het Hof de vraag of richtlijn 2007/46/EG⁴, gelezen in samenhang met verordening nr. 715/2007, aan de individuele koper van een voertuig dat de bij deze verordening vastgestelde grenswaarden voor de NO_x-emissie niet in acht neemt, een recht op schadevergoeding jegens de autofabrikant wegens aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad toekent en zo ja, welke wijze van berekening van de schadevergoeding de lidstaten moeten vaststellen om aan het Unierecht te voldoen.

3. Verder wil deze rechter weten of artikel 267 VWEU zich verzet tegen een nationale regeling op grond waarvan de alleensprekende rechter die bevoegd is om uitspraak te doen in het geding, uitsluitend een verzoek om een prejudiciële beslissing bij het Hof kan indienen, indien hij het geding eerst heeft voorgelegd aan een civiele kamer, die heeft besloten de behandeling van de zaak niet over te nemen.

II. Toepasselijke bepalingen

A. *Unierecht*

1. *Verordening nr. 715/2007*

4. De overwegingen 1, 5 en 6 van verordening nr. 715/2007 luiden als volgt:

„(1) De interne markt omvat een ruimte zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. [...] De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies moeten dus worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de voorschriften van lidstaat tot lidstaat verschillen en om voor een hoog niveau van milieubescherming te zorgen.

[...]

(5) Om de luchtkwaliteitsdoelstellingen in de Europese Unie te halen, moet onverminderd worden gestreefd naar vermindering van voertuigemissies. [...]

(6) Met name de stikstofoxide-uitstoot van dieselveertuigen moet aanzienlijk dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging. [...]

³ Conclusie in de zaken GSMB Invest, Volkswagen en Porsche Inter Auto en Volkswagen (C-128/20, C-134/20 en C-145/20, EU:C:2021:758). Op het moment dat ik deze conclusie schrijf, heeft het Hof nog geen uitspraak in deze zaken gedaan.

⁴ Richtlijn 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 (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 (PB 2017, L 175, blz. 1; hierna: „richtlijn 2007/46”).

5. Artikel 1 van deze verordening, dat het opschrift „Onderwerp” draagt, bepaalt in lid 1 ervan:

„Deze verordening stelt gemeenschappelijke technische voorschriften vast voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen, hierna ‚voertuigen’ genoemd, en vervangingsonderdelen zoals vervangende emissiebeperkingsystemen met het oog op hun emissies.”

6. Artikel 3 van deze verordening, met het opschrift „Definities”, 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;

[...]”

7. Artikel 5 van deze verordening, „Voorschriften en tests”, bepaalt in de leden 1 en 2 ervan:

„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;

[...]”

2. Richtlijn 2007/46

8. Artikel 1 van richtlijn 2007/46⁵, dat het opschrift „Onderwerp” draagt, luidt als volgt:

„Deze richtlijn stelt een geharmoniseerd kader vast voor de bestuursrechtelijke bepalingen en de algemene technische voorschriften voor de goedkeuring van alle nieuwe voertuigen die binnen haar toepassingsgebied vallen, en van de systemen, onderdelen en technische eenheden die voor die voertuigen zijn bestemd, met als doel de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen ervan in de [Unie] te vergemakkelijken.

⁵ Krachtens artikel 88 van 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), is richtlijn 2007/46 met ingang van 1 september 2020 ingetrokken. Gelet op de datum van de aan de orde zijnde feiten, is richtlijn 2007/46 echter nog van toepassing op het hoofdgeding.

[...]

Specifieke technische vereisten betreffende de bouw en de werking van voertuigen worden ter toepassing van deze richtlijn neergelegd in regelgevingen, waarvan de limitatieve lijst is opgenomen in bijlage IV.”

9. Artikel 18 van deze richtlijn, „Certificaat van overeenstemming”, bepaalt in lid 1 ervan:

„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.

[...]”

10. Artikel 26 van deze richtlijn, met het opschrift „Registratie, verkoop en in het verkeer brengen van voertuigen”, bepaalt in lid 1 ervan:

„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.

[...]”

11. Artikel 46 van deze richtlijn, „Sancties”, is als volgt geformuleerd:

„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 Commissie uiterlijk 29 april 2009 in kennis van de desbetreffende bepalingen en delen haar alle latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee.”

B. Duits recht

12. § 823 van het Bürgerliche Gesetzbuch (Duits burgerlijk wetboek; hierna: „BGB”), met het opschrift „Schadevergoedingsplicht”, luidt als volgt:

„(1) Hij 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 andere persoon. Indien het naar de inhoud van de wet ook mogelijk is de wet te overtreden zonder dat iemand daaraan schuld heeft, ontstaat enkel een verplichting tot schadevergoeding indien er sprake is van schuld.”

13. § 826 BGB, met het opschrift „Opzettelijk en in strijd met de goede zeden toebrengen van schade”, bepaalt:

„Hij die in strijd met de goede zeden een ander opzettelijk schade toebrengt, is verplicht die schade te vergoeden.”

14. § 6 van de Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [regeling betreffende de EG-goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (regeling betreffende de EG-goedkeuring van motorvoertuigen)]⁶ van 3 februari 2011, die het opschrift „Certificaat van overeenstemming en markering” draagt, bepaalt in lid 1 het volgende:

„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 wordt voorkomen.”

15. § 27 van deze regeling, met het opschrift „Registratie en verkoop”, bepaalt in lid 1 ervan:

„Nieuwe voertuigen, technische eenheden of onderdelen waarvoor een certificaat van overeenstemming overeenkomstig bijlage IX bij richtlijn [2007/46], bijlage IV bij richtlijn 2002/24/EG⁷ of bijlage III bij richtlijn 2003/37/EG⁸ is vereist, 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].”

16. § 348 van de Zivilprozessordnung (Duits wetboek van burgerlijke rechtsvordering; hierna: „ZPO”), met het opschrift „Oorspronkelijk alleensprekende rechter”, luidt als volgt:

„(1) De civiele kamer doet uitspraak via een van haar leden, die als alleensprekende rechter optreedt. Dit geldt niet wanneer:

[...]

(3) De alleensprekende rechter verwijst het geding naar de civiele kamer, zodat deze kan besluiten de behandeling van de zaak over te nemen wanneer

1. de zaak bijzondere moeilijkheden van feitelijke of juridische aard vertoont;
2. de zaak van principieel belang is, of
3. partijen eensgezind hierom verzoeken.

⁶ BGBl. 2011 I, blz. 126.

⁷ Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PB 2002, L 124, blz. 1).

⁸ Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan en tot intrekking van richtlijn 74/150/EEG (PB 2003, L 171, blz. 1).

De kamer neemt de behandeling van de zaak over wanneer is voldaan aan de in punt 1 of punt 2 genoemde voorwaarden. Zij beslist hiertoe bij beschikking, na partijen te hebben gehoord. De zaak kan niet opnieuw naar de alleensprekende rechter worden terugverwezen.

[...]

III. Hoofdgeding, prejudiciële vragen en procedure bij het Hof

17. Op 20 maart 2014 kocht QB bij Auto Y GmbH een tweedehandsauto van het merk Mercedes-Benz, model C 220 CDI, met een kilometerstand van 28 581 km, voor de prijs van 29 999 EUR (hierna: „betrokken voertuig”). Dit voertuig, dat op de markt is gebracht door autofabrikant Daimler AG en op 15 maart 2013 voor het eerst is geregistreerd, is uitgerust met een Euro 5-dieselmotor van het type OM 651.

18. Dit voertuig is uitgerust met motormanagement-software waarin een thermovenster is voorzien (hierna: „betrokken software”) waardoor de uitlaatgasrecirculatie bij lagere buitentemperaturen wordt gereduceerd, hetgeen tot een verhoogde uitstoot van NO_x leidt (hierna: „betrokken thermovenster”). Partijen in het hoofdgeding verschillen van mening over het antwoord op de vraag vanaf welke exacte buitentemperatuur de uitlaatgasrecirculatie wordt gereduceerd en in welke mate.

19. QB heeft beroep tegen Mercedes-Benz Group AG ingesteld bij het Landgericht Ravensburg, de verwijzende rechter. Hij stelt dat de betrokken software, behoudens het betrokken thermovenster, nog andere verboden manipulatie-instrumenten in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 bevat die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen in reële rijomstandigheden verminderen. Volgens hem heeft Mercedes-Benz Group hem in dit opzicht opzettelijk en in strijd met de goede zeden misleid en dient dit bedrijf de veroorzaakte schade te vergoeden. QB heeft hieraan toegevoegd dat hij, gelet op het opzettelijke karakter van de handelwijze van Mercedes-Benz Group, geen enkele vergoeding voor het gebruik van het betrokken voertuig verschuldigd is. Zekerheidshalve heeft hij zich echter bereid verklaard een naar goeddunken van de verwijzende rechter vast te stellen gebruiksvergoeding voor de door hem gereden kilometers te betalen. Volgens QB moet deze vergoeding worden gebaseerd op een aandeel van ten hoogste 75 % van de aankoopprijs wegens de aanwezigheid van een gebrekkig systeem ter controle van de uitstoot van verontreinigende stoffen.

20. Volgens Mercedes-Benz Group volgt uit het arrest CLCV dat als manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 enkel kan worden aangemerkt een systeem dat het mogelijk maakt om de kenmerkende voorwaarden voor de goedkeuringstest met betrekking tot de emissies van verontreinigende stoffen, die in het laboratorium wordt uitgevoerd, te herkennen en om de stikstofdioxide-uitstoot enkel met het oog op de EG-typegoedkeuringsprocedure op manipulatieve wijze te reduceren. Een dergelijk systeem zou in het betrokken voertuig echter niet aanwezig zijn.

21. Mercedes-Benz Group heeft niet betwist dat de uitlaatgasrecirculatie reeds afneemt vanaf een buitentemperatuur boven 0 graden Celsius. Indien volledige recirculatie bij lage buitentemperaturen plaatsvindt, treedt namelijk condensatie van de onderdelen van het uitlaatsysteem op, wat tot diverse onwenselijke afzettingen in de motor leidt, zodat een herhaald functioneren van de motor in deze toestand blijvende schade zou kunnen veroorzaken. Om de motor te beschermen is het dus noodzakelijk om de uitlaatgasrecirculatie afhankelijk van de

buitentemperatuur te reduceren. Het gaat hierbij om een van oudsher door autofabrikanten algemeen toegepast industrieel procedé dat rekening houdt met fysisch-technische gegevens van verbrandingsmotoren. Gesteld al dat dit procedé kan worden aangemerkt als een manipulatie-instrument in de zin van verordening nr. 715/2007, dan acht Mercedes-Benz Group haar handelwijze nog steeds niet in strijd met de goede zeden, omdat zij zich heeft gebaseerd op een juiste, althans verdedigbare opvatting van de Unierechtelijke emissieregels.

22. Subsidiair heeft Mercedes-Benz Group gesteld dat QB geen schade heeft geleden, omdat het betrokken voertuig over een geldige EG-typegoedkeuring beschikte, onbeperkt kon worden gebruikt en niet in waarde was gedaald. Bovendien heeft zij in het kader van een gratis dienstverlening een update van de betrokken software voor het betrokken voertuig ontwikkeld en ter beschikking van QB gesteld.

23. De verwijzende rechter onderstreept dat het betrokken thermovenster, volgens zijn voorlopige beoordeling, in het licht van het arrest CLCV moet worden aangemerkt als een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, juncto artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007. Mercedes-Benz Group heeft echter niet in strijd met de goede zeden gehandeld. Dit zou een bijzonder laakbare handelwijze veronderstellen, hetgeen een grondige beoordeling van het oogmerk, het doel, de middelen en de gevolgen vergt. In dit verband kan niet worden uitgesloten dat Mercedes-Benz Group ten tijde van het op de markt brengen van het betrokken voertuig niet doelbewust heeft getracht om potentiële kopers door middel van haar uitlegging van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 te benadelen. In dat geval zou QB dan ook geen recht op schadevergoeding wegens aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad kunnen ontlenen aan § 826 BGB.

24. Mogelijk kan QB een dergelijk recht op schadevergoeding echter wel ontlenen aan § 823, lid 2, BGB, welke bepaling enkel doelt op nalatigheid. Deze bepaling vooronderstelt echter dat inbreuk is gemaakt op een wet die ertoe strekt een ander te beschermen, hetgeen volgens de rechtspraak van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) betekent dat deze wet ten minste tot doel heeft om een individu of een groep personen te beschermen tegen schending van een bepaald rechtsbelang. Het volstaat dat deze wet mede tot bescherming van de belangen van de particulier strekt, dus dat dit één van de doelstellingen ervan is, ook al dient zij in de eerste plaats het algemeen belang. Bovendien impliceert voornoemde bepaling dat het gevaar waartegen de wet geacht wordt de ander te beschermen, tot concrete schade heeft geleid, en dat de concreet benadeelde persoon binnen de personele werkingssfeer van de geschonden wet valt. De vraag rijst dan ook 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, afgezien van de bescherming van algemene belangen ook betrekking hebben op de belangen van een individuele koper van een voertuig dat niet in overeenstemming met het Unierecht is, met name wanneer het is uitgerust met een door deze verordening verboden manipulatie-instrument.

25. In de Duitse rechtspraak en rechtsleer worden deze vragen verschillend beantwoord. Zo is het Bundesgerichtshof van oordeel dat de informatie in het certificaat van overeenstemming als bedoeld in richtlijn 2007/46, wat de personele werkingssfeer ervan betreft, weliswaar ook tot de individuele koper van een voertuig is gericht, doch dat deze informatie niet bedoeld is om het recht van deze koper op economische zelfbeschikking te beschermen. Volgens andere nationale rechterlijke instanties bieden artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46 en artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 echter wel individuele rechtsbescherming.

26. De verwijzende rechter merkt op dat, zelfs indien wordt aangenomen dat deze bepalingen slechts ter bescherming van algemene rechtsbelangen en niet van de belangen van individuele kopers strekken, het doeltreffendheidsbeginsel wellicht vereist dat voor elk verwijtbaar (nalatig of opzettelijk) handelen van een autofabrikant met betrekking tot het in het verkeer brengen van voertuigen met een verboden manipulatie-instrument wordt voorzien in de mogelijkheid voor de koper om jegens deze fabrikant een vordering tot schadevergoeding wegens onrechtmatige daad in te stellen.

27. Voor zover QB aan § 823, lid 2, BGB een dergelijk recht op schadevergoeding zou kunnen ontlenuen, vraagt de verwijzende rechter zich af of het nuttige effect (*effet utile*) van de toepasselijke Unierechtelijke bepalingen vereist dat het uit het gebruik van het betrokken voertuig voortvloeiende voordeel niet of slechts in beperkte mate wordt verrekend met het recht op schadevergoeding. Ook hierover zijn de meningen in de nationale rechtsleer en rechtspraak verdeeld. Zo is het Bundesgerichtshof van oordeel dat de gelaedeerde, gelet op het in het nationale schadevergoedingsrecht geldende verbod van ongerechtvaardigde verrijking, niet in een gunstiger positie mag komen te verkeren dan die waarin hij zich zonder de schadetoebrengende gebeurtenis zou hebben bevonden. Verder mag het recht op schadevergoeding alleen worden verrekend met voordelen die voortvloeien uit deze gebeurtenis, zonder dat de schadeveroorzaker op onevenredige wijze wordt ontzien.

28. Tot slot merkt de verwijzende rechter nog op dat § 348, lid 3, punten 1 en 2, ZPO voorschrijft dat de oorspronkelijk bevoegde rechter de zaak ter beslissing naar een civiele kamer verwijst wanneer het geding bijzondere moeilijkheden van feitelijke of juridische aard vertoont of van principieel belang is.⁹ De alleensprekende rechter heeft in dit verband geen beoordelingsvrijheid. Uit de rechtspraak van het Bundesgerichtshof volgt dat deze rechter krachtens het grondwettelijke beginsel van de bij wet aangewezen rechter, zoals neergelegd in § 101, lid 1, tweede volzin, van het Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (grondwet van de Bondsrepubliek Duitsland) van 23 mei 1949¹⁰, alleen een verzoek om een prejudiciële beslissing kan indienen wanneer de kamer weigert de zaak zelf te behandelen.

29. De verwijzende rechter merkt op dat het nationale procesrecht volgens de rechtsleer geen afbreuk mag doen aan de mogelijkheid om een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267, tweede alinea, VWEU in te dienen, met name wanneer de betrokken rechterlijke instantie van oordeel is dat de juridische beoordeling van de hogere rechter tot een met het Unierecht strijdige uitspraak zou kunnen leiden. Uit artikel 267, tweede alinea, VWEU lijkt derhalve voort te vloeien dat § 348, lid 3, punten 1 en 2, ZPO niet van toepassing is op verwijzingsbeslissingen van de oorspronkelijk alleensprekende rechter. Indien niet uitdrukkelijk wordt vastgesteld dat het Unierecht voorrang heeft op het nationale procesrecht, zou de bevoegdheid van de alleensprekende rechter in casu in het kader van eventuele beroepsmogelijkheden kunnen worden betwist.

⁹ In zijn schriftelijke opmerkingen heeft QB onderstreept dat de nationale rechtspraak in die zin wordt uitgelegd dat een prejudiciële vraag aan het Hof geacht wordt betrekking te hebben op een onderwerp van „principieel belang”.

¹⁰ BGBl. 1949, blz. 1.

30. In deze omstandigheden heeft het Landgericht Ravensburg de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Hebben artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn [2007/46] juncto artikel 5, lid 2, van verordening [nr. 715/2007] ook ten doel de belangen van individuele kopers van motorvoertuigen te beschermen?

Zo ja:

2) Behoort daartoe ook het belang van een individuele koper van een voertuig dat hij geen voertuig koopt dat niet in overeenstemming is met de vereisten van het Unierecht, in het bijzonder een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, van verordening [nr. 715/2007]?

Indien de eerste prejudiciële vraag ontkennend wordt beantwoord:

3) Is het onverenigbaar met het Unierecht dat een koper, die ongewild een voertuig heeft gekocht dat door de fabrikant met een in artikel 5, lid 2, van verordening [nr. 715/2007] bedoeld verboden manipulatie-instrument in het verkeer is gebracht, jegens de fabrikant civielrechtelijke aanspraken op schadevergoeding wegens onrechtmatige daad, in het bijzonder ook een aanspraak op terugbetaling van de voor het voertuig betaalde aankoopprijs tegen gelijktijdige afgifte en eigendomsoverdracht van het voertuig, enkel geldend kan maken in het uitzonderingsgeval dat de fabrikant met opzet en in strijd met de goede zeden heeft gehandeld?

Zo ja:

4) Vereist het Unierecht dat bij elk geval van verwijtbaar (nalatig of opzettelijk) handelen door de fabrikant van het voertuig met betrekking tot het in het verkeer brengen van een voertuig dat is uitgerust met een in artikel 5, lid 2, van verordening [nr. 715/2007] bedoeld verboden manipulatie-instrument, de koper van het voertuig jegens de fabrikant een civielrechtelijke aanspraak op schadevergoeding heeft wegens onrechtmatige daad?

Ongeacht de beantwoording van de eerste tot en met de vierde prejudiciële vraag:

5) Is het onverenigbaar met het Unierecht dat volgens nationaal recht de koper van het voertuig een gebruiksvoordeel wegens het werkelijke gebruik van het voertuig moet laten verrekenen, wanneer hij bij wege van een vordering tot schadevergoeding wegens onrechtmatige daad van de fabrikant, tegen gelijktijdige afgifte en eigendomsoverdracht van het voertuig, de terugbetaling verlangt van de aankoopprijs van een voertuig dat met een in artikel 5, lid 2, van verordening [nr. 715/2007] bedoeld verboden manipulatie-instrument in het verkeer is gebracht?

Zo nee:

6) Is het onverenigbaar met het Unierecht dat dit gebruiksvoordeel wordt berekend op basis van de totale aankoopprijs, zonder aftrek van de waardevermindering van het voertuig als gevolg van de uitrusting met een verboden manipulatie-instrument en/of gelet op het feit dat de koper het gebruik van een voertuig dat niet in overeenstemming met het Unierecht is, niet heeft gewild?

Ongeacht de beantwoording van de eerste tot en met de zesde prejudiciële vraag:

7) Is § 348, lid 3, [ZPO], voor zover deze bepaling ook betrekking heeft op verwijzingsbeslissingen als bedoeld in artikel 267, tweede alinea, VWEU, onverenigbaar met de verwijzingsbevoegdheid waarover nationale rechterlijke instanties beschikken overeenkomstig artikel 267, tweede alinea, VWEU en moet die bepaling dus met betrekking tot het geven van verwijzingsbeslissingen buiten toepassing worden gelaten?”

31. Schriftelijke opmerkingen zijn ingediend door QB, Mercedes-Benz Group en de Europese Commissie. Tevens hebben deze deelnemers aan de procedure, alsook de Duitse regering, mondelinge opmerkingen gemaakt ter pleitzitting van 8 maart 2022.

IV. Analyse

A. Opmerkingen vooraf

32. De verwijzende rechter stelt dat het betrokken thermovenster volgens zijn voorlopige beoordeling een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 3, punt 10, juncto artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 is. Indien de doelmatigheid van het systeem ter controle van de uitstoot van verontreinigende stoffen reeds afneemt vanaf een buitentemperatuur hoger dan 0 graden Celsius, betekent dit namelijk dat dit gebeurt onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn in de zin van voornoemd artikel 3, punt 10. Daarnaast acht deze rechter het van weinig belang dat het betrokken thermovenster niet de mogelijkheid biedt om de parameters te herkennen van de goedkeuringstest ter verificatie van het emissieniveau van verontreinigende stoffen, omdat artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 noch het arrest CLCV zulks vereist. Dit venster is evenmin toegestaan uit hoofde van de in artikel 5, lid 2, onder a), van deze verordening bedoelde uitzonderingsmogelijkheid, aangezien volgens voornoemd arrest enkel onmiddellijke schaderisico's die tijdens het rijden met het voertuig een concreet gevaar opleveren, het gebruik van een manipulatie-instrument kunnen rechtvaardigen.¹¹ In casu voert Mercedes-Benz Group aan dat het betrokken thermovenster tot doel heeft om onwenselijke afzettingen in de motor te voorkomen, dat wil zeggen om deze tegen slijtage te beschermen, hetgeen volgens deze rechter niet lijkt te voldoen aan de strikte voorwaarden die het Hof heeft geformuleerd, wil een manipulatie-instrument geoorloofd zijn.

33. Ik merk in dit verband op dat het Hof in het arrest CLCV heeft geoordeeld dat artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat een instrument dat parameters herkent die verband houden met het verloop van de in deze verordening bedoelde goedkeuringsprocedures, met de bedoeling de prestaties van het emissiecontrolesysteem tijdens deze procedures te verbeteren teneinde de goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, een „manipulatie-instrument” in de zin van deze bepaling is, zelfs indien een dergelijke verbetering sporadisch ook kan worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden.¹² Het Hof heeft bovendien gepreciseerd dat artikel 5, lid 2, onder a), van deze verordening aldus moet worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument dat de prestaties van het systeem ter beheersing van de emissies van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedures systematisch verbetert om de bij deze verordening vastgelegde emissiegrenswaarden na te leven en aldus de goedkeuring voor deze voertuigen te verkrijgen, niet kan vallen onder de in deze bepaling

¹¹ Zie arrest CLCV, punt 114.

¹² Arrest CLCV, punt 102.

vastgestelde uitzondering op het verbod van dergelijke instrumenten die betrekking heeft op de bescherming van de motor tegen schade of ongevallen en op de veilige werking van het voertuig, ook al helpt het instrument veroudering of vervuiling van de motor te voorkomen.¹³

34. De zaak die aanleiding heeft gegeven tot het arrest CLCV had betrekking op voertuigen die waren uitgerust met software waarmee het systeem ter controle van de emissie van verontreinigende gassen kon worden gewijzigd naargelang de gedetecteerde rijomstandigheden.¹⁴ Deze software maakte het namelijk mogelijk om de parameters te herkennen van de goedkeuringstest met betrekking tot de uitstoot van verontreinigende stoffen, die in het laboratorium wordt uitgevoerd.

35. Anders dan deze zaak, waar sprake was van een „omschakellogica”, hebben de zaken C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, en C-145/20, Porsche Inter Auto en Volkswagen, net als het hoofdgeding betrekking op thermovensters. In mijn gemeenschappelijke conclusie in deze drie zaken¹⁵ heb ik het Hof in overweging gegeven om voor recht te verklaren dat artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 1, daarvan, aldus moet worden uitgelegd dat een instrument een „manipulatie-instrument” is wanneer het de volledige effectiviteit van de uitlaatgasrecirculatie in reële rijomstandigheden van een motorvoertuig alleen waarborgt bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius en een rijhoogte onder 1 000 m, terwijl buiten dit thermovenster de recirculatieverhouding van de uitlaatgassen binnen een marge van 10 graden Celsius – en boven 1 000 m hoogte binnen een interval van 250 m – lineair wordt verminderd tot 0, met als resultaat dat de NO_x-emissie de grenswaarden van die verordening overschrijdt.¹⁶

36. In casu merkt de verwijzende rechter op dat partijen in het hoofdgeding van mening verschillen over het antwoord op de vraag vanaf welke concrete buitentemperatuur de uitlaatgasrecirculatie wordt gereduceerd en in welke mate. Het staat aan de verwijzende rechter, die als enige bevoegd is om de feiten van het hoofdgeding vast te stellen en te beoordelen, om de omstandigheden waaronder het betrokken thermovenster functioneert te onderzoeken. Zoals ik in mijn conclusie heb aangegeven¹⁷, bedroeg de gemiddelde jaartemperatuur in Duitsland volgens officiële gegevens 9,6 graden Celsius in 2017, 10,4 graden Celsius in 2018 en 10,2 graden Celsius in 2019. Gelet op deze gegevens en op de gemiddelde jaartemperatuur in andere lidstaten van de Unie¹⁸, dient deze rechter na te gaan of de betrokken software de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem inderdaad, zoals hij denkt, vermindert onder „omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn”. Indien dit zo is, vormt deze software een „manipulatie-instrument” in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007.

37. In dat geval deel ik de zienswijze van de verwijzende rechter dat dit instrument niet op grond van artikel 5, lid 2, onder a), van deze verordening kan worden gerechtvaardigd indien het uitsluitend tot doel heeft om veroudering of vervuiling van de motor te helpen voorkomen.¹⁹ Alleen wanneer de afzettingen die zich bij de uitlaatgasrecirculatie vormen tot een slechte werking leiden die plotse en onmiddellijke schaderisico's kan opleveren voor de motor zelf,

¹³ Arrest CLCV, punt 115.

¹⁴ Arrest CLCV, punt 2.

¹⁵ Zie punt 1 van deze conclusie.

¹⁶ Punt 104 van deze conclusie.

¹⁷ Zie punt 100 van de conclusie in de zaken GSMB Invest, Volkswagen en Porsche Inter Auto en Volkswagen (C-128/20, C-134/20 en C-145/20, EU:C:2021:758).

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Zie in die zin arrest CLCV, punt 115.

waardoor deze tijdens het rijden met het voertuig – zelfs bij regelmatig en passend onderhoud ervan – een concreet gevaar oplevert, zou een dergelijk manipulatie-instrument volgens mij onder artikel 5, lid 2, onder a), kunnen vallen.²⁰ Ook hier is het de taak van de verwijzende rechter om na te gaan of er sprake is van een dergelijke slechte werking.

38. Voor zover deze rechter na afloop van dit onderzoek zijn oordeel bevestigt dat het betrokken thermovenster een verboden instrument in de zin van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 is, rijst de vraag of de koper van een voertuig dat met een dergelijk instrument is uitgerust, recht op schadevergoeding heeft, hetgeen het voorwerp vormt van de eerste zes prejudiciële vragen.

B. Eerste en tweede prejudiciële vraag

39. Met zijn eerste en tweede vraag, die gezamenlijk moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46 aldus moeten worden uitgelegd dat zij de belangen van een individuele koper van een motorvoertuig beschermen, met name het belang om geen voertuig te kopen dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007.

40. In dit verband zij opgemerkt dat volgens de rechtspraak van het Hof uit de overwegingen 1, 5 en 6 van verordening nr. 715/2007 volgt dat deze verordening tot doel heeft om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en de luchtkwaliteit in de Unie te verbeteren.²¹ In deze verordening wordt slechts één keer melding gemaakt van de termen „klanten” en „gebruikers”, namelijk in overweging 17, waarin staat dat „ervoor [moet] worden gezorgd dat *klanten en gebruikers* objectieve en juiste informatie krijgen”²² met betrekking tot het brandstofverbruik en de kooldioxide-emissies van de voertuigen. Verder bepaalt artikel 4, lid 3, van deze verordening dat „[b]ij de aankoop van een voertuig [...] de *koper* van de fabrikant een document [krijgt] waarin de kooldioxide-emissiewaarden en het brandstofverbruik worden vermeld.”²³ Ook dit is de enige keer dat in deze verordening wordt verwezen naar de „koper”. Verordening nr. 715/2007 schept dus concrete verplichtingen om de klant en de koper over het verbruik van het betrokken voertuig te informeren, zodat zij met kennis van zaken kunnen besluiten om al dan niet tot aankoop van dit voertuig over te gaan. Deze informatieverplichtingen lijken echter in het verlengde te liggen van de doelstelling van deze verordening om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen door de uitstoot van verontreinigende stoffen te verminderen. Afgezien van deze verplichtingen legt deze verordening geen uitdrukkelijk verband tussen de autofabrikant en de individuele koper van een voertuig teneinde de belangen van laatstgenoemde te beschermen.

41. Zo bepaalt artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007 dat de fabrikanten hun voertuigen zo uitrusten dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat die voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kunnen voldoen en dat, behoudens uitzonderingen, het gebruik van manipulatie-instrumenten die de

²⁰ Zie in die zin de punten 125 en 126 van mijn conclusie in de zaken GSMB Invest, Volkswagen en Porsche Inter Auto en Volkswagen (C-128/20, C-134/20 en C-145/20, EU:C:2021:758).

²¹ Zie arrest CLCV, punten 86, 87 en 113.

²² Cursivering van mij.

²³ Cursivering van mij.

doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, verboden is. Deze bepalingen hebben dus uitsluitend betrekking op de fabrikant. Ik deel dan ook het standpunt van de Commissie dat deze verordening als zodanig en met name artikel 5, leden 1 en 2, ervan niet rechtstreeks tot doel hebben om de belangen te beschermen van een individuele koper van een motorvoertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument.

42. Om de eerste twee vragen te kunnen beantwoorden, moet verordening nr. 715/2007 echter in zijn context worden geplaatst. Richtlijn 2007/46, die een *kader* voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen scheidt, is namelijk de basishandeling met betrekking tot deze verordening. Volgens overweging 3 van deze richtlijn moeten de regelgevingen waarin de toepasselijke technische voorschriften worden gespecificeerd, er in de eerste plaats op zijn gericht om een hoog niveau van verkeersveiligheid, gezondheidsbescherming, milieubescherming, energie-efficiëntie en beveiliging tegen ongeoorloofd gebruik te waarborgen. Ik ben echter, in tegenstelling tot Mercedes-Benz Group en de Duitse regering, van mening dat uit de bepalingen van die richtlijn blijkt dat deze mede tot doel heeft om de belangen te beschermen van de individuele koper van een voertuig dat met een verboden manipulatie-instrument is uitgerust.

43. Artikel 3, punt 5, van richtlijn 2007/46 omschrijft „EG-typegoedkeuring” namelijk als „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 [bij deze richtlijn] vermelde regelgevingen voldoet”. Deze bijlage IV, getiteld „Lijst van voorschriften voor de EG-typegoedkeuring van voertuigen”, verwijst in deel I, „Regelgevingen voor de EG-typegoedkeuring van in onbeperkte series geproduceerde voertuigen”, naar verordening nr. 715/2007 met betrekking tot „[e]missies (Euro 5 en 6) [van] lichte voertuigen en toegang tot informatie”.

44. Zoals artikel 5, lid 1, van richtlijn 2007/46 bovendien bepaalt, is „[d]e fabrikant [...] jegens de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk voor alle aspecten van de goedkeuringsprocedure en voor het waarborgen van de overeenstemming van de productie, ongeacht of hij al dan niet rechtstreeks bij alle fasen van de bouw van een voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid betrokken is”. Wanneer de fabrikant dus om EG-typegoedkeuring van voertuigen verzoekt, dient hij het bepaalde in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 in acht te nemen.

45. Hoewel aan deze vereisten moet zijn voldaan om deze EG-typegoedkeuring te kunnen krijgen, wil ik benadrukken dat de naleving ervan ook rechtstreeks van belang is voor de individuele koper van een voertuig *door middel van het certificaat van overeenstemming*. Dit certificaat wordt in artikel 3, punt 36, van richtlijn 2007/46 omschreven als „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”. Deze bijlage IX, getiteld „EG-certificaat van overeenstemming”, bevat een punt 0, met het opschrift „Doelstellingen”, waarin staat dat het certificaat van overeenstemming een door de *voertuigfabrikant* afgegeven verklaring *voor de koper* is dat het gekochte voertuig op het ogenblik van de productie aan de geldende wetgeving in de Unie voldoet.²⁴ Richtlijn 2007/46 legt dus, anders dan verordening nr. 715/2007, een uitdrukkelijk verband tussen de autofabrikant en de individuele koper van een voertuig teneinde aan deze koper te garanderen dat het door hem gekochte voertuig voldoet aan de in de Unie geldende regelgeving.

²⁴ Gelet op deze formulering kan ik mij niet vinden in het standpunt dat Mercedes-Benz Group ter terechtzitting heeft verkondigd, namelijk dat de koper niet degene zou zijn waarvoor het certificaat van overeenstemming is bestemd.

46. In dat kader bepaalt artikel 18, lid 1, van richtlijn 2007/46 dat de fabrikant, als houder van een EG-typegoedkeuring van een voertuig, een certificaat van overeenstemming afgeeft waarvan elk voertuig dat in overeenstemming met het goedgekeurde type is gebouwd, vergezeld gaat. Dit document is krachtens artikel 26, lid 1, van deze richtlijn verplicht voor de registratie of de verkoop. Artikel 46 van deze richtlijn bepaalt bovendien dat de lidstaten de sancties vaststellen 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, bij richtlijn 2007/46 vermelde regelgevingen, en dat zij alle maatregelen treffen die nodig zijn voor de toepassing van die sancties. Volgens de rechtspraak van het Hof is artikel 46 hoofdzakelijk gericht op de totstandbrenging en de werking van een interne markt die wordt gekenmerkt door eerlijke mededinging tussen fabrikanten en moeten de in dit artikel bedoelde sancties eveneens waarborgen dat *de koper van een voertuig* een certificaat van overeenstemming bezit dat hem overeenkomstig bijlage IX bij deze richtlijn in staat stelt om het voertuig in te schrijven in om het even welke lidstaat zonder dat hij aanvullende technische documenten dient over te leggen.²⁵

47. Uit deze verschillende bepalingen van richtlijn 2007/46 volgt dat de fabrikant in het kader van een EG-typegoedkeuring onder meer moet voldoen aan de vereisten met betrekking tot de in artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007 bedoelde manipulatie-instrumenten. Alleen in dat geval mag deze fabrikant aan de koper van een voertuig een certificaat van overeenstemming afgeven dat hem in staat stelt het voertuig te registreren of te verkopen. Dit certificaat, dat een garantie vormt, is dus bedoeld om de koper te beschermen tegen de niet-naleving door de fabrikant van zijn verplichting om voertuigen op de markt te brengen die aan de toepasselijke regelgeving van de Unie voldoen.

48. De EG-goedkeuring kan echter ook zijn verkregen zonder dat de goedkeuringsinstantie weet had van de aanwezigheid van een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007.²⁶ Daarnaast is het eveneens mogelijk dat het betrokken voertuig niet overeenstemt met het goedgekeurde type. In het kader van de individuele verkoop van een voertuig dat met een dergelijk verboden instrument is uitgerust, beschikt dit voertuig niet over een correct certificaat van overeenstemming en kan het dus niet worden geregistreerd of doorverkocht krachtens artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46. In een dergelijke situatie is bescherming van de belangen van de koper van een dergelijk voertuig uitgebleven, als gevolg waarvan deze koper schade lijdt.

49. Zoals het Hof bovendien heeft overwogen, lijdt de koper materiële schade die leidt tot een waardeverlies van het betrokken voertuig en die voortvloeit uit het feit dat, met de onthulling van de installatie van de software die de gegevens met betrekking tot de uitstoot van uitlaatgassen manipuleert, de tegenprestatie voor de aanschafprijs van een dergelijk voertuig bestaat in een voertuig dat een gebrek vertoont en derhalve een lagere waarde heeft.²⁷ Het bezit van een voertuig dat niet voldoet aan de bepalingen van het Unierecht inzake milieubescherming, doordat het verontreinigende gassen uitstoot die de vastgestelde grenswaarden overschrijden, leidt naar mijn mening ook tot immateriële schade voor die koper.

²⁵ Arrest van 4 oktober 2018, Commissie/Duitsland (C-668/16, EU:C:2018:802, punt 87).

²⁶ Zie in die zin punt 149 van mijn conclusie in de zaken GSMB Invest, Volkswagen en Porsche Inter Auto en Volkswagen (C-128/20, C-134/20 en C-145/20, EU:C:2021:758).

²⁷ Zie in die zin arrest van 9 juli 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, punt 34).

50. Derhalve stel ik voor om de eerste en de tweede prejudiciële vraag aldus te beantwoorden dat artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46 in die zin moeten worden uitgelegd dat zij de belangen van een individuele koper van een motorvoertuig beschermen, met name het belang om geen voertuig te verwerven dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, van de verordening nr. 715/2007.

C. Derde tot en met zesde prejudiciële vraag

51. Met zijn derde tot en met zesde vraag, die gezamenlijk moeten worden behandeld²⁸, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of richtlijn 2007/46 aldus moet worden uitgelegd dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de koper van een voertuig jegens de autofabrikant recht op schadevergoeding heeft wanneer dit voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 en zo ja, in hoeverre deze lidstaten erin moeten voorzien dat het voordeel dat voortvloeit uit het feitelijke gebruik van dit voertuig wordt verrekend met het bedrag van de schadevergoeding.

52. Vooraf zij opgemerkt dat het door QB ingestelde beroep is gericht tegen Mercedes-Benz Group, te weten de fabrikant, en niet tegen degene die hem dit tweedehandsvoertuig heeft verkocht. Derhalve kan richtlijn 1999/44/EG²⁹, die ziet op de betrekkingen tussen de consument en de verkoper, geen toepassing vinden in een zaak als die van het hoofdgeding. Bovendien heeft QB niet richtlijn 2005/29/EG³⁰ betreffende oneerlijke handelspraktijken ingeroepen, maar baseert hij zich op aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad zoals bedoeld in de bepalingen van het BGB. In dit kader wil de verwijzende rechter weten of de nationale wettelijke regeling strookt met het Unierecht voor wat betreft het recht op schadevergoeding en de wijze van berekening daarvan.

53. Wat de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad betreft, volgt uit het door mij op de eerste twee prejudiciële vragen voorgestelde antwoord dat richtlijn 2007/46 rechten ten gunste van de koper in het kader van zijn betrekkingen met de fabrikant schept wanneer hij een voertuig heeft gekocht dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007. Voorts bepaalt artikel 46 van deze richtlijn dat de lidstaten de sancties vaststellen die van toepassing zijn in geval van overtreding van de in bijlage IV, deel I, bij deze richtlijn vermelde regelgevingen en dat zij alle maatregelen treffen die nodig zijn voor de toepassing van die sancties, die doeltreffend, evenredig en afschrikkend moeten zijn.³¹ Dit artikel is dus van toepassing op de situatie waarin de betrokken voertuigen met het oog op de EG-typegoedkeuring in strijd met artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 zijn uitgerust met een verboden manipulatie-instrument.³²

²⁸ De verwijzende rechter merkt op dat hij de derde vraag stelt voor het geval de eerste vraag ontkennend zou worden beantwoord. Verder vormt de vierde vraag een subvraag van de derde vraag. Om deze rechter een nuttig antwoord te geven, zal ik echter alle vragen met betrekking tot het recht op schadevergoeding en de omvang ervan gezamenlijk bespreken.

²⁹ Richtlijn 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).

³⁰ Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005 betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt en tot wijziging van richtlijn 84/450/EEG van de Raad, richtlijnen 97/7/EG, 98/27/EG en 2002/65/EG van het Europees Parlement en de Raad en van verordening (EG) nr. 2006/2004 van het Europees Parlement en de Raad („richtlijn oneerlijke handelspraktijken”) (PB 2005, L 149, blz. 22).

³¹ In antwoord op een schriftelijke vraag van het Hof heeft de Duitse regering de aard van de verschillende, op nationaal niveau toepasselijke sancties verduidelijkt in het licht van artikel 46 van richtlijn 2007/46 en artikel 13 van verordening nr. 715/2007.

³² Zoals advocaat-generaal Mengozzi in zijn conclusie in de zaak Commissie/Duitsland (C-668/16, EU:C:2018:230, punt 94) heeft opgemerkt, staat de in artikel 46 van richtlijn 2007/46 geformuleerde verplichting om doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties bij overtreding van de bepalingen van deze richtlijn op te leggen, los van de in de artikelen 12 en 30 van deze richtlijn neergelegde verplichting om de overeenstemming met de typegoedkeuring te herstellen.

54. Derhalve dienen deze sancties niet alleen ten goede te komen aan de betrokken lidstaat, in het kader van de EG-typegoedkeuring, maar ook aan de individuele koper van een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument. Met andere woorden, richtlijn 2007/46 verplicht de lidstaten om ervoor te zorgen dat de koper van een voertuig recht op schadevergoeding heeft wanneer de fabrikant zich schuldig heeft gemaakt aan het op de markt brengen van een dergelijk voertuig. Deze richtlijn bepaalt echter uitsluitend dat deze staten doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties moeten toepassen.³³

55. Volgens de rechtspraak van het Hof is het bij gebreke van een regeling van de Unie een aangelegenheid van de lidstaten om de bevoegde rechterlijke instanties aan te wijzen en de procesregels te geven voor rechtsvorderingen die ertoe strekken de rechten te beschermen die de justitiabelen aan het Unierecht ontlenuen.³⁴ Zo moet, onder voorbehoud van het recht op schadevergoeding dat rechtstreeks voortvloeit uit het recht van de Unie wanneer aan de daarvoor noodzakelijke voorwaarden is voldaan, in het kader van het nationale aansprakelijkheidsrecht worden bepaald hoe de veroorzaakte schade moet worden hersteld, met dien verstande dat de door de nationale wettelijke regelingen ter zake van schadevergoeding vastgestelde voorwaarden het mogelijk moeten maken om sancties op te leggen die doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

56. In casu wenst de verwijzende rechter in de eerste plaats te vernemen of het in overeenstemming met het Unierecht is dat de koper van een voertuig dat met een manipulatie-instrument is uitgerust, enkel een civiele vordering uit onrechtmatige daad tegen de fabrikant kan instellen wanneer deze laatste, in strijd met de goede zeden, opzettelijk schade aan een ander heeft toegebracht in de zin van § 826 BGB.

57. Overeenkomstig het doeltreffendheidsbeginsel³⁵ staat het in dit verband aan deze rechter om te onderzoeken of de voorwaarden van § 826 BGB van dien aard zijn dat zij de uitoefening van het recht op schadevergoeding dat de koper van een voertuig aan richtlijn 2007/46 ontleent, in de praktijk onmogelijk of uiterst moeilijk maken. Zo ja, dan zijn deze nationale procesregels niet in overeenstemming met het Unierecht.

58. Ik merk in dit stadium op dat de verwijzende rechter in zijn beslissing heeft aangegeven dat het weinig waarschijnlijk is dat de voorwaarden van § 826 BGB, zoals uitgelegd door de nationale rechterlijke instanties, voldoen aan artikel 46 van richtlijn 2007/46, aangezien alleen in uitzonderlijke gevallen aan deze voorwaarden wordt voldaan en de fabrikant bij de huidige stand van het recht dus niet hoeft te vrezen voor een schadevordering, zodat hij niet wordt aangespoord om de bepalingen van het Unierecht nauwgezet in acht te nemen om te voorkomen dat hij aansprakelijk wordt gesteld uit onrechtmatige daad.³⁶

³³ In dezelfde zin bepaalt artikel 13, lid 1, van verordening nr. 715/2007 dat de lidstaten de sancties vaststellen die bij overtreding van deze verordening door fabrikanten worden opgelegd en dat zij alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat die sancties, die doeltreffend, evenredig en afschrikkend moeten zijn, worden toegepast.

³⁴ Arrest van 24 februari 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, punt 63 en aldaar aangehaalde rechtspraak). In haar schriftelijke opmerkingen verwijst Mercedes-Benz Group onder meer naar het arrest van 16 februari 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, punten 49-60), ter onderbouwing van haar standpunt dat de koper van het betrokken voertuig geen recht op schadevergoeding heeft. Mijns inziens gaat de in dat arrest gevolgde redenering echter in dezelfde richting als de redenering die ik in casu voorstel.

³⁵ Zie, met betrekking tot dit beginsel, arrest van 6 oktober 2021, Consorzio Italian Management en Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, punt 63 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

³⁶ Mercedes-Benz Group betwist deze overweging van de verwijzende rechter en betoogt dat overtredingen door fabrikanten van het Unierecht tot aanzienlijke boeten en sancties kunnen leiden.

59. Voor zover de verwijzende rechter dit mocht bevestigen, dient hij dus aan te knopen bij § 823, lid 2, BGB, waarvan de toepassing naar zijn mening slechts nalatigheid vereist. Ik wijs erop dat volgens dezelfde rechter de relevante bepalingen van het Unierecht – zelfs indien zij uitsluitend tot bescherming van het algemeen belang zouden strekken – waarschijnlijk alleen maar in acht zouden worden genomen, indien de koper ook in geval van overtredingen die op nalatigheid berusten, recht op schadevergoeding op basis van de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad van de fabrikant zou hebben en indien de fabrikant dit van meet af aan zou moeten incalculeren.

60. In de tweede plaats wenst de verwijzende rechter te vernemen of het Unierecht zich in het kader van het recht op schadevergoeding van de koper van een met een verboden manipulatie-instrument uitgerust voertuig ertegen verzet dat het voordeel dat voortvloeit uit het feitelijke gebruik van dit voertuig wordt verrekend met de terugbetaling van de aankoopprijs van dit voertuig.

61. Uit de rechtspraak van het Hof volgt dat, wat de vorm en de berekeningswijze van de schadevergoeding betreft, de vergoeding van de door schendingen van het Unierecht aan particulieren toegebrachte schade adequaat dient te zijn ten opzichte van de geleden schade, zodat de daadwerkelijke bescherming van hun rechten is verzekerd.³⁷ Zoals gezegd, staat het aan het nationale recht van de lidstaten om de regels inzake de wijze van berekening van de vergoeding van de door een schending van de bepalingen van richtlijn 2007/46 aan een particulier toegebrachte schade te bepalen.³⁸ In dat verband dient de nationale rechter erop toe te zien dat de bescherming van de door de rechtsorde van de Unie gewaarborgde rechten niet leidt tot ongerechtvaardigde verrijking van de rechthebbenden.³⁹

62. Het is dus de taak van de verwijzende rechter om na te gaan in hoeverre de verrekening van het voordeel dat voortvloeit uit het feitelijke gebruik van het voertuig – onder normale gebruiksomstandigheden van het voertuig – met de terugbetaling van de koopprijs ervan een adequate schadevergoeding voor de koper zou waarborgen. De verwijzende rechter wijst erop dat op het tijdstip van de ten overstaan van hem gehouden terechtzitting QB meer dan 60 000 km met het betrokken voertuig had gereden en dat, voor zover het gebruiksvoordeel zou moeten worden verrekend, de door dit voertuig ondergane waardevermindering zou moeten worden geraamd om het te verrekenen bedrag te kunnen berekenen. Zoals uit de in het vorige punt van deze conclusies aangehaalde rechtspraak volgt, mag deze rechter bij zijn beoordeling in aanmerking nemen dat de bescherming van de door richtlijn 2007/46 gewaarborgde rechten niet tot ongerechtvaardigde verrijking van QB mag leiden. Het voordeel dat voortvloeit uit het feitelijke gebruik van het betrokken voertuig mag derhalve worden verrekend met de terugbetaling van de aankoopprijs van dat voertuig. Het moge echter duidelijk zijn dat, indien een dergelijke verrekening tot gevolg zou hebben dat QB uiteindelijk in het geheel geen vergoeding van de geleden schade krijgt, deze berekeningsmethode geen doeltreffende bescherming van QB waarborgt en niet in overeenstemming met het Unierecht is.

63. In de derde plaats vraagt de verwijzende rechter zich af of het voordeel van het gebruik van het betrokken voertuig moet worden berekend op basis van de volledige aankoopprijs van het voertuig, zonder enige aftrek voor het waardeverlies dat voortvloeit uit de montage van een verboden manipulatie-instrument en/of het gebruik van een voertuig dat niet in overeenstemming is met het Unierecht. Ook hier is het, bij gebreke van Unierechtelijke regelgeving, niet aan het Hof om uitvoerig op het recht van de lidstaten in te gaan en aan te

³⁷ Zie in die zin arrest van 25 november 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punt 92 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

³⁸ Zie in die zin arrest van 25 november 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punt 94).

³⁹ Zie arrest van 25 maart 2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, punt 125 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

geven hoe de vergoeding van de geleden schade zou moeten worden berekend.⁴⁰ De enige eis die het Unierecht stelt, is dat de schadevergoeding adequaat is, dat wil zeggen van dien aard dat de rechten van de koper daadwerkelijk worden beschermd.

64. Tot slot merk ik nog op dat autofabrikanten de voorschriften van bijlage IV bij richtlijn 2007/46, met name het bepaalde in artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007, weliswaar moeten naleven met betrekking tot nieuwe voertuigen⁴¹, maar dat dit ook geldt voor tweedehandsvoertuigen in het kader van de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad wanneer een fabrikant zich schuldig heeft gemaakt aan het installeren van een verboden manipulatie-instrument.

65. Gelet op het voorgaande stel ik voor om de derde tot en met de zesde prejudiciële vraag aldus te beantwoorden dat richtlijn 2007/46 in die zin moet worden uitgelegd dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de koper van een voertuig recht op schadevergoeding jegens de autofabrikant heeft wanneer dat voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007. Het staat aan de lidstaten om de regels vast te stellen voor de berekening van de vergoeding van de aan deze koper toegebrachte schade, met dien verstande dat deze schadevergoeding overeenkomstig het doeltreffendheidsbeginsel adequaat dient te zijn ten opzichte van de geleden schade.

D. Zevende prejudiciële vraag

66. Met zijn zevende vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 267 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling op grond waarvan de alleensprekende rechter die bevoegd is om uitspraak te doen in het geding, uitsluitend een verzoek om een prejudiciële beslissing bij het Hof mag indienen indien hij de zaak eerst heeft voorgelegd aan een civiele kamer, die heeft besloten de behandeling van de zaak niet over te nemen.

1. Ontvankelijkheid

67. Mercedes-Benz Group betoogt dat deze zevende prejudiciële vraag niet-ontvankelijk is, omdat het Hof in een procedure op grond van artikel 267 VWEU niet bevoegd is om zich uit te spreken over de verenigbaarheid van nationaal recht met het Unierecht.⁴²

68. De Duitse regering heeft ter terechtzitting betoogd dat deze vraag niet van nut is voor het hoofdgeding.

69. De Commissie stelt dat zij twijfels heeft over de ontvankelijkheid van deze vraag. Een antwoord hierop is namelijk niet relevant voor de beslechting van het hoofdgeding, dat betrekking heeft op de vraag of de koper van een voertuig recht op schadevergoeding heeft wegens het gebruik van een verboden manipulatie-instrument. Bovendien lijkt deze vraag van hypothetische aard te zijn. Zoals namelijk uit de verwijzingsbeslissing naar voren komt, was deze vraag op het tijdstip waarop het geding bij het Hof aanhangig werd gemaakt, geen voorwerp van

⁴⁰ In die zin deel ik het standpunt van de Duitse regering dat de lidstaten aan de hand van de toepassing van hun recht inzake onrechtmatige daad moeten kunnen beslissen over de wijze waarop de door een particulier geleden schade wordt vergoed. Dit laat echter onverlet dat hierbij de beginselen van het Unierecht in acht moeten worden genomen.

⁴¹ Zie arrest van 24 januari 2019, RDW e.a. (C-326/17, EU:C:2019:59, punt 61).

⁴² Mercedes-Benz Group verwijst onder meer naar het arrest van 29 november 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, punt 23).

beroep. Een eventueel antwoord op deze zevende prejudiciële vraag lijkt de verwijzende rechter dan ook geen uitlegging van het Unierecht te kunnen bieden die hem in staat zal stellen om procedurele kwesties van nationaal recht op te lossen alvorens uitspraak ten gronde te kunnen doen in het bij hem aanhangige geding.⁴³

70. Wat de ontvankelijkheid van de zevende prejudiciële vraag betreft, blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat de alleensprekende rechter bij wie een geding aanhangig is gemaakt, naar nationaal recht verplicht is de zaak voor te leggen aan een civiele kamer, zodat deze de behandeling ervan kan overnemen wanneer de zaak bijzondere moeilijkheden van juridische of feitelijke aard vertoont dan wel van principieel belang is. Blijkens deze beslissing heeft de verwijzende rechter, die als alleensprekende rechter optreedt, de onderhavige zaak niet aan een civiele kamer voorgelegd en zijn verzoek om een prejudiciële beslissing rechtstreeks bij het Hof ingediend.

71. Volgens vaste rechtspraak kan het Hof slechts weigeren uitspraak te doen op een prejudiciële vraag van een nationale rechterlijke instantie wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging van het Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, het vraagstuk van hypothetische aard is, of het Hof niet beschikt over de gegevens, feitelijk en rechtens, die noodzakelijk zijn om een nuttig antwoord te geven op de gestelde vragen.⁴⁴

72. Het hoofdgeding heeft betrekking op het recht op schadevergoeding en de wijze van berekening daarvan in relatie tot de individuele koper van een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007. Volgens de rechtspraak van het Hof zijn de eerste zes prejudiciële vragen, die betrekking hebben op dit recht op schadevergoeding, ontvankelijk, zelfs indien de verwijzende rechter, die als alleensprekende rechter optreedt, het hoofdgeding overeenkomstig de relevante nationale procedurevoorschriften had moeten voorleggen aan een civiele kamer. Het staat immers niet aan het Hof om na te gaan of de verwijzingsbeslissing is gegeven met inachtneming van de nationale regels betreffende de rechterlijke organisatie en de procesgang.⁴⁵

73. De zevende prejudiciële vraag heeft betrekking op de uitlegging van artikel 267 VWEU zelf, dat niet aan de orde is in het kader van de beslechting van het hoofdgeding. Bovendien geeft de verwijzende rechter slechts aan dat de bevoegdheid van de alleensprekende rechter zou kunnen worden betwist in het kader van eventuele beroepsmogelijkheden. Deze rechter preciseert echter niet welke gevolgen dit zou kunnen hebben voor de verwijzingsbeslissing. Voorts komt uit het aan het Hof voorgelegde dossier niet naar voren dat in dit stadium een rechtsmiddel tegen de verwijzingsbeslissing is aangewend.

74. In die omstandigheden ben ik van mening dat de uitlegging waar in het kader van de zevende prejudiciële vraag om wordt verzocht, geen objectieve noodzaak voor de door de verwijzende rechter te geven beslissing dient.⁴⁶ Ik ben derhalve van mening dat deze vraag hypothetisch is en niet-ontvankelijk moet worden verklaard.

⁴³ De Commissie verwijst naar de beschikking van 2 juli 2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, punten 44 en 48).

⁴⁴ Arrest van 15 juli 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, punt 55).

⁴⁵ Zie in die zin arrest van 13 december 2018, Rittinger e.a. (C-492/17, EU:C:2018:1019, punten 29-34).

⁴⁶ Zie in die zin arrest van 9 juli 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, punt 62 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Ik merk tevens op dat de verwijzende rechter een soortgelijke vraag heeft gesteld in zaken die geen verband houden met het onderhavige geding, waaronder de zaken C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel; C-47/21, C. Bank en Bank D. K., en C-232/21, Volkswagen Bank en Audi Bank.

2. Ten gronde

75. Voor zover het Hof de zevende prejudiciële vraag ontvankelijk mocht achten, wil ik herinneren aan de rechtspraak dat de nationale rechterlijke instanties de meest uitgebreide mogelijkheid hebben om het Hof vragen te stellen over de uitlegging van de relevante bepalingen van het Unierecht en dat deze mogelijkheid een verplichting wordt voor de rechterlijke instanties die in laatste aanleg uitspraak doen, onder voorbehoud van de in de rechtspraak van het Hof erkende uitzonderingen. Zowel die mogelijkheid als die verplichting is immers inherent aan het bij artikel 267 VWEU ingevoerde stelsel van samenwerking tussen de nationale rechters en het Hof, en aan de bij dit voorschrift aan de nationale rechters toebedeelde taak om het Unierecht toe te passen. Een nationale rechter die van oordeel is dat in een bij hem aanhangige zaak een kwestie betreffende de uitlegging of de geldigheid van het Unierecht aan de orde is, heeft dus – afhankelijk van het geval – ofwel de mogelijkheid ofwel de verplichting om het Hof een prejudiciële vraag te stellen, en de nationale wetgeving of rechtspraak kan niet in de weg staan aan het gebruik van deze mogelijkheid of de nakoming van deze verplichting.⁴⁷

76. Waar het gaat om een rechterlijke instantie waarvan de beslissingen volgens het nationale recht vatbaar zijn voor hoger beroep, verzet artikel 267 VWEU zich niet ertegen dat voor de beslissingen van deze instantie om het Hof een prejudicieel verzoek voor te leggen, de normale beroepsmogelijkheden van het nationale recht blijven gelden. De uitkomst van een dergelijk beroep mag echter de bevoegdheid om zich tot het Hof te wenden, die artikel 267 VWEU aan bedoelde rechter verleent, niet beperken indien hij meent dat een bij hem aanhangig geding vragen opwerpt welke een uitlegging van bepalingen van Unierecht verlangen ter zake waarvan een beslissing van het Hof nodig is.⁴⁸ Het bij artikel 267 VWEU ingevoerde stelsel van samenwerking tussen het Hof en de nationale rechterlijke instanties en de voorrang van het Unierecht kunnen dan ook alleen worden verzekerd, indien de nationale rechter vrij is om op elk ogenblik van de procedure dat hij passend acht alle naar zijn oordeel noodzakelijke prejudiciële vragen aan het Hof voor te leggen⁴⁹, ook wanneer dit een alleensprekende rechter is.⁵⁰

77. Derhalve ben ik van mening dat artikel 267 VWEU zich verzet tegen een nationale regeling op grond waarvan een alleensprekende rechter, indien hij van oordeel is dat een bij hem aanhangig geding een vraag over de uitlegging of de geldigheid van het Unierecht opwerpt ter zake waarvan een beslissing van het Hof nodig is, deze vraag aan een civiele kamer moet voorleggen, met als gevolg dat hij wordt belet om daarover zelf een prejudiciële vraag aan het Hof te stellen.⁵¹

⁴⁷ Arrest van 23 november 2021, IS (Onwettigheid van de verwijzingsbeslissing) (C-564/19, EU:C:2021:949, punten 68-70 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

⁴⁸ Zie in die zin arrest van 16 december 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, punt 93).

⁴⁹ Zie in die zin arrest van 16 juli 2020, Adusbef e.a. (C-686/18, EU:C:2020:567, punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

⁵⁰ Zie in die zin arrest van 13 december 2018, Rittinger e.a. (C-492/17, EU:C:2018:1019, punten 29-34).

⁵¹ Zie in die zin arrest van 5 april 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, punt 36).

V. Conclusie

78. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging de prejudiciële vragen van het Landgericht Ravensburg als volgt te beantwoorden:

- „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, moeten aldus worden uitgelegd dat zij de belangen van een individuele koper van een motorvoertuig beschermen, met name het belang om geen voertuig te verwerven dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in 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, zoals gewijzigd.
- 2) Richtlijn 2007/46, zoals gewijzigd, moet aldus worden uitgelegd dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de koper van een voertuig recht op schadevergoeding jegens de autofabrikant heeft wanneer dat voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007. Het staat aan de lidstaten om de regels vast te stellen voor de berekening van de vergoeding van de aan deze koper toegebrachte schade, met dien verstande dat deze schadevergoeding overeenkomstig het doeltreffendheidsbeginsel adequaat dient te zijn ten opzichte van de geleden schade.”