



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Grote kamer)

21 maart 2023*

„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 – Klep voor de recirculatie van uitlaatgassen (EGR-klep) – 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 – Recht op schadevergoeding op grond van de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad van de autofabrikant – Wijze van berekening van de schadevergoeding – Doeltreffendheidsbeginsel – Artikel 267 VWEU – Ontvankelijkheid – Voorlegging aan het Hof door een alleensprekende rechter”

In zaak C-100/21,

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 12 februari 2021, ingekomen bij het Hof op 17 februari 2021, in de procedure

QB

tegen

Mercedes-Benz Group AG, voorheen Daimler AG,

wijst

HET HOF (Grote kamer),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, president, L. Bay Larsen, vicepresident, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe en P. G. Xuereb (rapporteur), kamerpresidenten, M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Z. Csehi en O. Spineanu-Matei, rechters,

advocaat-generaal: A. Rantos,

griffier: M. Krausenböck, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 8 maart 2022,

* Procestaal: Duits.

gelet op de opmerkingen van:

- QB, vertegenwoordigd door P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser en A. Pacura, Rechtsanwältin,
- Mercedes-Benz Group AG, vertegenwoordigd door M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner en N. Wimmer, Rechtsanwältin,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller en D. Klebs als gemachtigden,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door M. Huttunen, M. Noll-Ehlers en K. Talabér-Ritz als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 2 juni 2022,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van 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) (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: „kaderrichtlijn”), 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 (PB 2007, L 171, blz. 1), alsook van artikel 267, tweede alinea, VWEU.
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen QB en Mercedes-Benz Group AG, voorheen Daimler AG, een autofabrikant, over het door QB ingeroepen recht op schadevergoeding en de berekening van het bedrag van de vergoeding die hem eventueel toekomt als gevolg van de aanschaf van een dieservoertuig dat is voorzien van software die, afhankelijk van de buitentemperatuur, leidt tot een vermindering van de recirculatie van vervuilende gassen van dat voertuig die niet in overeenstemming is met de uit het Unierecht voortvloeiende voorschriften.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Kaderrichtlijn

3 De kaderrichtlijn 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 (PB 2018, L 151, blz. 1). Gelet op de datum van de feiten in het hoofdgeding blijft deze kaderrichtlijn echter op dat geding van toepassing.

4 Overweging 3 van deze richtlijn luidde:

„De technische voorschriften voor systemen, onderdelen, technische eenheden en voertuigen moeten worden geharmoniseerd en in regelgevingen gespecificeerd. Deze regelgevingen moeten er in de eerste plaats op zijn gericht een hoog niveau van verkeersveiligheid, gezondheidsbescherming, milieubescherming, energie-efficiëntie en beveiliging tegen ongeoorloofd gebruik te waarborgen.”

5 Artikel 1 van deze kaderrichtlijn bepaalde:

„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 Gemeenschap te vergemakkelijken.

[...]

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.”

6 In artikel 3, punten 5 en 36, van de kaderrichtlijn was het volgende bepaald:

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

[...]

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;

[...]

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 4 van deze kaderrichtlijn luidde als volgt:

„1. De lidstaten zien erop toe dat fabrikanten die een goedkeuring aanvragen, hun verplichtingen krachtens deze richtlijn nakomen.

2. De lidstaten verlenen alleen goedkeuring aan voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden die aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen.

3. De lidstaten staan alleen toe dat voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden die aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen, worden geregistreerd, verkocht of in het verkeer gebracht.

[...]”

8 Artikel 8, lid 6, van deze richtlijn bepaalde:

„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.”

9 In artikel 13, lid 1, van de kaderrichtlijn was het volgende bepaald:

„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 de kaderrichtlijn 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 deze kaderrichtlijn 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.

[...]”

12 Artikel 30, lid 1, van deze kaderrichtlijn bepaalde:

„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 deze kaderrichtlijn 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.”

14 Bijlage IX bij de kaderrichtlijn bevatte een beschrijving van de inhoud van het EG-certificaat van overeenstemming. In punt 0 van deze bijlage was het volgende bepaald:

„Het certificaat van overeenstemming is een door de voertuigfabrikant afgegeven verklaring voor de koper dat het gekochte voertuig op het ogenblik van de productie aan de geldende wetgeving in de Europese Unie voldoet.

Het certificaat van overeenstemming dient ook om de bevoegde instanties van de lidstaten in staat te stellen voertuigen te registreren zonder van de aanvrager aanvullende technische documentatie te moeten verlangen.

[...]”

Verordening nr. 715/2007

15 De overwegingen 1, 5, 6 en 17 van verordening nr. 715/2007 luiden:

„(1) [...] De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies moeten [...] 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[(NO_x)]-uitstoot van dieselveertuigen moet aanzienlijk dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging. [...]

[...]

(17) Om technische handelsbarrières tussen de lidstaten te voorkomen, is een gestandaardiseerde methode voor de meting van het brandstofverbruik en de kooldioxide-emissies nodig. Ook moet ervoor worden gezorgd dat klanten en gebruikers objectieve en juiste informatie krijgen.”

16 Artikel 1, lid 1, van deze verordening bepaalt:

„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.”

17 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”.

18 In artikel 4, leden 1 tot en met 3, van die verordening is het volgende bepaald:

„1. De fabrikanten tonen aan dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de 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. [...]

[...]

3. Bij de aankoop van een voertuig krijgt de koper van de fabrikant een document waarin de kooldioxide-emissiewaarden en het brandstofverbruik worden vermeld.”

19 In artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007 is het volgende bepaald:

„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;

[...]”

20 Artikel 13 van deze verordening bepaalt:

„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 ontmoedigend zijn. [...]

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

[...]

d) het gebruiken van manipulatie-instrumenten;

[...]”

Duits recht

21 § 823 van het Bürgerliche Gesetzbuch (Duits burgerlijk wetboek; hierna: „BGB”) bepaalt:

„(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 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.”

22 In § 348 van de Zivilprozessordnung (Duits wetboek van burgerlijke rechtsvordering; hierna: „ZPO”), is het volgende bepaald:

„(1) De civiele kamer doet uitspraak via een van haar leden, die als alleensprekende rechter optreedt. [...]

[...]

(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.

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. De zaak kan niet opnieuw naar de alleensprekende rechter worden terugverwezen.

[...]

Hoofddeding en prejudiciële vragen

- 23 Op 20 maart 2014 kocht QB bij Auto Y GmbH een met een Euro 5-dieselmotor uitgeruste tweedehandsauto van het merk Mercedes-Benz, model C 220 CDI, met een kilometerstand van 28 591 km, voor de prijs van 29 999 EUR (hierna: „betrokken voertuig”). Dit door de autofabrikant Daimler in het verkeer gebrachte voertuig werd voor het eerst geregistreerd op 15 maart 2013.
- 24 Het betreffende voertuig is uitgerust met motormanagement-software die ertoe leidt dat het uitlaatgasrecirculatiepercentage vermindert wanneer de buitentemperatuur onder een bepaalde drempel ligt. Daardoor neemt de NO_x-uitstoot toe. Deze uitlaatgasrecirculatie werkt dus slechts optimaal als de buitentemperatuur niet onder deze drempel daalt (hierna: „thermovenster”). In deze context staat tussen partijen in het hoofddeding ter discussie bij welke buitentemperatuur het recirculatiepercentage precies vermindert en hoe omvangrijk deze vermindering is.
- 25 QB heeft bij het Landgericht Ravensburg (rechter in eerste aanleg Ravensburg, Duitsland), de verwijzende rechter, beroep ingesteld tot vergoeding van de schade die Mercedes-Benz Group hem zou hebben berokkend door het betrokken voertuig uit te rusten met een manipulatie-instrument dat volgens artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 verboden is.
- 26 Voor deze rechterlijke instantie hebben partijen in het hoofddeding aldus hun standpunten erover uitgewisseld of het betrokken voertuig is uitgerust met een dergelijk verboden instrument, op welke schadevergoeding QB eventueel recht heeft en of het voordeel dat QB heeft verkregen doordat hij dit voertuig heeft kunnen gebruiken, eventueel moet worden verrekend met het bedrag van de schadevergoeding.
- 27 De verwijzende rechter is van oordeel dat het thermovenster een verboden manipulatie-instrument is in de zin van artikel 3, punt 10, en artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007. Bij het betrokken voertuig wordt het uitlaatgasrecirculatiepercentage immers al bij een buitentemperatuur boven 0 graden Celsius verminderd en werkt het emissiecontrolesysteem dan dus al minder goed, terwijl deze temperatuur behoort tot de „omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn” in de zin van dat artikel 3, punt 10.

- 28 Deze rechter stelt tevens vast dat de uitzondering van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 op het eerste gezicht niet van toepassing is op het hoofdeding, aangezien enkel onmiddellijke schaderisico's die tijdens het rijden met het voertuig een concreet gevaar opleveren het gebruik van een manipulatie-instrument kunnen rechtvaardigen [arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 114]. Hij betwijfelt of een thermovenster dat tot doel heeft de vorming van afzettingen in de motor te verhinderen en aldus slijtage ervan te voorkomen, voldoet aan de strikte toepassingsvoorwaarden van deze uitzondering.
- 29 Volgens de verwijzende rechter heeft QB recht op schadevergoeding krachtens § 823, lid 2, BGB, waarin is bepaald dat slechts sprake hoeft te zijn van eenvoudige nalatigheid. Deze bepaling vooronderstelt evenwel 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 tot doel moet hebben om een individuele persoon of een groep personen te beschermen tegen schending van een bepaald rechtsbelang. In dit verband volstaat het dat deze wet is vastgesteld met als doel deze individuele persoon of deze groep personen rechtsbescherming te verlenen, zelfs al heeft die wet hoofdzakelijk betrekking op de bescherming van een algemeen belang. Bovendien impliceert deze bepaling dat het gevaar waartegen dezelfde wet bescherming moet bieden, door het ontstaan van concrete schade werkelijkheid wordt en dat de concreet benadeelde persoon of personen binnen de personele werkingssfeer van de betrokken wet vallen. Derhalve vraagt de verwijzende rechter zich af of artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van de kaderrichtlijn, alsook 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 niet met het Unierecht overeenstemmend voertuig, met name wanneer dat voertuig is uitgerust met een op grond van deze laatste bepaling verboden manipulatie-instrument.
- 30 In de Duitse rechtspraak en rechtsleer zijn deze vragen op uiteenlopende wijze uitgelegd. Het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken) heeft geoordeeld dat handelingen van de Unie die zijn vastgesteld met het oog op de harmonisatie van de voor voertuigen geldende technische eisen, hoofdzakelijk bedoeld zijn om een hoog niveau van verkeersveiligheid te realiseren en de gezondheid en het milieu te beschermen. Bovendien strekt artikel 5 van verordening nr. 715/2007 niet ertoe het recht op economische zelfbeschikking van de individuele koper van een voertuig te beschermen.
- 31 Verschillende regionale rechters zijn daarentegen van oordeel dat artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van de kaderrichtlijn alsook artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 ook de individuele bescherming van de koper van een voertuig tot doel hebben. Overeenkomstig bijlage IX bij de kaderrichtlijn is een van de doelstellingen van het certificaat van overeenstemming immers dat de voertuigfabrikant de koper van een voertuig de zekerheid biedt dat dit voldoet aan de wettelijke bepalingen die in de Unie golden toen het voertuig werd gebouwd. Tevens heeft dit certificaat tot doel de administratieve registratieprocedure te vergemakkelijken en het vrije verkeer van goederen binnen de Unie te bevorderen.
- 32 Indien zou worden geoordeeld dat de in punt 29 van dit arrest bedoelde bepalingen enkel algemene juridische belangen en niet de bijzondere belangen van de kopers beschermen, vraagt de verwijzende rechter zich voorts af of het op grond van het doeltreffendheidsbeginsel vereist kan zijn dat elke fout die een voertuigfabrikant, opzettelijk dan wel uit nalatigheid, heeft begaan door voertuigen in het verkeer te brengen die zijn uitgerust met een op grond van artikel 5 van

verordening nr. 715/2007 verboden manipulatie-instrument, wordt bestraft door aan de betrokken koper de mogelijkheid te bieden om een recht op schadevergoeding uit onrechtmatige daad geldend te maken.

- 33 In dit verband moet § 823, lid 2, BGB volgens het Landgericht Stuttgart (rechter in eerste aanleg Stuttgart, Duitsland) worden aangewend op de grond dat het voor de doeltreffende toepassing van het Unierecht noodzakelijk is om aan de relevante Unierechtelijke bepalingen civielrechtelijke sancties te verbinden.
- 34 In het geval dat QB aan § 823, lid 2, BGB een recht op schadevergoeding zou kunnen ontlenuen, vraagt de verwijzende rechter zich af of het, ten behoeve van het nuttig effect van de in casu toepasselijke Unierechtelijke bepalingen, noodzakelijk is dat het voordeel dat het gebruik van het betrokken voertuig oplevert niet of slechts in beperkte mate wordt verrekend met het recht op schadevergoeding. In de Duitse rechtspraak en rechtsleer wordt over deze vraag eveneens uiteenlopend gedacht, ook waar het de invloed betreft die het verbod van ongerechtvaardigde verrijking op een dergelijke verrekening zou kunnen hebben.
- 35 In dit verband is het Bundesgerichtshof enerzijds van oordeel dat de benadeelde, gelet op het in het Duitse schadevergoedingsrecht geldende verbod van ongerechtvaardigde verrijking, niet in een gunstiger situatie mag komen te verkeren dan die waarin hij zich zou hebben bevonden als de gebeurtenis waardoor hij schade heeft geleden zich niet had voorgedaan en dat anderzijds alleen de voordelen mogen worden verrekend die voortvloeien uit deze gebeurtenis, zonder dat degene die de schade heeft veroorzaakt daarbij op onevenredige wijze wordt ontzien. Verschillende lagere rechters zijn daarentegen van oordeel dat het voordeel dat wordt verkregen door het gebruik van een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument, kan worden verrekend met het recht op schadevergoeding.
- 36 Ten slotte merkt de verwijzende rechter, die in het hoofdgeding als alleensprekende rechter uitspraak doet, op dat de oorspronkelijke, eveneens alleensprekende rechter krachtens § 348, lid 3, eerste volzin, punten 1 en 2, ZPO verplicht is de zaak voor te leggen aan een civiele kamer, opdat deze de behandeling ervan kan overnemen, wanneer de zaak bijzondere moeilijkheden van juridische of feitelijke aard vertoont dan wel van principieel belang is. In dit opzicht heeft de alleensprekende rechter geen beoordelingsmarge. Meer in het bijzonder blijkt uit de rechtspraak van het Bundesgerichtshof dat wanneer een alleensprekende rechter het Hof om een prejudiciële beslissing verzoekt zonder het geding eerst ter heroverweging te hebben terugverwezen naar de civiele kamer, deze rechter het constitutionele beginsel van de bij wet aangewezen rechter, zoals neergelegd in artikel 101, lid 1, tweede volzin van het Grundgesetz (Duitse grondwet), schendt.
- 37 De verwijzende rechter is van oordeel dat artikel 267, tweede alinea, VWEU in de weg staat aan een dergelijke verplichte verwijzing naar de civiele kamer. Weliswaar heeft het Hof in zijn arrest van 13 december 2018, Rittinger e.a. (C-492/17, EU:C:2018:1019), geoordeeld dat het verzoek om een prejudiciële beslissing van een alleensprekende rechter Unierechtelijk bezien ontvankelijk is, ongeacht of de nationale procedurevoorschriften zijn nageleefd. Het Hof heeft echter niet onderzocht of artikel 267, tweede alinea, zich verzet tegen een nationale bepaling waarin de mogelijkheid om een dergelijk verzoek in te dienen wordt beperkt.

38 In deze omstandigheden heeft het Landgericht Ravensburg de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Hebben artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van [de kaderrichtlijn] 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 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 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?”

Verzoek tot heropening van de mondelinge behandeling

- 39 Naar aanleiding van de conclusie van de advocaat-generaal hebben respectievelijk de Duitse regering en Mercedes-Benz Group, bij akten neergelegd ter griffie van het Hof op respectievelijk 11 en 14 juli 2022, verzocht om heropening van de mondelinge behandeling overeenkomstig artikel 83 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof.
- 40 Ter ondersteuning van haar verzoek voert Mercedes-Benz Group in essentie aan dat de advocaat-generaal in punt 49 van zijn conclusie ten onrechte heeft geoordeeld dat het bezit van een voertuig dat niet voldoet aan de Unierechtelijke milieubeschermingsvoorschriften doordat de uitstoot van verontreinigende gassen hoger ligt dan de grenswaarden, voor de koper tot immateriële schade leidt. Het bestaan van eventuele immateriële schade is door de nationale rechter immers niet aan de orde gesteld en hierover hebben partijen geen standpunten uitgewisseld.
- 41 In haar verzoek betoogt de Duitse regering in essentie dat de conclusie van de advocaat-generaal berust op nieuwe gegevens waarover tussen partijen nog geen standpunten zijn uitgewisseld, voor zover daarin naar bijlage IX bij de kaderrichtlijn en punt 0 ervan wordt verwezen. Voorts betwist deze regering de geldigheid van dit punt 0.
- 42 Deze regering merkt bovendien op dat zij het niet eens is met de conclusie van de advocaat-generaal, voor zover hij daarin de verhouding tussen de kaderrichtlijn en 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) miskent. Ten eerste zou het onverenigbaar zijn met de algemene opzet van laatstgenoemde richtlijn om de consument een recht op schadevergoeding wegens eenvoudige nalatigheid toe te kennen. Ten tweede kan een certificaat van overeenstemming in de zin van de kaderrichtlijn niet worden gelijkgesteld met een fabrieksgarantie.
- 43 In dat verband moet ten eerste in herinnering worden gebracht dat het Statuut van het Hof van Justitie van de Europese Unie en het Reglement voor de procesvoering niet voorzien in de mogelijkheid dat de in artikel 23 van dat Statuut bedoelde belanghebbenden opmerkingen indienen naar aanleiding van de conclusie van de advocaat-generaal (arrest van 16 november 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim e.a., C-748/19–754/19, EU:C:2021:931, punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 44 Ten tweede heeft de advocaat-generaal op grond van artikel 252, tweede alinea, VWEU tot taak in het openbaar en in volkomen onpartijdigheid en onafhankelijkheid met redenen omklede conclusies te nemen aangaande zaken waarin zulks overeenkomstig het Statuut van het Hof van Justitie van de Europese Unie vereist is. Het Hof is in dit verband niet gebonden door deze conclusies of door de motivering op grond waarvan de advocaat-generaal daartoe komt. Bijgevolg

kan het feit dat een betrokken partij het oneens is met de conclusie van de advocaat-generaal als zodanig geen grond voor de heropening van de mondelinge behandeling opleveren, ongeacht welke kwesties hij in die conclusie onderzoekt (arrest van 16 november 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim e.a., C-748/19–754/19, EU:C:2021:931, punt 31 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

- 45 Inderdaad volgt uit artikel 83 van het Reglement voor de procesvoering dat het Hof in elke stand van het geding, de advocaat-generaal gehoord, de heropening van de mondelinge behandeling kan gelasten, onder meer wanneer het zich onvoldoende voorgelicht acht of wanneer een partij na afsluiting van deze behandeling een nieuw feit aanbrengt dat van beslissende invloed kan zijn voor de beslissing van het Hof, of wanneer een zaak moet worden beslecht op grond van een argument waarover de belanghebbenden hun standpunten niet voldoende hebben kunnen uitwisselen.
- 46 In casu merkt het Hof evenwel op dat het over alle noodzakelijke gegevens beschikt om uitspraak te doen en dat de onderhavige zaak niet hoeft te worden beslecht op basis van argumenten waarover de belanghebbenden hun standpunten niet hebben kunnen uitwisselen. Ten slotte is uit de twee in punt 39 van het onderhavige arrest genoemde verzoeken om heropening van de mondelinge behandeling geen nieuw feit gebleken dat van beslissende invloed kan zijn voor de beslissing die het Hof in deze zaak moet geven.
- 47 In die omstandigheden ziet het Hof, de advocaat-generaal gehoord, geen aanleiding om de heropening van de mondelinge behandeling te gelasten.

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Ontvankelijkheid

- 48 Met zijn zevende vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 267, tweede alinea, VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling op grond waarvan een alleensprekende rechter, met name wegens het principiële belang van een bij hem aanhangige zaak, deze zaak moet doorverwijzen naar een civiele kamer bestaande uit drie rechters en ervan moet afzien om zelf in het kader van die zaak een verzoek om een prejudiciële beslissing bij het Hof in te dienen.
- 49 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.
- 50 De Duitse regering betoogt dat een antwoord van het Hof op deze vraag niet noodzakelijk is om de verwijzende rechter in staat te stellen uitspraak te doen in het hoofdgeding.
- 51 Volgens de Commissie is de vraag of een alleensprekende rechter op grond van het nationale recht al of niet een verzoek om een prejudiciële beslissing bij het Hof mag indienen, niet relevant voor de beslechting van dit geding, waarin aan de orde is of de koper van een voertuig het recht op schadevergoeding geldend kan maken waarop hij zich tegenover een autofabrikant meent te kunnen beroepen omdat zich in dat voertuig een krachtens artikel 5, lid 2, van verordening

nr. 715/2007 verboden manipulatie-instrument bevindt. Bovendien is deze vraag hypothetisch, aangezien uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat in het hoofdgeding geen beroep tegen deze beslissing was ingesteld op het moment dat de zaak aanhangig werd gemaakt bij het Hof.

- 52 In herinnering dient te worden gebracht dat het volgens vaste rechtspraak, in het kader van de in artikel 267 VWEU geregelde samenwerking tussen het Hof en de nationale rechterlijke instanties, uitsluitend een zaak is van de nationale rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid draagt voor de te geven rechterlijke beslissing om, gelet op de bijzonderheden van het geval, zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis als de relevantie van de vragen die hij aan het Hof voorlegt te beoordelen. Wanneer de gestelde vragen betrekking hebben op de uitlegging van het Unierecht, is het Hof derhalve in beginsel verplicht daarop te antwoorden (arrest van 15 juli 2021, *The Department for Communities in Northern Ireland*, C-709/20, EU:C:2021:602, punt 54 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 53 Bijgevolg geldt voor prejudiciële vragen over het Unierecht een vermoeden van relevantie. Het Hof kan 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 [arrest van 24 november 2020, *Openbaar Ministerie (Valsheid in geschrifte)*, C-510/19, EU:C:2020:953, punt 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak].
- 54 In het onderhavige geval moet worden vastgesteld dat de zevende vraag betrekking heeft op de uitlegging van artikel 267, tweede alinea, VWEU en dat de verwijzende rechter niet heeft uitgelegd waarom de uitlegging van deze bepaling noodzakelijk is om hem in staat te stellen het bij hem aanhangige geding te beslechten. Hij heeft immers enkel aangegeven dat de bevoegdheid van de alleensprekende rechter om het onderhavige verzoek om een prejudiciële beslissing bij het Hof aanhangig te maken, zou kunnen worden betwist. Hij verduidelijkt echter niet welke gevolgen voor de verwijzingsbeslissing of, in voorkomend geval, de beslissing waarbij een eind wordt gemaakt aan het geding, zich zouden voordoen door het eventuele procedurele gebrek dat voortvloeit uit het feit dat een alleensprekende rechter het Hof een prejudiciële vraag heeft gesteld zonder de zaak in het hoofdgeding te verwijzen naar een collegiale rechtsprekende formatie. In het bijzonder blijkt uit de verwijzingsbeslissing niet dat hiertegen in dit stadium van de procedure beroep is ingesteld, waarbij wordt aangevoerd dat deze verwijzingsbeslissing een dergelijk gebrek vertoont.
- 55 Bijgevolg moet de zevende vraag niet-ontvankelijk worden verklaard.

Ten gronde

Opmerkingen vooraf

- 56 In de eerste plaats zij eraan herinnerd dat artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 een „manipulatie-instrument” definieert als „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”.

- 57 In het onderhavige geval blijkt uit het verzoek om een prejudiciële beslissing dat met de in punt 24 van dit arrest bedoelde software een thermovenster is ingesteld waarmee de uitlaatgasrecirculatie slechts optimaal werkt indien de buitentemperatuur niet onder een bepaalde drempel komt. De verwijzende rechter verduidelijkt dienaangaande dat het uitlaatgasrecirculatiepercentage al lager is vanaf een buitentemperatuur die nog boven 0 graden Celsius ligt en het emissiecontrolesysteem dan dus al minder goed werkt. Dit lagere percentage geldt anders gezegd dus al vanaf een temperatuur die valt onder de „omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn” in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007.
- 58 Het Hof heeft met betrekking tot een thermovenster vergelijkbaar met dat in het hoofdgeding geoordeeld dat artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 1, van deze verordening, aldus moet worden uitgelegd dat een instrument dat enkel bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius en op een rijkhoogte van minder dan 1 000 m waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, een „manipulatie-instrument” in de zin van dit artikel 3, punt 10, vormt (zie in die zin arrest van 14 juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punt 47).
- 59 In dit verband merkt de verwijzende rechter op dat partijen in het hoofdgeding het er niet over eens zijn welke concrete buitentemperatuur de grens vormt waaronder de uitlaatgasrecirculatie wordt verminderd en in welke mate. Niettemin moet in herinnering worden gebracht dat de nationale rechter in het kader van de procedure van artikel 267 VWEU, die berust op een duidelijke afbakening van de taken van de nationale rechterlijke instanties en het Hof, bij uitsluiting bevoegd is om de feiten van het hoofdgeding vast te stellen en te beoordelen alsook het nationale recht uit te leggen en toe te passen (arrest van 14 juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punt 29 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Het staat dus aan de verwijzende rechter om in voorkomend geval te beslissen of de in punt 24 van het onderhavige arrest bedoelde software, gelet op de verduidelijkingen in de in punt 58 daarvan aangehaalde rechtspraak, een „manipulatie-instrument” in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 vormt.
- 60 In de tweede plaats is in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 bepaald dat het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, verboden is. Op dit verbod bestaan echter drie uitzonderingen, waaronder die in artikel 5, lid 2, onder a), die volgens de verwijzende rechter als enige relevant is. Die uitzondering is van toepassing als „het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren”.
- 61 Aangezien artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 een uitzondering bevat op het verbod om manipulatie-instrumenten te gebruiken die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, moet deze bepaling strikt worden uitgelegd (arrest van 14 juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punt 50).
- 62 Uit de bewoordingen zelf van deze bepaling blijkt dat een manipulatie-instrument enkel onder de daarin vastgestelde uitzondering kan vallen als dit instrument niet alleen nodig is om de motor tegen schade of een defect te beschermen, maar ook om de veilige werking van het voertuig te

verzekeren. Deze bepaling moet, gelet op het daarin gebruikte nevenschikkend voegwoord „en”, immers aldus worden uitgelegd dat de voorwaarden ervan cumulatief zijn (arrest van 14 juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punt 61).

- 63 In dit verband zou het in dit artikel 5, lid 2, eerste volzin, bedoelde verbod volledig worden uitgehold en elke nuttige werking verliezen indien de fabrikanten motorvoertuigen met dergelijke instrumenten zouden mogen uitrusten met het enkele doel, de motor van deze voertuigen te beschermen tegen vervuiling en veroudering [zie in die zin arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 113].
- 64 Software zoals die in het hoofdgeding, als die moet worden aangemerkt als een manipulatie-instrument, kan dus op grond van deze uitzondering slechts worden gerechtvaardigd voor zover wordt aangetoond dat dit instrument uitsluitend dient tot 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 zodanig ernstig zijn dat daardoor tijdens het rijden met een met dit instrument uitgerust voertuig een concreet gevaar ontstaat (zie in die zin arrest van 14 juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punt 62).
- 65 Bovendien heeft het Hof over een vergelijkbaar thermovenster als dat in het hoofdgeding geoordeeld dat, ook al is het juist dat artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 formeel geen andere voorwaarden voor de toepassing van de in deze bepaling vastgelegde uitzondering bevat, dit niet wegneemt dat een manipulatie-instrument dat onder normale verkeersomstandigheden het grootste deel van het jaar zou moeten functioneren om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren, kennelijk in strijd zou zijn met de doelstelling van deze verordening waarvan volgens deze bepaling slechts in zeer specifieke omstandigheden mag worden afgeweken, en ertoe zou leiden dat op onevenredige wijze afbreuk wordt gedaan aan het beginsel zelf van de beperking van de NO_x-uitstoot door voertuigen (arrest van 14 juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punt 63).
- 66 Het Hof is dan ook tot de slotsom gekomen dat een dergelijk manipulatie-instrument niet kan worden gerechtvaardigd op grond van deze bepaling. De erkenning dat een dergelijk manipulatie-instrument onder de in deze bepaling bedoelde uitzondering kan vallen, zou ertoe leiden dat deze uitzondering in de reële rijomstandigheden zoals die zich voordoen op het grondgebied van de Unie, gedurende het grootste deel van het jaar van toepassing wordt, zodat het in dit artikel 5, lid 2, eerste volzin, neergelegde beginsel dat dergelijke manipulatie-instrumenten verboden zijn, in de praktijk minder vaak zou gelden dan die uitzondering (arrest van 14 juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punten 64 en 65).
- 67 Het staat aan de verwijzende rechter om de feitelijke beoordelingen te verrichten die noodzakelijk zijn voor de toepassing van de in de punten 60 tot en met 66 van dit arrest in herinnering gebrachte voorwaarden.

Eerste en tweede vraag

- 68 Met zijn eerste en zijn tweede vraag, waarop een gezamenlijk antwoord moet worden gegeven, wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van de kaderrichtlijn, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 2, van verordening

nr. 715/2007, aldus moeten worden uitgelegd dat zij, naast algemene belangen, de bijzondere belangen van een individuele koper van een motorvoertuig tegenover de fabrikant ervan beschermen, wanneer dit voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van deze laatste bepaling.

- 69 Uit het verzoek om een prejudiciële beslissing blijkt dat deze vragen zijn ingegeven door het feit dat wanneer de individuele koper van een niet met het Unierecht overeenstemmend motorvoertuig het in § 823, lid 2, BGB bedoelde recht op schadevergoeding uitoefent, dit volgens deze rechter vooronderstelt dat een wet ter bescherming van een andere persoon is geschonden.
- 70 Wat artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 betreft, zij eraan herinnerd dat de doelstelling van deze verordening, zoals blijkt uit de overwegingen 1 en 6 ervan, erin bestaat een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en meer bepaald de NO_x-uitstoot van voertuigen met een dieselmotor aanzienlijk te verminderen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging (arrest van 14 juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punt 43 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Het verbod van artikel 5, lid 2, eerste volzin, van deze verordening op het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen verminderen, heeft juist tot doel de uitstoot van vervuilende gassen te beperken en aldus bij te dragen tot de milieubeschermingsdoelstelling van deze verordening [zie in die zin arrest van 8 november 2022, Deutsche Umwelthilfe (Typegoedkeuring van motorvoertuigen), C-873/19, EU:C:2022:857, punt 57].
- 71 Derhalve moet worden aangenomen dat met deze laatste bepaling, net als met de verordening waarvan zij deel uitmaakt, een algemene doelstelling wordt nagestreefd die erin bestaat een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen.
- 72 Zoals de advocaat-generaal in punt 40 van zijn conclusie heeft opgemerkt, ligt in het verlengde van deze algemene doelstelling juist de verplichting van artikel 4, lid 3, van verordening nr. 715/2007, op grond waarvan de fabrikanten de koper van het voertuig bij de aankoop ervan een document moeten verstrekken waarin de kooldioxide-emissiewaarden en het brandstofverbruik worden vermeld. Zoals uit overweging 17 van deze verordening kan worden afgeleid, moet deze verplichting er namelijk voor zorgen dat consumenten en gebruikers bij hun aankoopbeslissingen objectieve en juiste informatie krijgen over het meer of minder vervuilende karakter van voertuigen.
- 73 Voor de beantwoording van de eerste en de tweede vraag moet verordening nr. 715/2007 evenwel in haar context worden geplaatst. In dit verband moet artikel 5 van deze verordening niet alleen worden onderzocht in het licht van de verschillende bepalingen van die verordening, maar ook in het licht van het regelgevingskader voor de goedkeuring van motorvoertuigen binnen de Unie, waarvan deze verordening deel uitmaakt [zie in die zin arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 75].
- 74 Artikel 3, punt 5, van de kaderrichtlijn omschreef de „EG-typegoedkeuring” van een motorvoertuig zoals aan de orde in het hoofdgeding, 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 [kaderrichtlijn] en van de in bijlage IV of XI [bij deze kaderrichtlijn] vermelde regelgevingen voldoet”. Deze bijlage IV, getiteld „Lijst van voorschriften voor de EG-typegoedkeuring van voertuigen”, verwees in deel I,

„Regelgevingen voor de EG-typegoedkeuring van in onbeperkte series geproduceerde voertuigen”, naar verordening nr. 715/2007 met betrekking tot „emissies (Euro 5 en 6) [van] lichte voertuigen en toegang tot informatie”.

- 75 Tevens zij eraan herinnerd dat artikel 4, lid 3, eerste alinea, van de kaderrichtlijn bepaalde dat de lidstaten alleen voor voertuigen die aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen, toestaan dat deze worden geregistreerd, verkocht of in het verkeer gebracht.
- 76 Ten slotte moeten de fabrikanten volgens artikel 4, lid 1, van verordening nr. 715/2007 aantonen dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de Unie, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen.
- 77 Uit de in de punten 74 tot en met 76 van dit arrest bedoelde bepalingen vloeit voort dat de voertuigen die binnen de werkingssfeer van de kaderrichtlijn vallen, een typegoedkeuring moeten hebben en dat deze goedkeuring slechts kan worden verleend indien het betrokken voertuigtype voldoet aan de bepalingen van verordening nr. 715/2007 en met name aan die over de emissies, waartoe artikel 5 van deze verordening behoort (arrest van 14 juli 2022, Porsche Inter Auto en Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punt 52).
- 78 Naast deze eisen met betrekking tot de EG-typegoedkeuring waaraan de fabrikanten moeten voldoen, zijn deze fabrikanten ook verplicht om aan de individuele koper van een voertuig een certificaat van overeenstemming af te geven. Artikel 18, lid 1, van de kaderrichtlijn bepaalde immers dat de fabrikanten als houders van een EG-typegoedkeuring van een voertuig een certificaat van overeenstemming afgeven waarvan elk compleet, incompleet of voltooid voertuig dat in overeenstemming met het goedgekeurde type is gebouwd, vergezeld gaat.
- 79 Volgens artikel 26, lid 1, van deze kaderrichtlijn is dit certificaat verplicht voor de registratie en de verkoop of het in het verkeer brengen van een voertuig. Deze verplichting vindt haar verklaring erin dat dit certificaat, volgens de definitie in artikel 3, punt 36, van de kaderrichtlijn, „door de fabrikant wordt afgegeven om te certificeren dat een voertuig behorende tot de reeks waarvoor overeenkomstig deze [kaderrichtlijn] typegoedkeuring is verleend, op het ogenblik van de productie aan alle regelgevingen voldoet”.
- 80 Bovendien moeten de in artikel 46 van de kaderrichtlijn bedoelde sancties, naast de waarborg inzake de met dit artikel nagestreefde doelstelling inzake de totstandbrenging en de werking van een door eerlijke mededinging tussen fabrikanten gekenmerkte interne markt, tevens de waarborg bieden dat de koper van een voertuig een certificaat van overeenstemming bezit dat hem overeenkomstig bijlage IX bij deze kaderrichtlijn 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 (arrest van 4 oktober 2018, Commissie/Duitsland, C-668/16, EU:C:2018:802, punt 87).
- 81 Bij de aankoop van een voertuig dat tot de serie van een goedgekeurd voertuigtype behoort en dus een bijbehorend certificaat van overeenstemming heeft, mag een individuele koper dus redelijkerwijs verwachten dat verordening nr. 715/2007, en met name artikel 5 daarvan, in acht is genomen wat dit voertuig betreft (zie in die zin arrest van 14 juli 2022, Porsche Inter Auto en Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punt 54).

- 82 Derhalve volgt uit de in de punten 78 tot en met 80 van dit arrest bedoelde bepalingen van de kaderrichtlijn dat daarin een rechtstreekse relatie tussen de autofabrikant en de individuele koper van een motorvoertuig tot stand wordt gebracht teneinde de koper de waarborg te bieden dat dit voertuig in overeenstemming is met de relevante Uniewetgeving. Aangezien de fabrikant van een voertuig de uit artikel 5 van verordening nr. 715/2007 voortvloeiende vereisten moet naleven wanneer hij de individuele koper ervan ten behoeve van de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van dat voertuig het certificaat van overeenstemming verstrekt, krijgt deze koper dankzij dit certificaat in het bijzonder bescherming tegen het gevaar dat deze fabrikant zijn verplichting niet nakomt om voertuigen op de markt te brengen die aan deze bepaling voldoen.
- 83 Het valt echter niet 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 is goedgekeurd zonder dat die instantie op de hoogte is gebracht van de in punt 24 van dit arrest bedoelde software. In de kaderrichtlijn 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 van verordening nr. 715/2007, onrechtmatig is. Zo bepaalt artikel 8, lid 6, van deze kaderrichtlijn dat deze instantie de goedkeuring van een voertuig kan intrekken. Bovendien volgt uit artikel 13, lid 1, eerste en derde volzin, van deze kaderrichtlijn 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 (zie in die zin arrest van 14 juli 2022, Porsche Inter Auto en Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punt 56). Ten slotte bepaalt artikel 30, lid 1, van deze kaderrichtlijn dat een lidstaat die een EG-typegoedkeuring heeft verleend, indien deze lidstaat 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.
- 84 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. Gelet op de regel van artikel 26, lid 1, van de kaderrichtlijn kan een dergelijk verboden instrument met name 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 voertuig dat is voorzien van een verboden manipulatie-instrument.
- 85 Gelet op een en ander moet op de eerste en de tweede vraag worden geantwoord dat artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van de kaderrichtlijn, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, aldus moeten worden uitgelegd dat zij, naast algemene belangen, de bijzondere belangen van een individuele koper van een motorvoertuig tegenover de fabrikant ervan beschermen wanneer dit voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van deze laatste bepaling.

Derde en vierde vraag

- 86 Gelet op het antwoord op de eerste en de tweede vraag hoeven de derde en de vierde vraag niet te worden beantwoord.

Vijfde en zesde vraag

- 87 Met zijn vijfde en zijn zesde vraag, die samen moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of het Unierecht aldus moet worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat bij de vergoeding van de schade die is toegebracht aan de koper van een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, het voordeel dat voortvloeit uit het feitelijke gebruik van dit voertuig wordt verrekend met de terug te betalen aankoopprijs van dit voertuig en, indien dat niet het geval is, dit voordeel wordt berekend op basis van de totale aankoopprijs van dit voertuig.
- 88 In dit verband moet worden vastgesteld dat, zoals uit het antwoord op de eerste en de tweede vraag blijkt, artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van de kaderrichtlijn, 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.
- 89 Uit deze bepalingen blijkt dus dat een individuele koper van een motorvoertuig met recht van de fabrikant van dat voertuig kan eisen dat dit voertuig niet wordt uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van deze verordening.
- 90 Bovendien moeten de lidstaten, zoals in essentie in punt 80 van dit arrest is opgemerkt, op grond van artikel 46 van de kaderrichtlijn 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.
- 91 In die omstandigheden moet worden vastgesteld dat uit artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van de kaderrichtlijn, 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.
- 92 Omdat het Unierecht geen bepalingen bevat over de voorwaarden waaronder de betrokken kopers schadevergoeding kunnen krijgen wegens de aankoop van een dergelijk voertuig, staat het aan elke lidstaat om deze voorwaarden zelf te bepalen.
- 93 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.
- 94 Onder dit voorbehoud is het passend in herinnering te brengen dat de nationale rechter erop moet toezien dat de bescherming van de door de rechtsorde van de Unie gewaarborgde rechten niet leidt tot ongerechtvaardigde verrijking van de rechthebbenden (arrest van 25 maart 2021, *Balgarska Narodna Banka*, C-501/18, EU:C:2021:249, punt 125).

- 95 In het onderhavige geval staat het aan de verwijzende rechter om na te gaan of het ondanks de verrekening van het uit het feitelijke gebruik van het betreffende voertuig voortvloeiende voordeel gegarandeerd blijft dat de betrokken koper een passende schadevergoeding ontvangt, voor zover wordt vastgesteld dat deze laatste schade heeft geleden doordat in dit voertuig een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 is aangebracht.
- 96 Bijgevolg moet op de vijfde en de zesde vraag worden geantwoord dat het Unierecht aldus moet worden uitgelegd dat het bij gebreke van Unierechtelijke bepalingen ter zake aan de betreffende lidstaat staat om in zijn nationale recht de voorschriften vast te stellen die de vergoeding regelen van de schade die daadwerkelijk is toegebracht aan de koper van een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, waarbij deze vergoeding in verhouding moet staan tot de geleden schade.

Kosten

- 97 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding 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 (Grote 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, naast algemene belangen, de bijzondere belangen van een individuele koper van een motorvoertuig tegenover de fabrikant ervan beschermen wanneer dit voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van deze laatste bepaling.

- 2) Het Unierecht moet aldus worden uitgelegd dat het bij gebreke van Unierechtelijke bepalingen ter zake aan de betreffende lidstaat staat om in zijn nationale recht de voorschriften vast te stellen die de vergoeding regelen van de schade die daadwerkelijk is toegebracht aan de koper van een voertuig dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, waarbij deze vergoeding in verhouding moet staan tot de geleden schade.**

ondertekeningen