



Datum van  
inontvangstneming

:

05/11/2024

## Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-561/24 – 1

### Zaak C-561/24

#### Verzoek om een prejudiciële beslissing

**Datum van indiening:**

20 augustus 2024

**Verwijzende rechter:**

Oberster Gerichtshof (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

8 augustus 2024

**Verzoekende partij:**

QW

**Verwerende partij:**

Volkswagen AG

---

Het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken. Oostenrijk) heeft [OMISSIS] in het geding van verzoekster QW [OMISSIS] tegen verweerster Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg [OMISSIS], wegens een bedrag van 22 028,47 EUR plus rente en kosten, als gevolg van een hogere voorziening van verweerster tegen de beslissing van het Oberlandesgericht Wien (hoogste rechterlijke instantie van Wenen, Oostenrijk) als rechter in hoger beroep van 28 maart 2024, GZ 4 R 132/23w-41, waarbij de beslissing van het Landesgericht Krems an der Donau (rechter in eerste aanleg voor burgerlijke zaken Krems an der Donau, Oostenrijk) van 26 juni 2023, GZ 6 Cg 26/21i-35, werd vernietigd, de volgende

b e s l i s s i n g

gegeven:

I. [OMISSIS]

II. 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 [juncto 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 [juncto 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 de overgrote meerderheid van de gevallen ook onder normale gebruiksomstandigheden (reële rijomstandigheden) bestaat?

3. Moeten punt 2.20 en bijlage 13, punt 3, VN/ECE [juncto 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 zin, 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?

III. [OMISSIS]

M o t i v e r i n g :

**Ad I.:**

Het Oberste Gerichtshof heeft de prejudiciële vragen reeds bij beslissing van 6 september 2023 in zaak 3 Ob 33/23h aan het Hof van Justitie (C-592/23, *Volkswagen*) voorgelegd. Aangezien het beroep tot „Revision” in het kader van deze procedure is ingetrokken, moest het Oberste Gerichtshof ook het aldaar ingediende verzoek om een prejudiciële beslissing intrekken, zodat het thans in de onderhavige procedure, die bij beslissing van 3 juli 2024 werd onderbroken, moet worden ingebracht.

[OMISSIS]

**Ad II.:****A. Feiten**

Op 12 november 2015 kocht verzoekster bij een autodealer een VW Golf Sportsvan Rabbit TDI die door verweerster was geproduceerd, voor de aankoopprijs van 26 677,15 EUR. Het voertuig is uitgerust met een motor van het type EA 288 (EU-6 NOK); het voertuig valt onder het uitlaatemissieniveau EU 6. De EU-typegoedkeuring voor het voertuig is nog steeds geldig.

Het voertuig heeft in ieder geval een thermovenster voor buitentemperaturen tussen + 15 graden Celsius en + 33 graden Celsius, alsmede een NO<sub>x</sub>-opslagkatalysator voor de nabehandeling van het uitlaatgas. Bovendien heeft verweerster in de procedure toegegeven dat zij de fabrikant van het voertuig is, dat in de motor een thermovenster is geïnstalleerd dat volgens haar een temperatuurbereik van – 24 graden Celsius tot + 70 graden Celsius heeft, en dat de motor over een „precon” (voorconditionering) beschikt. Dit is een programma voor de herkenning van rijcurven met testcyclusafhankelijke regeneratie van de NO<sub>x</sub>-opslagkatalysator. Met betrekking tot de functie en werking van de precon heeft verweerster uiteengezet dat er, als gevolg van de cyclusafhankelijke NOK-regeling in de NEDC (testcyclus) slechts twee regeneratiegebeurtenissen plaatsvinden. Een derde regeneratie zou geen significante gevolgen hebben voor het totale NO<sub>x</sub>-resultaat van het voertuig; met name zou de toepassing van een derde regeneratie niet leiden tot overschrijding van de NO<sub>x</sub>-grenswaarde.

Het voertuig is dus uitgerust met een NO<sub>x</sub>-opslagkatalysator (NOK). Deze katalysator kan een bepaald deel van de stikstofoxiden tijdens normaal rijden chemisch opslaan. Hij moet regelmatig worden geregenereerd door verbranding om zijn functionaliteit te behouden. De regeneratie vindt plaats na een bepaalde afgelegde afstand of bij volledige verzadiging van de katalysator tijdens het gebruik.

Bovendien is in de context van de opslagkatalysator een precon (voorconditionering) met rijcurveherkenning geïmplementeerd. Dit programma herkent wanneer het voertuig wordt voorbereid op de uitlaatgasmeting op de

testbank. In dit geval wordt de regeneratie geactiveerd ongeacht het aantal kilometers sinds de laatste regeneratie en ongeacht de verzadigingsgraad van de katalysator. Hierdoor begint de eigenlijke testcyclus altijd met een geregenereerde katalysator. Bij het testen van de uitlaatemissiewaarden op de testbank wordt in overeenstemming met de Europese testvoorschriften door middel van een gestandaardiseerde typegoedkeuringstest (NEDC) een specifiek rijgedrag van het voertuig gesimuleerd dat overeenkomt met fasen van accelereren, constant rijden en vertragen in stedelijke en buitenstedelijke gebieden over een periode van 1 180 seconden en een afstand van ongeveer 11 km. Door de precon leidt een gesimuleerde rit tweemaal en niet driemaal tot een regeneratie van de katalysator en een bijbehorende kortstondige toename van verontreinigende stoffen. Dit komt niet altijd overeen met de processen onder reële rijomstandigheden, omdat een rit van 11 km ook kan worden begonnen met een bijna verzadigde katalysator. Puur rekenkundig gezien kan een regeneratie zich meer dan twee keer voordoen onder reële rijomstandigheden.

## **B. Standpunten van partijen in de procedure en de procedure tot dusver**

**Verzoekster** vorderde (primair) betaling van een bedrag van 22 028,47 EUR plus rente en kosten met teruggave van het voertuig. In het door haar gekochte voertuig is het motortype EA 288 geïnstalleerd dat is uitgerust met een verboden manipulatie-instrument en getroffen is door het emissieschandaal. Concreet gaat het om een temperatuurafhankelijk manipulatie-instrument en een van de afgelegde afstand afhankelijk programma (precon). De toegestane grenswaarden voor uitlaatemissies worden in reële rijomstandigheden overschreden. Verzoekster is van mening dat zij jegens verweerster een recht heeft op schadevergoeding in de vorm van herstel in natura. Volgens haar heeft verweerster haar ook opzettelijk misleid en haar schade berokkend.

**Verweerster** brengt hiertegen in dat het EA 288-motortype in kwestie niet was uitgerust met een verboden manipulatie-instrument. Het thermovenster beslaat het temperatuurbereik van – 24 graden Celsius tot + 70 graden Celsius en is dus zo groot dat de uitlaatgasrecirculatie altijd actief is. Om vergelijkbare meetwaarden te verkrijgen, zorgt de precon ervoor dat de regeneratie van de NO<sub>x</sub>-opslagkatalysator, die anders afhankelijk van de afgelegde afstand plaatsvindt, tijdens de voorconditionering plaatsvindt, zodat de testcyclus representatief is.

De **rechter in eerste aanleg** heeft de vordering afgewezen op grond dat verzoekster de feiten die aanleiding gaven tot de vordering, niet had bewezen.

De **rechter in hoger beroep** heeft het door verzoekster ingestelde hoger beroep toegewezen, het bestreden vonnis vernietigd en de zaak terugverwezen naar de rechter in eerste aanleg voor een nieuwe beslissing na aanvulling van de procedure. Volgens de rechtspraak is artikel 5 van verordening (EG) nr. 715/2007 een beschermingsbepaling die beoogt te voorkomen dat onzekerheid ontstaat over de mogelijkheid om het voertuig te gebruiken, zodat aan de koper schadevergoeding verschuldigd is in geval van schending ervan. De schade

ontstaat volgens de rechter al bij het sluiten van de koopovereenkomst; de schade kan alleen worden ontkend indien de onzekerheid over de gebruiksmogelijkheid bij wijze van uitzondering beantwoordt aan de wil van de koper, hetgeen de veroorzaker van de schade moet aanvoeren en bewijzen. De schuld van degene die de schade heeft veroorzaakt, moet worden vermoed, maar de autofabrikant kan zich beroepen op een onjuiste rechtsopvatting buiten zijn schuld. In dit verband moet de procedure worden aangevuld. Met betrekking tot de door verzoekster aangevoerde rijcurveherkenning (precon) heeft het Oberste Gerichtshof een verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend bij het Hof van Justitie met betrekking tot zaak 3 Ob 33/23h, waarop nog niet is beslist. Ook in dit verband zou nader onderzoek moeten worden verricht.

Verweersters **hogere voorziening** met het verzoek om een uitspraak ten gronde in die zin dat de vordering volledig wordt afgewezen, is gericht tegen deze beslissing.

In haar **antwoord op de hogere voorziening** verzoekt verzoekster de hogere voorziening van de wederpartij te verwerpen of, subsidiair, deze niet te doen slagen.

### C. Relevante wetgeving

**Verordening (EG) nr. 715/2007 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:**

*„Artikel 3, punt 10:*

*In deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan wordt verstaan onder: ‚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 kortweg uitvoeringsverordening):**

*„Artikel 2, punt 6:*

*Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:*

*‚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 uitlaatmissie 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):**

„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.”*

**D. Opmerkingen vooraf**

De beslechting van het geschil hangt in doorslaggevende mate af van de uitlegging van artikel 3, punt 10, artikel 5, leden 1 en 2, van verordening (EG) nr. 715/2007, artikel 2, punt 6, en bijlage III, punten 3.13.1 en 3.13.4., van de uitvoeringsverordening alsmede punt 2.20. en bijlage 13, punt 3, van het VN/ECE. Volgens het Oberste Gerichtshof is er met betrekking tot de prejudiciële vragen geen sprake van een „acte clair”, zodat het Hof van Justitie om een prejudiciële beslissing moet worden verzocht.

In de procedure staat vast dat een dieselmotor van het type EA 288, waarvoor de emissienorm EU 6 bepalend is, in het betrokken voertuig is gemonteerd. In de procedure rijst met name de vraag of de geïmplementeerde precon met rijcurveherkenning (programma voor de regeneratie van de katalysator in de voorbereidingscyclus) een verboden manipulatie-instrument is in de zin van artikel 3, punt 10, juncto artikel 5 van verordening (EG) nr. 715/2007.

**E. Motivering van de verwijzingsbeslissing**

**1.1** Met de eerste vraag wenst de rechter te vernemen of een continu regenererend systeem (in tegenstelling tot een slechts periodiek regenererend systeem) überhaupt een manipulatie-instrument kan zijn. Het Oberste Gerichtshof 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 zin, VN/ECE) definieert het periodiek regenererende systeem. Bijlage III, punt 3.13.4., bij de uitvoeringsverordening sluit aan bij deze bepaling;



de eerste zin komt overeen met punt 2.10., tweede zin, van het VN/ECE. De tweede zin (inhoudelijk identiek aan punt 2.10., derde zin, 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 zin, 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 Oberste Gerichtshof 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 rechtvaardiging als ondanks het manipulatie-instrument in wezen aan de voorwaarden voor de desbetreffende 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 zijn arrest in zaak C-693/18, *CLCV*, 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, omdat tijdens de eigenlijke testcyclus twee keer een regeneratie plaatsvindt, terwijl een regeneratie

onder reële rijomstandigheden puur rekenkundig gezien meer dan twee keer kan plaatsvinden. 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 Oberste Gerichtshof kan, als het systeem voor verontreinigingsbeheersing (katalysator) onder reële omstandigheden overwegend even effectief is als onder testomstandigheden, niet worden gezegd dat de emissiebeheersing ook onder reële omstandigheden slechts sporadisch kan worden waargenomen.

**3.** De derde vraag betreft het bezwaar van verzoekers 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 (zie bijlage 13, punt 3, VN/ECE; zie ook punt 3.2.3.).

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 zin, 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.

[OMISSIS]