



Datum van inontvangstneming : 18/06/2025

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-251/25 – 1

Zaak C-251/25

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

3 april 2025

Verwijzende rechter:

Oberster Gerichtshof (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

18 maart 2025

Verzoekende partij:

FP

Verwerende partij:

Volkswagen AG

REPUBLIEK OOSTENRIJK

10 Ob 71/24z

OBERSTER GERICHTSHOF

Het Oberste Gerichtshof heeft, als rechter in laatste instantie (Revisionsgericht), [OMISSIS] in het geding tussen FP, gepensioneerde, 4292 Kefermarkt, [OMISSIS], verzoeker, vertegenwoordigd door [OMISSIS], en Volkswagen AG, [OMISSIS] 38440 Wolfsburg, [OMISSIS] Duitsland, verweester, vertegenwoordigd door [OMISSIS], wegens EUR 7.650 [OMISSIS], in het kader van het door verzoeker ingestelde beroep in Revision tegen het vonnis van het Landesgericht Linz, als appelrechter, van 4 september 2024 (GZ 35 R 14/24t-32), waarmee het vonnis van het Bezirksgericht Urfahr van 19 januari 2024 (GZ 1 C 164/21y-29), is bekrachtigd, in besloten zitting de volgende

B e s l i s s i n g

gegeven:

I. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1. a) Dienen artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007/EG en artikel 3 van verordening nr. 692/2008/EG aldus te worden uitgelegd dat bij een onder verordening 715/2007/EG vallend voertuig met een dieselmotor dat is uitgerust met systemen voor uitlaatgasrecirculatie (AGR-systeem) en uitlaatgasnabehandeling (SCR-systeem) 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 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 of de doelmatigheid van afzonderlijke constructieonderdelen (bijvoorbeeld het „thermovenster” of de SCR-katalysator) als op zich staande emissiecontrolesystemen wordt verminderd?
- b) Dienen artikel 3, punt 10, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007/EG aldus te worden uitgelegd dat 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 vraag 1, onder a)] – 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?
2. Voor het geval dat moet worden uitgegaan van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel:
 - a) Dienen artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007/EG met betrekking tot de stelplicht aldus te worden uitgelegd dat de koper van een dieselveertuig 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 gebruiksomstandigheden 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?

- b) Dient artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007/EG aldus te worden uitgelegd dat, mocht de stelplicht met betrekking tot het systeem in zijn geheel en de daaruit naar nationaal recht voortvloeiende bewijslast bij de koper liggen, aldus te worden uitgelegd dat zelfs een nationale regeling uit hoofde waarvan de fabrikant in dat geval verplicht is mee te werken aan de vaststelling van de feiten, niet met het Unierecht, in het bijzonder het doeltreffendheidsbeginsel, in overeenstemming is, zodat vanuit het oogpunt van het Unierecht de bewijslast op de fabrikant zou moeten rusten?
3. Dienen artikel 3, punt 10, artikel 4, lid 2, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening 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 toepasselijke typegoedkeuringsprocedure (in casu: nieuwe Europese rijcyclustest, NEDC), maar ook onder daadwerkelijke gebruiksomstandigheden bij normaal gebruik van het voertuig (reële gebruiksomstandigheden)?

II. [OMISSIS]. [schorsing van de procedure]

M o t i v e r i n g:

Deel I:

A. Feiten

- 1 Verzoeker heeft een door verweester gefabriceerde personenauto gekocht die is uitgerust met een motor van het type EA288 met de emissieklasse Euro 6.
- 2 In die motor wordt een mengsel van lucht en brandstof verbrand waarbij door de reactie van stikstof en zuurstof stikstofoxiden (NO_x) en andere uitlaatgassen ontstaan. Om de uitstoot van de uitlaatgassen te reduceren, beschikt het voertuig over een systeem voor uitlaatgasrecirculatie (EGR-systeem) en een systeem van actieve uitlaatgasbehandeling in de vorm van selectieve katalytische reductie (SCR-systeem).
- 3 Beide systemen (EGR en SCR) spelen op elkaar in. Zodra de SCR-katalysator de bedrijfstemperatuur heeft bereikt, worden de stikstofoxiden in de verbrandingsgassen verminderd, dit hoofdzakelijk door de SCR-katalysator (NO_x-

reductie). In bedrijfsomstandigheden waarin dit niet meer volledig mogelijk is, neemt de EGR-graad weer toe en omgekeerd.

B. Wezenlijke argumenten van partijen en stand van de procedure

- 4 **Verzoeker** vordert betaling van EUR 7.650, vermeerderd met rente en kosten. Hij stelt dat het voertuig is uitgerust met ongeoorloofde manipulatie-instrumenten en dat de NOx-grenswaarden bij reële gebruiksomstandigheden niet worden nageleefd. De uitlaatgasrecirculatie werkt alleen volledig binnen een temperatuurbereik tussen 15 en 33 graden Celsius en tot ongeveer 1.000 meter hoogte. De doelmatigheid van de uitlaatgasrecirculatie wordt bovendien gereduceerd zodra de SCR-katalysator een bepaalde temperatuur bereikt. De hogere NOx-uitstoot kan niet in alle gevallen door het SCR-systeem worden gecompenseerd. Aangezien verweerster de motor opzettelijk heeft gemanipuleerd, is zij in de visie van verzoeker uit hoofde van § 1295, lid 2, en § 874 van het Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch (Oostenrijks burgerlijk wetboek; hierna: „ABGB”) en wegens schending van de beschermingsnormen van verordening 715/2007 aansprakelijk voor de door verzoeker geleden schade.
- 5 **Verweerster** vordert verwerping van het beroep. Het litigieuze motortype is niet uitgerust met een ongeoorloofd manipulatie-instrument. Aangezien het thermovenster een uiterst groot temperatuurbereik heeft en er ook geen geleidelijke vermindering van de uitlaatgasrecirculatie plaatsvindt, is er geen sprake van een manipulatie-instrument. Buiten het thermovenster dient de uitlaatgasrecirculatie te worden gedeactiveerd om de motor te beschermen en een veilige werking van het voertuig te verzekeren. De vermindering van de EGR-graad boven een bepaalde geodetische hoogte is om technische redenen absoluut noodzakelijk om ervoor te zorgen dat in de verbrandingskamer voldoende zuurstof voor een goede verbranding beschikbaar is. Zo niet, bestaat het risico op verkeerde ontstekingen, schade aan de turbolader en als gevolg daarvan schade aan de motor. Aangezien het Kraftfahrt-Bundesamt (federaal agentschap voor motorvoertuigenverkeer; hierna: „KBA”) een dergelijk hoogtecircuit ook geoorloofd acht, treft verweerster geen schuld. Boven een uitlaatgastemperatuur van 200 graden Celsius wordt in het SCR-systeem het motorkenveld principieel omgeschakeld op een lagere uitlaatgasrecirculatie. De daarmee gepaarde gaande hogere uitstoot van onbehandelde NOx heeft in wezen geen gevolgen omdat die emissies door de actieve uitlaatgasnabehandeling door de SCR-katalysator, die dan de bedrijfstemperatuur heeft bereikt, worden behandeld en verminderd. Bij lagere temperaturen van de SCR-katalysator, in het bijzonder bij een koude start van de motor, kan deze minder goed respectievelijk geheel niet werken, zodat de stikoxiden in die fase worden gereduceerd door een maatregel op het vlak van de motor, namelijk een hogere EGR-graad. Om ervoor te zorgen dat zo weinig mogelijk NOx wordt uitgestoten, is met betrekking tot voertuigen met een SCR-systeem onder alle gebruiksomstandigheden gekozen voor een strategie waarbij de motorinterne NOx-reductiemaatregelen, enerzijds, en de uitlaatgasnabehandeling door de SCR-katalysator, anderzijds, elkaar aanvullen. De naleving van de in

verordening nr. 715/2007 vastgelegde grenswaarden is alleen vereist op de testbank, maar niet onder reële gebruiksomstandigheden, aldus verweerster.

- 6 De **rechter in eerste aanleg** heeft het beroep afgewezen. Zijns inziens heeft verzoeker door de aanschaffing en latere verkoop van het voertuig geen schade geleden. Hij heeft niet aangevoerd dat de waarde van het voertuig op het tijdstip van verkoop was gedaald en dat hij het voertuig derhalve voor een lagere prijs heeft moeten verkopen.
- 7 De **appelrechter** heeft het hoger beroep van verzoeker afgewezen. Verzoeker heeft al niet kunnen bewijzen dat er sprake was van een manipulatie-instrument. Uit de bevindingen kan gezien het samenspel van uitlaatgasrecirculatie en uitlaatgasnabehandeling niet worden afgeleid dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem (in zijn geheel) wordt verminderd zodat er sprake zou zijn van een manipulatie-instrument
- 8 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.
- 9 In haar **verweerschrift** verzoekt verweerster het beroep in Revision niet-ontvankelijk te verklaren, subsidiair dit te verwerpen.

C. Toepasselijke bepalingen

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 (hierna: „verordening 715/2007”):

„Artikel 3

Definities

In deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan wordt verstaan onder:

[...]

10. „manipulatie-instrument”: een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk 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 4

Verplichtingen van de fabrikanten

(2) [...]

Bovendien moeten de door de fabrikant genomen technische maatregelen zo zijn dat is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met deze verordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt.[...]

[...]

Artikel 5

Voorschriften en tests

(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,*

of

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 (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad 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: „uitvoeringsverordening 692/2008”)

„Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

2. „EG-typegoedkeuring van een voertuig wat emissies en reparatie- en onderhoudsinformatie betreft”: EG-typegoedkeuring van een voertuig wat uitlaatemissies, carteremissies, verdampingsemissies, brandstofverbruik en de toegang tot OBD-informatie van het voertuig en tot reparatie- en onderhoudsinformatie betreft;

[...]

8. „type systeem voor verontreinigingsbeheersing”: katalysatoren en roetfilters die onderling niet verschillen op de volgende essentiële punten:
[...]

Artikel 3

Typegoedkeuringsvoorschriften

1. Om EG-typegoedkeuring te verkrijgen wat emissies en reparatie- en onderhoudsinformatie betreft, toont de fabrikant aan dat de voertuigen aan de testprocedures van de bijlagen III tot en met VIII, X tot en met XII, XIV en XVI bij deze verordening voldoen.[...]

[...]

5. De fabrikant neemt technische maatregelen om ervoor te zorgen dat de uitlaat- en verdampingsemissies overeenkomstig deze verordening gedurende de normale levensduur van het voertuig en onder normale gebruiksomstandigheden effectief worden beperkt. [...]

6. De fabrikant zorgt ervoor dat de resultaten van de emissietest aan de toepasselijke grenswaarde voldoen onder de in deze verordening gespecificeerde testomstandigheden.

[...]

9. [...]

Bij de aanvraag voor typegoedkeuring verstrekken de fabrikanten de goedkeuringsinstantie echter informatie waaruit blijkt dat het NOx-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 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.”

D. Opmerkingen vooraf

- 10 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. Aangezien in de visie van het Oberste Gerichtshof met betrekking tot de prejudiciële vragen geen sprake is van een „acte clair”, dient het Hof van Justitie van de Europese Unie te worden verzocht om een prejudiciële beslissing ter zake.
- 11 In de procedure wordt niet betwist dat het voertuig van verzoeker is uitgerust met een dieselmotor van het type EA288, waarvoor de Euro 6-emissienorm geldt. Aan de orde is vooral de vraag of bij de in het voertuig ingebouwde systemen voor uitlaatgasrecirculatie (EGR-systeem) en uitlaatgasnabehandeling (SCR-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 (EGR- en SCR-systeem) en of de naleving van de emissiegrenswaarden overeenkomstig bijlage I van verordening 715/2007 ook onder normale gebruiksomstandigheden moet worden onderzocht.

E. Motivering van de prejudiciële verwijzing

1. Eerste prejudiciële vraag, onder a) en onder b)

- 12 **1.1.** In het voertuig van verzoeker (= koper) wordt een systeem van uitlaatgasrecirculatie (AGR-systeem) gecombineerd met een systeem van uitlaatgasnabehandeling in de vorm van selectieve katalytische reductie (SCR-systeem).
- 13 **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 (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).

- 14 **1.3.** Voor die zienswijze pleiten de bewoordingen van artikel 3, punt 10, van verordening 715/2007, 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).
- 15 **1.4.** Volgens de bewoordingen en de strekking van verordening 715/2007 moet echter niet noodzakelijkerwijs 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 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”). Die omstandigheden pleiten ervoor dat verschillende systemen voor uitlaatgasrecirculatie (in casu bijvoorbeeld het „thermovenster”) of uitlaatgasnabehandeling (in casu het SCR-systeem) telkens geïsoleerd onder de loep moeten worden genomen [eerste prejudiciële vraag, onder a)].
- 16 **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. De vraag rijst 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 om het instrument als (principeel) ongeoorloofd manipulatie-instrument te kwalificeren.

2. Tweede prejudiciële vraag, onder a) en onder b)

- 17 **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 die van de afzonderlijke constructieonderdelen als op zich staande emissiecontrolesystemen [zie eerste prejudiciële vraag, onder a)], heeft met name gevolgen voor de stelplicht en de bewijslast:
- 18 **2.2.** Naar Oostenrijks recht dient principeel elke partij de voor haar rechtsstandpunt gunstige feiten naar voren te brengen en te bewijzen (RS0106638; RS0037797).
- 19 **2.3.** Indien wordt uitgegaan van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel, zou de verzoekende partij naar nationaal recht moeten stellen en bewijzen 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 (in casu het EGR- en het SCR-systeem), wordt verminderd. 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.
- 20 Zo niet, zou de verzoekende partij naar nationaal recht daarentegen reeds aan de op hem rustende bewijslast en stelplicht hebben voldaan wanneer hij stelt en bewijst 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 gebruiksomstandigheden vermindert als deel van het EGR-systeem). In dat geval zou het aan de verwerende partij staan om te stellen en te bewijzen 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.

- 21 **2.4.** 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)].
- 22 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 niet verplicht om een dergelijke strafmaatregel te nemen, maar kan hiertoe in het kader van de vrije bewijsbeoordeling besluiten.
- 23 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 niettemin onmogelijk of uiterst moeilijk maakt om een passende vergoeding voor de door hem geleden schade te verkrijgen (zie arrest van het Hof van 21 maart 2023, 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.

3. Derde prejudiciële vraag

- 24 **3.1.** Voor het litigieuze voertuig gelden de grenswaarden van bijlage I (tabellen 2 tot en met 4) van verordening 715/2007.
- 25 **3.2.** Volgens de bestaande rechtspraak van het Oberste Gerichtshof behoeven de voor emissies vastgelegde grenswaarden enkel onder de in de uitvoeringsverordening vermelde testvoorwaarden te worden nageleefd 41 (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).
- 26 **3.3.** Ter motivering verwijst het Oberste Gerichtshof met name naar de bewoordingen van artikel 3, punt 6, van uitvoeringsverordening 692/2008, 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). 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).

- 27 **3.4.** Tegen die rechtspraak zou kunnen pleiten 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 gebruik van voertuigen onder normale omstandigheden, 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 een doelmatige beperking van de emissies van het voertuig 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.)].

Deel II:

- 28 [OMISSIS]. [nationaal procedureel recht]

Oberster Gerichtshof
Wenen, 18 maart 2025
[OMISSIS]