



Datum van inontvangstneming : 22/10/2019

# Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-685/19 – 1

**Zaak C-685/19**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

17 september 2019

**Verwijzende rechter:**

Landgericht Frankenthal (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

2 september 2019

**Verzoekende partij:**

OK

**Verwerende partij:**

Daimler AG

---

[OMISSIS]

**Landgericht**

**Frankenthal (Pfalz)** [rechter in eerste aanleg, Frankenthal (Pfalz), Duitsland]

**Beslissing**

In de zaak van

OK, [OMISSIS] Ludwigshafen am Rhein

– verzoeker –

[OMISSIS]

tegen

NL

Daimler AG, [OMISSIS] Stuttgart

– verweerster –

[OMISSIS]

betreffende schadevergoeding

heeft [OMISSIS] [rechtsprekende formatie en naam van de rechter die de beslissing heeft gegeven] op 2 september 2019 op grond van de terechtzitting van 2 september 2019 beslist als volgt:

- I. [OMISSIS] [procedurele aspecten]
- II. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

Eerste vraag:

Moet artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van [Or.2] motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie aldus worden uitgelegd en toegepast dat alleen van een noodzakelijkheid van het gebruik van manipulatie-instrumenten in de zin van de regeling moet worden uitgegaan wanneer ook bij toepassing van de geavanceerde technologie die ten tijde van de verlening van de typegoedkeuring voor het betreffende type voertuig beschikbaar was, de bescherming van de motor tegen schade of ongevallen en de veilige werking van het voertuig niet kon worden gewaarborgd?

Tweede vraag, indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord:

Is het om andere redenen – bijvoorbeeld vanwege het ontbreken van langdurige ervaringen of vanwege buitensporig hoge kosten van de geavanceerde technologie in vergelijking met andere technologieën, waardoor de verkoopprijs aanmerkelijk wordt beïnvloed – toegestaan af te wijken van de principeverplichting om gebruik te maken van de geavanceerde technologie die beschikbaar is op het tijdstip van de typegoedkeuring?

Tweede vraag, indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord:

Is er ook bij toepassing van in beginsel toegestane technologische componenten sprake van een verboden manipulatie-instrument in de vorm van het zogenoemde „thermovenster”, wanneer de daartoe in de motorbesturing opgeslagen parameters zo zijn gekozen dat het uitlaatgasreinigingssysteem

- a) als gevolg van de gekozen temperaturen vanwege de normaal te verwachten temperaturen gedurende een groot deel van het jaar
- b) als gevolg van andere parameters – bijvoorbeeld de hoogte boven zeeniveau waarop het voertuig zich bevindt – in relevante delen van Duitsland of de Europese interne markt

niet of slechts in beperkte mate wordt geactiveerd? [Or. 3]

### **Overwegingen:**

De beslissing is gebaseerd op artikel 267 VWEU.

#### A. Voorwerp van het hoofdgeding

Tussen partijen bestaat onenigheid over schadevorderingen als gevolg van de aanschaf van een motorvoertuig. Verzoeker heeft op 20 oktober 2015 voor zijn bedrijf tegen een brutoprijs van 46 220,00 EUR van verweerster een tweedehands auto gekocht, te weten een Mercedes Benz, model C 220 BlueTEC T, met een kilometerstand van 10 205 km en als datum van eerste registratie 24 juli 2015. Volgens verweerster voldeed het voertuig aan de voorwaarden voor indeling in de emissienorm „Euro 6” voor dieselveertuigen. De vraag of het voertuig werkelijk voldoet aan de vereisten voor deze classificatie staat tussen partijen ter discussie. Verweerster is niet tegemoetgekomen aan een vordering tot ontbinding van de overeenkomst die verzoeker bij brief van zijn advocaat tegen haar had ingesteld en waaraan zij uiterlijk op 14 februari 2019 moest voldoen.

Het Kraftfahrtbundesamt (Duitse typegoedkeuringsinstantie) heeft tot op heden voor het litigieuze voertuig en voertuigen van hetzelfde type geen officiële terugroeping gelast.

Verzoeker vordert de ontbinding van de koopovereenkomst op grond van onrechtmatige daad in de vorm van restitutie van de koopprijs in ruil voor de teruggave en eigendomsoverdracht van het voertuig aan verweerster, en is van mening dat de in het voertuig aanwezige besturingssoftware die onder meer afhankelijk van de temperatuur het uitlaatgasreinigingssysteem en de doelmatigheid daarvan beïnvloedt, een verboden manipulatie-instrument in de zin van verordening (EG) nr. 715/2007 vormt.

#### B. Toepasselijke bepalingen

Verzoeker vordert op grond van § 826 en § 249, lid 1, BGB (Bürgerliches Gesetzbuch, Duits burgerlijk wetboek) de ontbinding van de koopovereenkomst op grond van onrechtmatige daad.

§ 826 BGB luidt als volgt:

*Hij die een ander opzettelijk schade toebrengt op een wijze die in strijd is met de goede zeden [Or. 4], is jegens die ander tot schadevergoeding verplicht.*

§ 249, lid 1, BGB bepaalt het volgende:

*Hij die tot schadevergoeding verplicht is, dient de toestand te bewerkstelligen die zou hebben bestaan indien de tot vergoeding verplichtende omstandigheid zich niet zou hebben voorgedaan.*

Van schade in de zin van § 826 BGB is volgens de vaste rechtspraak van het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) niet alleen sprake wanneer de vermogenssituatie van de verzoekende partij door de schadeveroorzakende gedraging is verslechterd. Voor de aansprakelijkheid voor schade op grond van § 826 BGB volstaat het reeds wanneer de prestatie en tegenprestatie weliswaar objectief gelijkwaardig zijn, maar de tot aansprakelijkheid leidende gedraging de gelaedeerde ertoe gebracht heeft een overeenkomst te sluiten die hij anders niet zou hebben gesloten [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak] en de prestatie uit de overeenkomst voor de gelaedeerde niet volledig bruikbaar is [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak].

Of er sprake is van vermogensschade wordt in beginsel beoordeeld volgens de zogenoemde „verschilhypothese”, dat wil zeggen op grond van een vergelijking van de vermogenssituatie die is ontstaan door de tot aansprakelijkheid leidende gebeurtenis met de situatie zoals die zonder die gebeurtenis zou zijn geweest [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak].

Daartoe dient de vermogenssituatie van verzoeker, en wel zijn totale vermogenssituatie [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak] zoals die na het sluiten van de overeenkomst inzake de koop van het litigieuze voertuig blijkt te zijn, te worden vergeleken met de vermogenssituatie zoals die zich zonder die overeenkomst zou hebben ontwikkeld. Van schade is sprake wanneer bij deze vergelijking een deficit overblijft en het sluiten van de overeenkomst voor verzoeker dus financieel nadelig is geweest.

Dat is in beginsel het geval wanneer het aangeschafte voertuig de koopprijs niet waard is of, indien dat wel het geval is, de uit de overeenkomst voortvloeiende verplichtingen en andere nadelen niet worden gecompenseerd door de voordelen. Bij deze vergelijking moeten de voor- en nadelen van de koop evenwel worden beoordeeld aan de hand van de beschermingsdoelstelling van de aansprakelijkheid en de compenserende functie van de schadevergoeding [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak]. [OMISSIS] [Or. 5] [OMISSIS] [uiteenzettingen met betrekking tot de juridische toetsing van de „verschilhypothese” en verwijzing naar nationale rechtspraak].

Van vermogensschade kan echter ook al sprake zijn wanneer de verzoekende partij als gedupeerde van het verwijtbaar niet-nakomen van een verplichting concreet belemmerd wordt in de vrije beschikking over haar vermogen. Het doel

van de schadevordering is het concrete nadeel van de gelaedeerde te compenseren; het schadebegrip is derhalve in beginsel gerelateerd aan het subject [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak].

In dat verband volstaat het dat verzoeker als gevolg van de koop van het litigieuze voertuig belast wordt met een ongewilde verplichting, voor zover de door verweerster conform de overeenkomst verrichte prestatie voor verzoeker niet volledig bruikbaar is. In deze situatie is de objectieve waarde van de prestatie en tegenprestatie niet relevant voor de vaststelling van vermogensschade die voor compensatie in aanmerking komt [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak]. Voorwaarde voor de vaststelling van deze omstandigheid is echter dat de uit de ongewenste overeenkomst verkregen prestatie niet alleen vanuit een zuiver subjectieve en willekeurige optiek als schade wordt aangemerkt, maar dat de sluiting van de overeenkomst in de gegeven omstandigheden ook volgens de verkeersopvattingen onredelijk, niet in overeenstemming met de concrete vermogensbelangen en daarmee nadelig is [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak].

Dat is in casu het geval, aangezien het aangaan van een overeenkomst voor de koop van een motorvoertuig volgens de verkeersopvattingen reeds als negatief moet worden beoordeeld wanneer dat voertuig om redenen die aan de fabrikant zijn toe te schrijven niet voldoet aan de Euro-emissienorm die de fabrikant aan het voertuig heeft toebedeeld en waarmee hij voor het voertuig reclame heeft gemaakt.

### C. Noodzaak van de beslissing van het Hof

De beslechting van het onderhavige geding hangt af van de uitlegging die aan artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van verordening (EG) nr. 715/2007 moet worden gegeven.

Naar het oordeel van de verwijzende kamer kan verzoeker alleen in zijn vordering slagen wanneer het bij het door hem gewraakte manipulatie-instrument gaat om een verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van verordening (EG) nr. 715/2007. **[Or. 6]**

De vraag of het manipulatie-instrument is toegestaan kan in het onderhavige geval – anders dan in een groot aantal andere situaties – niet door de kamer worden vastgesteld aan de hand van het bestuurlijk optreden van het Kraftfahrtbundesamt of een ander overheidsorgaan jegens verweerster: definitieve bestuursbesluiten betreffende de configuratie van de motor van de modelserie van het litigieuze voertuig zijn er – althans op dit moment – (nog) niet.

Afhankelijk van de vraag of het manipulatie-instrument als toegestaan dan wel als verboden wordt aangemerkt, zal de vordering moeten worden afgewezen dan wel in beginsel slagen.

Indien het manipulatie-instrument ten tijde van de sluiting van de overeenkomst was toegestaan, belast de koopovereenkomst inzake het voertuig verzoeker niet met een ongewilde verplichting. Verzoeker zou in dat geval een voertuig hebben gekocht dat in dit opzicht aan de wettelijke vereisten voldoet, hetgeen ook zijn bedoeling was toen hij de koopovereenkomst sloot.

Indien de motorbesturing betreffende het uitlaatgasreinigingssysteem niet voldeed aan de voorwaarden van de uitzonderingsbepaling in artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van verordening (EG) nr. 715/2007, beantwoordde het voertuig ten tijde van de sluiting van de koopovereenkomst niet aan de regelgeving. In dat geval zou verzoeker een overeenkomst zijn aangegaan die hij, als hij op de hoogte was geweest van de omstandigheden, niet op die wijze zou zijn aangegaan, waardoor in dat opzicht aan de materiële voorwaarden voor de ontbinding van de koopovereenkomst op grond van onrechtmatige daad zou zijn voldaan. In dat geval zou het sluiten van de overeenkomst volgens de rechtspraak van het Bundesgerichtshof [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak] ook objectief gezien onredelijk en niet in overeenstemming zijn met de concrete financiële belangen en daarmee als geheel als nadelig moeten worden aangemerkt. Het aangaan van een overeenkomst inzake de koop van een motorvoertuig wordt volgens de verkeersopvattingen als negatief beoordeeld wanneer dat voertuig om redenen die aan de fabrikant zijn toe te schrijven niet voldoet aan de Euro-emissienorm die de fabrikant aan het voertuig heeft toebedeeld en waarmee hij voor het voertuig reclame heeft gemaakt.

Bovendien bestaat er in een dergelijke situatie ook het risico op een financieel nadeel doordat een hogere motorrijtuigenbelasting wordt vastgesteld. De nationale belastingdienst is, gelet op het legaliteitsbeginsel en de daaruit voortvloeiende consequenties, grondwettelijk verplicht de juiste belasting vast te stellen door – na kennis genomen te hebben van de toepassing van onjuiste belastinggrondslagen – de opgelegde en nog corrigeerbare aanslagen voor de motorrijtuigenbelasting te wijzigen [OMISSIS] [verwijzing naar een in dit verband toepasselijke wettelijke bepaling]. Daardoor kan noch op het tijdstip van de sluiting van de overeenkomst noch op dit moment worden uitgesloten dat verzoeker naheffingen worden opgelegd op grond van de „slechtere” emissienorm waaraan [Or. 7] het litigieuze voertuig nadat het in de handel was gebracht in werkelijkheid voldeed en die bijvoorbeeld leidt tot een hoger belastingtarief [OMISSIS] [verwijzing naar relevante nationale wetgeving] en/of eventuele betaalverzuimboeten.

#### D. Bespreking van de gestelde vragen

##### Eerste prejudiciële vraag:

De door milieuparameters gestuurde beïnvloeding van het uitlaatgasreinigingssysteem moet worden gezien als een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007. Een dergelijk manipulatie-instrument is volgens artikel 5, lid 2, eerste volzin, van verordening (EG) nr. 715/2007 in beginsel verboden.

Voor zover artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van verordening (EG) nr. 715/2007 hierop een uitzondering formuleert, is daarin expliciet het voorbehoud van de noodzakelijkheid van het instrument opgenomen. Het gebruikte begrip „nodig” wordt in de verordening echter niet wettelijk gedefinieerd. In overweging 4 van de verordening is als doel opgenomen dat de door voertuigen veroorzaakte emissies moeten worden verminderd. Deze intentie komt – deels in een andere vorm en met een andere strekking – bijvoorbeeld tot uitdrukking in de overwegingen 5, 6 en 12 van de verordening.

Een optimale reductie zou naar het oordeel van de verwijzende kamer plaatsvinden wanneer de geavanceerde technologie zou worden toegepast die in elk geval beschikbaar was op het moment waarop de typegoedkeuring voor de voertuigserie voor het eerst werd verkregen.

Uit overweging 7 van de verordening kan evenwel worden opgemaakt dat bij het vaststellen van de emissienormen ook rekening moet worden gehouden met andere omstandigheden. Expliciet genoemd worden de markten, het concurrentievermogen van de fabrikanten alsook de directe en indirecte kosten voor het bedrijfsleven. Daaruit zou kunnen worden geconcludeerd dat deze omstandigheden ook in het kader van het uit te leggen rechtsbegrip van de noodzakelijkheid in de zin van artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van verordening (EG) nr. 715/2007 in aanmerking moeten worden genomen.

De vraag of en eventueel in welke mate en voor welke deelaspecten bij de uitlegging van het begrip „nodig” in dit verband nog met andere factoren rekening moet worden gehouden, betreft de aan het Hof voorbehouden uitlegging van het Europese recht. **[Or. 8]**

#### Tweede prejudiciële vraag:

Voor het geval dat het Hof de toepassing van geavanceerde technologie doorslaggevend zou achten voor de classificatie van het manipulatie-instrument als „nodig”, rijst de vraag of en in voorkomend geval onder welke voorwaarden daarvan door de fabrikanten kan worden afgeweken. Dit geldt in het bijzonder tegen de achtergrond van de in overweging 7 van de verordening genoemde gevolgen en de daarin tot uitdrukking komende afweging tussen kosten en baten.

Voor het geval dat het Hof de eerste prejudiciële vraag ontkennend beantwoordt, rijst in aansluiting daarop de vraag in welke mate de werking van het uitlaatgasreinigingssysteem door het manipulatie-instrument mag worden beperkt, wil het instrument nog vallen binnen de kaders van het noodzakelijkheidsbegrip.

Wanneer de beïnvloeding van het uitlaatgasreinigingssysteem gerelateerd is aan de (buiten)temperatuur, kan de keuze van de minimumtemperatuur in elk geval feitelijk leiden tot een verregaande ondoelmatigheid van het uitlaatgasreinigingssysteem, namelijk wanneer de temperatuur zo wordt gekozen dat deze gedurende een niet onaanzienlijk deel van het jaar niet wordt bereikt. Is de minimumtemperatuur bijvoorbeeld ingesteld op 10°C, dan wordt die



temperatuur in Duitsland in de wintermaanden al vaak niet of hoogstens gedurende enkele uren per dag bereikt. Omgekeerd zal bij een keuze van de maximumtemperatuur die bijvoorbeeld in de zomer regelmatig wordt bereikt of overschreden, de werking van het uitlaatgasreinigingssysteem ook in die periode in aanzienlijke mate worden beperkt. Hetzelfde geldt wanneer de werking van het uitlaatgasreinigingssysteem afhankelijk is van de hoogte boven zeeniveau waarop het voertuig zich bevindt.

Dit zou tot gevolg hebben dat het uitlaatgasreinigingssysteem in bepaalde perioden of seizoenen dan wel vanaf of tot een bepaalde hoogte boven zeeniveau slechts in beperkte mate of helemaal niet zou werken. De doelstellingen ter verbetering van de luchtkwaliteit (zie overwegingen 5 en 6 van de verordening) en ter vermindering van de uitstoot van deeltjes (fijnstof) en ozonprecursoren (zie overweging 4 van de verordening) zouden daardoor [niet] of ten hoogste in beperkte mate worden gehaald.

[OMISSIS] [handtekening en naam van de rechter die de beslissing heeft gegeven]