



Datum van  
inontvangstneming

:

05/11/2024

# Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-609/24 – 1

**Zaak C-609/24**

## Verzoek om een prejudiciële beslissing

### Datum van indiening:

18 september 2024

### Verwijzende rechter:

Oberster Gerichtshof (Oostenrijk)

### Datum van de verwijzingsbeslissing:

26 augustus 2024

### Verzoeker en verzoeker tot Revision:

VS

### Verweerster en verweerster in Revision:

Volkswagen AG

---

Het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) heeft in zijn hoedanigheid van rechter in Revision [OMISSIS] in de zaak van verzoekende partij VS, [OMISSIS], tegen verwerende partij Volkswagen AG, [OMISSIS] 38440 Wolfsburg, Duitsland, [OMISSIS], wegens een bedrag van 4 860 EUR [OMISSIS] en de bevinding, in de procedure naar aanleiding van het beroep in Revision van verzoekende partij tegen het vonnis van het Landesgericht Ried im Innkreis (rechter in tweede aanleg voor burgerlijke zaken Ried im Innkreis, Oostenrijk) in zijn hoedanigheid van appelrechter van 25 september 2023, GZ 6 R 105/23t-23, op grond waarvan het hoger beroep van verzoekende partij tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schärding (rechter in eerste aanleg Schärding, Oostenrijk) van 14 juni 2023, GZ 2 C 587/22i-18, is afgewezen, in niet-openbare zitting de volgende

b e s l i s s i n g

gegeven:



I. De behandeling van de procedure wordt voortgezet.

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 [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 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 [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 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. De behandeling van de procedure voor het Oberste Gerichtshof wordt geschorst tot de ontvangst van de prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie [OMISSIS].

M o t i v e r i n g:

**Ad I.:**

- [1] 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 22 mei 2024 werd onderbroken, moet worden ingebracht.
- [2] Omdat de reden voor de onderbreking van de procedure is vervallen, moet de onderhavige procedure worden voortgezet [OMISSIS].

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

- [3] Op 31 augustus 2018 kocht verzoeker bij een autodealer een VW Passat Kombi 3C voor de aankoopprijs van 16 200 EUR. Het voertuig is uitgerust met een motor van het type EA 288, die onder het uitlaatemissieniveau Euro 6b valt.
- [4] De motor van het voertuig beschikt over een „precon” (voorconditionering). Dit is een programma voor de herkenning van rijcurven met testcyclusafhankelijke regeneratie van de NOx-opslagkatalysator. 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.
- [5] Bovendien is in de context van de opslagkatalysator een precon (voorconditionering) met rijcurveherkenning geïmplementeerd. 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. De precon herkent de testcyclus en voert een regeneratie van de NOx-opslagkatalysator uit. Hierdoor begint de testcyclus altijd met een geregenereerde NOx-opslagkatalysator. Dat leidt ertoe dat er gedurende de circa 11 kilometer lange rijcurve in de 1 180 seconden van de testcyclus tweemaal een regeneratie plaatsvindt van de NOx-opslagkatalysator en niet driemaal, zoals dat zonder regeneratie in de voorconditioneringsfase het geval zou zijn. Puur rekenkundig gezien kan een regeneratie zich meer dan twee keer voordoen onder reële rijomstandigheden, hetgeen gepaard gaat met een kortstondige toename van verontreinigende stoffen.

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

- [6] **Verzoeker** heeft schadevergoeding gevorderd wegens schade uit onrechtmatige daad door verweerster. De schade vloeit voort uit het feit dat in het voertuig een verboden manipulatie-instrument is ingebouwd. Wanneer hij op de hoogte zou zijn geweest van de juiste omstandigheden zou hij het voertuig niet tegen de betaalde aankoopprijs hebben gekocht. Hij zou veeleer 30 % minder dan de aankoopprijs hebben betaald.
- [7] **Verweerster** brengt hiertegen in dat het EA 288-motortype in kwestie niet was uitgerust met een verboden manipulatie-instrument. Om vergelijkbare meetwaarden te verkrijgen, zorgt de precon ervoor dat de regeneratie van de NOx-opslagkatalysator, die anders afhankelijk van de afgelegde afstand plaatsvindt, tijdens de voorconditionering plaatsvindt, zodat de testcyclus representatief is.
- [8] De **rechter in eerste aanleg** heeft de vordering afgewezen op grond dat het voertuig geen verboden manipulatie-instrument bevat.
- [9] De **appelrechter** heeft deze beslissing bevestigd. De betwiste rijcurveherkenning (precon) kan niet worden gekwalificeerd als verboden manipulatie-instrument in de zin van artikel 5 van verordening 715/2007/EG, want zij valt onder de uitzondering van artikel 5, lid 2, onder c), van genoemde verordening.
- [10] Tegen dit vonnis is verzoekers **Revision** gericht die concludeert tot toewijzing van de vordering.
- [11] Met haar **antwoord in Revision** verzoekt verweerster de hogere voorziening van de wederpartij af te wijzen of, subsidiair, deze niet te doen slagen.

## C. Relevante wetgeving

- [12] **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;”*

**[13] 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 uitlaatemissie 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 I 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.”***

**[14] 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**

[15] 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.

[16] In de procedure staat vast dat een dieselmotor van het type EA 288, waarvoor de emissienorm Euro 6 bepalend is, in verzoekers 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**

[17] **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.
- [18] **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.
- [19] 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.
- [20] 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).
- [21] **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.
- [22] 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.
- [23] 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.
- [24] **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.
- [25] **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.
- [26] **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. 71 5/2007 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.

- [27] 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.
- [28] 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.
- [29] **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.).
- [30] 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.

### **Ad III.:**

- [31] [OMISSIS] [procesrechtelijke opmerkingen]

Oberste Gerichtshof

Wenen, 26 augustus 2024

[OMISSIS]