



Datum van inontvangstneming : 18/06/2025

Zaak C-182/25

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 maart 2025

Verwijzende rechter:

Oberste Gerichtshof (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

27 februari 2024

Verzoekende partij in Revision:

TS

Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding

Vordering tot schadevergoeding (EUR 3 200, vermeerderd met rente en kosten) en tot aansprakelijkstelling van verweerster „voor alle nadelige gevolgen van de manipulatie van het voertuig” voortvloeiende uit „de overeenkomst tot aankoop van het gemanipuleerde voertuig” die verzoeker in de toekomst zal ondervinden (totale waarde van het geding EUR 8 200); beroep in Revision bij het Oberste Gerichtshof, Oostenrijk (OGH)

Voorwerp en rechtsgrondslag van de prejudiciële verwijzing

Uitlegging van verordening nr. 715/2007/EG 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 en verordening nr. 692/2008/EG van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening 2007/EG overeenkomstig artikel 267 VWEU

Prejudiciële vragen

1.a) Dienen artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007/EG 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 en artikel 3 van verordening nr. 692/2008/EG van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening 2007/EG, aldus te worden uitgelegd dat bij een onder verordening nr. 715/2007/EG vallend voertuig met een dieselmotor dat is uitgerust met

- een NOx-opslagkatalysator met inbegrip van een dieseldeeltjesfilter en daarnaast

- enkel met een uitlaatgasreductiesysteem (EGR-systeem) (waarvan de regeling en doelmatigheid afhangen van verschillende factoren, zoals de omgevingstemperatuur, het benodigd vermogen, de stand van het gaspedaal, het koppel, de hoogte boven zeeniveau, het zuurstofgehalte van de omgevingslucht, het rijgedrag van de bestuurder en de temperatuur rond en in de motor en in het uitlaatgasrecirculatiesysteem zelf), dat is voorzien van

- een „thermovenster” (een temperatuurafhankelijke vermindering van de EGR-graad) ten aanzien waarvan weliswaar vaststaat dat de EGR-graad wordt verminderd bij temperaturen onder -24°C en boven +70°C, maar niet kan worden vastgesteld of de EGR-graad ook wordt verminderd binnen het temperatuurbereik tussen -24 °C en +70°C,

- een „hoogtecircuit” (vermindering van de EGR-graad bij gebruik van het voertuig op een hoogte van meer dan 1 000 meter boven zeeniveau) en

- een „taxicircuit” (vermindering van de EGR-graad wanneer de motor gedurende meer dan 15 minuten stationair draait),

met betrekking tot de kwalificatie ervan als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007/EG moet worden uitgegaan van de vraag

- i. of de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem als geheel (met inbegrip van alle aanwezige systemen voor uitlaatgasrecirculatie en –nabehandeling) wordt verminderd dan wel van de vraag

- ii. of de doelmatigheid van afzonderlijke constructieonderdelen (bijvoorbeeld het „thermovenster” of de SCR-katalysator) als op zich staande emissiecontrolesystemen wordt verminderd?

1.b) Dienen artikel 3, punt 10, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007/EG aldus te worden uitgelegd dat

i. de zinsnede in artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007/EG „[...] onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn [...]” moet worden beschouwd

- als deel van de voorwaarden die met betrekking tot het bestaan van een manipulatie-instrument in aanmerking moeten worden genomen dan wel

- als uitzonderingsregeling voor het bestaan van een manipulatie-instrumenten of als uitzondering op het verbod in die zin dat een manipulatie-instrument pas geoorloofd is voor zover is aangetoond dat geen sprake is van dergelijke omstandigheden?

ii. voor de kwalificatie als ongeoorloofd manipulatie-instrument uitsluitend doorslaggevend is dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem – ongeacht of het gaat om een afzonderlijk constructieonderdeel of om het systeem als geheel [zie eerste prejudiciële vraag, onder a)] – van een diesellootruig onder normale gebruiksomstandigheden wordt verminderd of is daarnaast vereist dat (ten minste) één van de in bijlage I van verordening nr. 715/2007/EG vastgelegde emissiegrenswaarden wordt overschreden?

iii. een manipulatie-instrument althans dan is geoorloofd in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007/EG wanneer onder daadwerkelijke rijomstandigheden bij normaal gebruik van het voertuig de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem van een diesellootruig weliswaar wordt verminderd, maar de in bijlage I van verordening nr. 715/2007/EG vastgelegde emissiegrenswaarden niettemin worden nageleefd?

2. Voor het geval dat in de zin van de in het kader van de eerste prejudiciële vraag aan de orde gestelde vragen moet worden uitgegaan van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel:

2.a) Dienen artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007/EG met betrekking tot de bewijslast aldus te worden uitgelegd dat de koper van een diesellootruig voldoet aan zijn stelplicht inzake het bestaan van een ongeoorloofd manipulatie-instrument indien hij aanvoert dat het voertuig is uitgerust met een constructieonderdeel (bijvoorbeeld een „thermovenster”) dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem onder normale rijomstandigheden vermindert en dient de voertuigfabrikant in dat geval aan te tonen dat het systeem in zijn geheel geen vermindering van de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem tot gevolg heeft, of moet de koper ook aantonen dat het voertuig niet is uitgerust met andere constructieonderdelen die het nadelige effect compenseren?

2.b) Dienen artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007/EG met betrekking tot de bewijslast aldus te worden uitgelegd dat een nationale regeling uit hoofde waarvan de bewijslast voor het bestaan van een manipulatie-instrument op de klagende koper rust en deze derhalve niet alleen moet aantonen dat het voertuig is uitgerust met een constructieonderdeel dat de

doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem onder normale rijomstandigheden vermindert, maar ook dat het voertuig niet is uitgerust met andere constructieonderdelen die dat nadelige effect compenseren, de verwerende voertuigfabrikant echter verplicht is mee te werken aan de vaststelling van de feiten – met dien verstande dat niet-medewerking enkel tot gevolg heeft dat de rechter dit feit bij zijn vrije bewijsbeoordeling in aanmerking neemt – in strijd is met het Unierecht, zodat vanuit het oogpunt van het Unierecht de bewijslast betreffende de vaststelling van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel bij de verwerende voertuigfabrikant zou moeten liggen?

2.c) Dienen artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007/EG aldus te worden uitgelegd dat de stelplicht en de bewijslast betreffende het concrete temperatuurbereik waarbinnen een in de voertuigmotor ingebouwd manipulatie-instrument in de vorm van een thermovenster niet actief is, op de voertuigfabrikant rusten?

3.a) Dienen artikel 3, punt 10, artikel 4, lid 2, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007/EG juncto artikel 3 van uitvoeringsverordening nr. 692/2008/EG aldus te worden uitgelegd dat de constructieonderdelen van een dieselveertuig die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig moeten zijn ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd dat de naleving van de in bijlage I bij verordening nr. 715/2007/EG vastgelegde emissiegrenswaarden niet alleen is gewaarborgd bij de voorgeschreven tests in het kader van de in elk afzonderlijk geval toepasselijke typegoedkeuringsprocedure (in casu: nieuwe Europese rijcyclustest, NEDC), maar ook onder daadwerkelijke rijomstandigheden bij normaal gebruik van het voertuig (reële rijomstandigheden)?

3.b) Mocht de derde prejudiciële vraag, onder a), bevestigend worden beantwoord:

Dient artikel 5, lid 2, junctis artikel 5, lid 1, en artikel 4, lid 3, van verordening nr. 715/2007/EG aldus te worden uitgelegd dat niet de klagende koper, maar de verwerende voertuigfabrikant de bewijslast draagt voor de naleving van de emissiegrenswaarden onder reële rijomstandigheden?

Aangevoerde bepalingen van Unierecht

Verordening 715/2007/EG 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 L 171/1 van 29 juni 2007; hierna: „verordening 715/2007”); artikelen 3, 4 en 5

Verordening 692/2008/EG van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening 715/2007/EG (hierna: „uitvoeringsverordening 692/2008”); artikelen 2 en 3

Aangevoerde bepalingen van nationaal recht

Korte uiteenzetting van de feiten en de procedure

- 1 Verzoeker heeft op 18 juni 2020 bij een autohandelaar in Oostenrijk een door verweerster gefabriceerde gebruikte personenauto Golf Variant 1.6 TDI van het merk Volkswagen voor een prijs van in totaal EUR 13 800 gekocht. Het voertuig, dat in augustus 2015 voor het eerst was geregistreerd en ten tijde van de aankoop door verzoeker een kilometerstand had van 102.000 km, is sindsdien in zijn eigendom en wordt door hem gebruikt. De betrokken auto (hierna ook: „litigieus voertuig”) is uitgerust met een door verweerster geproduceerde 1,6-liter dieselmotor van het type EA 288 met een vermogen van 81 kW (110 pk). Het voertuig valt zonder enige twijfel binnen de werkingssfeer van verordening 715/2007.
- 2 Met het oog op de controle van de emissies beschikt het litigieuze voertuig over een uitlaatgasrecirculatiesysteem (hierna: „EGR-systeem”), dat bestaat uit een EGR-klep en een EGR-koeler; daarnaast is het voorzien van een NO_x-opslagkatalysator en een dieseldeeltjesfilter. Het voertuig beschikt echter niet over een systeem voor selectieve katalytische reductie met gebruik van AdBlue (hierna: „SCR-systeem”), noch over een programma voor herkenning van de rijcurven.
- 3 Het EGR-systeem voert reeds verbrande gassen uit het uitlaatsysteem opnieuw naar de verbrandingskamer, zodat ze opnieuw kunnen worden verbrand. Om de uitstoot van verontreinigende stoffen verder te verminderen, worden de NO_x (stikstofoxiden) die vrijkomen bij het verbrandingsproces opgeslagen in de opslagkatalysator totdat deze zijn opnamecapaciteit heeft bereikt. De elektronische regelenheid van de motor herkent het vulniveau van de opslagkatalysator. Als de filter te vol is, wordt er een grotere hoeveelheid dieselbrandstof in het verbrandingsproces geïnjecteerd en wordt de roosterstructuur van de opslagkatalysator door de ten gevolge hiervan verhoogde temperatuur en de grotere hoeveelheid brandstof opnieuw vrijgebrand. Hierdoor ontstaat uit de stikstofoxidecomponenten een secundair stikstofdioxide dat vervolgens via de rest van het uitlaatsysteem naar buiten wordt afgevoerd.
- 4 De hoeveelheid gassen die door het EGR-systeem wordt teruggevoerd (de EGR-grad) wordt in een complex systeem geregeld aan de hand van verschillende parameters, zoals de omgevingstemperatuur, het benodigde vermogen, de stand van het gaspedaal (dat wil zeggen de inspuithoeveelheid), het koppel (afhankelijk van de ingeschakelde versnelling), de rijhoogte, het zuurstofgehalte in de omgevingslucht, het rijgedrag van de bestuurder, de temperatuur rond en in de motor en die in het EGR-systeem zelf. Deze sturing gebeurt via het motormanagement in de vorm van het kenlijnveld van de motor, dat plastisch een driedimensionaal beeld te zien geeft, vergelijkbaar met een heuvellandschap. De kenlijnen van de verschillende parameters regelen afhankelijk van de andere

parameters de EGR-graad, maar onder meer ook de mengselbereiding en de inspuithoeveelheid.

- 5 De parameter hoogte boven zeeniveau functioneert in dit systeem in die zin dat bij een rijhoogte van meer dan 1 000 m boven zeeniveau de EGR-graad wordt verlaagd („hoogtecircuit”). Dit enerzijds om ondanks het lage zuurstofgehalte in de lucht de motorprestatie op peil te houden, anderzijds om de onderdelen van het EGR-systeem te beschermen tegen voortijdige slijtage. Ten einde de uitlaatgasreducerende componenten te beschermen wordt de EGR-graad ook verminderd wanneer de motor langer dan 15 minuten stationair draait („taxicircuit”).
- 6 Daarentegen kon niet worden vastgesteld (dus niet worden bewezen),
 - of bij het litigieuze voertuig sprake is van een temperatuurafhankelijke vermindering van de EGR-graad („thermovenster”) die functioneert in een groter bereik dan onder -24°C en boven $+70^{\circ}\text{C}$, in het bijzonder binnen het temperatuurbereik tussen -24°C en $+15^{\circ}\text{C}$ en tussen $+33^{\circ}\text{C}$ en $+70^{\circ}\text{C}$;
 - of bij het litigieuze voertuig onder bepaalde omstandigheden bij normaal gebruik het EGR-systeem geheel wordt uitgeschakeld in de zin van een vermindering van de EGR-graad tot nul;
 - of de vermindering van de EGR-graad bij gebruik boven 1 000 meter boven zeeniveau respectievelijk bij stationair draaien gedurende 15 minuten de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel vermindert;
 - of individuele voor de EGR-graad relevante parameters bij het litigieuze voertuig tot gevolg hebben dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel wordt verminderd.
- 7 De hierboven beschreven systemen voor uitlaatgasnabehandeling zijn niet alleen nodig om directe risico’s voor de motor te vermijden in de vorm van schade of ongevallen die worden veroorzaakt door een storing in een onderdeel. De uitlaatgasstrategie met de geprogrammeerde stappen van het verbrandingsproces en de uitlaatgascomponenten maken ook deel uit van de onderdelenbescherming. Ze helpen de wettelijk voorgeschreven minimale levensduur van 160.000 km voor uitlaatgasreducerende componenten te garanderen.
- 8 SCR-systemen – waarmee het litigieuze voertuig niet is uitgerust – zijn reeds sinds ongeveer 2010 in gebruik en worden sinds ongeveer 2012 standaard gemonteerd. Door gebruik van een SCR-systeem in het uitlaatgassysteem zou meer NO_x worden geëlimineerd dan door de dieseldeeltjesfilter die in het litigieuze voertuig is geïnstalleerd, op voorwaarde dat het in te spuiten ureum voldoende gedimensioneerd en de opslagcapaciteit van de AdBlue-tank toereikend is.

- 9 De **rechter in eerste aanleg** wees het beroep af. Verzoeker heeft zijns inziens niet voldaan aan de op hem rustende bewijslast betreffende de vermindering van de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem en dus het bestaan van een ongeoorloofd manipulatie-instrument, hetgeen in zijn nadeel is.
- 10 De **rechter in hoger beroep** deelde de rechtsopvatting van de rechter in eerste aanleg en verwierp het beroep van verzoeker.
- 11 Tegen die uitspraak richt zich het beroep in **Revision** van verzoeker. Hij verzoekt de bestreden beslissing aldus te wijzigen dat het beroep wordt toegewezen. Subsidiair verzoekt hij om vernietiging van de beslissing.
- 12 Verweester verzoekt het beroep in Revision niet-ontvankelijk te verklaren, subsidiair dit te verwerpen.

Wezenlijke argumenten van de partijen in het hoofdgeding

- 13 **Verzoeker** betoogt dat verweester een hele bundel functies, afzonderlijk of in combinatie, gebruikt om de reiniging van de uitlaatgassen in de New European Driving Cycle (hierna: „NEDC”) te maximaliseren en in dat kader aan de NO_x-grenswaarden te voldoen, terwijl de grenswaarden bij normaal gebruik op de weg en onder normale rijomstandigheden vele malen worden overschreden. De motor van het voertuig van verzoeker maakt gebruik van een rijcurveherkenningssysteem [een cycluserkenningssysteem waarbij de motorbesturingssoftware aan de hand van verschillende parameters (bijvoorbeeld snelheid, acceleratie, tijd) kan zien of het voertuig zich in de testmodus bevindt], een thermovenster [software die de EGR-graad kan instellen bij buitentemperaturen onder +15 °C en boven +15 °C (graduele reductie)], een SCR-systeem en cycluserkenning in de vorm van een SCR-doseringsstrategie. In het litigieuze voertuig wordt naar mening van verzoeker een aantal strategieën gebruikt om te voldoen aan de NO_x-grenswaarden in de NEDC, maar wordt de werking ervan verminderd of volledig uitgeschakeld door het motorbesturingsysteem van het voertuig tijdens normaal gebruik op de weg, dat wil zeggen onder normale rijomstandigheden. Het feit dat de naleving van de emissiewaarden volgens de oude wettelijke situatie alleen op de testbank werd getest en niet in het normale wegverkeer, betekent niet dat de emissiewaarden in het wegverkeer irrelevant zijn. Voordat het emissieschandaal bekend werd, was er geen reden om de emissiewaarden in het normale wegverkeer te testen, omdat niet hoefde te worden aangenomen dat in de te testen voertuigen ongeoorloofde manipulatie-instrumenten werden gebruikt waarmee de emissiewaarden op de testbank werden gemanipuleerd, te meer daar dit uitdrukkelijk verboden was. Derhalve kon ervan worden uitgegaan dat de op de testbank gedurende de NEDC gemeten waarden althans in principe overeenkwamen met de emissiewaarden in het wegverkeer.
- 14 De schade voor verzoeker bestaat uit de te hoge prijs die hij voor het voertuig heeft betaald gezien de objectief lagere waarde ervan op het tijdstip van betaling

en ligt bij tenminste 25 % van de koopprijs respectievelijk alle door verzoeker voor de aankoop van het voertuig verrichte betalingen.

- 15 **Verweerster** verzoekt om afwijzing van het beroep. Bij het motortype in kwestie is geen gebruik gemaakt van een ongeoorloofd manipulatie-instrument. Het litigieuze voertuig is niet uitgerust met software die de NOx-waarden op de testbank (NEDC) optimaliseert. Aangezien het Duitse Kraftfahrt-Bundesamt (federaal agentschap voor motorvoertuigenverkeer; hierna: „KBA”) voor het voertuig een definitieve typegoedkeuring heeft afgegeven, is de rechter verplicht het oordeel van het KBA te volgen dat er geen sprake is van een ongeoorloofd manipulatie-instrument. Het gebruik van thermovensters is stand van de techniek en zelfs bij de meest moderne voor de Europese markt geproduceerde diesellootvoertuigen van de nieuwste generatie bij alle fabrikanten gebruikelijk en noodzakelijk. Bij het motortype EA 288 kan het betrokken systeem feitelijk al niet als manipulatie-instrument worden beschouwd omdat het slechts in werking treedt bij in de praktijk niet voorkomende extreme temperaturen (buiten een extreem wijd bereik van -24 °C tot +70°C) en dus niet „onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn” in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007. Binnen dat bereik vindt er geen vermindering van de uitlaatgasrecirculatie plaats. Aangezien de uitlaatgasrecirculatie buiten het thermovenster moet worden gedeactiveerd om de motor te beschermen en de veilige werking van het voertuig te verzekeren, zou een manipulatie-instrument, mocht dit al aanwezig zijn, zijn toegestaan overeenkomstig de uitzondering van artikel 5, lid 2, tweede volzin, onder a), van verordening 715/2007. Ten aanzien van het litigieuze voertuig, waarvoor een geldende EG-typegoedkeuring voor de emissieklasse Euro 6 is afgegeven, zijn er geen wettelijke voorschriften vastgelegd voor de naleving van grenswaarden onder reële omstandigheden. De wettelijke NOx-grenswaarden hebben uitsluitend betrekking op de testbank. Emissiewaarden die in het kader van de typegoedkeuringsprocedure worden gemeten, zijn enkel laboratoriumwaarden. Real Driving Emissions-(RDE) tests zijn in Europa pas op grond van een wijziging van de wettelijke situatie per 1 september 2017 van kracht geworden. Het voertuig is over het geheel genomen technisch veilig en rijklaar. Verweerster heeft zich haars inziens niet schuldig gemaakt aan onrechtmatig of immoreel gedrag. Verzoeker heeft geen schade geleden.

Korte uiteenzetting van de motivering van de prejudiciële verwijzing

- 16 De beslechting van het geschil hangt in wezenlijke mate af van de uitlegging van de genoemde bepalingen, in het bijzonder artikel 3, punt 10, artikel 4, lid 2, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening 715/2007 en artikel 3 van uitvoeringsverordening 692/2008. Er is geen sprake van een „acte clair”.
- 17 In de procedure is vooral de vraag aan de orde of bij het in het voertuig ingebouwde systeem voor uitlaatgasrecirculatie (EGR-systeem) met betrekking tot de kwalificatie als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van

verordening 715/2007 moet worden uitgegaan van het „emissiecontrolesysteem in zijn geheel” of van de afzonderlijke constructieonderdelen als op zich staande emissiecontrolesystemen en of de naleving van de emissiegrenswaarden overeenkomstig bijlage I van verordening 715/2007 ook onder normale rijomstandigheden moet worden onderzocht. Daarnaast rijzen er vragen in verband met eventuele unierechtelijke beperkingen met betrekking tot nationale regels inzake de stelplicht en de bewijslast.

Eerste prejudiciële vraag, onder a) en b)

- 18 1.1. In het litigieuze voertuig is volgens de voor het Oberste Gerichtshof bindende vaststellingen van de feitenrechters een EGR-systeem gecombineerd met een NOx-opslagkatalysator en een dieseldeeltjesfilter. Het is daarentegen niet voorzien van een uitlaatgasnabehandelingssysteem in de vorm van selectieve katalytische reductie (SCR-systeem).
- 19 1.2. Indien in een voertuig meerdere systemen voor uitlaatgasreductie worden ingezet en op elkaar inspelen om de uitstoot van één bepaalde schadelijke stof (in casu NOx) te verminderen, dan moet volgens de bestaande rechtspraak van het Oberste Gerichtshof worden uitgegaan van het globale resultaat, dat wil zeggen van het „emissiecontrolesysteem in zijn geheel”. Het uitlaatgasrecirculatiesysteem kan dus niet geïsoleerd in aanmerking worden genomen. Voor de kwalificatie als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007 is veeleer relevant of onder de omstandigheden die op het (gehele) grondgebied van de Unie redelijkerwijs zijn te verwachten, de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel, dat wil zeggen met inbegrip van alle systemen, wordt verminderd. Te dien einde dient het resultaat van het door middel van de betrokken parameter gewijzigde globale systeem te worden vergeleken met het ongewijzigd functionerende systeem (arresten van het Oberste Gerichtshof 10 Ob 34/24h, punt 20; 10 Ob 55/23w, punt 11; 3 Ob 215/23y, punt 17; zie ook arrest van het Bundesgerichtshof VI a 335/21, punt 51).
- 20 Met betrekking tot „thermovensters” betekent dit bijvoorbeeld dat (ook) moet worden aangetoond dat deze actief zijn onder de normale respectievelijk te verwachten klimaatomstandigheden op het gebied van de Unie en daardoor de werking van het emissiecontrolesysteem belemmeren (zie arrest van het Oberste Gerichtshof 10 Ob 31 /24t, punt 15, met verdere verwijzingen), waarbij het Oberste Gerichtshof in zoverre uitgaat van absolute buitentemperaturen en niet van (Europese of nationale) gemiddelde waarden. Tegen die achtergrond kwalificeerde het Oberste Gerichtshof bijvoorbeeld in de zaken 6 Ob 177/23g en 7 Ob 40/24v temperaturen van -10°C tot +40°C nog als omstandigheden die bij een normaal gebruik van een voertuig redelijkerwijs kunnen worden verwacht. Indien de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem onder dergelijke omstandigheden wordt verminderd is in de visie van het Oberste Gerichtshof sprake van een verslechtering van de emissiewaarden; naleving van de grenswaarden onder reële omstandigheden wordt door het Oberste Gerichtshof daarentegen niet geëist.

- 21 **1.3** Voor die zienswijze pleiten de bewoordingen van artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007/EG, waarin wordt verwezen naar de „doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem”, zonder te onderscheiden tussen de wijze of de functie van emissiecontrole („een onderdeel van het emissiecontrolesysteem”). Ook volgens uitvoeringsverordening 692/2008 is niet relevant op welke wijze de emissies worden gecontroleerd. Doorslaggevend is de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel zonder dat een onderscheid wordt gemaakt naar verschillende systemen (zie bijvoorbeeld artikel 3, leden 5 en 6, van uitvoeringsverordening 692/2008).
- 22 **1.4.** Volgens de formulering en de strekking van verordening 715/2007 moet echter niet per se worden uitgegaan van het systeem „als geheel”. De tekst van de verordening kan tegen de achtergrond van het nagestreefde doel om een hoog niveau van milieubescherming te verzekeren (overweging 1) en de luchtkwaliteit te verbeteren (overwegingen 4 e.v.; zie ook arresten van het Hof van bijvoorbeeld 8 november 2022, C-873/19, *Deutsche Umwelthilfe*, punten 51 en 93, en 14 juli 2022, C-145/20, *Porsche Inter Auto*, punt 66) ook aldus worden uitgelegd dat de Uniewetgever bij een samenspel van meerdere emissiecontrolesystemen niet uitgaat van één emissiecontrolesysteem (als geheel), maar van meerdere emissiecontrolesystemen (zie artikel 3, punt 10: „constructieonderdeel”; artikel 5, lid 2: „manipulatie-instrumenten” en „emissiecontrolesystemen”). In dat geval zouden verschillende systemen voor uitlaatgasrecirculatie of uitlaatgasnabehandeling telkens geïsoleerd onder de loep moeten worden genomen [eerste prejudiciële vraag, onder a)].
- 23 **1.5.** Overeenkomstig artikel 5, lid 1, van verordening 715/2007 rusten de fabrikanten 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 die verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen. Te dien einde zijn in bijlage I bij verordening 715/2007 grenswaarden vastgelegd voor verschillende schadelijke stoffen. Volgens artikel 3, lid 10, juncto artikel 5, lid 2, van verordening 715/2007 moet een instrument als ongeoorloofd manipulatie-instrument worden beschouwd wanneer daardoor de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn, zonder dat wordt verwezen naar de naleving van grenswaarden.
- 24 Om te beginnen rijst de eerste prejudiciële vraag, onder b), punt i, betreffende de uitleg die moet worden gegeven aan de zinsnede in artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007. Dit is met name van belang met betrekking tot de bewijslast en de eventuele unierechtelijke bepalingen ter zake.
- 25 De eerste prejudiciële vraag, onder b), punten ii en iii, heeft voorts betrekking op de vraag of op grond van het interne verband tussen artikel 3, punt 10, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening 715/2007 waarin een manipulatie-instrument uitdrukkelijk wordt omschreven als een instrument waardoor de doelmatigheid van de emissiecontrole wordt verminderd onder omstandigheden die bij een

normaal gebruik van een voertuig te verwachten zijn, als verder bepalend kenmerk ook moet gelden dat (ten minste) één van de in bijlage I van verordening 715/2007 vastgelegde emissiegrenswaarden wordt overschreden of dat volstaat dat wordt aangetoond dat aan één van de twee kenmerken is voldaan om het instrument als (principeel) ongeoorloofd manipulatie-instrument te kwalificeren?

- 26 Indien reeds het overschrijden van de in de verordening en de maatregelen tot uitvoering ervan vastgelegde emissiegrenswaarden tot gevolg heeft dat een instrument moet worden beschouwd als ongeoorloofd manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007, zouden overwegingen inzake het samenspel van verschillende onderdelen van een emissiecontrolesysteem, los van de concrete opbouw ervan, als irrelevant kunnen worden beschouwd. In dat geval zouden omgekeerd manipulatie-instrumenten van om het even welke aard als irrelevant kunnen worden beschouwd indien en voor zover de werking en het samenspel ervan niet tot gevolg heeft dat relevante grenswaarden worden overschreden.
- 27 Indien echter wordt vastgesteld dat er geen verband bestaat tussen een emissiecontrolesysteem (of systemen), enerzijds, en een beperking van de emissies, anderzijds, zou het ook denkbaar zijn dat reeds elke vermindering van de doelmatigheid van de emissiecontrole moet worden beschouwd als (principeel) ongeoorloofd manipulatie-instrument, zonder dat in aanmerking wordt genomen op welk niveau van de uitstoot die vermindering plaatsvindt.
- 28 Ook de opheldering van deze vraag is van bijzonder belang voor de in de onderhavige procedure relevante problematiek van de stelplicht en de bewijslast betreffende de kenmerken van een ongeoorloofd manipulatie-instrument.

Tweede prejudiciële vraag, onder a), b) en c)

- 29 **2.1.** De vraag of voor de kwalificatie als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007 moet worden uitgegaan van de vermindering van de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel of van de afzonderlijke constructieonderdelen als op zich staande emissiecontrolesystemen, heeft met name gevolgen voor de stelplicht en de bewijslast:
- 30 **2.2.** Naar Oostenrijks recht dient principeel elke partij de voor haar rechtsstandpunt gunstige feiten waaruit zij haar vorderingen afleidt naar voren te brengen en te bewijzen (RS0106638; RS0037797). Met betrekking tot de problematiek van ongeoorloofde manipulatie-instrumenten volgt daaruit dat degene die stelt dat van dergelijke instrumenten sprake is en hieruit vorderingen afleidt, principeel ook moet aantonen dat die instrumenten aan de feitelijke kenmerken dienaangaande voldoen. De bewijslast voor het bestaan van een uitzondering (die in de weg staat aan de vorderingen) rust principeel op de tegenpartij.

- 31 **2.3.** Wie naar nationaal recht moet bewijzen dat een manipulatie-instrument de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem „onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn” vermindert, hangt dientengevolge in eerste instantie af van de vraag of de betrokken zinsnede moet worden gekwalificeerd als feitelijk kenmerk of als uitzondering. Ook al is het vraagstuk van de bewijslast niet in de unierechtelijke bepaling geregeld en valt het derhalve onder de procedurele autonomie van de lidstaten (zie bijvoorbeeld arrest van het Hof van 10 juni 2021, C-776/19 t/m C-782/19, *BNP Paribas Personal Finance SA*), is de in de eerste prejudiciële vraag, onder b), punt i, aan de orde gestelde uitlegging van artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007 rechtstreeks van belang voor de bewijslast inzake het thermovenster en dus voor de beslechting van het hoofdgeding.
- 32 **2.4.** Indien wordt uitgegaan van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel, zou een koper die een beroep instelt tegen een voertuigfabrikant naar nationaal recht moeten aantonen dat onder de op het (gehele) grondgebied van de Unie te verwachten omstandigheden de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel, dat wil zeggen met inbegrip van alle systemen respectievelijk constructieonderdelen, wordt vermindert. Slechts dan zou hij bewijs hebben geleverd voor het bestaan van een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007.
- 33 Zo niet, zou een koper die een beroep instelt tegen een voertuigfabrikant volgens nationaal recht daarentegen reeds aan de op hem rustende bewijslast en stelplicht hebben voldaan wanneer hij stelt en aantoont dat een constructieonderdeel moet worden gekwalificeerd als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007 (bijvoorbeeld een „thermovenster” dat de doelmatigheid van de emissiecontrole bij te verwachten rijomstandigheden vermindert als deel van het EGR-systeem; zie ook punten 2.6. en 3.1.). In dat geval zou het aan de verwerende voertuigfabrikant staan om te stellen en aan te tonen dat het voertuig is uitgerust met verdere systemen (bijvoorbeeld een SCR-systeem) die zorgen voor compensatie van de (negatieve), de uitstoot van schadelijke stoffen begunstigende, effecten van het als manipulatie-instrument gekwalificeerde constructieonderdeel.
- 34 De problematiek heeft dus meerdere dimensies, die in verschillende technische en feitelijke constellaties in uiteenlopende mate een rol kunnen spelen. Afhankelijk van de omstandigheden van het geval kan bijvoorbeeld de vraag rijzen wie moet aantonen en bewijzen of en hoe verschillende constructieonderdelen of systemen überhaupt op elkaar inwerken en een effect hebben op de rijomstandigheden respectievelijk of zij de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel verminderen. In andere contexten kan wederom de vraag op de voorgrond staan wie moet bewijzen dat een bepaald constructieonderdeel weliswaar effect heeft op het emissiecontrolesysteem, maar onder normale rijomstandigheden geen gevolgen heeft voor de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel omdat het voertuig daarnaast is uitgerust met andere constructieonderdelen die dit kunnen compenseren [bijvoorbeeld de compensatie van een (te) smal

„thermovenster” van +15°C tot +33°C door een onbeperkte uitlaatgasnabehandeling met behulp van een SCR-systeem].

- 35 **2.5.** Voor het geval dat wordt uitgegaan van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel zouden op grond van het unierechtelijke doeltreffendheidsbeginsel bedenkingen kunnen bestaan, daar de in een dergelijk geval op de klagende koper rustende bewijsplicht wordt belemmerd door de praktische problemen bij de beoordeling van het emissiecontrolesysteem [bijvoorbeeld omdat dit zelfs voor deskundigen niet transparant is; zie o.a. *Pfeffer*, Abgasprozesse (Dieselfälle) aus Kfz-technischer Sicht, ZVR 2025, 65 (68)].
- 36 Naar nationaal recht kan de verzoekende partij om problemen te overwinnen bij het verschaffen van bewijs of het verkrijgen van informatie, van de verwerende partij verlangen dat deze de feiten opheldert en informatie verstrekt over alle omstandigheden en bewijzen die betrekking hebben op het voorwerp van het geding (§ 184, lid 1, Zivilprozessordnung, Oostenrijks wetboek van burgerlijke rechtsvordering; hierna: „ZPO”). De verwerende partij is verplicht medewerking te verlenen om de waarheid aan het licht te brengen, en zijn weigering om die medewerking te verlenen kan de feitenrechter ertoe bewegen om de dienovereenkomstige stellingen van de verzoekende partij als waar te beschouwen (6 Ob 177/23g, punt 27; 4 Ob 78/22g, punten 9 e.v.; 7 Ob 186/10v). De rechter is dus volgens § 184, lid 1, ZPO niet verplicht om de weigering om medewerking te verlenen op die wijze te bestraffen, maar kan hiertoe in het kader van zijn de vrije bewijsbeoordeling besluiten.
- 37 Derhalve rijst de vraag of deze in het nationale recht vastgelegde medewerkingsplicht van de in gebreke gestelde voertuigfabrikant vanuit het oogpunt van het Unierecht volstaat of dat het nationale recht het de koper in de praktijk onmogelijk of uiterst moeilijk maakt om een passende vergoeding voor de door hem geleden schade te verkrijgen (zie arrest van het Hof in de zaak C-100/21, *Mercedes- Benz Group AG*, punt 93). Mocht dit het geval zijn, dan zou gezien het Unierecht de bewijslast op de gedaagde fabrikant moeten komen te rusten. Dit zou betekenen dat deze moet bewijzen dat het systeem in zijn geheel geen vermindering van de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem tot gevolg heeft [tweede prejudiciële vraag, onder b)].
- 38 **2.6.** Een soortgelijk uitleggingsprobleem rijst in het onderhavige geval ook rechtstreeks waar het gaat om de bewijslast betreffende het temperatuurbereik waarbinnen het thermovenster eventueel niet actief is. Het Oberste Gerichtshof dient namelijk uit te gaan van de vaststelling dat een temperatuurafhankelijke vermindering van de AGR-graad („thermovenster”) geprogrammeerd is, maar dat niet kan worden vastgesteld of het thermovenster actief is in een groter bereik dan onder -24 °C en boven +70°C, in het bijzonder in het bereik tussen -24 °C en +15°C en tussen +33°C en +70°C [tweede prejudiciële vraag, onder c)].
- 39 **2.7.** Bij de beantwoording van deze vragen moet ook in aanmerking worden genomen welke reikwijdte een dergelijke verlegging of omkering van de

bewijslast gezien het Unierecht zou moeten hebben: in de praktijk wordt namelijk niet alleen schadevergoeding geëist van de fabrikant van het voertuig zelf, zoals in casu, maar tegelijkertijd ook van de fabrikant van de met een of meerdere manipulatie-instrumenten uitgeruste motor die is ingebouwd in het voertuig van een andere (vaak tot hetzelfde concern behorende) fabrikant, dan wel van personen die de klagende koper het voertuig hebben verkocht, zoals tot hetzelfde concern als de voertuig- of motorfabrikant behorende commerciële dealers, niet tot het concern behorende, onafhankelijke handelaren of andere particulieren.

Derde prejudiciële vraag, onder a) en onder b)

- 40 **3.1.** Voor het litigieuze voertuig gelden de grenswaarden van bijlage I, tabel 2 (Euro 6-emissiegrenswaarden) van verordening 715/2007.
- 41 **3.2.** Volgens de bestaande rechtspraak van het Oberste Gerichtshof is de naleving van de grenswaarden onder reële gebruiksomstandigheden niet relevant, aangezien er in zijn visie geen rechtsgrondslag bestaat voor een toetsing of de emissiegrenswaarden ondanks de inzet van het manipulatie-instrument „in het reële wegverkeer” worden geëerbiedigd. Veeleer moeten de voor emissies vastgelegde grenswaarden (enkel) onder de in de uitvoeringsverordening vermelde testvoorwaarden worden nageleefd (uitvoerig in de arresten 10 Ob 31 /23s, punten 34 e.v.; 10 Ob 55/23w, punt 11; 3 Ob 168/24p, punten 21 e.v.; 3 Ob 215/23y, punt 13; 5 Ob 102/24x, punten 11 e.a.; zie ook arrest van het BGH VIa 335/21, punt 51).
- 42 **3.3.** Ter motivering verwijst het Oberste Gerichtshof met name naar de bewoordingen van artikel 3, punt 6, van uitvoeringsverordening 692/2008/EG, waarin is vastgelegd dat de fabrikant ervoor dient te zorgen dat de resultaten van de emissietest aan de toepasselijke grenswaarde voldoen onder de in die verordening gespecificeerde testomstandigheden. Een regelgevingsconcept in die zin dat het voertuig onder alle gebruiksomstandigheden – met name in de praktijk – de grenswaarden niet mag overschrijden („not-to-exceed”-regelgevingsconcept), werd in het kader van verordening 715/2007 slechts voor de toekomst overwogen en dus bewust (nog) niet ingevoerd (overweging 15, vierde volzin, van verordening 715/2007/EG). Om te waarborgen dat de bij de typegoedkeuringstest gemeten emissies overeenkomen met die onder gebruiksomstandigheden in de praktijk, werd veeleer voorzien in de mogelijkheid van herziening en aanpassing van de NEDC (artikel 5, lid 3, artikel 14, lid 3, overweging 15, eerste, tweede en derde volzin, en overweging 26 van verordening 715/2007/EG).
- 43 **3.4.** Tegen die rechtspraak kan worden aangevoerd dat volgens artikel 4, lid 2, van verordening 715/2007 en artikel 3, punt 5, van uitvoeringsverordening 692/2008 de door de fabrikanten genomen technische maatregelen (onder meer) moeten waarborgen dat de emissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. Voorts bepaalt artikel 5, lid 1, van verordening 715/2007 dat de fabrikanten hun voertuigen zo moeten uitrusten dat de onderdelen die van invloed

kunnen zijn op de emissies moeten verzekeren dat de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden aan de verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kunnen voldoen. Uit die bepalingen valt niet af te leiden dat er een onderscheid kan worden gemaakt tussen de werking van een instrument tijdens de fase van de goedkeuringstest, enerzijds, en tijdens het besturen van voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden, anderzijds (zie arrest van het Hof C-128/20, *GSMB Invest*, punt 42 e.v.). De uitrusting van een voertuig met een instrument dat de naleving van de in verordening 715/2007 vastgelegde grenswaarden slechts gedurende de fase van de goedkeuringstest zou waarborgen, alhoewel die testfase normale gebruiksomstandigheden van het voertuig niet kan nabootsen, zou haaks kunnen staan op de verplichting om bij normale gebruiksomstandigheden van het voertuig een doelmatige beperking van de emissies te bereiken en onverenigbaar zijn met de doelstellingen van verordening 715/2007 [waarborgen van een hoog niveau van milieubescherming (overweging 1); verbetering van de luchtkwaliteit (overwegingen 4 e.v.)].

- 44 **3.5.** Ook in deze context rijst de vraag of op grond van het Unierecht een omkering van de bewijslast vereist is [derde prejudiciële vraag, onder b), zie punten 2.4 en 2.6; zie ook de overwegingen inzake de reikwijdte van een dergelijk vereiste in punt 2.7].