



Datum van inontvangstneming : 22/06/2020

**Zaak C-128/20**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

19 februari 2020

**Verwijzende rechter:**

Landesgericht Klagenfurt (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

19 februari 2020

**Verzoekende partij:**

GSMB Invest GmbH & Co. KG

**Verwerende partij:**

Auto ██████ Gesellschaft m.b.H.

---

[OMISSIS]

**BESLISSING**

ZAAK

Verzoekende partij

[OMISSIS]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[OMISSIS]

10245 Berlijn

[OMISSIS]

DUITSLAND

**Verwerende partij**

[OMISSIS]

Auto ██████ Gesellschaft m.b.H.

[OMISSIS]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

(Oostenrijk)

[OMISSIS]

Wegens:

21 111,27 EUR [OMISSIS]

A) Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1. Moet artikel 5, lid 1, 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 aldus worden uitgelegd dat een uitrusting van een voertuig, in de zin van artikel 1, lid 1, van die verordening, niet is toegestaan wanneer bij die uitrusting de uitlaatgasrecirculatieklep, en dus een onderdeel dat vermoedelijk van invloed is op de emissies, zo is ontworpen dat de recirculatieverhouding van het uitlaatgas, dat wil zeggen het aandeel van het uitlaatgas dat wordt teruggevoerd, derwijze wordt geregeld dat de klep slechts tussen 15 en 33 graden Celsius en alleen onder een hoogte van 1 000 meter een werking waarborgt waarbij weinig verontreinigende stoffen vrijkomen en de verhouding buiten dit temperatuurvenster per 10 graden Celsius en boven een hoogte van 1 000 meter per 250 meter lineair wordt verminderd tot 0, met als resultaat **[Or. 2]** dat de NO<sub>x</sub>-emissie de grenswaarden van verordening nr. 715/2007 overschrijdt?
2. Moet de term „om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen” in artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 aldus worden uitgelegd dat een strategie voor uitlaatgassen die specifiek is bedoeld om onderdelen zoals de uitlaatgasrecirculatieklep, de uitlaatgasrecirculatiekoeler en het roetfilter voor dieselveertuigen te ontzien, niet valt onder de uitzonderingsbepalingen?
3. Moet artikel 5, lid 1, van verordening nr. 715/2007 aldus worden uitgelegd dat een strategie voor uitlaatgassen die slechts tussen 15 en 33 graden Celsius en alleen onder een hoogte van 1 000 meter (het zogeheten „thermovenster”) waarborgt dat de emissieverlagende systemen volledig functioneren en om die reden in Europa, in het bijzonder in Oostenrijk, in de loop van een jaar meestal niet volledig in werking is, niet voldoet aan de voorwaarde in artikel 5, lid 1, van verordening nr. 715/2007 – werking van het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden – en een verboden manipulatie-instrument is?

B) [OMISSIS] [schorsing van de procedure] **[Or. 3]**

## MOTIVERING

### I.) Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding:

Verzoekster eist met haar vordering van 27 december 2017 de ontbinding (herroeping) van de op 9 januari 2011 tussen haar en verweerster gesloten overeenkomst betreffende de koop van de VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 1 TDI, [OMISSIS] tegen betaling van een gebruiksvergoeding. Verzoekster heeft de koopovereenkomst ondertekend in de veronderstelling een onder meer milieu-, emissie-, CO<sub>2</sub>-, en verbruiksvriendelijke nieuwe auto met de juiste typegoedkeuring te kopen, waarvan de emissiewaarden aan de wettelijke voorschriften voldoen.

De fabrikant van het voertuig, te weten Volkswagen AG (hierna: „VW”), heeft in kader van de software-update een nieuw temperatuur- dan wel thermovenster ingesteld. Hierdoor zouden de voertuigen na de software-update bij een buitentemperatuur onder 15 graden en boven 33 graden alsmede op een hoogte van 1 000 meter boven zeeniveau de uitlaatgasreiniging uitschakelen. Dit thermovenster is een **verboden manipulatie-instrument**. Van een uitzondering in de zin van artikel 5 van de verordening op grond waarvan dit thermovenster is toegestaan zou geen sprake zijn, temeer daar een vermindering van de uitlaatgasreiniging bij een temperatuur onder 15 graden en boven 33 graden dan wel hoger dan 1 000 meter boven zeeniveau niet direct tot motorschade zou leiden en dus niet bedoeld zou zijn om de motor te beschermen.

Verweerster betwist de ingestelde vordering zowel wat betreft de grondslag als de hoogte ervan, concludeert tot afwijzing van de vordering en tot veroordeling in de procedurekosten en motiveert dit kort gezegd als volgt:

Het zogeheten thermovenster, dus het dempen, oftewel de geleidelijke vermindering van het aandeel van het teruggevoerde uitlaatgas afhankelijk van de omgevingstemperatuur, wordt toegepast door alle fabrikanten van dieselvoertuigen waarvoor de Euro 5-norm geldt. Het Kraftfahrt-Bundesamt (federaal bureau voor motorvoertuigen) was hiervan als bevoegde dienst voor typegoedkeuring steeds op de hoogte en beschouwde dit als een toegestane maatregel in de zin van verordening nr. 715/2007. Verder heeft het Kraftfahrt-Bundesamt ook bij de inspectie van de software-update veel belang gehecht aan met name de controle van de duurzaamheid van systemen voor emissievermindering en na grondige tests vastgesteld dat de software-update volstrekt geen negatieve effecten op de duurzaamheid van de systemen voor emissiebeheersing zou hebben. [Or. 4]

### II.) Toepasselijke bepalingen

Verzoekster baseert haar vordering tot herroeping van de koopovereenkomst op strijd met de goede zeden overeenkomstig § 879, lid 1, van het Allgemeine

bürgerliche Gesetzbuch (Oostenrijks burgerlijk wetboek; hierna: „ABGB”). Iedere koper van een auto mag in een functionerend rechtssysteem, zoals het Europese, ervan uitgaan dat wanneer hij een voertuig koopt, dit niet door de fabrikant is gemanipuleerd. VW heeft in circa 8,5 miljoen voertuigen over de hele wereld verboden manipulatie-instrumenten ingebouwd om toezichhoudende autoriteiten en consumenten te misleiden met het enkele doel om de winst te maximaliseren. Dit druist in tegen het natuurlijke rechtsgevoel van alle weldenkende mensen en moet bijgevolg als in strijd met de goede zeden in de zin § 879, lid 1, ABGB worden gekwalificeerd.

§ 879, lid 1, ABGB luidt als volgt:

„Een overeenkomst die in strijd is met een wettelijk verbod of met de goede zeden, is nietig.”

Voorts baseert verzoekster haar vordering op de wettelijke garantie overeenkomstig § 932, lid 4, ABGB.

§ 932, leden 1 en 4, ABGB luiden als volgt:

„In het geval van een gebrekkig product kan de verkrijger de verbetering (herstel van het gebrek of aflevering van het ontbrekende), de vervanging van het product, een passende vermindering van de vergoeding (prijsvermindering) of de ontbinding van de overeenkomst (herroeping) eisen” (lid 1).

„Wanneer zowel het herstel als de vervanging onmogelijk zijn of van de vervreemder onevenredig veel inspanning vergen, heeft de verkrijger recht op prijsvermindering of, tenzij het gebrek te gering is om dit te rechtvaardigen, recht op ontbinding. Hetzelfde geldt wanneer de vervreemder de verbetering of vervanging weigert of niet binnen een redelijke termijn uitvoert, wanneer deze herstelmaatregelen voor de verkrijger met aanzienlijke ongemakken gepaard zouden gaan of deze om gerechtvaardigde, met de persoon van een vervreemder verband houdende redenen niet van hem kunnen worden gevergd” (lid 4). [Or. 5]

### **III.) Noodzaak van de beslissing door het Hof**

[OMISSIS][wordt toegelicht]

### **IV. Prejudiciële vragen:**

#### **Unierecht**

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 (hierna: „verordening nr. 715/2007”) bepaalt onder meer het volgende:

Overweging 12:

„Er moet onverminderd worden gestreefd naar vaststelling van strengere emissiegrenswaarden, o.a. kooldioxide-emissieverminderingen en de garantie dat die grenswaarden in relatie staan tot de werkelijke gebruiksprestaties van voertuigen.”

Artikel 3, punt 10:

„[...] ‚manipulatie-instrument’: een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk [**Or. 6**] 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.”

Artikel 5:

„(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;
- b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt;
- c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies.”

Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening nr. 715/2007 (hierna: uitvoeringsverordening nr. 692/2008) bepaalt in artikel 3, punt 9, het volgende:

„De in bijlage VIII beschreven test van type 6 om emissies bij lage temperatuur te meten, is niet van toepassing op dieselveertuigen.

Bij de aanvraag voor typegoedkeuring verstrekken de fabrikanten de goedkeuringsinstantie echter informatie waaruit blijkt dat het NO<sub>x</sub>-nabehandelingssysteem binnen 400 seconden na een koude start bij -7 °C een

voldoende hoge temperatuur bereikt om efficiënt te werken, zoals beschreven in de test van type 6.

De fabrikant verstrekt de goedkeuringsinstantie bovendien informatie over de werkingsstrategie van het uitlaatgasrecirculatiesysteem (EGR), inclusief de werking bij lage **[Or. 7]** temperatuur.

Deze informatie moet een beschrijving van de eventuele effecten op de emissies bevatten.

De goedkeuringsinstantie verleent geen typegoedkeuring als uit de informatie onvoldoende blijkt dat het nabehandelingssysteem binnen de vooropgestelde tijd inderdaad een voldoende hoge temperatuur bereikt om efficiënt te werken.

Op verzoek van de Commissie verstrekt de goedkeuringsinstantie informatie over de prestaties van NO<sub>x</sub>-nabehandelingssystemen en het EGR-systeem bij lage temperatuur.”

### **Motivering van de prejudiciële vragen**

[OMISSIS]

De concrete aanleiding voor het onderhavige verzoek om een prejudiciële beslissing is tevens gelegen in onder meer de beslissingen van het Landgericht Stuttgart (rechter in eerste aanleg van de deelstaat Baden Württemberg, Stuttgart, Duitsland) van 17 januari 2019 [OMISSIS], en van het Landgericht Düsseldorf, (rechter in eerste aanleg van de deelstaat Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Duitsland) van 31 juli 2019 [OMISSIS].

In de punten 1 en 2 zet het Landgericht Stuttgart de overwegingen van de beslissing uiteen als volgt:

„1. Indien de uitlaatgasrecirculatie, die in een motorvoertuig wordt gebruikt ter verlaging van de stikstofuitstoot (NO<sub>x</sub>), bij lage buitentemperaturen wordt gereduceerd (zogenoeten thermovenster), is dit een (niet toegestaan) manipulatie-instrument als bedoeld in artikel 5, lid 2, en artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007. De mate waarin de uitlaatgasrecirculatie wordt gereduceerd is niet van belang, daar artikel 5, lid 2, en artikel 3, punt 10, van die verordening geen onderscheid maken naargelang van de omvang van de verandering van het emissiecontrolesysteem. **[Or. 8]**

2. Een dergelijk emissiesysteem is niet als uitzondering krachtens artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 toegestaan om de motor te beschermen, indien andere technische oplossingen op basis van de beste beschikbare technologie bestaan, ongeacht of deze in economisch opzicht aanzienlijk duurder zijn.

3. Bovendien heeft de wetgever met de informatieplicht volgens artikel 3, punt 9, van uitvoeringsverordening nr. 692/2008 ten aanzien van voertuigen duidelijk gemaakt dat er geen rechtvaardiging kan bestaan voor een bijkomend thermovenster bij lage temperaturen.

4. Een dergelijk manipulatie-instrument, dat wat betreft de motor ononderbroken werkt (bij een buitentemperatuur onder 7 graden Celsius) en daardoor niet strookt met de doelstellingen van verordening nr. 715/2007, is niet nodig in de zin van artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van die verordening.

Het Landgericht Klagenfurt (rechter in eerste aanleg Klagenfurt, Oostenrijk, hierna: „verwijzende rechter”) sluit zich bij deze overwegingen aan. Volgens de verwijzende rechter blijkt uit artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 dat het zogeheten thermovenster een verboden manipulatie-instrument in de zin van die verordening is. Dit geldt in het bijzonder, daar in de meeste landen van de Europese Unie, met name in Oostenrijk, Duitsland en Zwitserland, de omgevingstemperatuur gedurende het jaar meestal onder 15 graden Celsius ligt en, wegens de geografische ligging van die landen, met de voertuigen vaak wordt gereden in gebieden die op 1 000 meter hoogte liggen, en dus sprake is van omstandigheden die beantwoorden aan het in artikel 3, punt 10 van verordening nr. 715/2007 geregelde „normaal gebruik van het voertuig”. De uitzondering op grond van de noodzakelijke bescherming van de motor, als bedoeld in artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van verordening nr. 715/2007, kan om die reden niet als rechtsgrondslag gelden voor manipulatie-instrumenten die bij een „normaal” gebruik van motorvoertuigen worden geactiveerd. Dit geldt met name voor het gebruik bij een omgevingstemperatuur onder 15 graden Celsius. In artikel 3, punt 9, van uitvoeringsverordening 692/2008 is vastgelegd binnen welk tijdsbestek na een koude start de motor een volledige efficiënte werking moet waarborgen. Dienovereenkomstig moet het **[Or. 9]** NO<sub>x</sub>-nabehandelingssysteem binnen 400 seconden na een koude start bij -7 °C een voldoende hoge temperatuur bereiken om efficiënt te werken. De goedkeuringsinstantie verleent in dit verband geen typegoedkeuring als uit de informatie onvoldoende blijkt dat aan de voorwaarden voor de typegoedkeuring is voldaan. Uit deze informatieplicht kan echter worden afgeleid dat de wetgever duidelijk heeft gemaakt dat, behalve deze uitzondering, er geen rechtvaardiging voor een bijkomend thermovenster bestaat. Het bestaande thermovenster dat de volledige werking van de systemen voor emissiebeheersing slechts in een temperatuurbereik tussen 15 en 33 graden Celsius en alleen onder 1 000 meter hoogte waarborgt (het zogeheten „thermovenster”) en om die reden in Europa, in het bijzonder in Oostenrijk, in de loop van een jaar meestal niet volledig in werking is, voldoet niet aan de voorwaarde in artikel 5, lid 1, van verordening nr. 715/2007 en is een verboden manipulatie-instrument.

[OMISSIS]

Klagenfurt, 19 februari 2020



[OMISSIS] [opmerkingen]