



Datum van
inontvangstneming

:

23/12/2025

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-732/25 - 1

Zaak C-732/25

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

17 november 2025

Verwijzende rechter:

Landesgericht Steyr (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

14 november 2025

Verzoekende partij:

DQ

Verwerende partij:

Volkswagen AG

[OMISSIS]

Het Landesgericht Steyr (rechter in eerste aanleg Steyr, Oostenrijk) [OMISSIS] heeft in de zaak van de verzoekende partij, **DQ** [OMISSIS], 4452 Ternberg, [OMISSIS] tegen de verwerende partij, **Volkswagen AG** [OMISSIS], 38440 Wolfsburg, Duitsland, [OMISSIS] betreffende 55 566,53 EUR [OMISSIS] de volgende

BESLISSING

gegeven:

I. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1.a) Dienen artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 en artikel 3 van uitvoeringsverordening nr. 692/2008/EG aldus te worden uitgelegd dat bij een onder verordening (EG) nr. 715/2007 vallend voertuig met een dieselmotor dat is uitgerust met systemen voor uitlaatgasrecirculatie (EGR-systeem) en uitlaatgasnabehandeling (SCR-systeem), voor de kwalificatie ervan als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 moet worden uitgegaan van de vraag of de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem als geheel (met inbegrip van alle aanwezige systemen voor uitlaatgasrecirculatie en -nabehandeling) wordt verminderd dan wel van de vraag of de doelmatigheid van afzonderlijke constructieonderdelen (bijvoorbeeld „thermovenster” of de SCR-katalysator) als op zich staande emissiecontrolesystemen wordt verminderd?

b) Dienen artikel 3, punt 10, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 aldus te worden uitgelegd dat voor de kwalificatie als ongeoorloofd manipulatie-instrument uitsluitend doorslaggevend is dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem – ongeacht of het gaat om een afzonderlijk constructieonderdeel of om het systeem als geheel [zie eerste prejudiciële vraag, onder a)] – onder normale gebruiksomstandigheden wordt verminderd of is daarnaast vereist dat (ten minste) één van de in bijlage I van verordening (EG) nr. 715/2007 vastgelegde emissiegrenswaarden wordt overschreden?

2. Voor het geval dat moet worden uitgegaan van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel:

a) Dienen artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 met betrekking tot de bewijslast aldus te worden uitgelegd dat de koper van een dieselveertuig voldoet aan zijn stelplicht inzake het bestaan van een ongeoorloofd manipulatie-instrument indien hij aanvoert dat het voertuig is uitgerust met een constructieonderdeel (bijvoorbeeld een „thermovenster”) dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem onder normale rijomstandigheden vermindert en dient de voertuigfabrikant in dat geval aan te tonen dat het systeem in zijn geheel geen vermindering van de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem tot gevolg heeft, of moet de koper ook aantonen dat het voertuig niet is uitgerust met andere constructieonderdelen die het nadelige effect compenseren?

b) Dient artikel 5, lid 2, juncto artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007, mocht de stelplicht met betrekking tot het systeem in zijn geheel en de daaruit naar nationaal recht voortvloeiende bewijslast bij de koper liggen, aldus te worden uitgelegd dat zelfs een nationale regeling uit hoofde waarvan de fabrikant in dat geval verplicht is mee te werken aan de vaststelling van de feiten, toch niet met het Unierecht, in het bijzonder met het doeltreffendheidsbeginsel, in overeenstemming is, zodat vanuit het

oogpunt van het Unierecht de bewijslast ook dan op de fabrikant moet rusten?

3. Dienen artikel 3, punt 10, artikel 4, lid 2, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 (juncto artikel 3 van uitvoeringsverordening nr. 692/2008/EG) aldus te worden uitgelegd dat de constructieonderdelen van een dieselveertuig die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig moeten zijn ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd dat de naleving van de in bijlage I bij verordening (EG) nr. 715/2007 vastgelegde emissiegrenswaarden niet alleen is gewaarborgd bij de voorgeschreven tests in het kader van de toepasselijke typegoedkeuringsprocedure (in casu: nieuwe Europese rijcyclustest, NEDC), maar ook onder daadwerkelijke rijomstandigheden bij normaal gebruik van het voertuig (reële gebruiksomstandigheden)?

II. [OMISSIS] [schorsing van de behandeling]

MOTIVERING

A. Feiten

Verzoeker heeft op 6 juni 2016 een Audi A4 Avant 2.0 TDI [OMISSIS] gekocht bij Porsche Steyr Porsche Inter Auto GmbH & Co KG voor een totale aankoop prijs van 55 566,53 EUR. Het litigieuze voertuig valt onder verordening (EG) nr. 715/2007 en is uitgerust met een 2,0-liter dieselmotor van de EA288-serie met een motorvermogen van 140 kW. Voor het voertuig is een typegoedkeuring voor de emissieklasse Euro 6b afgegeven. De fabrikant van dit voertuig is Audi AG. De verwerende partij is de fabrikant van de motor.

Het voertuig heeft de volgende emissiegerelateerde componenten:

oxidatiekatalysator	Ja
uitlaatgasrecirculatie (EGR)	Ja
NOx-opslagkatalysator	Nee
roetfilter	Ja
katalysator met selectieve katalytische reductie (SCR)	Ja
typegoedkeuringsprocedure: nieuwe Europese rijcyclustest, NEDC	

In die motor wordt een mengsel van lucht en brandstof verbrand waarbij door de reactie van stikstof en zuurstof stikstofoxiden (NOx) en andere uitlaatgassen ontstaan. Om de uitstoot van de uitlaatgassen te reduceren, beschikt het voertuig over een systeem voor uitlaatgasrecirculatie (EGR-systeem) en een systeem van actieve uitlaatgasnabehandeling in de vorm van selectieve katalytische reductie (SCR-systeem).

De uitlaatgasrecirculatie (EGR) vindt in het voertuig plaats in de vorm van een EGR-systeem met hoge en lage druk. Bij het EGR-systeem met lage druk wordt

de uitlaatgasstroom na de turbocompressor afgezogen en vervolgens gezuiverd via de oxidatiekatalysator en het dieseldeeltjesfilter, voordat deze weer in de verbrandingskamers van de motor terechtkomt. De temperatuurgestuurde EGR („thermovenster”) vindt plaats tussen $-24\text{ }^{\circ}\text{C}$ en $+70\text{ }^{\circ}\text{C}$. Binnen dit temperatuurbereik is deze actief en wordt de EGR-snelheid niet gecorrigeerd.

Naast de uitlaatgasrecirculatie is in het voertuig een actieve uitlaatgasnabehandeling in de vorm van een SCR-katalysator geïnstalleerd. Hierbij vindt een chemische reactie plaats waarbij het getankte ureum (AdBlue) door middel van thermolyse en daaropvolgende hydrolyse wordt afgebroken om de ammoniak vrij te maken die nodig is voor de SCR-reactie.

Beide systemen (EGR en SCR) staan met elkaar in interactie. Na een koude start van de motor worden de emissies aanvankelijk verminderd door verhoging van de EGR-snelheid. Zodra de SCR-katalysator zijn bedrijfstemperatuur heeft bereikt, vindt de reductie (denitrificatie) voornamelijk plaats via de SCR-katalysator. Onder gebruiksomstandigheden waarin dit niet volledig mogelijk is, wordt de EGR-snelheid weer verhoogd.

B. Standpunten van partijen en de procedure tot dusver

Verzoeker vordert betaling van 55 566,53 EUR van de verwerende partij in ruil voor de teruggave van het voertuig, dan wel betaling van 13 891,63 EUR en een verklaring van aansprakelijkheid van de verwerende partij voor alle nadelige gevolgen voortvloeiend uit de aankoop van het gemanipuleerde voertuig. Hij heeft betoogd, kort gezegd, dat hij dacht een onberispelijke, technologisch geavanceerde en milieuvriendelijke auto te hebben gekocht. In werkelijkheid bevatte de auto ongeoorloofde manipulatie-instrumenten. Verzoeker betoogt dat de in het voertuig gemonteerde EA288-motor een hele bundel aan functies bevat om de zuivering van uitlaatgassen te maximaliseren en te voldoen aan de NO_x-grenswaarden van de NEDC, terwijl deze bij normaal gebruik vele malen zouden worden overschreden. Bij de motoren van het type EA288 werd als ongeoorloofd manipulatie-instrument gebruik gemaakt van een rijcurveherkenningssysteem, een thermovenster met volledige uitlaatgasrecirculatie enkel tussen $+15\text{ }^{\circ}\text{C}$ en $+33\text{ }^{\circ}\text{C}$ en cycluserkenning in de vorm van een SCR-doseringsstrategie. De verwerende partij had het voornemen de bepalingen van verordening (EG) nr. 715/2007 te omzeilen, autoriteiten en klanten te misleiden over de kenmerken van het voertuig en minderwaardige voertuigen die niet geregistreerd konden worden tegen te hoge prijzen te verkopen. Verzoeker was alleen bereid een te hoge aankoopprijs – die tevens de schade vormt – voor het voertuig te betalen vanwege de onrechtmatige en onethische manipulaties die ook werden verzwegen. Als verzoeker op de hoogte was geweest van de manipulaties en de daaruit voortvloeiende ondermaatse kenmerken van het voertuig, zou hij het voertuig niet hebben gekocht, of in ieder geval niet voor de te hoge prijs die hij daadwerkelijk heeft betaald.

De verwerende partij, die zich direct of indirect (via dochterondernemingen of distributiepartners, zoals uiteengezet) schuldig heeft gemaakt aan bedrog, is derhalve verplicht tot schadevergoeding in natura op grond van § 874 van het Allgemeine bürgerliche Gesetzbuch (Oostenrijkse burgerlijk wetboek; hierna: „ABGB”). Bovendien is zij aansprakelijk op grond van §1295 juncto § 1323 ABGB, juncto §§146 e.v. van het Strafgesetzbuch (Oostenrijkse wetboek van strafrecht) en richtlijn 2007/46/EG, waarvan de bepalingen, net als die van verordening (EG) nr. 715/2007, dienen te worden beschouwd als beschermende wetgeving ten gunste van de koper van een gemanipuleerd voertuig.

Een gebruiksvergoeding is niet verschuldigd, aangezien de rechtspraak verrekening van voordelen uitsluit indien dit zou leiden tot een onbillijke voorziening of een onredelijk voordeel voor de overtreder. Verzoeker heeft zijn subsidiaire vordering tot een verklaring voor recht, naast zijn subsidiaire vordering tot prijsverlaging, onderbouwd met de aanhoudende dreiging zijn licentie te verliezen.

De verwerende partij heeft verzocht de vordering af te wijzen en heeft in wezen aangevoerd dat het voertuig niet was uitgerust met een ongeoorloofd manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007. Er was geen omschakelsysteem aanwezig. Het gebruik van een thermovenster voor motorbescherming is toegestaan en in overeenstemming met de stand van de techniek; bovendien was een extreem breed thermovenster tussen -24 °C en +70 °C geïnstalleerd. Naast de in-engine maatregel van uitlaatgasrecirculatie droeg een zogenaamd SCR-systeem, als uitlaatgasnabehandelingssysteem, bij aan de effectieve vermindering van NOx-emissies. Dienovereenkomstig was er geen software-update voor het litigieuze voertuig om een vermeend ongeoorloofd manipulatie-instrument te verwijderen. De wettelijke NOx-grenswaarde van 80 mg/km wordt nageleefd, ongeacht de herkenning van de rijcurven. Een programma voor herkenning van de rijcurven wordt niet gebruikt. Uiterlijk vanaf de modeljaarwisseling in week 22 van 2016 was de herkenning van de rijcurven niet meer opgenomen in alle EA288-voertuigen, in samenspraak met het Kraftfahrt-Bundesamt (federaal agentschap voor motorvoertuigenverkeer, Duitsland; hierna: „KBA”). Het litigieuze voertuig beschikt over een geldige EG-typegoedkeuring en voldoet aan de emissiegrenswaarden en alle andere eisen. De verwerende partij heeft verzoeker niet misleid over contractueel relevante omstandigheden of wezenlijke feiten verzwegen. Bovendien ontbrak het aan de opzet van de verwerende partij om te misleiden of schade te veroorzaken. Mocht het thermovenster als een ongeoorloofd manipulatie-instrument worden aangemerkt, dan heeft de verwerende partij een verschoonbare rechtsdwaling begaan, omdat zelfs het KBA blijft uitgaan van de toelaatbaarheid van het thermovenster. Verzoeker heeft ook geen gerechtvaardigd belang bij een verklaring voor recht. Verzoeker is een gebruiksvergoeding verschuldigd die evenredig is aan het verkregen voordeel.

Aanvankelijk werd de vordering bij vonnis van 31 augustus 2023 afgewezen, op grond dat de verwerende partij niet de fabrikant van het voertuig was en als louter

onderdelenfabrikant niet aansprakelijk was. De hogerbberoepsrechter heeft in zijn arrest van 25 januari 2024 geoordeeld dat de verwerende partij niet passief gelegitimeerd was voor de vordering van verzoeker tot schadevergoeding wegens schending van een beschermingswet. Niettemin dienden de beweringen van verzoeker te worden onderzocht in het licht van § 874 ABGB en opzettelijke en in strijd met de goede zeden zijnde schade op grond van § 1295, lid 2, ABGB.

Verzoeker heeft betoogd dat de verwerende partij aansprakelijk was als derde partij die niet rechtstreeks bij het contract betrokken was, omdat zij verzoeker en miljoenen andere voertuigeigenaren (eigenaren of leaseners) wereldwijd opzettelijk had misleid over de naleving van wettelijke voorschriften en de registratiegeschiktheid van haar voertuigen, allemaal met het doel haar eigen winst te maximaliseren. Verzoeker heeft verder aangevoerd dat de verwerende partij direct of indirect, via dochterondernemingen of verkooppartners, autoriteiten van de Europese Unie in het typegoedkeuringsproces, autoriteiten en klanten via het Certificate of Conformity (conformiteitsverklaring), en klanten bij de marketing, reclame en verkoop van de gemanipuleerde voertuigen had misleid door valse informatie te verstrekken over en de verhulling van de werkelijke kenmerken, met name het ontbreken van de registratiegeschiktheid en dus het latente risico van intrekking van de registratie. Verzoeker maakt melding van topmanagement, met naam en toenaam, van de verwerende partij die op de hoogte van de manipulaties zouden zijn geweest en hadden deze goedgekeurd. De verwerende partij moet verantwoordelijk worden gehouden voor de kennis van haar management en degenen in sleutelposities.

De verwerende partij heeft hiertegen ingebracht dat er sowieso geen enkele vorm van ongeoorloofde manipulatie-instrumenten was geïnstalleerd. Aangezien het gebruik van een thermovenster nog steeds als „state of the art” geldt, kan haar geen frauduleus of opzettelijk onethisch gedrag worden verweten. Zij heeft tevens betoogd dat zij verzoeker niet had misleid over contractueel relevante omstandigheden of essentiële informatie had achtergehouden.

In de onderhavige procedure werd een technisch deskundigenrapport verkregen en werd de behandeling aanvankelijk gestaakt. Met verwijzing naar zaaknummer 7 Ob 163/24g werd de procedure echter heropend en kregen partijen de gelegenheid om verklaringen in te dienen.

[OMISSIS].

C. Toepasselijke bepalingen

Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie:

„Artikel 3

Definities

In deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan wordt verstaan onder:

[...]

10. „manipulatie-instrument”: een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn;

[...]

Artikel 4

Verplichtingen van de fabrikanten

[...]

2. [...]

Bovendien moeten de door de fabrikant genomen technische maatregelen zo zijn dat is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met deze verordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. [...]

[...]

Artikel 5

Voorschriften en tests

1. De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat 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 en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen.

2. Het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, is verboden. Dit verbod geldt niet indien:

a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;

b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt,

of

c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies.”

Verordening nr. 692/2008/EG van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening (EG) nr. 715/2007 (hierna: „uitvoeringsverordening”):

„Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

2. „EG-typegoedkeuring van een voertuig wat emissies en reparatie- en onderhoudsinformatie betreft’: EG-typegoedkeuring van een voertuig wat uitlaatemissies, carteremissies, verdampingsemissies, brandstofverbruik en de toegang tot OBD-informatie van het voertuig en tot reparatie- en onderhoudsinformatie betreft;

[...]

8. „type systeem voor verontreinigingsbeheersing’: katalysatoren en roetfilters die onderling niet verschillen op de volgende essentiële punten: [...]

[...]

Artikel 3

Typegoedkeuringsvoorschriften

1. Om EG-typegoedkeuring te verkrijgen wat emissies en reparatie- en onderhoudsinformatie betreft, toont de fabrikant aan dat de voertuigen aan de testprocedures van de bijlagen III tot en met VIII, X tot en met XII, XIV en XVI bij deze verordening voldoen.

[...]

5. De fabrikant neemt technische maatregelen om ervoor te zorgen dat de uitlaat- en verdampingsemissies overeenkomstig deze verordening gedurende de normale levensduur van het voertuig en onder normale gebruiksomstandigheden effectief worden beperkt.

[...]

6. De fabrikant zorgt ervoor dat de resultaten van de emissietest aan de toepasselijke grenswaarde voldoen onder de in deze verordening gespecificeerde testomstandigheden.

[...]

9. [...]

Bij de aanvraag voor typegoedkeuring verstrekken de fabrikanten de goedkeuringsinstantie echter informatie waaruit blijkt dat het NOx-nabehandelingssysteem binnen 400 seconden na een koude start bij -7 °C een voldoende hoge temperatuur bereikt om efficiënt te werken, zoals beschreven in de test van type 6.

De fabrikant verstrekt de goedkeuringsinstantie bovendien informatie over de werkingsstrategie van het uitlaatgasrecirculatiesysteem (EGR), inclusief de werking bij lage temperatuur.

Deze informatie moet een beschrijving van de eventuele effecten op de emissies bevatten.

De goedkeuringsinstantie verleent geen typegoedkeuring als uit de informatie onvoldoende blijkt dat het nabehandelingssysteem binnen de vooropgestelde tijd inderdaad een voldoende hoge temperatuur bereikt om efficiënt te werken. [...]"

D. Motivering van het prejudiciële verzoek

De beslechting van het geschil hangt in wezenlijke mate af van de uitlegging van de genoemde bepalingen, in het bijzonder artikel 3, punt 10, artikel 4, lid 2, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 en artikel 3 van de uitvoeringsverordening. Volgens het Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) is er wat betreft de prejudiciële vragen geen sprake van een „acte clair”. Dit betekent dat de prejudiciële verwijzing naar het Hof van Justitie geboden is.

In de procedure wordt niet betwist dat het voertuig van verzoeker is uitgerust met een dieselmotor van het type EA288, waarvoor de Euro 6-emissienorm geldt. Aan de orde is vooral de vraag of bij de in het voertuig ingebouwde systemen voor uitlaatgasrecirculatie (EGR-systeem) en uitlaatgasnabehandeling (SCR-systeem) met betrekking tot de kwalificatie als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 moet worden uitgegaan van het „emissiecontrolesysteem in zijn geheel” of van de afzonderlijke constructieonderdelen als op zich staande emissiecontrolesystemen (EGR- en SCR-systeem) en of de naleving van de emissiegrenswaarden overeenkomstig bijlage I van verordening (EG) nr. 715/2007 ook onder normale gebruiksomstandigheden moet worden onderzocht.

Eerste prejudiciële vraag, onder a) en b):

In het voertuig van verzoeker (= koper) wordt een systeem van uitlaatgasrecirculatie (AGR-systeem) gecombineerd met een systeem van uitlaatgasnabehandeling in de vorm van selectieve katalytische reductie (SCR systeem).

Indien in een voertuig meerdere systemen voor uitlaatgasreductie worden ingezet en op elkaar inspelen om de uitstoot van één bepaalde schadelijke stof (in casu NOx) te verminderen, dan moet volgens de bestaande rechtspraak van het Oberste Gerichtshof worden uitgegaan van het globale resultaat, dat wil zeggen van het „emissiecontrolesysteem in zijn geheel”. Het uitlaatgasrecirculatiesysteem kan dus niet geïsoleerd in aanmerking worden genomen. Voor de kwalificatie als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 is veeleer relevant of onder de omstandigheden die op het (gehele) grondgebied van de Unie redelijkerwijs zijn te verwachten, de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel, dat wil zeggen met inbegrip van alle systemen, wordt verminderd. Te dien einde dient het resultaat van het door middel van de betrokken parameter gewijzigde globale systeem te worden vergeleken met het ongewijzigd functionerende systeem.

Voor die zienswijze pleiten de bewoordingen van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007, waarin wordt verwezen naar de „doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem”, zonder te onderscheiden tussen de wijze of de functie van emissiecontrole (zie ook artikel 3, punt 10: „een onderdeel van het emissiecontrolesysteem”). Ook volgens de uitvoeringsverordening is niet relevant op welke wijze de emissies worden gecontroleerd. Doorslaggevend is de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel zonder dat een onderscheid wordt gemaakt naar verschillende systemen (zie bijvoorbeeld artikel 3, leden 5 en 6, van de uitvoeringsverordening).

Volgens de formulering en de strekking van verordening (EG) nr. 715/2007 moet echter niet per se worden uitgegaan van het systeem „als geheel”. De tekst van de verordening kan tegen de achtergrond van het nagestreefde doel om een hoog niveau van milieubescherming te verzekeren (overweging 1) en de luchtkwaliteit te verbeteren (overwegingen 4 e.v.; zie ook arresten van 8 november 2022, Deutsche Umwelthilfe (Typegoedkeuring van motorvoertuigen) (C-873/19, EU:C:2022:857, punten 51 en 93, en 14 juli 2022, Porsche Inter Auto en Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572, punt 66) ook aldus worden uitgelegd dat de Uniewetgever bij een samenspel van meerdere emissiecontrolesystemen niet uitgaat van één emissiecontrolesysteem (als geheel), maar van meerdere emissiecontrolesystemen (zie artikel 3, punt 10: „constructieonderdeel”; artikel 5, lid 2: „manipulatie-instrumenten” en „emissiecontrolesystemen”). Deze omstandigheden pleiten ervoor om verschillende systemen voor uitlaatgasrecirculatie (in casu bijvoorbeeld het „thermovenster” of uitlaatgasnabehandeling (in casu het SCR-systeem) telkens geïsoleerd onder de loep te nemen.

Overeenkomstig artikel 5, lid 1, van verordening (EG) nr. 715/2007 rusten de fabrikanten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan die verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen. Te dien einde zijn in bijlage I bij verordening (EG) nr. 715/2007 grenswaarden vastgelegd voor verschillende schadelijke stoffen. Volgens artikel 3, punt 10, juncto artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 moet een instrument als ongeoorloofd manipulatie-instrument worden beschouwd wanneer daardoor de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn, zonder dat wordt verwezen naar de naleving van grenswaarden. De vraag rijst of op grond van het interne verband tussen artikel 3, punt 10, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 waarin een manipulatie-instrument uitdrukkelijk wordt omschreven als een instrument waardoor de doelmatigheid van de emissiecontrole wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van een voertuig te verwachten zijn, als verder bepalend kenmerk ook moet gelden dat (ten minste) één van de in bijlage I van verordening (EG) nr. 715/2007 vastgelegde emissiegrenswaarden wordt overschreden of dat volstaat dat wordt aangetoond dat aan één van de twee kenmerken is voldaan om het instrument als (in beginsel) ongeoorloofd manipulatie-instrument te kwalificeren.

Tweede prejudiciële vraag, onder a) en b)

De vraag of voor de kwalificatie als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 moet worden uitgegaan van de vermindering van de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel of van de afzonderlijke constructieonderdelen als op zich staande emissiecontrolesystemen (eerste prejudiciële vraag, onder a), heeft met name gevolgen voor de stelplicht en de bewijslast.

Naar Oostenrijks recht dient in beginsel elke partij de voor haar rechtsstandpunt gunstige feiten naar voren te brengen en te bewijzen.

Indien wordt uitgegaan van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel, zou de verzoekende partij naar nationaal recht moeten stellen en bewijzen dat onder de op het (gehele) grondgebied van de Unie te verwachten omstandigheden de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel, dat wil zeggen met inbegrip van alle systemen respectievelijk constructieonderdelen (in casu het EGR- en het SCR-systeem), wordt verminderd. Slechts dan zou hij bewijs hebben geleverd voor het bestaan van een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007.

Zo niet, zou een koper die een beroep instelt tegen een voertuigfabrikant volgens nationaal recht daarentegen reeds aan de op hem rustende bewijslast en stelplicht hebben voldaan wanneer hij stelt en aantoonst dat een constructieonderdeel moet worden gekwalificeerd als manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10,

van verordening (EG) nr. 715/2007 (bijvoorbeeld een „thermovenster” dat de doelmatigheid van de emissiecontrole bij te verwachten rijomstandigheden vermindert als deel van het EGR-systeem). In dat geval zou het aan de verwerende voertuigfabrikant staan om te stellen en aan te tonen dat het voertuig is uitgerust met verdere systemen (bijvoorbeeld een SCR-systeem) die zorgen voor compensatie van de (negatieve), de uitstoot van schadelijke stoffen begunstigende, effecten van het als manipulatie-instrument gekwalificeerde constructieonderdeel.

Voor het geval dat wordt uitgegaan van het emissiecontrolesysteem in zijn geheel zouden op grond van het unierechtelijke doeltreffendheidsbeginsel bedenkingen kunnen bestaan, daar de in een dergelijk geval op de klagende koper rustende bewijsplicht wordt belemmerd door de praktische problemen bij de beoordeling van het emissiecontrolesysteem [bijvoorbeeld omdat dit zelfs voor deskundigen niet transparant is; zie o.a. Pfeffer, Abgasprozesse (Dieselfälle) aus Kfz-technischer Sicht, ZVR 2025, 65 (68)].

Naar nationaal recht kan de verzoekende partij om problemen te overwinnen bij het verschaffen van bewijs of het verkrijgen van informatie, van de verwerende partij verlangen dat deze de feiten opheldert en informatie verstrekt over alle omstandigheden en bewijzen die betrekking hebben op het voorwerp van het geding (§ 184, lid 1, Zivilprozessordnung, Oostenrijks wetboek van burgerlijke rechtsvordering). De verwerende partij is verplicht medewerking te verlenen om de waarheid aan het licht te brengen, en haar weigering om die medewerking te verlenen kan de feitenrechter ertoe bewegen om de dienovereenkomstige stellingen van verzoeker als waar te beschouwen. Een dergelijke sanctie is dus niet verplicht, maar behoort tot de vrije beoordeling van het bewijs door de rechter.

Derhalve rijst de vraag of deze in het nationale recht vastgelegde medewerkingsplicht van de in gebreke gestelde voertuigfabrikant vanuit het oogpunt van het Unierecht volstaat of dat het nationale recht het de koper in de praktijk onmogelijk of uiterst moeilijk maakt om een passende vergoeding voor de door hem geleden schade te verkrijgen (zie arrest van 21 maart 2023, Mercedes Benz Group (Aansprakelijkheid van fabrikanten van met een manipulatie instrument uitgeruste voertuigen) (C-100/21, EU:C:2023:229, punt 93). Mocht dit het geval zijn, dan zou gezien het Unierecht de bewijslast op de gedaagde (onderdelen)fabrikant moeten komen te rusten. Dit zou betekenen dat deze moet bewijzen dat het systeem in zijn geheel geen vermindering van de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem tot gevolg heeft.

Derde prejudiciële vraag

Voor het litigieuze voertuig gelden de grenswaarden van bijlage I (tabellen 2 tot en met 4) van verordening (EG) nr. 715/2007.

Volgens eerdere rechtspraak van het Oberste Gerichtshof moet alleen aan de vastgestelde emissiegrenswaarden worden voldaan onder de in de uitvoeringsverordening genoemde testomstandigheden.

Steun hiervoor is met name te vinden in de bewoordingen van artikel 3, punt 6, van de uitvoeringsverordening, waarin is vastgelegd dat de fabrikant ervoor dient te zorgen dat de resultaten van de emissietest aan de toepasselijke grenswaarde voldoen onder de in die verordening gespecificeerde testomstandigheden. Een regelgevingsconcept in die zin dat het voertuig onder alle gebruiksomstandigheden – met name in de praktijk – de grenswaarden niet mag overschrijden („not-to-exceed”-regelgevingsconcept), werd in het kader van verordening (EG) nr. 715/2007 slechts voor de toekomst overwogen en dus bewust (nog) niet ingevoerd [overweging 15, vierde volzin, van verordening (EG) nr. 715/2007]. Om te waarborgen dat de bij de typegoedkeuringstest gemeten emissies overeenkomen met die onder gebruiksomstandigheden in de praktijk, werd veeleer voorzien in de mogelijkheid van herziening en aanpassing van de NEDC [artikel 5, lid 3, artikel 14, lid 3, overweging 15, eerste, tweede en derde volzin, en overweging 26 van verordening (EG) nr. 715/2007].

Tegen die rechtspraak kan pleiten dat volgens artikel 4, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 en artikel 3, punt 5, van de uitvoeringsverordening de door de fabrikanten genomen technische maatregelen (onder meer) moeten waarborgen dat de emissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. Voorts bepaalt artikel 5, lid 1, van verordening (EG) nr. 715/2007 dat de fabrikanten hun voertuigen zo moeten uitrusten dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies moeten verzekeren dat de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden aan de verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kunnen voldoen. Uit die bepalingen valt niet af te leiden dat er een onderscheid kan worden gemaakt tussen de werking van een instrument tijdens de fase van de goedkeuringstest, enerzijds, en tijdens het gebruik van voertuigen onder normale omstandigheden, anderzijds [zie arrest van het Hof van Justitie van 14 juli 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570); punten 42 e.v.]. De uitrusting van een voertuig met een instrument dat de naleving van de in verordening (EG) nr. 715/2007 vastgelegde grenswaarden slechts gedurende de fase van de goedkeuringstest zou waarborgen, alhoewel die testfase normale gebruiksomstandigheden van het voertuig niet kan nabootsen, zou haaks kunnen staan op de verplichting om bij normale gebruiksomstandigheden een doelmatige beperking van de emissies van het voertuig te bereiken en onverenigbaar zijn met de doelstellingen van verordening (EG) nr. 715/2007 [waarborgen van een hoog niveau van milieubescherming (overweging 1); verbetering van de luchtkwaliteit (overwegingen 4 e.v.)].

(zie beslissing van het Oberste Gerichtshof van 19 februari 2025 inzake 7 Ob 163/24g)

[OMISSIS]

Steyr, 14 november 2025

[OMISSIS]