



Datum van inontvangstneming : 05/12/2025

Zaak C-554/25

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

19 augustus 2025

Verwijzende rechter:

Bezirksgericht Innere Stadt Wien (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

11 augustus 2025

Verzoekende partij:

T.S.

Verwerende partij:

O. GmbH

[OMISSIS]

REPUBLIEK OOSTENRIJK

BEZIRKSGERICHT INNERE STADT WIEN

[OMISSIS]

Het Bezirksgericht Innere Stadt Wien (rechter in eerste aanleg Innere Stadt Wien, Oostenrijk) neemt [OMISSIS] in de zaak van de verzoekende partij, T.S. [OMISSIS], tegen de verwerende partij, O. GmbH, [OMISSIS] Wenen, [OMISSIS] betreffende 4 702,80 EUR en een vordering tot vaststelling (waarde van het geschil 2 000 EUR) na openbare mondelinge behandeling de volgende

BESLISSING

I. Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie worden krachtens artikel 267 VWEU de volgende vragen voorgelegd met het verzoek om een prejudiciële beslissing:

1. Moeten artikel 2, punt 6, en bijlage III, punt 3.13.4., van verordening (EG) nr. 692/2008 [juncto artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007] aldus worden uitgelegd dat een systeem voor verontreinigingsbeheersing (programma voor de regeneratie van de opslagkatalysator in de voorbereidingscyclus) dat als een continu regenererend systeem wordt beschouwd omdat een regeneratie (reinigingsproces) bij elke test van type I ten minste één keer plaatsvindt en tijdens de voorbereidingscyclus van het voertuig al één keer heeft plaatsgevonden (zogenoemde precon respectievelijk voorconditionering), een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 is?
2.
 - a) Moet artikel 5, lid 2, onder c), van verordening (EG) nr. 715/2007 [junctis artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 alsmede artikel 2, punt 6, en bijlage III, punt 3.13.4., van verordening (EG) nr. 692/2008] aldus worden uitgelegd dat (in voorkomend geval) een dergelijk manipulatie-instrument toelaatbaar is omdat in wezen is voldaan aan de voorwaarden van de relevante procedure voor het testen van emissies?
 - b) Moet artikel 5, lid 1, van verordening (EG) nr. 715/2007 [junctis artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 alsmede artikel 2, punt 6, en bijlage III, punt 3.13.4., van verordening (EG) nr. 692/2008] aldus worden uitgelegd dat (in voorkomend geval) een dergelijk manipulatie-instrument toelaatbaar is als de emissiegerelateerde werking die dit instrument gedurende de testprocedure (goedkeuringstest) laat zien, in 80 % van de gevallen ook onder normale gebruiksomstandigheden (reële rijomstandigheden) bestaat?
3. Moeten punt 2.20. en bijlage 13, punt 3, VN/ECE [junctis bijlage III, punt 3.13.1., en artikel 2, punt 6, van verordening (EG) nr. 692/2008] aldus worden uitgelegd dat de in bijlage 13, punt 3, tweede volzin, VN/ECE opgenomen regel volgens welke de schakelaar (om het regeneratieproces mogelijk of onmogelijk te maken) tijdens de voorconditioneringscycli alleen mag worden bediend om regeneratie te voorkomen, alleen relevant is voor de speciale testprocedure overeenkomstig bijlage 13 bij het VN/ECE en dus voor de emissietest bij een voertuig met een periodiek regenererend systeem, maar niet ook voor een voertuig met een continu regenererend systeem?

II. [OMISSIS] [Schorsing van de procedure]

MOTIVERING

Ad I.:

A. Standpunten van partijen in de procedure en de procedure tot dusver

Verzoeker kocht op 13 juli 2021 bij verweerster een VW Passat Variant CL 1.6 TDI DSG, voertuigidentificatienummer (VIN): WVWZZZ3CZJ Po 19941, als nieuw voertuig voor een aankoopprijs van 15 676 EUR.

Verzoeker heeft aangevoerd dat ook de in zijn voertuig ingebouwde dieselmotor getroffen is door het uitlaatgasschandaal. Ten tijde van de aankoop mocht verzoeker ervan uitgaan dat het nieuwe voertuig voldeed aan de minimumeisen, namelijk de wettelijke voorschriften. Verzoeker ging er dan ook ten onrechte van uit dat het aangekochte voertuig volledig voldeed aan de betrokken emissienorm EU 6, die de stand van de techniek voor dit type voertuig vertegenwoordigt. Als verzoeker reeds op het moment van aankoop had geweten dat het in geding zijnde voertuig door de fabrikant gemanipuleerd was, zou hij het voertuig niet voor de hierboven genoemde koopprijs hebben aangeschaft. Verzoeker stelt dat hij door de fabrikant opzettelijk misleid en benadeeld is. Verzoeker vordert daarom, als gevolg van een niet-essentiële dwaling dan wel op grond van zijn rechten uit hoofde van de wettelijke garantie, een aanpassing van de overeenkomst in de vorm van een prijsvermindering.

Verweerster heeft aangevoerd dat er in de motor van het in geding zijnde voertuig geen enkele vorm van een ongeoorloofd manipulatie-instrument was geïnstalleerd. Met de beweerde problemen rond de uitstoot of met de inbouw van een dergelijk manipulatie-instrument zouden er geen gebreken of daaruit voortvloeiende schade en dus ook geen nadelen voor verzoeker verbonden zijn. Zelfs in dit geval is op geen enkele wijze aangetoond dat de emissiewaarden die kenmerkend zijn voor het voertuig van verzoeker in reëel gebruik daadwerkelijk niet worden nageleefd. De emissiewaarden van het voertuig van verzoeker zouden zich in elk geval binnen de in het gegevensblad vermelde bandbreedte bevinden. Verweerster kan niet verweten worden dat verzoeker door de inbouw van een manipulatie-instrument opzettelijk en bewust over de werkelijke eigenschappen van het voertuig zou zijn misleid, aangezien verweerster in elk geval niet verantwoordelijk was voor de betrokken software. Ten tijde van de aankoop van het voertuig in juli 2021 was verzoeker reeds voldoende bekend met het onderwerp en de discussie over vermeende onregelmatigheden met betrekking tot stikstofdioxide-emissiewaarden, CO₂-problematiek, ongeoorloofde manipulatie-instrument en manipulaties in de voertuigbesturing, aangezien dit onderwerp al jarenlang uitgebreid werd besproken in de media.

In het deskundigenrapport en tijdens de mondelinge bespreking daarvan werd met name de toelaatbaarheid van het thermovenster in de ingebouwde motor behandeld. Verzoeker heeft echter niet alleen het thermovenster van de betwiste motor van het type EA288 bekritiseerd, maar ook de voorconditionering van de NOx-opslagkatalysator. De vertegenwoordiger van verzoeker heeft in zijn schriftelijke uiteenzetting van 14 maart 2023 (blz. 2, laatste alinea) betoogd: „Een verbetering van de emissiestrategie uitsluitend op de testbank, die ervoor zorgt dat de regeneratie van de NOx-opslagkatalysator zeker twee keer plaatsvindt en niet mogelijk drie keer, heeft niets met motorbescherming te maken.” De hier bedoelde functie betreft de voorconditionering, ook wel precon genoemd, van de

NOx-opslagkatalysator. Deze zorgt ervoor dat de genoemde katalysator gebruikmaakt van een regeneratiecyclus die de testsituatie herkent, zodat de meting volgens de Europese testvoorschriften door middel van een gestandaardiseerde typegoedkeuringstest (NEDC) volledig in een geregenereerde toestand kan worden uitgevoerd.

Aanvullend heeft verzoeker betoogd dat, voor de toelaatbaarheid van een manipulatie-instrument de fabrikant moet kunnen aantonen dat er sprake is van een concreet, direct en plotseling gevaar tijdens de werking van de motor. De noodzaak van het manipulatie-instrument moet daarin gelegen zijn dat er geen andere technische oplossing beschikbaar is, en dat er geen omkering van het regel-uitzonderingsprincipe plaatsvindt. Aan deze criteria zou juist met betrekking tot de regeneratie van de NOx-opslagkatalysator niet zijn voldaan.

Aanvullend heeft verweerster betoogd dat de aanpassing van de motorsturing aan de gewijzigde omgevingsomstandigheden ter voorkoming van motorschade binnen vakkringen en bij de goedkeuringsautoriteiten bekend en erkend is, en dat deze aan de stand van de techniek beantwoordt. Het voertuig voldoet aan alle voorgeschreven NOx-emissiegrenswaarden en de EG-typegoedkeuring is onverminderd geldig. De stikstofdioxidewaarden tijdens daadwerkelijk wegverkeer zijn niet relevant; alleen de waarden onder laboratoriumomstandigheden zijn van belang voor de EG-typegoedkeuring. Ten aanzien hiervan is er ook geen sprake van een wezenlijke dwaling omtrent eigenschappen. Zelfs als men van een dergelijke dwaling zou uitgaan, betreft dit geen wezenlijke dwaling die het aanvechten van de overeenkomst zou rechtvaardigen.

In het kader van de nieuwe zitting werd Dipl.-ing. W. H. als deskundige aangesteld. In zijn deskundigenverslag stelt hij dat „bij het in geschil zijnde voertuig, een VW Passat 1.6 TDI met de 88 kW EU6 EA288-motor, althans tot op heden en volgens de mening van het bevoegde Kraftfahrt-Bundesamt [federaal agentschap voor motorvoertuigenverkeer, Duitsland], geen ongeoorloofd manipulatie-instrument is vastgesteld”. Hierbij wordt met name verwezen naar het betrokken thermovenster dat een temperatuurbereik van -24°C tot $+70^{\circ}\text{C}$ kent, waarbij de uitlaatgasrecirculatie gedurende het grootste deel van het jaar actief is of niet aangepast wordt. In zijn rapport gaat de deskundige er met name van uit dat dit thermovenster noodzakelijk is om de motor te beschermen tegen concrete, directe en plotselinge gevaren. Bovendien voldeed de betrokken motor op het moment van aankoop aan de stand van de techniek. Deze bevindingen werden ook tijdens de mondelinge bespreking van het deskundigenverslag bevestigd.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft volgens artikel 267 VWEU het uitsluitende recht op de uitlegging van handelingen van de instellingen van de Europese Unie [OMISSIS] [literatuurverwijzing]. Bij de beoordeling of de voorconditionering van de opslagkatalysator een ongeoorloofd manipulatie-instrument in de zin van verordening (EG) nr. 715/2007 vormt, zijn de nationale rechtbanken weliswaar niet formeel gebonden, maar de uitlegging

door het Hof van Justitie heeft wel een aanzienlijke rechtsvormende werking [OMISSIS] [literatuurverwijzing].

In de onderhavige procedure stelt verzoeker dat door de regeneratie van de NO_x-opslagkatalysator de grenswaarde voor stikstofoxiden wordt overschreden. In de testsituatie zou door de voorconditionering worden gegarandeerd dat de regeneratiecyclus slechts twee keer wordt uitgevoerd, waardoor sprake zou zijn van een ongeoorloofd manipulatie-instrument. In de onderhavige zaak is de beantwoording van deze prejudiciële vraag daarom essentieel. Ook al heeft het antwoord van het Hof van Justitie op een prejudiciële verwijzing geen algemene bindende werking, het is toch aangewezen en noodzakelijk om de beslissing van het Hof van Justitie af te wachten (RS0110583). De vraag of de betrokken voorconditionering een ongeoorloofd manipulatie-instrument vormt, is een prejudiciële vraag. Na de beantwoording ervan zou de bewijsvoering aanzienlijk kunnen worden vereenvoudigd en verkort. Om redenen van proceseconomie moest deze procedure daarom opnieuw worden geschorst.

De prejudiciële verwijzingen van het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) in de zaken 8 Ob 14/24b (C-609/24), 3 Ob 137/24d (C-624/24), 3 Ob 117/24p (C-561/24) alsook van het Bezirksgericht Graz-Ost (rechter in eerste aanleg Graz-Ost, Oostenrijk) in de zaak 206 C 547/21v (C-559/24) zijn voor gezamenlijke behandeling gevoegd. Volkswagen AG heeft door het voldoen aan de respectieve vorderingen van verzoekers in de loop van april 2025 een rechterlijke beoordeling van de relevante rechtsvragen voorkomen. Alle procedures bij het Hof van Justitie met betrekking tot „precon” zijn volgens de huidige stand afgesloten.

De uit de beslissing blijkende relevante rechtsvragen worden daarom opnieuw aan het Hof van Justitie ter prejudiciële beslissing voorgelegd.

B. 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;

[...]"

Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie tot uitvoering en wijziging van verordening (EG) nr. 715/2007 (hierna: „uitvoeringsverordening”):

„Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

6. „periodiek regenererend systeem’: katalysatoren, roetfilters of andere systemen voor verontreinigingsbeheersing die bij normaal gebruik van het voertuig uiterlijk om de 4 000 km een periodiek regeneratieproces vergen;

[...]"

Bijlage III: Controle van de gemiddelde uitlaatemissies bij omgevingsomstandigheden

„3. Technische voorschriften

[...]

3.13. Technische voorschriften voor een voertuig met een periodiek regenererend systeem

3.13.1. De technische voorschriften zijn die van punt 3 van bijlage 13 bij VN/ECE Reglement nr. 83, met de in de punten 3.13.2 tot en met 3.13.4 beschreven uitzonderingen.

[...]

3.13.4. Voor een periodiek regenererend systeem kunnen de emissienormen worden overschreden tijdens cycli waarin regeneratie plaatsvindt. Als de regeneratie van het systeem voor verontreinigingsbeheersing bij elke test van type 1 ten minste één keer plaatsvindt en tijdens de voorbereidingscyclus van het voertuig al één keer heeft plaatsgevonden, wordt de voorziening beschouwd als een continu regenererend systeem dat geen speciale testprocedure behoeft.”

Reglement nr. 83 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties [VN/ECE] – Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen wat de emissie van verontreinigende stoffen naargelang de motorbrandstofvereisten betreft (kortweg VN/ECE):

„punt 2.20:

Voor de toepassing van dit reglement wordt verstaan onder:

„periodiek regenererend systeem’: een voorziening tegen verontreiniging (bv. katalysator, deeltjesvanger) die bij normaal gebruik van het voertuig uiterlijk om de 4 000 km een periodiek regeneratieproces vergt. Tijdens cycli waarin regeneratie plaatsvindt, kunnen de emissienormen worden overschreden. Indien ten minste één keer per test van type I een regeneratie van de voorziening tegen verontreiniging plaatsvindt en ook tijdens de voorbereidingscyclus van het voertuig al ten minste één regeneratie heeft plaatsgevonden, is er sprake van een continu regenererend systeem dat geen speciale testprocedure vergt. Bijlage 13 bij dit reglement geldt niet voor continu regenererende systemen.”

Bijlage 13: Emissietestprocedure voor een voertuig met een periodiek regenererend systeem

„3. Testprocedure

Het voertuig mag voorzien zijn van een schakelaar waarmee het regeneratieproces mogelijk of onmogelijk kan worden gemaakt, mits deze handeling geen effect heeft op de oorspronkelijke motorkalibratie. Deze schakelaar is alleen toegestaan om te voorkomen dat regeneratie tijdens het laden van het regeneratiesysteem en tijdens de voorconditioneringscycli optreedt. Bij de meting van de emissies tijdens de regeneratiefase mag hij echter niet worden gebruikt. De emissietest moet immers met de ongewijzigde oorspronkelijke (OEM) regeleenheid worden uitgevoerd.”

C. Motivering van de verwijzingsbeslissing

1.1

In de eerste vraag gaat het erom of een continu regenererend systeem (in tegenstelling tot een slechts periodiek regenererend systeem) überhaupt een manipulatie-instrument kan zijn. Het Bezirksgericht Innere Stadt Wien gaat er namelijk van uit dat de precon in kwestie (programma voor de regeneratie van de opslagkatalysator in de voorbereidingscyclus, zodat de eigenlijke testcyclus van type I begint met een geregenereerde katalysator) een continu regenererend systeem is. Volgens de bevindingen is voldaan aan zowel de vereisten van artikel 2, punt 6, van de uitvoeringsverordening als aan die van bijlage III, punt 3.13.4., bij de uitvoeringsverordening voor een continu regenererend systeem.

1.2

Artikel 2, punt 6, van de uitvoeringsverordening (inhoudelijk identiek aan punt 2.10., eerste volzin, VN/ECE) definieert het periodiek regenererende systeem. Bijlage III, punt 3.13.4., bij de uitvoeringsverordening sluit aan bij deze bepaling; de eerste volzin komt overeen met punt 2.10., tweede volzin, van het VN/ECE. De tweede volzin (inhoudelijk identiek aan punt 2.10., derde volzin, VN/ECE) definieert het continu regenererende systeem als een speciale vorm van een periodiek regenererend systeem en bepaalt dat er geen speciale testprocedure vereist is voor een continu regenererend systeem.

Daarom moet onderscheid worden gemaakt tussen een periodiek regenererend en een continu regenererend systeem. Het speciale kenmerk van een continu regenererend systeem is dat de regeneratie ten minste één keer plaatsvindt tijdens een test van type I, nadat deze al ten minste één keer heeft plaatsgevonden tijdens de voorbereidingscyclus van het voertuig.

De bepaling dat geen speciale testprocedure vereist is voor een continu regenererend systeem betekent dat bijlage 13, punt 3, bij het VN/ECE (juncto bijlage III, punt 3.13.1., bij de uitvoeringsverordening) niet hoeft te worden toegepast. De testprocedure volgens bijlage 13, punt 3, bij het VN/ECE is daarom alleen van toepassing op voertuigen met een periodiek regenererend systeem, maar niet op voertuigen met een continu regenererend systeem. Deze verbanden worden zonder twijfel bevestigd door (de identieke bepalingen van) punt 2.20. van het VN/ECE. Hierin staat expliciet dat bijlage 13 bij het VN/ECE niet geldt voor continu regenererende systemen. Voor een continu regenererend systeem is dus de testprocedure volgens bijlage 4a bij het VN/ECE van toepassing. In dit geval worden de uitlaatgasmetingen alleen tijdens de eigenlijke testcyclus uitgevoerd. Periodiek regenererende systemen hebben daarentegen meer testcycli (voorbereidingscyclus; regeneratiecyclus).

1.3

Vanwege de juridische fictie volgens bijlage III, punt 3.13.4., tweede volzin, bij de uitvoeringsverordening, volgens welke de beschreven speciale vorm van een periodiek regenererend systeem wordt beschouwd als een continu regenererend systeem, moet voor de testmodus (op de testbank) worden aangenomen dat het regenererend systeem continu (ononderbroken) in bedrijf is. De regeling van het regeneratieproces moet dus buiten beschouwing worden gelaten voor de uitlaatgasmeting, zodat naar het oordeel van het Bezirksgericht Innere Stadt Wien moet worden uitgegaan van een constante (uniforme) voor de meting relevante functionaliteit (en werking) van de motor.

Als de uniforme functionaliteit van de motor op grond van de beschreven juridische fictie van toepassing is op de testmodus, moet dit ook gelden voor de reële rijomstandigheden, omdat een zinvolle vergelijking met de reële rijomstandigheden (met nadelige juridische gevolgen in het geval van emissiegerelateerde wijzigingen) alleen mogelijk is als dezelfde voorwaarden bestaan met betrekking tot de functionaliteit van het emissiecontrolesysteem.

Daarom ligt het voor de hand om bij een continu regenererend systeem ook voor de reële rijomstandigheden uit te gaan van een continu werkend regenererend systeem.

Dit zou betekenen dat een continu regenererend systeem geen enkel onderdeel van het emissiecontrolesysteem in zijn werking activeert, wijzigt, vertraagt of deactiveert, waardoor de effectiviteit van het emissiecontrolesysteem onder reële rijomstandigheden zou afnemen. Als deze benadering wordt gevolgd, is een dergelijk continu regenererend systeem geen manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007.

2.1

De tweede vraag, onder a) en b), heeft betrekking op het bestaan van een rechtvaardiging, zelfs als het bestaan van een manipulatie-instrument moet worden verondersteld.

2.2

Artikel 5, lid 2, onder c), van verordening (EG) nr. 715/2007 voorziet in een expliciete (geschreven) rechtvaardiging als ondanks het manipulatie-instrument in wezen aan de voorwaarden voor de betrokken testprocedure wordt voldaan. Bijlage III, punt 3.13.4., bij de uitvoeringsverordening voorziet uitdrukkelijk in het gebruik van een precon (programma voor het regenereren van de katalysator in de voorbereidingscyclus) en bepaalt dat het regenererende systeem onder bepaalde voorwaarden zoals die in het onderhavige geval wordt beschouwd als een continu regenererend systeem, wat betekent dat een test van type I moet plaatsvinden. De testvoorwaarden in kwestie schrijven derhalve met betrekking tot de toepasselijkheid van een specifieke goedkeuringstest (type I) voor dat tijdens de voorbereidingscyclus ten minste één keer een regeneratie van het systeem voor verontreinigingsbeheersing (katalysator) moet plaatsvinden. Als deze voorwaarde is voorgeschreven in de normen voor de relevante testprocedure, moet ook zijn voldaan aan de uitzondering volgens artikel 5, lid 2, onder c), van verordening (EG) nr. 715/2007.

2.3

Volgens artikel 5, lid 1, van verordening (EG) nr. 715/2007 moeten 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 kan voldoen, dat wil zeggen dat met name de grenswaarden worden nageleefd. In dit verband heeft het Hof van Justitie in het arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrumenten in dieselmotoren) (C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 99), verklaard dat artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat software die het emissieniveau van de voertuigen wijzigt afhankelijk van de herkende rijomstandigheden en de naleving van de emissiegrenswaarden slechts waarborgt wanneer deze omstandigheden overeenstemmen met die welke tijdens de

goedkeuringsprocedure van toepassing zijn, een „manipulatie-instrument” in de zin van deze bepaling is, ook al kan de verbetering van de prestaties van het emissiecontrolesysteem sporadisch ook worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden. Dit betekent a contrario dat een manipulatie-instrument toelaatbaar moet zijn als de emissies die aanwezig zijn in de testcyclus, voor het grootste deel of in de meerderheid van de gevallen ook aanwezig zijn onder reële rijomstandigheden.

Dit is het geval bij de precon die thans moet worden beoordeeld. Volgens de bevindingen vindt de regeneratie twee keer plaats tijdens de eigenlijke testcyclus, terwijl onder reële rijomstandigheden – met de opgegeven regeneratie-intervallen van 5 km over een afstand van 11 km (vergelijkbaar met de testcyclus) – de regeneratie puur rekenkundig gezien 2,2 keer plaatsvindt. Onder reële rijomstandigheden kan regeneratie dus ook drie keer plaatsvinden, en in feite, zuiver rekenkundig, in één op de vijf gevallen. Op basis hiervan kan onder reële omstandigheden (in vergelijking met de testmodus) geenszins ervan uit worden gegaan dat regelmatig drie keer regeneraties plaatsvinden. Dergelijke regeneraties zijn – afhankelijk van de laadstatus van de katalysator – weliswaar mogelijk, maar twee regeneraties komen veel vaker voor, namelijk in 80 % van de gevallen. In de meeste gevallen wordt de katalysator ook onder reële omstandigheden zodanig geregenereerd dat de omstandigheden dezelfde zijn als in de testcyclus.

Naar het oordeel van het Bezirksgericht Innere Stadt Wien kan, als het systeem voor verontreinigingsbeheersing (katalysator) onder reële omstandigheden voor 80 % even effectief is als onder testomstandigheden, niet worden gezegd dat de emissiebeperking ook onder reële omstandigheden slechts sporadisch kan worden waargenomen.

3.

De derde vraag betreft het bezwaar van verzoeker dat de precon geen continu regenererend systeem is omdat de schakelaar die aanwezig is om het regeneratieproces mogelijk of onmogelijk te maken tijdens de voorbereidingscyclus wordt bediend om de regeneratie van de katalysator mogelijk te maken en niet alleen om deze onmogelijk te maken. Die is ingevolge bijlage 13, punt 3, VN/ECE (zie ook punt 3.2.3.) verboden.

Bijlage 13, punt 3, bij het VN/ECE is van toepassing op een periodiek regenererend systeem (met de speciale testprocedures overeenkomstig bijlage 13 bij het VN/ECE), maar niet op een continu regenererend systeem (test van type I overeenkomstig bijlage 4a bij het VN/ECE). Voor een continu regenererend systeem bepaalt bijlage III, punt 3.13.4., bij de uitvoeringsverordening (inhoudelijk identiek aan punt 2.20., derde volzin, van het VN/ECE) immers uitdrukkelijk dat de katalysator ook ten minste één keer tijdens de voorbereidingscyclus moet worden geregenereerd. Het feit dat deze regeneratie bewust wordt geactiveerd en de eigenlijke testcyclus dus begint met een lege katalysator, is daarom voorgeschreven en niet schadelijk.

Ad II.:

[OMISSIS] [rechtsgrondslag van de schorsing van de procedure]

Bezirksgericht Innere Stadt Wien, afdeling 27

Wenen, 11 augustus 2025

[OMISSIS]

[ondertekening van de zittingsrechter]