



Datum van  
inontvangstneming

:

27/10/2025

# Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-553/25 – 1

**Zaak C-553/25**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

18 augustus 2025

**Verwijzende rechter:**

Landesgericht Salzburg (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

27 juni 2025

**Verzoekende partij:**

TF

**Verwerende partij:**

Volkswagen AG

---

## BESLISSING

**ZAAK:**

**Verzoekende partij** [OMISSIS]

TF [OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS] [OMISSIS]

[OMISSIS]

**Verwerende partij** [OMISSIS]

Volkswagen AG [OMISSIS]

NL

[OMISSIS]

38440 Wolfsburg

[OMISSIS]

[OMISSIS]

**Betreffende:**

een bedrag van 9 661,60 EUR te vermeerderen met rente en kosten (schadevergoeding/garantieclaim)

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens 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 (EG) nr. 715/2007 en artikel 3 van verordening nr. 692/2008/EG aldus te worden uitgelegd dat bij een onder verordening (EG) nr. 715/2007 vallend voertuig met een dieselmotor dat is uitgerust met systemen voor uitlaatgasrecirculatie (EGR-systeem) en uitlaatgasnabehandeling (SCR-systeem), voor de kwalificatie ervan als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 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 ‚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 (EG) nr. 715/2007 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 eerste prejudiciële vraag, onder a)] – onder normale gebruiksomstandigheden wordt verminderd of is daarnaast vereist dat (ten minste) één van de in bijlage I van verordening (EG) nr. 715/2007 vastgelegde emissiegrenswaarden wordt overschreden?*

*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 (EG) nr. 715/2007 met betrekking tot de bewijslast 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 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 (EG) nr. 715/2007 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 (EG) nr. 715/2007 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 (EG) nr. 715/2007 juncto artikel 3 van verordening 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 (EG) nr. 715/2007 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 (EG) nr. 715/2007 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?”*

## MOTIVERING

Het Landesgericht Salzburg (rechter in eerste aanleg Salzburg, Oostenrijk) is als rechterlijke instantie van een van de lidstaten krachtens artikel 267 VWEU bevoegd het Hof te verzoeken over de in het dictum geformuleerde vraag uitspraak te doen, omdat de juiste toepassing van het Unierecht in zoverre twijfelachtig is. De beantwoording van deze vragen is noodzakelijk om een uitspraak te kunnen doen.

### **Feiten/standpunten van partijen in de procedure:**

Buiten kijf staat dat in het litigieuze voertuig, een auto van het merk Volkswagen, type Multivan T6 Comfortline 2.0 BMT DSG 4MOTION (VIN: WV2ZZZ7HZHH160089), de motor van het type EA288 (EU6) is ingebouwd en dat de aankoopprijs 38 646,38 EUR bedroeg.

Verzoeker vordert (inmiddels beperkt) betaling van 9 661,60 EUR, vermeerderd met rente en kosten, (25 % van de aankoopprijs) en stelt daartoe, kort gezegd, het volgende: verzoeker heeft het voertuig begin 2019 gekocht met een kilometerstand van circa 25 000 km, de eerste toelating vond plaats op 23 mei 2017.

Verweerster zou verzoeker door middel van misleidende handelingen ertoe hebben gebracht een minderwaardig voertuig tegen een te hoge prijs aan te schaffen.

Het voertuig zou zijn uitgerust met ongeoorloofde manipulatie-instrumenten die in strijd zouden zijn met artikel 5, lid 5, eerste volzin, van verordening (EG) nr. 715/2007.

Verzoeker betoogt dat verweerster 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<sub>x</sub>-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 bij bepaalde buitentemperaturen van onder +15 °C en boven +33 °C tot nul terugbrengt], 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<sub>x</sub>-grenswaarden in de NEDC, maar wordt de

werking ervan verminderd of volledig uitgeschakeld door het motorbesturingssysteem van het voertuig tijdens normaal gebruik op de weg, dat wil zeggen onder normale rijomstandigheden.

Verweerster betwist een en ander en voert in wezen aan dat bij het betrokken motortype geen gebruik is 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 dieselveertuigen 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 (EG) nr. 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 (EG) nr. 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 gedrag dat onrechtmatig of in strijd met de goede zeden is. Verzoeker heeft geen schade geleden.

### **Toepasselijke bepalingen**

**Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie:**

*„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 („uitvoeringsverordening nr. 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, verdampingsemisies, 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 verdampingsemisies 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. [...]*

### **Opmerkingen vooraf**

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 (EG) nr. 715/2007 en artikel 3 van uitvoeringsverordening nr. 692/2008. Volgens de verwijzende rechter is er wat betreft de prejudiciële vragen geen sprake van een „acte clair”. Dit betekent dat de prejudiciële verwijzing naar het Hof van Justitie geboden is.

In de procedure staat vast dat in het voertuig van verzoeker een dieselmotor van het type EA288 is ingebouwd, waarvoor de emissienorm Euro 6 van toepassing is. De vraag is vooral 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 (EG) nr. 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 (EG) nr. 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.

### **Motivering van de prejudiciële verwijzing**

#### ***1. Eerste prejudiciële vraag, onder a) en b):***

1.1. In het voertuig van verzoeker is een uitlaatgasrecirculatiesysteem (EGR-systeem) gecombineerd met een uitlaatgasnabehandelingssysteem in de vorm van selectieve katalytische reductie (SCR-systeem).

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 NO<sub>x</sub>) te verminderen, dan moet volgens de bestaande rechtspraak van het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) 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 (EG) nr. 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 (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) VI a 335/21, punt 51).

1.3. Voor die zienswijze pleiten de bewoordingen van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 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 nr. 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 nr. 692/2008).

1.4. Volgens de formulering en de strekking van verordening (EG) nr. 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 8 november 2022, Deutsche Umwelthilfe (Typegoedkeuring van motorvoertuigen) (C-873/19, EU:C:2022:857, punten 51 en 93, en 14 juli 2022, Porsche Inter Auto en Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, 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”). Deze omstandigheden pleiten ervoor om verschillende systemen voor uitlaatgasrecirculatie (in casu bijvoorbeeld het „thermovenster” of uitlaatgasnabehandeling (in casu het SCR-systeem) telkens geïsoleerd onder de loep te nemen.

1.5. Overeenkomstig artikel 5, lid 1, van verordening (EG) nr. 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 (EG) nr. 715/2007 grenswaarden vastgelegd voor verschillende schadelijke stoffen. Volgens artikel 3, lid 10, juncto artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 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 (EG) nr. 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 (EG) nr. 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 (in beginsel) ongeoorloofd manipulatie-instrument te kwalificeren.

## **2. Tweede prejudiciële vraag, onder a), b) en c)**

**2.1.** De vraag of voor de kwalificatie als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 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.

**2.2.** Naar Oostenrijks recht dient principieel 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, in beginsel ook moet aantonen dat die instrumenten aan de feitelijke kenmerken dienaangaande voldoen. De bewijslast voor het bestaan van uitzonderingen op dit punt (feiten die aanspraken verhinderen, tenietdoen of belemmeren) rust in beginsel op de tegenpartij.

**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 10 juni 2021, BNP Paribas Personal Finance (C-776/19–C-782/19, EU:C:2021:470), is de in de eerste prejudiciële vraag, onder b), punt i, aan de orde gestelde uitlegging van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 rechtstreeks van belang voor de bewijslast inzake het thermovenster en dus voor de beslechting van het hoofdgeding.

**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 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 (EG) nr. 715/2007.

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 aantoonst dat een constructieonderdeel moet worden gekwalificeerd als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 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.

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 uitlaatgasbehandeling met behulp van een SCR-systeem].

**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)].

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 haar weigering om die medewerking te verlenen kan de feitenrechter ertoe bewegen om de dienovereenkomstige stellingen van verzoeker 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.

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 21 maart 2023, Mercedes-Benz Group (Aansprakelijkheid van fabrikanten van met een manipulatie-instrument uitgeruste voertuigen) (C-100/21, EU:C:2023:229, 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]).

**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. [De verwijzende rechter] 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  $-24^{\circ}\text{C}$  en boven  $+70^{\circ}\text{C}$ , in het bijzonder in het bereik tussen  $-24^{\circ}\text{C}$  en  $+15^{\circ}\text{C}$  en tussen  $+33^{\circ}\text{C}$  en  $+70^{\circ}\text{C}$  [tweede prejudiciële vraag, onder c)].

**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.

**3. *Derde prejudiciële vraag, onder a) en onder b):***

**3.1.** Voor het litigieuze voertuig gelden de grenswaarden van bijlage I, tabel 2 (Euro 6-emissiegrenswaarden) van verordening (EG) nr. 715/2007.

**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 uitvoeringsverordening nr. 692/2008 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).

**3.3.** Ter motivering verwijst het Oberste Gerichtshof met name naar de bewoordingen van artikel 3, lid 6, van uitvoeringsverordening nr. 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 (EG) nr. 715/2007 slechts voor de toekomst overwogen en dus bewust (nog) niet ingevoerd (overweging 15, vierde volzin, van verordening (EG) nr. 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 (EG) nr. 715/2007).

**3.4.** Tegen die rechtspraak kan worden aangevoerd dat volgens artikel 4, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 en artikel 3, lid 5, van uitvoeringsverordening nr. 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 (EG) nr. 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 14 juli 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, punten 42 e.v.). De uitrusting van een voertuig met een instrument dat de naleving van de in verordening (EG) nr. 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 (EG) nr. 715/2007 [waarborgen van een hoog niveau van milieubescherming (overweging 1); verbetering van de luchtkwaliteit (overwegingen 4 e.v.)].

**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].).

**Landesgericht Salzburg** [OMISSIS]

**Salzburg, 27 juni 2025**

[OMISSIS]