



Datum van
inontvangstneming

:

10/12/2024

Zaak C-751/24**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

29 oktober 2024

Verwijzende rechter:

Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

27 september 2024

Verzoekende partij:

Gebrüder Weiss GmbH

Verwerende partij:

Volkswagen AG

BESLISSING**ZAAK:**

Verzoekster [omissis]
Gebrüder Weiss Gesellschaft m.b.H. [omissis]
[omissis] Lauterach (Oostenrijk)
[omissis]

Verweerster [omissis]
Volkswagen AG [omissis]
[omissis] Wolfsburg DUITSLAND

wegens: 10 232,84 EUR

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt overeenkomstig 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 [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), 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, maar de voertuigfabrikant in de zin van artikel 3, punt 27, van richtlijn 2007/46 niet de fabrikant van de motor is, maar een dochteronderneming die volledig eigendom is van de motorfabrikant?”

De behandeling van de zaak wordt overeenkomstig § 90a, lid 1, GOG (Gerichtsordnungsgesetz; wet op de rechterlijke organisatie, Oostenrijk) [omissis] geschorst tot de ontvangst van de prejudiciële beslissing van het Hof.

Motivering

Feiten van het hoofdgeding

[1] Verzoekster vordert schadevergoeding van verweerster in verband met de koop van voertuigen die met verboden manipulatie-instrumenten zijn uitgerust. Verweerster is niet de fabrikant van het voertuig, maar van de motor. Verzoekster heeft ook een vordering tegen de voertuigfabrikant ingesteld. De voertuigfabrikant voerde in de procedure aan dat zij de motor niet heeft ontwikkeld, ook niet daarbij betrokken is geweest en daarom niet passief gelegitimeerd is. Feitelijk heeft verweerster (motorfabrikant) echter een machtspositie tegenover de voertuigfabrikant.

[2] Verweerster heeft dit bestreden en stelt dat de voertuigen niet met „manipulatiesoftware” zijn uitgerust en niet zijn betroffen van een terugroepactie van overheidswege wegens een „verboden manipulatie-instrument”. Zij is niet de fabrikant van het voertuig.

Toepasselijk Unierecht

Kaderrichtlijn 2007/46/EG

[3] Aangezien de vordering op 30 juli 2020 is ingesteld, moet de met ingang van 1 September 2020 opgeheven richtlijn 2007/46/EG (hierna: „kaderrichtlijn”) worden toegepast.

[4] Overweging 3 van de kaderrichtlijn luidde als volgt:

„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 2, lid 1, van de kaderrichtlijn luidde:

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

[6] Artikel 3, punt 27, van deze kaderrichtlijn luidde als volgt:

„fabrikant’ persoon of instantie die tegenover de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeurings- en vergunningsprocedure en die instaat voor overeenstemming van de productie. Het is niet noodzakelijk dat deze persoon of instantie rechtstreeks betrokken is bij alle fasen van de bouw van het voertuig, het systeem, het onderdeel of de technische eenheid dat/die aan de goedkeuringsprocedure wordt onderworpen;”

[7] 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.”

[8] 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.”

[9] Artikel 19 van de kaderrichtlijn luidde als volgt:

„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.”

[10] Artikel 28, lid 1, van de kaderrichtlijn luidde:

„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.”

[11] 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.”

[12] Artikel 46 van de kaderrichtlijn luidde als volgt:

„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 nr. 715/2007

[13] Artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007 luiden als volgt:

„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; [...]”

Toepasselijke bepalingen van nationaal recht

[14] § 1293 ABGB (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch; burgerlijk wetboek, Oostenrijk; hierna: „ABGB”) luidt als volgt:

„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.”

[15] § 1311 ABGB bepaalt als volgt:

„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; of heeft hij of zij zich zonder noodzaak in zaken van derden gemengd, is hij aansprakelijk voor alle schade die anders niet zou zijn opgetreden.”

Rechtspraak:

[16] Het OGH (Oberste Gerichtshof; hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) oordeelde in zaak 4 Ob 171/23k dat volgens artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 *„het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, in het algemeen verboden is.*

[...]

[17] Een *„thermovenster”* waarbij de volledige uitlaatgasrecirculatie slechts binnen een bepaald temperatuurbereik plaatsvindt, en bij een lagere of hogere temperatuur successief wordt verminderd, is een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007.

[...]

[18] Om die reden kan een manipulatie-instrument dat de prestaties van het systeem ter beheersing van de emissies van voertuigen systematisch verbetert om de bij verordening nr. 715/2007 vastgelegde emissiegrenswaarden na te leven en aldus de goedkeuring voor deze voertuigen te verkrijgen, niet onder de uitzonderingsbepaling artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van die verordening vallen.

[...]

[19] Indien een verweerder zich echter op een uitzondering op het verbod van artikel 5, lid 2, van verordening 715/2007 wenst te baseren, staat het aan hem om de voor de uitzondering op het verbod gestelde vereisten te beweren en te bewijzen.

[...]

[20] Hieruit volgt dat een individuele koper van een voertuig een recht op schadevergoeding wegens een (slechts verwijtbare) schending van het als *„Schutzgesetz”* (beschermende wet) te kwalificeren artikel 5, lid 2, van

verordening nr. 715/2007 geldend kan maken jegens de persoon of instantie die in de typegoedkeuringsprocedure als voertuigfabrikant is opgetreden en het certificaat van overeenstemming heft afgegeven.”

[21] Het OGH heeft in zaak 6 Ob 161/22b – onder verwijzing naar het arrest van 31 maart 2023, Mercedes Benz Group (C-100/21, EU:C:2023:229) (hierna: „arrest Mercedes-Benz Group”) – tevens geoordeeld „dat het beschermingsdoel van (onder meer) artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 ook de bijzondere belangen van de individuele koper van een met een verboden manipulatie-instrument uitgerust motorvoertuig omvat [...]” en [dat het Hof] „de bescherming van de bijzondere belangen van de individuele koper van een met een verboden manipulatie-instrument uitgerust motorvoertuig tegenover de voertuigfabrikant” heeft bevestigd.

[...]

[22] *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 (arrest Mercedes-Benz Group). Hieruit volgt dat een individuele koper van een voertuig een recht op schadevergoeding wegens een (slechts verwijtbare) schending van het als „Schutzgesetz” (beschermende wet) te kwalificeren artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 enkel geldend kan maken jegens de persoon of instantie die in de typegoedkeuringsprocedure als voertuigfabrikant is opgetreden en het certificaat van overeenstemming heft afgegeven.*

[...]

[23] *Verzoeker kan zijn vordering tot schadevergoeding jegens verweerster die niet de fabrikant van het voertuig is, dus niet baseren op schending van een Schutzgesetz.*

[24] Het Hof heeft in arrest Mercedes-Benz Group geoordeeld als volgt:

„[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.

[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.”

Prejudiciële vraag

[25] Over de vraag, wie in het geval van schending van de verplichtingen aansprakelijk kan zijn, heeft het Hof zich niet definitief uitgelaten.

[26] De kaderrichtlijn stelt aan de fabrikanten van onderdelen of technische eenheden geen geringere eisen dan aan fabrikanten van een voertuig. Zij vereist bijvoorbeeld dat op onderdelen een EG-typegoedkeuringsmerk wordt aangebracht (artikel 19) als voorwaarde voor de verkoop ervan (artikel 28) en biedt de mogelijkheid om de typegoedkeuring in te trekken, indien nieuwe voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden afwijken van het goedgekeurde type (artikel 30).

[27] Zou het niet in tegenspraak met de doelstellingen van de kaderrichtlijn zijn, wanneer de koper van een voertuig met een motor die is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument weliswaar volgens verordening nr. 715/2007 tegenover de voertuigfabrikant wordt beschermd, maar volgens de kaderrichtlijn niet tegenover de motorfabrikant, terwijl hij een onjuist typegoedkeuringsmerk zou hebben aangebracht? Geldt dit des te meer, wanneer dit binnen een concern gebeurt en de voertuigfabrikant volledig eigendom is van de motorfabrikant? Anders zou de voertuigfabrikant zich onttrekken aan de verantwoordelijkheid op grond van verordening nr. 715/2007 door de met een verboden manipulatie-instrument uitgeruste motoren te leveren aan een als fabrikant opgerichte dochteronderneming.

Slotopmerkingen

[28] Het Bezirksgericht für Handelssachen Wien (handelsrechter in eerste aanleg Wenen, Oostenrijk) is als rechterlijke instantie van een der lidstaten krachtens artikel 267 VWEU bevoegd het Hof te verzoeken over de in het dictum geformuleerde vraag uitspraak te doen, omdat de juiste toepassing van het Unierecht in zoverre twijfelachtig is.

De behandeling van de zaak dient volgens § 90a, lid 1, GOG tot de beslissing van het Hof te worden geschorst.

[omissis]