



Datum van
inontvangstneming

:

05/12/2025

Zaak C-629/25 [Raiger]ⁱ

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

24 september 2025

Verwijzende rechter:

Landesgericht Leoben (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

15 september 2025

Verzoekende partij:

A*

Verwerende partij:

V*

REPUBLIEK OOSTENRIJK

LANDESGERICHT LEOBEN

Ingeschreven in het register van het Hof van Justitie

op 25 september 2025

onder nummer -1343741-.

BESLISSING

Het Landesgericht Leoben (rechter in tweede aanleg Leoben, Oostenrijk) heeft als rechter in hoger beroep [OMISSIS] in de zaak van verzoekster A*, vertegenwoordigd door [OMISSIS] 4020 Linz, [OMISSIS] tegen verweerster V*, vertegenwoordigd door [OMISSIS] 5020 Salzburg, [OMISSIS] **in verband met de betaling van 7 470,00 EUR**, naar aanleiding van het hoger beroep dat verzoekster heeft ingesteld tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schladming

ⁱ Dit is een fictieve naam, die niet overeenkomt met de werkelijke naam van enige partij in de procedure.

(rechter in eerste aanleg Schladming, Oostenrijk) van 7 augustus 2023, 2 C 53/22f-30, in niet-openbare terechtzitting het volgende beslist:

I. De behandeling van de zaak 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 [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 uitvoeringsverordening 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 Landesgericht Leoben wordt [OMISSIS] geschorst tot de ontvangst van de prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie.

MOTIVERING

Ad I.:

- 1 De onderhavige procedure werd bij beslissing van 8 oktober 2024 geschorst totdat het Hof van Justitie van de Europese Unie een beslissing zou hebben gegeven over het op 8 oktober 2024 in zaak 3 Ob 117/24p door het Oberste Gerichtshof aan het Hof overgelegde verzoek om een prejudiciële beslissing. Deze laatste prejudiciële procedure werd beëindigd nadat werd voldaan aan de vorderingen van de eiser, waardoor het Hof geen prejudiciële beslissing heeft gegeven.
- 2 Omdat de reden voor de schorsing van de procedure dus is vervallen, moet de onderhavige procedure worden voortgezet.

Ad II.:

A. Feiten

- 3 Op 26 januari 2016 heeft verzoekster een VW Golf Rabbit TDI-personenauto, gefabriceerd door verweerster, gekocht bij een autohandelaar voor 24 900,00 EUR. Het voertuig is uitgerust met een dieselmotor van het type EA 288 van emissieklasse EU6 met een vermogen van 66 kW en een laag- en hogedruk-EGR-klep. Het voertuig heeft geen AdBlue-systeem met SCR-katalysator, maar is uitgerust met een NO_x-opslagkatalysator (NSK). Voorts bevat de motorbesturingssoftware een rijcurveherkenning (= cyclusherkenning).
- 4 De NO_x-opslagkatalysator (NSK) verwijdert de stikstofoxiden uit de uitlaatgassen als onderdeel van het systeem voor uitlaatgasbehandeling en slaat ze op totdat de absorptiecapaciteit van de katalysator is bereikt. Bij de reguliere regeneratie van de NO_x-opslagkatalysator (NSK) injecteert de elektronica van de motor gedurende een korte periode iets meer diesel in het brandstofmengsel, waardoor de opgeslagen NO_x wordt omgezet in de neutrale componenten N₂ (stikstof), H₂O (water) en CO₂ (kooldioxide). Vervolgens kan de Nox-opslagkatalysator (NSK) de opslag hervatten. De opslagkatalysator kan echter alleen optimaal functioneren binnen een temperatuurbereik tussen 150 graden Celsius en 500 graden Celsius. Als de motor tijdens een koude start de gewenste temperatuur nog niet heeft bereikt, vindt er geen relevante NO_x-opslag plaats. Onder reële rijomstandigheden heeft de katalysator een werkt temperatuur van 300 tot 400 graden Celsius, in dit bereik wordt zijn maximale efficiëntie van ongeveer 80 % bereikt. Voor de regeneratie is een toename van het brandstofverbruik van ongeveer 2 % te verwachten.

- 5 In de context van de NO_x-opslagkatalysator (NSK) is een precon (voorconditionering voor een testbankrun) met rijcurveherkenning in het voertuig geïmplementeerd. De rijcurveherkenning detecteert een aanstaande, in overeenstemming met de Europese testvoorschriften gestandaardiseerde testcyclus (NEDC) tijdens de precon-fase. De Precon-fase gaat vooraf aan de NEDC en bereidt de motorregeling voor op de testbankrun.
- 6 De NEDC-testcyclus duurt ongeveer 19 minuten. Aangezien de NO_x-opslagkatalysator een regeneratiecyclus van gemiddeld vijf minuten heeft, wordt de katalysator tijdens de testcyclus derhalve enkele malen geregenereerd. Daarom is het regelsysteem van het voertuig zo ontworpen dat de NO_x-opslagkatalysator (NSK) in de preconfase nogmaals wordt geregenereerd, zodat deze aan het begin van de testcyclus leeg is en er onvervalst gegevensmateriaal beschikbaar is voor vergelijking met andere voertuigen. Hierdoor wordt voorkomen dat de NSK reeds binnen een halve minuut tot één minuut na de start van de NEDC wordt geregenereerd, maar pas wanneer hij voor het eerst vanaf het begin van de testcyclus vol is.
- 7 Bij een testcyclus van 19 minuten en een lege NSK bij de start, regeneert de NSK drie keer met intervallen van vijf minuten. Als de NSK echter al redelijk vol zou zijn bij aanvang van de NEDC, zou deze tijdens de testcyclus nogmaals regenereren, wat een vertekend beeld zou geven van de werkelijke totale uitstoot tijdens de testcyclus, omdat er dan nog NO_x uit een voorbereidende run in de testcyclus terecht zou zijn gekomen. Onder reële rijomstandigheden kan daarentegen niet worden aangegeven hoe vol de NSK is en wanneer de NSK zal worden geregenereerd bij het begin van een rit.
- 8 Het Duitse Kraftfahrtbundesamt [federaal bureau voor motorvoertuigen (KBA)], dat verantwoordelijk is voor de EU-typegoedkeuring, heeft de EA 288-motoren in de EU6-emissieklasse meerdere keren getest en geen ongeoorloofde manipulatie-instrumenten gevonden. Het voertuig kan (voorlopig althans) onbepaald op de weg worden gebruikt met de destijds verleende goedkeuring en type-indeling.

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

- 9 **Verzoekster** vordert de toekenning van een bedrag van 7 470,00 [OMISSIS]. Op 26 januari 2016 kocht zij een gloednieuw motorvoertuig van het type VW Golf Rabbit TDI van een autodealer voor EUR 24 900,00 waarvan zij nog steeds eigenaar is. Het voertuig heeft een dieselmotor EA288 van de (destijds) nieuwste generatie (emissienorm Euro 6 in de zin van verordening nr. 715/2007), waarvan de aandrijfseenheid door verweerster is vervaardigd. De in het typecertificaat van het voertuig vermelde NO_x-emissies kwamen niet overeen met de toenmalige stand van de techniek en evenmin met de – door verweerster opzettelijk geschonden – Euro 6-emissienorm; volgens deze norm mag de stikstofmonoxide-emissie niet hoger zijn dan 0,0692 g/km. De motor die in het voertuig van verzoekster is ingebouwd is getroffen door het emissiemaniplatieschandaal en bevat verboden manipulatie-instrumenten. Onder andere wordt de

NO_x-opslagkatalysator (NSK) op de testbank anders dan onder redelijkerwijs te verwachten (gebruiks)omstandigheden op zodanige wijze aangestuurd, dat de stikstofdioxide-emissies op de testbank lager zijn, terwijl de functionaliteit en regeneratie van de katalysator worden beperkt wanneer het voertuig niet op de testbank staat.

- 10 **Verweerster** vordert verwerping van het beroep. De motor van het voertuig is – zoals bevestigd door het Duitse Kraftfahrtbundesamt (KBA) – niet uitgerust met een verboden manipulatie-instrument, in het bijzonder niet met een testbank- of cyclusherkenning, heeft een geldige typegoedkeuring, voldoet aan de Euro 6-emissienorm (die voor een voertuig van dit modeljaar alleen een meting op de testbank met behulp van de zogenaamde New European Driving Cycle [NEDC] en niet een meting onder reële rijomstandigheden inhield), en de motor wordt door verzoekster zonder beperkingen in het wegverkeer gebruikt. Er heeft evenmin een officiële terugroepactie plaatsgevonden, en er bestond geen dreiging van immobilisatie. De bewering van verzoekster met betrekking tot het bestaan van vermeende verboden manipulatie-instrumenten is derhalve niet met bewijzen gestaafd en bijgevolg irrelevant. Het uitlaatgasnabehandelingssysteem werkt onder reële rijomstandigheden op dezelfde manier als op de testbank. Het feit dat de NSK wordt geregenereerd voor aanvang van een NEDC-test, dient om vergelijkbare testomstandigheden te garanderen en vormt – zoals het KBA meermaals heeft bevestigd – geen verboden manipulatie-instrument.
- 11 De **rechter in eerste aanleg** wees de vordering af. De in de motorbesturingssoftware geïmplementeerde rijcurveherkenning vormt volgens hem geen verboden manipulatie-instrument, aangezien deze software dient om het voertuig voor te bereiden op de testcyclus waarbij een ongeplande regeneratie van de katalysator (precon) plaatsvindt en de software geen effect heeft op het emissiecontrolesysteem onder reële rijomstandigheden.
- 12 Verzoekster ging tegen deze beslissing in **hoger beroep** en verzocht om de volledige toewijzing van de vordering, waarbij zij onder andere aanvoerde dat de door de rijcurveherkenning gerealiseerde regeneratie van het NSK vóór de start van de NEDC, wel degelijk een verboden manipulatie-instrument vormt.
- 13 Verweerster verzet zich in haar **memorie van antwoord** tegen het hoger beroep van verzoekster.

C. Rechtskader

- 14 **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.”

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

16 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:

In dit reglement wordt verstaan onder:

„periodiek regenererend systeem’: een voorziening tegen verontreiniging (bv. katalysator, deeltjesvanger) die bij normaal voertuiggebruik na maximaal 4 000 km een periodiek regeneratieproces vereist. 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, waarvoor geen speciale testprocedure geldt. Bijlage 13 bij dit reglement is niet van toepassing op 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 operatie de oorspronkelijke motorkalibratie niet beïnvloedt. Deze schakelaar is alleen toegestaan om te voorkomen dat regeneratie optreedt tijdens het laden van het regeneratiesysteem en tijdens de voorconditioneringscycli. Hij mag niet worden gebruikt bij de meting van de emissies tijdens de regeneratiefase. De emissietest moet worden uitgevoerd met de ongewijzigde regeleenheid van de oorspronkelijke fabrikant.”

D. Inleidende opmerkingen

- 17 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 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 Landesgericht Leoben 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.
- 18 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 nr. 715/2007, wat verzoekster in staat zou kunnen stellen om schadevergoeding te eisen.

E. Motivering van de verwijzing

Eerste vraag:

- 19 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 Landesgericht Leoben gaat ervan uit dat de precon in kwestie (programma voor de regeneratie van de opslagkatalysator in de voorbereidingscyclus, zodat de eigenlijke testcyclus van type 1 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.
- 20 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 zin komt overeen met punt 2.10., tweede zin, 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.
- 21 Daarom moet een 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.
- 22 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. 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).
- 23 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 Landesgericht Leoben moet worden uitgegaan van een constante (uniforme) voor de meting relevante functionaliteit (en werking) van de motor.

- 24 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.
- 25 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.

Tweede vraag, onder a) en b):

- 26 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.
- 27 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 in artikel 5, lid 2, onder c), van verordening nr. 715/2007.

- 28 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, ECLI: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.
- 29 Dit is het geval bij de precon die thans moet worden beoordeeld, omdat tijdens de eigenlijke testcyclus drie keer een regeneratie plaatsvindt, terwijl een regeneratie onder reële rijomstandigheden puur rekenkundig gezien meer dan drie keer kan plaatsvinden. In de meeste gevallen wordt de katalysator ook onder reële rijomstandigheden zodanig geregenereerd dat de omstandigheden dezelfde zijn als in de testcyclus.
- 30 Naar het oordeel van de rechter in tweede aanleg kan, als het systeem voor verontreinigingsbeheersing (katalysator) onder reële rijomstandigheden overwegend even effectief is als onder testomstandigheden, niet worden gezegd dat de emissiebeheersing ook onder reële rijomstandigheden slechts sporadisch kan worden waargenomen.

Derde vraag:

- 31 De derde vraag betreft de mogelijkheid dat de precon geen continu regenererend systeem is omdat een schakelaar die is aangebracht om het regeneratieproces mogelijk of onmogelijk te maken, tijdens de voorbereidingscyclus kan worden bediend om de regeneratie van de katalysator te activeren en niet alleen om deze te verhinderen (zie bijlage 13, punt 3, bij het VN/ECE; zie ook punt 3.2.3.).
- 32 Bijlage 13, punt 3, bij het VN/ECE is wel 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.:

33 [OMISSIS]

Leoben, 15 september 2025