



Datum van inontvangstneming : 18/12/2025

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-709/25 – 1

Zaak C-709/25

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

6 november 2025

Verwijzende rechter:

Landesgericht St. Pölten (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

10 oktober 2025

Verzoekende partij:

LS

Verwerende partij:

Audi AG

21 R 210/24a

(in alle verzoeken vermelden)

LANDESGERICHT ST. PÖLTEN

[OMISSIS] Het Landesgericht St. Pölten (rechter in tweede aanleg St. Pölten, Oostenrijk; hierna: „verwijzende rechter”) heeft [OMISSIS] in de zaak van verzoekende partij [OMISSIS] **LS**, [OMISSIS] (hierna: „verzoeker”), vertegenwoordigd door [OMISSIS], tegen verwerende partij **Audi AG**, [OMISSIS], D-85057 Ingolstadt (Duitsland) (hierna: „verweester”), [OMISSIS] vertegenwoordigd door [OMISSIS], betreffende laatstelijk 5 850,-- EUR plus rente en kosten, in de procedure over verzoekers hoger beroep tegen het vonnis van het Bezirksgericht Haag (rechter in eerste aanleg Haag, Oostenrijk) van 17 juni 2024, 401 C 6/23k-34, tijdens een gesloten zitting de volgende

BESLISSING

gegeven:

I. De behandeling van de zaak in hoger beroep wordt voortgezet.

II. Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt krachtens artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

Moeten de bepalingen van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 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 (PB 2007, L 263, blz.1), 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), in het licht van het arrest van 31 maart 2023, Mercedes Benz Group (C-100/21, EU:C:2023:229), aldus worden uitgelegd dat zij de bijzondere belangen van de individuele koper van een motorvoertuig tegenover de fabrikant van de in het voertuig ingebouwde motor beschermen wanneer deze motor door de fabrikant ervan is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, de voertuigfabrikant in de zin van artikel 3, punt 27, van richtlijn 2007/46 echter niet de fabrikant van de motor is, maar deze motorfabrikant een dochteronderneming is die volledig eigendom is van de voertuigfabrikant?

III. [OMISSIS] [procedurele uiteenzettingen]

Motivering:

Feiten en verloop van de procedure:

- 1 Verzoeker heeft op 1 juli 2021 van een particulier een op 29 november 2010 voor het eerst in het verkeer gebrachte en geregistreerde tweedehandse VW Tuareg met een kilometerstand van 137 000 gekocht tegen een voor een verordeningconforme personenauto redelijke prijs van 19 500 EUR. Verweerster is fabrikant van de in dit voertuig ingebouwde turbodieselmotor van het type EA 896 die moet voldoen aan de emissienorm EU 5. Dit type motor is op vergelijkbare wijze ook in de Audi A6 3,0 TDI ingebouwd. Fabrikant van het voertuig VW Tuareg is Volkswagen AG. Verweerster is nagenoeg volledig eigendom van Volkswagen AG.
- 2 Verzoeker verlangt met zijn vordering van 7 oktober 2022 schadevergoeding van verweerster in verband met de betaling van een koopprijs die 30 % te hoog is, omdat de motor van het voertuig is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument en dus in strijd is met het beschermingsdoel van verordening nr. 715/2007. Hij baseert zijn aanspraak op § 874 en § 1295, lid 2, ABGB, gelezen in samenhang met § 1323 ABGB alsook op garantie die voortvloeit uit de met het

voertuig afgegeven certificaat van overeenstemming (artikel 18 van richtlijn 2007/46).

- 3 Verweester betwist dat er sprake is van een verboden manipulatie-instrument en stelt dat het Kraftfahrt-Bundesamt (federaal bureau voor het verkeer van motorvoertuigen, Duitsland) volledig op de hoogte is van alle relevante details van de motor. In ieder geval zou de typegoedkeuring ook zijn verleend wanneer niet alle details van de keuring openbaar zouden zijn gemaakt. Dit heeft het Kraftfahrt-Bundesamt reeds herhaaldelijk bevestigd.
- 4 De rechter in eerste aanleg heeft 25 % van de koopprijs als schadevergoeding aan verzoeker toegewezen. In de motor is een verboden thermovenster ingebouwd, hoewel er een technisch alternatief ter beschikking stond, bijvoorbeeld in de vorm van een lagedruk AGR. De rechter in eerste aanleg heeft zijn beslissing gegrond op § 1295, lid 2, ABGB, gelezen in samenhang met § 874 ABGB, echter ontkend dat verweester aansprakelijk is wegens schending van een „Schutzgesetz” (beschermende wet), omdat verweester weliswaar de motorfabrikant maar niet de voertuigfabrikant is. Een eventueel onjuist certificaat van overeenstemming komt echter uitsluitend ten laste van de voertuigfabrikant.
- 5 Verweester heeft tegen dit vonnis hoger beroep ingesteld en onder meer aangevoerd dat zij mag vertrouwen op de testcompetentie van het Kraftfahrt-Bundesamt en zij niet kan worden beschuldigd van opzettelijke misleiding. Er is geen sprake van rechtsdwaling; zij had in ieder geval op een hypothetische goedkeuring mogen vertrouwen.
- 6 De rechter in tweede aanleg heeft bij beslissing van 16 april 2025 de behandeling van het hoger beroep geschorst totdat het Hof uitspraak heeft gedaan in de zaken C-666/23 en C-751/24.
- 7 Zaak C-666/23 betrof een prejudiciële verwijzing van het Landgericht Ravensburg (rechter in eerste aanleg Ravensburg, Duitsland), waarin het met name ging om de – net als in casu – door verweester aangevoerde dwaling. In deze procedure heeft de vijfde kamer van het Hof bij arrest van 1 augustus 2025 uitspraak gedaan [arrest van 1 augustus 2025, Volkswagen (recht op een billijke schadevergoeding), EU:C:2025:604 (hierna: „arrest Volkswagen”)].
- 8 Zaak C-751/24 betrof een prejudiciële verwijzing van het Bezirksgericht für Handelssachen Wien (handelsrechter in eerste aanleg Wenen, Oostenrijk), waarin de vraag is ingesteld ten aanzien waarvan de verwijzende rechter ook in de onderhavige zaak het Hof om een prejudiciële beslissing heeft verzocht. Met name ging het om de vraag of de plichten uit kaderrichtlijn 2007/46 alsook uit verordening nr. 715/2007 uitsluitend voor de voertuigfabrikant gelden of ook voor de motorfabrikant wanneer de voertuigfabrikant volledig eigendom is van de motorfabrikant. Aangezien de procedure bij het Bezirksgericht für Handelssachen Wien door intrekking van het beroep is beëindigd, heeft het Hof bij beschikking van 1 oktober 2025 geoordeeld dat geen uitspraak hoeft te worden gedaan over de

prejudiciële verwijzing omdat het in het onderhavige geval slechts theoretische betekenis heeft. Hierdoor wordt echter de plicht om een eventueel nieuw verzoek om een prejudiciële beslissing in te dienen bij vergelijkbare rechtsgeschillen niet aangetast (beschikking van 1 oktober 2025, Gebrüder Weiss, EU:C:2025:753; hierna; „beschikking Gebrüder Weiss”).

- 9 Verzoeker heeft vervolgens verzocht om hervatting van de bij de verwijzende rechter aanhangige procedure in hoger beroep alsook om een nieuwe prejudiciële verwijzing over de in beschikking Gebrüder Weiss onbeantwoord gebleven vraag, aangezien het antwoord op deze vraag doorslaggevend is voor de beslechting van het concrete geding.
- 10 Dit verzoek om hervatting is terecht.
- 11 De rechter in tweede aanleg heeft reeds in zijn schorsingsbeschikking geoordeeld dat hij de in zaak C-751/24 gestelde vraag bepalend acht voor de beslechting van het geding. Aangezien de prejudiciële verwijzing echter zonder beslissing ten gronde is beëindigd, ziet de rechter in tweede aanleg zich ertoe verplicht om de reeds door het Bezirksgericht für Handelssachen Wien gestelde vraag te herhalen, met dien verstande dat de bewoordingen in wezen hetzelfde zijn gebleven om het voor alle betrokkenen te eenvoudiger te maken. Anders is slechts de positie van moeder- en dochteronderneming, aangezien in het onderhavige geval de motorfabrikant als dochteronderneming is aangeklaagd. Dit staat in het laatste zinsdeel van de prejudiciële vraag.
- 12 Gelet op de eerste registratie van het onderhavige voertuig in 2010 blijft de genoemde kaderrichtlijn ongeacht de intrekking ervan met ingang van 1 september 2020 van toepassing.

Unierecht:

Kaderrichtlijn 2007/46/EG

- 13 Overweging 3 van de kaderrichtlijn 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.”

- 14 Artikel 2, lid 1, van de kaderrichtlijn bepaalde:

„[...] Deze richtlijn is tevens van toepassing op onderdelen en uitrustingsstukken die bestemd zijn voor voertuigen die onder deze richtlijn vallen.”

- 15 Artikel 3, punt 27, van de kaderrichtlijn luidde als volgt:

„Fabrikant’ [is de] persoon of instantie die jegens de typegoedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeurings- of vergunningsprocedure en voor het waarborgen van de conformiteit van de productie. Die persoon of instantie hoeft niet direct betrokken te zijn bij alle fasen van de bouw van het voertuig, het systeem, het onderdeel of de technische eenheid waarvoor goedkeuring wordt aangevraagd;”

- 16 Artikel 7, lid 1, van de kaderrichtlijn, betreffende de procedure voor de EG-typegoedkeuring van systemen, onderdelen of technische eenheden, bepaalde als volgt:

„De fabrikant dient de aanvraag bij de goedkeuringsinstantie in. Voor een type systeem, onderdeel of technische eenheid mag slechts in één lidstaat één aanvraag worden ingediend. Voor elk goed te keuren type moet een afzonderlijke aanvraag worden ingediend.”

- 17 Artikel 18, lid 1, van de kaderrichtlijn luidde:

„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.”

- 18 Artikel 19 van de kaderrichtlijn bepaalde:

„1. De fabrikant van een onderdeel of technische eenheid, ongeacht of het of zij deel uitmaakt van een systeem, brengt op alle onderdelen en technische eenheden die in overeenstemming met het goedgekeurde type zijn vervaardigd, het krachtens de relevante bijzondere richtlijn of verordening vereiste EG-typegoedkeuringsmerk aan. [...]

3. Het EG-typegoedkeuringsmerk komt overeen met het bepaalde in het aanhangsel bij bijlage VII.”

- 19 Artikel 28, lid 1, van de kaderrichtlijn luidde als volgt:

„De lidstaten staan de verkoop of het in het verkeer brengen van onderdelen of technische eenheden enkel en alleen toe indien deze aan de voorschriften van de relevante regelgevingen voldoen en overeenkomstig artikel 19 naar behoren zijn gemerkt.”

- 20 Artikel 30, lid 1, van de kaderrichtlijn bepaalde als volgt:

„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.”

- 21 Artikel 46 van de 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. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Europese Commissie uiterlijk 29 april 2009 in kennis van de desbetreffende bepalingen en delen haar alle latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee.”

Verordening (EG) nr. 715/2007:

- 22 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. Die uitzondering is van toepassing als a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren; [...]”

Nationaal recht:

- 23 § 874 ABGB (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch; burgerlijk wetboek, Oostenrijk; hierna: „ABGB”) bepaalt als volgt:

„In ieder geval moet degene die een overeenkomst door bedrog of onrechtmatige dwang tot stand heeft gebracht, de nadelige gevolgen vergoeden.”

- 24 § 875 ABGB luidt:

„Is een van de partijen bij de overeenkomst door bedrog [...] tot de overeenkomst aangezet, of tot een onterechte verklaring gebracht, dan is de overeenkomst ongeldig. Uitsluitend in het geval dat de andere partij heeft deelgenomen aan de handeling van de derde of daarvan kennelijk op de hoogte moest zijn, [...]”

- 25 § 1293 ABGB bepaalt:

„Schade is elk nadeel dat is toegebracht aan iemands eigendom, rechten of persoon. Daarvan verschilt de winstderving die iemand bij een gewone gang van zaken kan verwachten.”

26 § 1295 ABGB luidt:

„(1) Eenieder kan van de veroorzaker van de schade eisen dat hij de hem door schuld toegebrachte schade vergoedt; de schade kan zijn veroorzaakt door niet-nakoming van een contractuele verplichting of zonder verband met een overeenkomst.

(2) Ook degene die opzettelijk schade toebrengt op een wijze die in strijd is met de goede zeden, is daarvoor aansprakelijk, maar indien dit geschiedt in de uitoefening van een recht, alleen indien de uitoefening van dat recht kennelijk tot doel had de ander schade toe te brengen.”

27 § 1311 ABGB bepaalt:

„Een zuiver ongeval treft de persoon in wiens vermogen of persoon het zich voordoet. Als iemand het ongeval echter door schuld heeft veroorzaakt, heeft hij of zij een wet overtreden die bedoeld is om schade door ongevallen te voorkomen; (...) is hij aansprakelijk voor alle schade die anders niet zou zijn opgetreden.”

28 In de rechtspraak wordt artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 gekwalificeerd als „Schutzgesetz” (beschermende wet) in de zin van § 1311 ABGB (zie dienaangaande OGH, 6 Ob 161/22b; OGH, 4 Ob 171/23k, en arrest van 21 maart 2023, Mercedes Benz Group AG, C-100/21, EU:C:2023:229). Tevens is in de rechtspraak reeds verduidelijkt dat de voertuigfabrikant door de afgifte van het certificaat van overeenstemming aan de koper verzekert dat de verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen wordt nageleefd. De kaderrichtlijn zorgt dus voor een directe verbinding tussen de voertuigfabrikant en de individuele koper van een voertuig. Bijgevolg is gepreciseerd dat de individuele koper bij een uitrusting van een voertuig die niet verordeningconform is, schadevergoeding kan vorderen van de voertuigfabrikant wegens schending van de richtlijn als „Schutzgesetz” in de zin van het nationale recht.

29 In het concrete geval heeft de koper niet jegens de voertuigfabrikant, maar jegens de motorfabrikant een vordering ingesteld. Volgens de kaderrichtlijn is laatstgenoemde is als zodanig niet zelf verplicht om een certificaat van overeenstemming af te geven. De motorfabrikant (verweerster) die in casu is aangeklaagd is echter nagenoeg geheel eigendom van de voertuigfabrikant. Verweerster is namelijk een dochteronderneming.

30 In het licht van het doeltreffendheidsbeginsel rijst derhalve de vraag of bij een zo sterke onderlinge band tussen de voertuigfabrikant en de motorfabrikant de door de naleving van de genoemde kaderrichtlijn beoogde bescherming van de individuele koper ook impact heeft op de motorfabrikant.

- 31 Het gevolg van het antwoord op de prejudiciële vraag voor het onderhavige geding bestaat daarin dat bij een bevestigende beantwoording ervan ook verweerster onder de regeling van § 1311 ABGB zou moeten vallen. Indien de prejudiciële vraag ontkennend wordt beantwoord zou een aansprakelijkheid van verweerster wegens een schending van de kaderrichtlijn als „Schutzgesetz” in de zin van § 1311 ABGB, elke grond ontberen.
- 32 Aangezien de verwijzende rechter als rechter in tweede aanleg bij een naar behoren ingediend rechtsmiddel de juridische beoordeling van het geval in alle opzichten moet toetsen, zelfs wanneer enkele aspecten in de beroepschriften niet expliciet worden genoemd, is de beantwoording van de prejudiciële vraag relevant voor de beslechting van het geding.
- 33 [OMISSIS]. [procedurele uiteenzettingen]

Landesgericht St. Pölten, afdeling 21

St. Pölten, 10 oktober 2025

[OMISSIS]