



Datum van inontvangstneming : 18/06/2025

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-252/25 – 1

Zaak C-252/25

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 en verzoekende partij in Revision:

JT

Verwerende partij en verwerende partij in Revision:

Volkswagen AG

10 Ob 11/25b

Het Oberste Gerichtshof heeft als rechter in laatste instantie (Revisionsgericht) [OMISSIS] in het geding tussen JT, [OMISSIS], 9062 Moosburg in Kärnten, [OMISSIS], verzoeker, vertegenwoordigd door [OMISSIS], tegen Volkswagen AG, [OMISSIS], 38440 Wolfsburg, [OMISSIS], Duitsland, verweerster, vertegenwoordigd door [OMISSIS], wegens EUR 8.730 [OMISSIS], in het kader van het door verzoeker ingestelde beroep in Revision tegen het vonnis van het Landesgericht Klagenfurt, als appelrechter, van 1 augustus 2024 (GZ 1 R 140/24v-39), waarmee het vonnis van het Bezirksgericht Klagenfurt van 18 maart 2024 (GZ 40 C 758/22v-35) is bekrachtigd, in besloten zitting de volgende

Beslissing

gegeven:

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

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 toepasselijke typegoedkeuringsprocedure (in casu: nieuwe Europese rijcyclustest, NEDC), maar ook onder daadwerkelijke rijomstandigheden bij normaal gebruik van het voertuig (reële gebruiksomstandigheden)?

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

Motivering:

Deel I:

A. Feiten

[1] Verzoeker heeft een door verweerster gefabriceerde personenauto gekocht die is uitgerust met een motor van het type EA288 met de emissieklasse Euro 6.

[2] Het Kraftfahrt-Bundesamt (federaal agentschap voor motorvoertuigenverkeer, KBA) heeft in zijn hoedanigheid van bevoegde typegoedkeuringsinstantie vastgesteld dat in dit type motor geen ongeoorloofd manipulatie-instrument is ingebouwd. De NOx-grenswaarde (overeenkomstig bijlage I bij verordening 715/2007) van 80 mg/km wordt onder reële rijomstandigheden meestal niet nageleefd.

B. Wezenlijke argumenten van partijen en stand van de procedure

[3] **Verzoeker** vordert betaling van EUR 8.730 EUR, vermeerderd met rente en kosten. De NOx-grenswaarden worden onder normale gebruiksomstandigheden niet nageleefd. 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.

[4] **Verweerster** vordert verwerping van het beroep. Naleving van de in verordening 715/2007 vastgelegde grenswaarden is alleen vereist op de testbank, maar niet onder reële gebruiksomstandigheden.

[5] De **rechter in eerste aanleg** heeft het beroep afgewezen.

[6] De **appelrechter** heeft het hoger beroep van verzoeker afgewezen. De voor emissies vastgelegde grenswaarden behoeven enkel onder de in de uitvoeringsverordening vermelde testvoorwaarden te worden nageleefd.

[7] 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.

[8] In haar **verweerschrift** verzoekt verweester 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.

[...]”

D. Opmerkingen vooraf

[9] 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.

[10] 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. In de procedure in Revision is vooral de vraag aan de orde 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

[12] 1. Voor het litigieuze voertuig gelden de grenswaarden overeenkomstig bijlage I (tabellen 2 tot en met 4) van verordening 715/2007.

[13] 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 (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 Bundesgerichtshof VIa 335/21, punt 51).

[14] 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). 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).

[15] 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 onder 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:

[16] [OMISSIS] [nationaal procedureel recht]

Oberster Gerichtshof

Wenen, 18 maart 2025

[OMISSIS]