



Datum van inontvangstneming : 05/12/2025

**Zaak C-639/25 [Zager]<sup>i</sup>****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

30 september 2025

**Verwijzende rechter:**

Landesgericht Leoben (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

17 september 2025

**Verzoekende partij:**

G\* A\*

**Verwerende partij:**

V\* AG\*

---

**REPUBLIEK OOSTENRIJK****LANDESGERICHT LEOBEN****BESLISSING**

Het Landesgericht Leoben (rechter in tweede aanleg Leoben, Oostenrijk) heeft als rechter in hoger beroep [OMISSIS] in de zaak van verzoekster **G\* A\***, geboren op **\*\*.\*\*.\*.\*\*\*\***, vertegenwoordigd door [OMISSIS] 4020 Linz, [OMISSIS] tegen verweerster **V\* AG, \***, Bondrepubliek Duitsland, vertegenwoordigd door [OMISSIS] 5020 Salzburg, [OMISSIS] **in verband met de betaling van 3 075,00 EUR**, naar aanleiding van het hoger beroep van verzoekster tegen het vonnis van het Bezirksgericht Leoben (rechter in eerste aanleg Leoben, Oostenrijk) van 27 augustus 2024, 6 C 313/24h-18, in niet-openbare terechtzitting beslist:

**i** De behandeling van de procedure wordt voortgezet.

<sup>i</sup> De naam van de onderhavige zaak is een fictieve naam, die niet overeenkomt met de werkelijke naam van enige partij in de procedure.

**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 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 4 november 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. Aangezien de procedure bij de hoogste rechterlijke instantie is beëindigd nadat werd voldaan aan de vorderingen van verzoekster in die zaak, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie geen prejudiciële beslissing 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 19 mei 2017 heeft verzoeker een tweedehands motorvoertuig van het merk VW Passat Variant 2,0 TDI gekocht voor een aankoopprijs van 20 500 EUR. Verweerster is de fabrikant en houder van de EG-typegoedkeuring van het voertuig. Het voertuig is uitgerust met een dieselmotor van het type EA 288.
4. Volgens de overeenstemmende verklaringen van de partijen valt dit type motor onder de emissienorm EU 6 (Euro 6-emissienorm in de zin van verordening (EG) nr. 715/2007). In de context van de opslagkatalysator is daarenboven een precon (voorconditionering) met rijcurveherkenning geïmplementeerd. Dit programma detecteert wanneer het voertuig wordt voorbereid op een uitlaatgasmeting op de testbank.

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

5. **Verzoeker** vorderde van verweerster betaling van een bedrag van 3 075,00 EUR te vermeerderen met rente. Ter ondersteuning van zijn vordering heeft hij in wezen aangevoerd dat het „emissiemanipulatieschandaal” ook betrekking had op het motortype EA 288 van de EU 6-generatie en dat op zijn minst de stikstofoxidewaarden (NOx) niet overeenstemden met de gegevens van het typecertificaat. Volgens verzoeker zijn verboden manipulatie-instrumenten geïnstalleerd in het voertuig. Het voertuig beschikt in het kader van de uitlaatgasnabehandeling over een NOx-opslagkatalysator (NSK). In sommige gevallen is er een rijcurveherkenning geïmplementeerd die een aanstaande – overeenkomstig de Europese testvoorschriften gestandaardiseerde – testcyclus (NEDC) binnen de precon-fase (voorconditionering voor een testbankrun) detecteert en die leidt tot een regeneratie van de Nox-opslagkatalysator. Hierdoor start een NEDC-testcyclus altijd met een nieuw geregenereerde NOx-opslagkatalysator. Tijdens een gesimuleerde rit van 11 km, zoals in de NEDC, vinden er dus twee regeneraties van de NOx-opslagkatalysator plaats, en niet (zoals het geval zou zijn zonder regeneratie tijdens de voorconditioneringsfase) mogelijk drie regeneraties. Een derde regeneratie gaat gepaard met hogere emissies, omdat er tijdens elke regeneratie van de NOx-opslagkatalysator meer

dieselbrandstof wordt geïnjecteerd om de uitlaatgastemperatuur te verhogen en zo de katalysator te regenereren of leeg te reinigen door verbranding. Dit komt niet overeen met de processen onder reële rijomstandigheden, omdat een rit van 11 km ook kan worden begonnen met een Nox-opslagkatalysator die bijna vol is. Puur rekenkundig gezien vinden er onder reële rijomstandigheden met regeneratie-intervallen van 5 km over een afstand van 11 km 2,2 regeneraties plaats, waardoor de emissies van verontreinigende stoffen hoger zijn dan op de testbank. Zonder rijcurveherkenning in de precon zou de regeneratie tijdens een testcyclus ook drie keer kunnen plaatsvinden. Indien verzoeker op de hoogte was geweest van de manipulatie van het voertuig door verweerster, zou hij voor het voertuig minder hebben betaald ten belope van het gevorderde bedrag. Verweerster is aansprakelijk voor het te veel betaalde bedrag bij de aankoop van de auto, omdat zij verzoeker opzettelijk heeft misleid, waardoor hij schade heeft geleden.

6. **Verweerster** heeft dit betwist en verzocht om afwijzing van de vordering. In de motor van het voertuig van de verzoeker zijn geen verboden manipulatie-instrumenten ingebouwd. Het uitlaatgasbehandelingsstelsel in de EA 288-motoren werkt, indien alle uitlaatgasbehandelingscomponenten volledig functioneren, in beide rij situaties – d.w.z. zowel op de testbank als op de weg – even doeltreffend. Er wordt met name geen gebruik gemaakt van een schakelsysteem dat de testbank optimaliseert, noch van een mechanisme dat de uitstoot van verontreinigende stoffen uitsluitend tijdens het rijden op de testbank optimaliseert. Weliswaar is er in de motorbesturingssoftware een rijcurveherkenning opgeslagen, maar de daaraan gekoppelde mechanismen zijn toegestaan en rechtvaardigen niet de beschuldiging dat een verboden manipulatie-instrument is ingebouwd. De regeneratie van de NOx-opslagkatalysator vindt plaats op de weg, afhankelijk van het rijprofiel, ongeveer om de vijf kilometer, dan wel als de katalysator vol is, afhankelijk van welke gebeurtenis zich het eerst voordoet. Vanwege deze regeneratie-intervallen is het aantal regeneraties dat wordt uitgevoerd tijdens de wettelijk voorgeschreven NEDC-testcyclus ervan afhankelijk van hoe vol de NOx-opslagkatalysator is aan het begin van de testcyclus. Als de NOx-opslagkatalysator leeg of bijna leeg is, kunnen er tijdens de NEDC-testcyclus twee regeneraties plaatsvinden na het bereiken van de desbetreffende afstand van ongeveer 5 km. Als de katalysator daarentegen vol of bijna vol is, kan dit resulteren in drie regeneraties tijdens de NEDC-cyclus. De meetresultaten in beide gevallen zijn onderling niet vergelijkbaar. In het eerste geval heeft het aantal regeneraties een effect op de CO<sub>2</sub>-emissies en emissies van verontreinigende stoffen, en in het andere geval garandeert uitsluitend een test met een aanvankelijk bijna lege NOx-opslagkatalysator dat de gemeten waarden daadwerkelijk de NOx-emissies weerspiegelen en representatief zijn voor de NOx-emissies die vanaf het begin tot aan het einde van de cyclus ontstaan. In het tweede geval zouden NOx-emissies uit een vorige externe cyclus die anders nog in de NOx-opslagkatalysator worden opgeslagen, worden vrijgegeven.

7. De **rechter in eerste aanleg** heeft de vordering afgewezen. Volgens die rechter kan niet worden vastgesteld dat in het voertuig een op grond van verordening nr. 715/2007 verboden manipulatie-instrument is ingebouwd, noch

dat de stikstofoxidenwaarden van het voertuig afwijken van de specificaties in het typecertificaat.

8. Tegen deze beslissing heeft verzoeker **hoger beroep** ingesteld met het verzoek de vordering in haar geheel toe te wijzen. Hij voert onder andere aan dat de rechter in eerste aanleg als gevolg van een onjuiste rechtsopvatting heeft nagelaten vast te stellen dat het voertuig was uitgerust met een rijcurveherkenning. De regeneratie van de NOx-opslagkatalysator die door de rijcurveherkenning vóór de start van de NEDC wordt bewerkstelligd, vormt volgens verzoeker juridisch gezien echter wel degelijk een verboden manipulatie-instrument.

9. Verweerster verzet zich in haar **memorie van antwoord** tegen het hoger beroep van verzoeker.

### **C. Rechtskader**

10. **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;*

11. **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 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. ”*

### **12. 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 deze regeling 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. Voorafgaande overwegingen**

13. 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.

#### Juridische beoordeling

14. In de procedure staat vast dat een dieselmotor van het type EA 288, waarvoor de emissienorm EU 6 bepalend is, in het voertuig van verzoeker is gemonteerd. Evenmin wordt betwist dat in het voertuig een precon met rijcurveherkenning is geïmplementeerd. In de procedure rijst in verband met de prejudiciële vragen 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 verzoeker in staat zou kunnen stellen om schadevergoeding te eisen.

#### **E. Motivering van de verwijzing**

##### Eerste vraag:

15. 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. Er 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.

16. 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 regenererend systeem als een speciale vorm van een periodiek regenererend systeem en bepaalt dat er geen speciale testprocedure vereist is voor een continu regenererend systeem.

17. 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.

18. 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 derhalve 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).

19. 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.

20. 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.

21. 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):

22. 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.

23. 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.

24. Volgens artikel 5, lid 1, van verordening nr. 715/2007 moeten de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies, ervoor zorgen dat het voertuig ook onder normale gebruiksomstandigheden aan die 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.

25. 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.

26. Naar het oordeel van het Landesgericht Leoben 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.

Derde vraag:

27. De derde vraag betreft het bezwaar 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 kan worden 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.).

28. 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.:

[29] [OMISSIS]

**Leoben, 17 september 2025**