

**Zaak C-663/19**

**Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie**

**Datum van indiening:**

6 september 2019

**Verwijzende rechter:**

Landgericht Gera (rechter in eerste aanleg Gera, Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

30 augustus 2019

**Verzoekende partij:**

MM

**Verwerende partij:**

Volkswagen AG

---

**Voorwerp van het hoofdgeding**

Vordering tot schadevergoeding bij ontbinding van de koopovereenkomst voor een gebruikt voertuig waarin een verboden omschakellogica is ingebouwd – Aansprakelijkheid van de fabrikant – Verplichting tot afgifte van een certificaat van overeenstemming – Bescherming van de consument – Verrekening van een gebruiksvergoeding met de schade

**Voorwerp en rechtsgrondslag van de prejudiciële vraag**

Uitlegging van het Unierecht, artikel 267 VWEU

**Prejudiciële vragen**

1. Moeten § 6, lid 1, en § 27, lid 1, van de EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (Duits besluit inzake de EU-typegoedkeuring; hierna: „EG-FGV”) respectievelijk artikel 18, lid 1, en artikel 26, lid 1, van

richtlijn 2007/46/EG aldus worden uitgelegd dat de fabrikant zijn verplichting tot afgifte van een certificaat overeenkomstig § 6, lid 1, EG-FGV (dan wel zijn verplichting tot afgifte van een certificaat van overeenstemming overeenkomstig artikel 18, lid 1, van richtlijn 2007/46/EG) niet nakomt wanneer hij een verboden omschakellogica in de zin van artikel 5, lid 2, en artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 in het voertuig heeft ingebouwd, en dat het in het verkeer brengen van een dergelijk voertuig indruist tegen het verbod op het in het verkeer brengen van een voertuig zonder geldig certificaat van overeenstemming overeenkomstig § 27, lid 1, 1 EG-FGV (dan wel tegen het verbod op de verkoop zonder geldig certificaat van overeenstemming overeenkomstig artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46/EG)?

Indien deze vraag bevestigend wordt beantwoord:

1a. Beogen §§ 6 en 27, EG-FGV respectievelijk artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46/EG ook de bescherming van de consument en – in het geval van wederverkoop op de tweedehandsmarkt – inzonderheid van de daaropvolgende autokoper, ook met betrekking tot zijn beschikkingsvrijheid en zijn vermogen? Behoort de aankoop van een gebruikt voertuig dat zonder geldig certificaat van overeenstemming in het verkeer werd gebracht, tot de risico's waarvan de voorkoming door deze voorschriften wordt beoogd?

2. Beoogt artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 ook de bescherming van de consument en – in het geval van wederverkoop op de tweedehandsmarkt – inzonderheid van de daaropvolgende autokoper, ook met betrekking tot zijn beschikkingsvrijheid en zijn vermogen? Behoort de aankoop van een gebruikt voertuig waarin een verboden omschakellogica is ingebouwd, tot de risico's waarvan de voorkoming door dit voorschrift wordt beoogd?

3. Moeten §§ 6 en 27, EG-FGV respectievelijk artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46/EG en artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 aldus worden uitgelegd dat, in het geval van een inbreuk hierop, een gebruiksvergoeding voor het daadwerkelijke gebruik van het voertuig geheel of gedeeltelijk in mindering moet worden gebracht op de schade van de consument (en in voorkomend geval, op welke wijze en in welke mate), wanneer de consument op grond van deze inbreuk de ontbinding van de koopovereenkomst kan eisen en eist? Maakt het enig verschil voor de uitlegging wanneer de inbreuk gepaard gaat met misleidende beweringen ten aanzien van de goedkeuringsinstanties en de consument over het feit dat aan alle goedkeuringsvoorwaarden is voldaan en dat het voertuig onbepaald op de weg mag worden gebruikt, en de inbreuk en de misleiding tot doel hadden om kosten te besparen en maximale winsten uit hoge verkoopcijfers te behalen, en terzelfder tijd een concurrentievoordeel te verwerven ten koste van de nietsvermoedende klant?

### **Aangevoerde bepalingen van Unierecht**

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)

Artikel 3, punt 10, en 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

Bijlage bij verordening (EG) nr. 385/2009 van de Commissie van 7 mei 2009 tot vervanging van bijlage IX bij richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad 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)

### **Aangevoerde bepalingen van nationaal recht**

§§ 6 en 27 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) (Duits besluit inzake de EU-typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd; hierna: „EG-FGV”)

§§ 31, 823, lid 2, en 826 van het Bürgerliches Gesetzbuch (Duits burgerlijk wetboek; hierna: „BGB”)

§ 263, lid 1, van het Strafgesetzbuch (Duits strafwetboek; hierna: „StGB”)

### **Korte weergave van de feiten en van de procedure**

- 1 Op 13 mei 2015 heeft verzoekende partij bij een autohandelaar een gebruikt personenvoertuig (Seat Alhambra 2.0 TDI) aangekocht voor een bedrag van 26 400 EUR. De kilometerstand van het voertuig bedroeg op dat tijdstip „ongeveer 11 600 km”.
- 2 Het personenvoertuig is uitgerust met een door verwerende partij geleverde motor van het type EA-189. De oorspronkelijke software van de motor heeft tijdens de officiële testprocedure bijgedragen tot een optimalisering van de stikstofemissiewaarden met behulp van één van de twee bedrijfsmodi van het uitlaatgasrecirculatiesysteem waarmee de motor is uitgerust. Is modus 1 actief,

wordt minder stikstof uitgestoten doordat er relatief meer uitlaatgassen worden gerecirculeerd. Is daarentegen modus 0 actief, worden er meer fijnstof uitgestoten doordat er minder uitlaatgassen worden gerecirculeerd. De software van de motorsturingseenheid herkent of het voertuig zich in het dagelijkse verkeer bevindt of op een testbank voor het meten van de emissiewaarden. Tijdens de testcyclus en de proeven op de testbank waarbij de stikstofemissies worden gemeten, schakelt de ingebouwde software om naar bedrijfsmodus 1, met als resultaat dat de beoogde lagere stikstofuitstoot wordt behaald en tevens aan de wettelijk voorgeschreven emissiewaarden en aan de emissiegrenswaarden voor stikstofdioxide conform de Euro 5-norm wordt voldaan. In werkelijke rijomstandigheden op de weg, daarentegen, wordt het voertuig in modus 0 voortbewogen. De emissiewaarden die daarbij ontstaan, stemmen niet overeen met de waarden die verwerende partij als fabrikant van dit voertuig in het certificaat van overeenstemming heeft opgegeven.

- 3 De ontwikkeling en installatie van de omschakellogica, alsook de levering van de aldus gemanipuleerde motoren aan de dochterondernemingen, vonden plaats met medeweten van en in opdracht van verwerende partij, of in ieder geval met de goedkeuring van de raad van bestuur, met als doel om de eigen kosten te drukken ten nadele van de consumenten, maximale winsten uit zeer hoge verkoopcijfers te behalen en een concurrentievoordeel te verwerven ten aanzien van concurrerende fabrikanten van personenvoertuigen. Het gebruik van de gemanipuleerde motor door de dochterondernemingen en de wederverkoop van de personenvoertuigen aan klanten waren niet alleen voorzienbaar maar zelfs de zin en het doel van de handelwijze van de betrokken medewerkers van verwerende partij. Dat de nietsvermoedende goedkeuringsinstanties en consumenten daartoe moesten worden misleid over het bestaan van een dergelijke omschakellogica en de feitelijke niet-naleving van de wetgeving inzake uitlaatgassen, was een onderdeel van het totaalplan.
- 4 Verzoekende partij, aldus misleid (door haar contractpartner, handelend als agent voor verwerende partij), heeft het voertuig aangekocht om het op de openbare weg te gebruiken. Verzoekende partij zou het voertuig niet hebben aangekocht indien zij had geweten dat niet aan de materiële toelatingsvoorwaarden was voldaan en derhalve het risico bestaat dat zij het voertuig niet (op lange termijn) voor dit doel kan gebruiken, aangezien het uit het verkeer kan worden genomen. Verzoekende partij gebruikt het voertuig sinds de aankoop.

#### **Voornaamste argumenten van partijen in het hoofdgeding**

- 5 Verzoekende partij eist dat verwerende partij de aankoopprijs van het personenvoertuig terugbetaalt. Zij is van mening dat de aankoopprijs niet moet worden verminderd met een gebruiksvergoeding voor de door haar afgelegde kilometers.

- 6 Verwerende partij voert aan dat de door haar gebruikte software moet worden beschouwd als een loutere ingreep in de motor zelf. Bovendien zijn de emissiegrenswaarden in werkelijke rijomstandigheden niet relevant, aangezien de wetgever ervoor heeft gekozen om de grenswaarden onder laboratoriumomstandigheden te verhogen.

### **Korte uiteenzetting van de motivering van de verwijzingsbeslissing**

- 7 De verwijzende rechter moet zich uitspreken over een aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad overeenkomstig § 826 BGB.
- 8 Allereerst stelt hij vast dat een verboden omschakellogica in de zin van artikel 5, lid 2, en artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 in het litigieuze personenvoertuig is ingebouwd. Het desbetreffende besluit van het Kraftfahrtbundesamt (Duits federaal bureau voor het motorvoertuigenverkeer) is definitief geworden en bindend voor de burgerlijke procedure.
- 9 In hoeverre daarnaast ook sprake is van een inbreuk op § 6, lid 1, en § 27 EG-FGV, waaraan artikel 18, lid 1, en artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46 ten grondslag liggen, hangt af van de verklarende kracht en betekenis van een certificaat van overeenstemming waarover in Duitsland onenigheid bestaat.
- 10 Volgens sommigen is het niet van belang of het voertuig in kwestie aan de wettelijke vereisten voldoet. Het enige criterium dat in aanmerking komt, is of het certificaat door de juiste fabrikant is afgegeven en aan het goedgekeurde voertuigtype is toegewezen, dat wil zeggen of de verklaring aan welbepaalde formele vereisten voldoet, ook wanneer zij inhoudelijk onjuist zou zijn. De inbouw van een verboden omschakellogica laat de geldigheid van het certificaat van overeenstemming derhalve onverlet.
- 11 Volgens een tegengestelde opvatting bevat een dergelijk certificaat tevens de verklaring dat het voertuig aan alle relevante wettelijke bepalingen voldoet die in de Unie van kracht zijn. Het bestaan van een verboden omschakellogica leidt er in dat geval toe dat het certificaat van overeenstemming onjuist en bijgevolg ongeldig is, en dat derhalve sprake is van een voertuig dat zonder geldig certificaat in het verkeer is gebracht (inbreuk op § 27, lid 1, EG-FGV), alsook van een schending van de verplichting in hoofde van de fabrikant om een geldig certificaat overeenkomstig § 6, lid 1, EG-FGV af te geven.
- 12 Uit de in de bijlage bij verordening nr. 385/2009 geformuleerde doelstelling volgens welke het certificaat van overeenstemming „[...] een door de voertuigfabrikant afgegeven verklaring [is] voor de koper dat het gekochte voertuig op het ogenblik van de productie aan de geldende wetgeving in de Europese Unie voldoet”, maakt de verwijzende rechter op dat de formele benadering onjuist is en dat het certificaat van overeenstemming ruimer moet worden geïnterpreteerd, zoals in de tegengestelde opvatting wordt betoogd.

- 13 Een inbreuk op § 27 EG-FGV kan niet worden uitgesloten op grond van het argument dat verzoekende partij een gebruikt voertuig heeft aangekocht en dat de bepaling volgens een wijdverbreide opvatting op grond van haar bewoordingen a priori alleen op nieuwe voertuigen betrekking kan hebben. Verwerende partij heeft het desbetreffende voertuig immers op een vroeger tijdstip als nieuw voertuig in het verkeer gebracht, bij gebreke waarvan het op een later tijdstip niet eens op de tweedehandsmarkt had kunnen worden verhandeld. Hieruit volgt dat de aansprakelijkheid aanknoopt bij dit gegeven met blijvende werking (en niet bij de latere wederverkoop).
- 14 Na onderzoek is de verwijzende rechter tot de bevinding gekomen dat aan alle toepassingsvoorwaarden van § 826 BGB is voldaan. Voorts wijst hij erop dat de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad volgens § 826 BGB beperkt blijft tot schade die onder de bescherming valt van het geschonden gebod of verbod en dat een recht op schadevergoeding alleen toekomt aan eenieder aan wie rechtstreekse onrechtmatige schade is berokkend of aan wie als derde onrechtmatige schade is berokkend die niet louter het gevolg is van de schade die aan de rechtstreeks benadeelde is toegebracht. Dit is het geval wanneer een voorschrift minstens ook ertoe strekt particulieren of bepaalde categorieën van personen te beschermen tegen de schending van bepaalde beschermde belangen. Bovendien geldt de aansprakelijkheid alleen voor schadelijke gevolgen die zijn veroorzaakt door risico's waarvan de voorkoming door het geschonden voorschrift wordt beoogd. Daarbij moeten de zin en reikwijdte van het geschonden voorschrift worden onderzocht en dient te worden uitgemaakt of de aangevoerde schade door dit voorschrift had moeten worden voorkomen.
- 15 Over de vraag of een aansprakelijkheid in situaties als de hier aan de orde zijnde moet worden herzien in het licht van de beschermingsdoelstellingen, blijft in Duitsland controversie bestaan.
- 16 Wordt dienaangaande niet rechtstreeks aangeknoopt bij de – door verwerende partij in gang gezette – schending van artikel 5, lid 2, eerste volzin, van verordening nr. 715/2007 en van § 6 en § 27 EG-FGV, maar wordt de onrechtmatige daad uitsluitend gegrond op de voortdurende misleiding van (ook en vooral) de consument die samenhangt met het in het verkeer brengen van het desbetreffende voertuig, is een herziening in het licht van de beschermingsdoelstellingen niet noodzakelijk, aangezien de misleide consument recht heeft op volledige bescherming en op vergoeding van alle schade die hem als gevolg van de misleiding is berokkend. Wordt daarentegen het in het verkeer brengen van het – met een verboden omschakellogica uitgeruste – voertuig door de verwerende partij als relevant criterium gehanteerd, is het voor de beslechting van het geschil van belang of de bedoelde voorschriften beschermende werking ten aanzien van derden hebben en of de verwerving van een voertuig waarin een verboden omschakellogica is ingebouwd en/of dat zonder geldig certificaat van overeenstemming in het verkeer is gebracht, ten aanzien van de betrokken consument aan te merken is als een risico waarvan de voorkoming door het geschonden voorschrift wordt beoogd.



- 17 Volgens de verwijzende rechter is een afzonderlijke beoordeling uit den boze. Het gaat hier om onlosmakelijk met elkaar verbonden aspecten van een feitencomplex en totaalplan die één geheel vormen. De aangevoerde onrechtmatigheid berust in wezen op de schending van de emissienormen. Bijgevolg kan een aansprakelijkheid volgens § 826 BGB alleen dan worden gerechtvaardigd wanneer de emissienormen niet alleen een louter incidentele bescherming van de desbetreffende consument beogen maar laatstgenoemde vooral ook tegen de aangevoerde schade had moeten worden beschermd.
- 18 De Duitse rechtspraak blijft tot op heden zeer verdeeld over de vraag of § 6 en § 27 EG-FGV respectievelijk artikel 18, lid 1, en artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46/EG en/of artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 beschermende werking ten aanzien van derden hebben, dat wil zeggen dat de beschikkingsvrijheid en het vermogen van particuliere autokopers juist ook door deze bepalingen moeten worden beschermd, alsook over de vraag of de verwerving van een voertuig waarin een verboden omschakellogica is ingebouwd, tot de risico's behoort waarvan de voorkoming door de geschonden voorschriften wordt beoogd.
- 19 Sommigen zijn de opvatting toegedaan dat de genoemde voorschriften niet aan te merken zijn als de voorschriften ter bescherming van een derde, aangezien zij niet dienen tot bescherming van het vermogen van een autokoper maar daarentegen erop zijn gericht om een hoog niveau van verkeersveiligheid, gezondheidsbescherming, milieubescherming en energie-efficiëntie te waarborgen.
- 20 Dat het geschonden voorschrift allereerst het algemene belang moet dienen, is volgens een andere opvatting irrelevant, voor zover de bescherming van het individu – waarvan in casu moet worden uitgegaan – geen louter nevengevolg is van het voorschrift maar tot de werkingssfeer ervan behoort. Met betrekking tot voorschriften van Unierecht moet voorts in acht worden genomen dat een effectieve uitvoering van het Unierecht vereist dat het recht op schadevergoeding ook moet worden toegekend op gebieden waar de geschonden voorschriften niet zien op de bescherming van het individu. Bovendien volgt uit de reeds aangehaalde doelstelling van de bijlage bij verordening nr. 385/2009 dat de bescherming van het individu wel degelijk wordt beoogd.
- 21 Het is de verwijzende rechter niet duidelijk welke uitlegging juist is, vooral met het oog op een toereikende uitvoering van artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46/EG, met inachtneming van de Unierechtelijke beginselen en in het licht van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie. Dienaangaande wordt het Hof verzocht om een bindende uitlegging.
- 22 In de derde prejudiciële vraag stelt de verwijzende rechter dat verzoekende partij, voor zover de vragen 1, 1a en/of 2 bevestigend worden beantwoord, het recht heeft om in de situatie te worden gebracht waarin zij zou hebben verkeerd wanneer zij de koopovereenkomst voor het personenvoertuig niet had gesloten.

Zij kan terugbetaling van de aankoopprijs eisen in ruil voor inlevering en eigendomsoverdracht van het voertuig.

- 23 Aangezien verzoekende partij het door haar aangekochte voertuig sinds de aankoop jarenlang heeft gebruikt en nog steeds gebruikt, rijst echter de verdere – voor de beslechting van het geding relevante – vraag of zij, vanuit het oogpunt van voordeelcompensatie, een gebruiksvergoeding is verschuldigd.
- 24 Het Duitse schade- en aansprakelijkheidsrecht is gestoeld op de idee dat uitsluitend de geleden schade mag worden vergoed en dat een benadeelde partij zich niet mag verrijken door een schadegeval. Dienovereenkomstig vindt onder meer een voordeelcompensatie plaats. Te dien einde moet bij de vaststelling van de schade rekening worden gehouden met voordelen, voor zover een aansprakelijkheid veroorzakende gebeurtenis geleid heeft tot adequaat causale voordelen voor de benadeelde partij en deze voordelen naar de geest en het doel van de schadevergoedingsplicht worden verrekend, dat wil zeggen op een wijze waarbij de benadeelde partij geen onredelijke last wordt opgelegd en de schadeveroorzaker niet op onbillijke wijze aan betaling ontsnapt.
- 25 Of in een feitencomplex als het onderhavige een voordeelcompensatie moet worden toegekend, is in Duitsland hoogst controversieel, met name in het geval van een aansprakelijkheid overeenkomstig § 826 BGB.
- 26 Tegen een voordeelcompensatie wordt aangevoerd dat het bedrieglijk tot stand brengen van de koopovereenkomst tegen de verrekening van een gebruiksvoordeel pleit, aangezien verzoekende partij het voertuig niet wilde huren maar aankopen. Voorts is het moeilijk verdedigbaar dat de uit hoofde van bedrog aansprakelijke producent de gecreëerde waarde uit de litigieuze productverkoop in sommige gevallen alsnog via een schadeberekening kan realiseren. Hieruit zou immers volgen dat de aansprakelijkheid voor hem zuiver economisch nauwelijks verschil zou uitmaken. Ook een doeltreffende handhaving van het Unierecht verzet zich tegen gebruiksvergoedingen.
- 27 Als tegenargument wordt aangevoerd dat een voordeelcompensatie niet onbillijk is, aangezien het voertuig werd gebruikt, daarmee een geldelijk voordeel werd behaald en een weigering geen compenserende werking heeft. De verrekening van het genoten verbruik leidt er niet toe dat de schadeveroorzaker op onbillijke wijze aan betaling ontsnapt. Het schade- en aansprakelijkheidsrecht heeft niet als doel om de schadeveroorzaker een sanctie op te leggen die verder reikt dan de feitelijke ontbinding van de koopovereenkomst. Het door verzoekende partij behaalde gebruiksvoordeel zou zij ook zonder de schadeveroorzakende gebeurtenis hebben genoten. Want ook zonder de schadeveroorzakende gebeurtenis zou verzoekende partij een voertuig hebben bestuurd en de daaruit voortvloeiende gebruiksvoordelen hebben genoten. In dit opzicht staat verzoekende partij door het gedrag van verwerende partij er niet slechter voor.



- 28 De verwijzende rechter neigt ertoe de gebruiksvoordelen te verrekenen, maar twijfelt eraan of dit vanuit Unierechtelijk oogpunt volledig of deels verboden is.

WERKDOCUMENT