



## Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Grote kamer)

14 juli 2022\*

„Prejudiciële verwijzing – Harmonisatie van wetgevingen – Verordening (EG) nr. 715/2007 – Typegoedkeuring van motorvoertuigen – Artikel 3, punt 10 – Artikel 5, leden 1 en 2 – Manipulatie-instrument – Motorvoertuigen – Dieselmotor – Uitstoot van vervuilende stoffen – Emissiecontrolesysteem – In het motormanagementsysteem ingebouwde software – Uitlaatgasrecirculatieklep (EGR-klep) – Door een ‚thermovenster‘ beperkte vermindering van de uitstoot van stikstofoxide (NO<sub>x</sub>) – Verbod op het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen – Artikel 5, lid 2, onder a) – Uitzondering op dit verbod – Richtlijn 1999/44/EG – Verkoop van en garanties voor consumptiegoederen – Artikel 3, lid 2 – Instrument dat is ingebouwd bij de reparatie van een voertuig”

In zaak C-134/20,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landesgericht Eisenstadt (rechter in eerste aanleg Eisenstadt, Oostenrijk) bij beslissing van 29 januari 2020, ingekomen bij het Hof op 11 maart 2020, in de procedure

**IR**

tegen

**Volkswagen AG,**

wijst

HET HOF (Grote kamer),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, president, L. Bay Larsen, vicepresident, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos en I. Ziemele, kamerpresidenten, M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (rapporteur), N. Piçarra en N. Wahl, rechters,

advocaat-generaal: A. Rantos,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

\* Procestaal: Duits.

gelet op de opmerkingen van:

- IR, vertegenwoordigd door M. Poduschka, Rechtsanwalt,
- Volkswagen AG, vertegenwoordigd door H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers en B. Wollenschläger, Rechtsanwältin,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller en D. Klebs als gemachtigden,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door M. Huttunen en M. Noll-Ehlers als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 23 september 2021,

het navolgende

### **Arrest**

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 3, punt 10, en artikel 5, leden 1 en 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 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 (PB 2007, L 171, blz. 1), en van artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen (PB 1999, L 171, blz. 12).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen IR en Volkswagen AG over een vordering tot vernietiging van een koopovereenkomst betreffende een motorvoertuig dat is voorzien van software die afhankelijk van de vastgestelde temperatuur en hoogte leidt tot een vermindering van de recirculatie van vervuilende gassen van dat voertuig.

### **Toepasselijke bepalingen**

#### ***Unierecht***

##### *Richtlijn 1999/44*

- 3 Richtlijn 1999/44 is met ingang van 1 januari 2022 ingetrokken bij richtlijn (EU) 2019/771 van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2019 betreffende bepaalde aspecten van overeenkomsten voor de verkoop van goederen, tot wijziging van verordening (EU) 2017/2394 en richtlijn 2009/22/EG, en tot intrekking van richtlijn 1999/44/EG (PB 2019, L 136, blz. 28). Gelet op de datum van de feiten in het hoofdgeding blijft hierop niettemin richtlijn 1999/44 van toepassing.

4 In artikel 1, lid 2, onder f), van richtlijn 1999/44 was het volgende bepaald:

„Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

[...]

f) herstelling: de consumptiegoederen in geval van gebrek aan overeenstemming met de overeenkomst in overeenstemming brengen.”

5 Artikel 3 van die richtlijn had als opschrift „Rechten van de consument” en luidde als volgt:

„1. De verkoper is jegens de consument aansprakelijk voor elk gebrek aan overeenstemming dat bestaat bij de aflevering van de goederen.

2. In geval van gebrek aan overeenstemming, heeft de consument het recht dat de goederen kosteloos door herstelling of vervanging in overeenstemming worden gebracht, overeenkomstig lid 3, of dat de prijs op passende wijze wordt verminderd of dat de koopovereenkomst met betrekking tot deze goederen wordt ontbonden, overeenkomstig de leden 5 en 6.

[...]”

*Verordening nr. 715/2007*

6 De overwegingen 1 en 6 van verordening nr. 715/2007 luiden:

„(1) [...] De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies moeten [...] worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de voorschriften van lidstaat tot lidstaat verschillen en om voor een hoog niveau van milieubescherming te zorgen.

[...]

(6) Met name de stikstofoxide-uitstoot van dieselveertuigen moet aanzienlijk dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging.  
[...]”

7 In artikel 1, lid 1, van deze verordening is het volgende bepaald:

„Deze verordening stelt gemeenschappelijke technische voorschriften vast voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen, hierna ‚voertuigen’ genoemd, en vervangingsonderdelen zoals vervangende emissiebeperkingsystemen met het oog op hun emissies.”

8 Artikel 3, punt 10, van deze verordening luidt:

„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.”

9 In artikel 4, leden 1 en 2, van dezelfde verordening is het volgende bepaald:

„1. De fabrikanten tonen aan dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen. De fabrikanten tonen ook aan dat alle nieuwe vervangende emissiebeheersingssystemen die een typegoedkeuring behoeven en die worden verkocht of in het verkeer worden gebracht in de Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen.

In deze verplichtingen is inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden in bijlage I en de uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5.

2. De fabrikanten zien erop toe dat de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie, de duurzaamheid van het emissiebeheersingssysteem en de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen worden nageleefd.

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. [...]

[...]”

10 In artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007 is het volgende bepaald:

„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.”

- 11 In bijlage I bij deze verordening, met als opschrift „Emissiegrenswaarden”, zijn onder meer de emissiegrenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) vastgelegd.

*Verordening nr. 692/2008*

- 12 Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening nr. 715/2007 (PB 2008, L 199, blz. 1), is gewijzigd bij verordening (EU) nr. 566/2011 van de Commissie van 8 juni 2011 (PB 2011, L 158, blz. 1) (hierna: „verordening nr. 692/2008”). Met ingang van 1 januari 2022 is verordening nr. 692/2008 ingetrokken bij verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van verordening nr. 715/2007, tot wijziging van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, verordening nr. 692/2008 en verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van verordening nr. 692/2008 (PB 2017, L 175, blz. 1). Gelet op de datum van de feiten in het hoofdgeding blijft hierop evenwel verordening nr. 692/2008 van toepassing.

- 13 Artikel 1 van verordening nr. 692/2008 luidde:

„Deze verordening bevat maatregelen ter uitvoering van de artikelen 4, 5 en 8 van verordening (EG) nr. 715/2007.”

- 14 Artikel 2, punt 18, van verordening nr. 692/2008 bepaalde:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

18. „systeem voor emissiebeheersing’: betekent, in verband met het OBD-systeem [(boorddiagnosesysteem)], het elektronische motormanagement en alle emissiegerelateerde onderdelen van het uitlaat- en het verdampingssysteem die ingangssignalen leveren aan of uitgangssignalen ontvangen van het motormanagement”.

- 15 Artikel 3, lid 9, van deze verordening luidde als volgt:

„De in bijlage VIII beschreven test van type 6 om emissies bij lage temperatuur te meten, is niet van toepassing op diesellocomotieven.

Bij de aanvraag voor typegoedkeuring verstrekken de fabrikanten de goedkeuringsinstantie echter informatie waaruit blijkt dat het NO<sub>x</sub>-nabehandelingssysteem binnen 400 seconden na een koude start bij -7 [graden Celsius] 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.

[...]”

- 16 Artikel 10 van die verordening had als opschrift „Systemen voor verontreinigingsbeheersing” en bepaalde in lid 1:

„De fabrikant zorgt ervoor dat vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing die bestemd zijn om te worden gemonteerd op voertuigen met EG-typegoedkeuring die binnen het toepassingsgebied van verordening (EG) nr. 715/2007 vallen, EG-typegoedkeuring krijgen als technische eenheid in de zin van artikel 10, lid 2, van richtlijn 2007/46/EG [van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB 2007, L 263, blz. 1)], overeenkomstig artikel 12, artikel 13 en bijlage XIII bij deze verordening.

[...]”

- 17 In verordening nr. 692/2008 was in bijlage I („Administratieve bepalingen voor EG-typegoedkeuring”) in punt 3.3, met het opschrift „Uitbreiding in verband met de duurzaamheid van systemen voor verontreinigingsbeheersing (test van type 5)”, het volgende bepaald:

„3.3.1. De typegoedkeuring wordt tot verschillende voertuigtypen uitgebreid, op voorwaarde dat het voertuig, de motor of de parameters van het systeem voor verontreinigingsbeheersing identiek zijn of binnen de vastgestelde toleranties liggen.

3.3.1.1. Voertuig

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. Parameters van het systeem voor verontreinigingsbeheersing

[...]

c) Uitlaatgasrecirculatie (EGR):

met of zonder,

type (gekoeld of niet gekoeld, actieve of passieve regeling, hoge of lage druk).

[...]”

***Oostenrijks recht***

- 18 In § 871, van het Allgemeine bürgerliche Gesetzbuch (algemeen burgerlijk wetboek, in de op het hoofdgeding toepasselijke versie (hierna: „ABGB”), wordt het volgende bepaald:

„Wanneer een partij in de door haar verstrekte of door de wederpartij ontvangen informatie heeft gedwaald ten aanzien van de hoofdzaak of een wezenlijke eigenschap daarvan en hun wilsovereenstemming voornamelijk daarop was gericht, hetgeen tot uitdrukking is gebracht, is die partij niet gebonden indien de dwaling toe te rekenen is aan de wederpartij, op grond van de omstandigheden kennelijk door de wederpartij had moeten zijn opgemerkt of nog tijdig is rechtgezet.”

## Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 19 In 2013 heeft IR, een consument, een koopovereenkomst gesloten voor een motorvoertuig van het merk Volkswagen, model Touran Comfortline BMT TDI, dat is uitgerust met een Euro 5-dieselmotor van het type EA 189 met een cilinderinhoud van 1,6 liter en een vermogen van 77 kW.
- 20 IR heeft bij het Landesgericht Eisenstadt (rechter in eerste aanleg Eisenstadt, Oostenrijk), de verwijzende rechter, beroep ingesteld teneinde die koopovereenkomst op grond van § 871 ABGB te doen vernietigen.
- 21 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat het betrokken voertuig is uitgerust met een intern emissiebeperkingsstelsel, namelijk een uitlaatgasrecirculatieklep (hierna: „EGR-klep”), en beschikt over een uitlaatgasnabehandelingssysteem met een deeltjesfilter, maar dat het geen systeem voor de behandeling van stikstofoxide (NO<sub>x</sub>) bevat.
- 22 Volgens de door de verwijzende rechter verstrekte informatie bevatte het betrokken voertuig aanvankelijk software die was ingebouwd in het motormanagementsysteem waarmee het uitlaatgasrecirculatiesysteem in twee standen werkte (hierna: „omschakelsysteem”), een stand 0, die werd geactiveerd wanneer met dit voertuig op de weg werd gereden, en een stand 1, die gebruikt werd tijdens de in het laboratorium uitgevoerde goedkeuringstest voor emissies van verontreinigende stoffen, de zogenaamde „New European Driving Cycle” (NEDC). In stand 0 verminderde het uitlaatgasrecirculatiepercentage. Onder normale gebruiksomstandigheden stond dit voertuig bijna uitsluitend in stand 0 en voldeed het niet aan de in verordening nr. 715/2007 vastgestelde emissiegrenswaarden voor stikstofoxide (NO<sub>x</sub>).
- 23 Bij brief van 8 oktober 2015 heeft de importeur van VW-voertuigen in Oostenrijk IR meegedeeld dat aanpassingen aan zijn voertuig noodzakelijk waren en dat de fabrikant alle kosten van de daarvoor vereiste reparaties voor zijn rekening zou nemen. Vervolgens werd IR verzocht een update van deze software te laten installeren die het omschakelsysteem buiten werking stelde, hetgeen hij heeft aanvaard.
- 24 Deze update had bovendien tot gevolg dat ter regulering van het uitlaatgasrecirculatiepercentage de EGR-klep zodanig werd ingesteld dat enkel bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius en een op rijhoogte van minder dan 1 000 meter (hierna: „thermovenster”) was gewaarborgd dat deze klep in een weinig verontreinigende stand stond, en dat dit percentage buiten dit thermovenster lineair werd verlaagd tot 0, met als resultaat een verhoging van de NO<sub>x</sub>-emissie die de grenswaarden van verordening nr. 715/2007 overschreed.
- 25 Het Kraftfahrt-Bundesamt (federaal bureau voor het verkeer van motorrijtuigen, Duitsland), de bevoegde Duitse instantie voor typegoedkeuringen, heeft goedkeuring verleend voor een technische wijziging, namelijk de betrokken software-update, en heeft de EG-typegoedkeuring dus niet ingetrokken. Deze autoriteit heeft met name vastgesteld dat er geen sprake was van een verboden manipulatie-instrument in de zin van verordening nr. 715/2007. Volgens de verwijzende rechter beschikte die autoriteit echter niet over informatie over de voor die update gebruikte software, aangezien die autoriteit niet had verzocht om die informatie te verstrekken.
- 26 De verwijzende rechter is van oordeel dat het omschakelsysteem waarmee het betrokken voertuig aanvankelijk was uitgerust, niet in overeenstemming was met de vereisten van verordening nr. 715/2007, met name die van artikel 5 ervan. In dit verband merkt deze rechter ten eerste op

dat dit omschakelsysteem tot gevolg had dat de EGR-klep zodanig was ingesteld dat wanneer dat voertuig onder normale omstandigheden werd gebruikt, dit gebruik niet in overeenstemming was met de vereisten van deze verordening en evenmin met de uitvoeringsmaatregelen ervan, en ten tweede dat het niet ging om een geoorloofd manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van die verordening.

- 27 De verwijzende rechter merkt tevens op dat uit de feiten van het bij hem aanhangige geding blijkt dat IR meende een voertuig te kopen dat aan deze vereisten voldeed, en dat IR dit voertuig niet zou hebben gekocht indien hij ervan op de hoogte was geweest dat dit niet het geval was.
- 28 De verwijzende rechter wijst er evenwel op dat naar Oostenrijks recht de wederpartij van de persoon van wie de toestemming is aangetast door een wezenlijke dwaling, de rechtsgevolgen van deze dwaling kan afwenden door deze persoon in een situatie te plaatsen die gelijk is aan de situatie waarin deze persoon zich zonder deze dwaling zou hebben bevonden. De betrokkene heeft dan geen procesbelang meer.
- 29 Volkswagen stelt dat de update van de betrokken software genoegdoening aan IR heeft verschaft en hem dus zijn procesbelang heeft ontnomen, hetgeen deze betwist.
- 30 De verwijzende rechter is daarom van mening dat hij, om uitspraak te kunnen doen, moet vaststellen of het thermovenster een technische oplossing vormt die in overeenstemming is met de vereisten van het Unierecht, met name die van verordening nr. 715/2007 en verordening nr. 692/2008. Zo ja, dan is de door IR gesloten koopovereenkomst niet vernietigbaar en moet het beroep van IR dus worden verworpen.
- 31 Deze rechter merkt op dat de temperatuur in Oostenrijk het grootste deel van het jaar minder dan 15 graden Celsius bedraagt. Hij zet uiteen dat niet kan worden vastgesteld of het thermovenster noodzakelijk is om de motor te beschermen tegen schade. Evenmin kan worden vastgesteld of aan de duurzaamheidseisen van het emissiebeheersingssysteem als bedoeld in artikel 4, lid 2, van verordening nr. 715/2007 zou zijn voldaan indien de update zonder toepassing van dit venster zou zijn uitgevoerd.
- 32 In deze omstandigheden heeft het Landesgericht Eisenstadt de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
  - „1) Moet artikel 5, lid 1, van [verordening nr. 715/2007] aldus worden uitgelegd dat in een voertuig in de zin van artikel 1, lid 1, van verordening nr. 715/2007 ingebouwde apparatuur verboden is wanneer de [EGR-klep], en dus een onderdeel dat naar verwachting van invloed is op de emissies, zodanig is ontworpen dat het recirculatiepercentage van de uitlaatgassen, dat wil zeggen het aandeel van de uitlaatgassen dat wordt teruggevoerd, aldus wordt geregeld dat die klep slechts [binnen het thermovenster] een werking waarborgt waarbij weinig verontreinigende stoffen vrijkomen, en buiten dit thermovenster de verhouding binnen een marge van 10 graden Celsius – en boven 1 000 meter hoogte binnen een interval van 250 meter – lineair wordt verminderd tot 0, met als resultaat dat de NO<sub>x</sub>-emissie de grenswaarden van verordening nr. 715/2007 overschrijdt?
  - 2) Is het voor de beantwoording van de eerste vraag van belang of de in die vraag bedoelde apparatuur van het voertuig noodzakelijk is om de motor te beschermen tegen schade?



- 3) Is het voor de beantwoording van de tweede vraag voorts van belang of het onderdeel van de motor dat moet worden beschermd tegen schade, de [EGR-klep] is?
- 4) Is het voor de beantwoording van de eerste vraag van belang of de in die vraag bedoelde uitrusting van het voertuig reeds bij de fabricage van het voertuig werd geïnstalleerd dan wel of de in die vraag beschreven afstelling van de [EGR-klep] in het voertuig moet worden geïnstalleerd bij wijze van een herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van [richtlijn 1999/44]?"

## Beantwoording van de prejudiciële vragen

### *Eerste vraag*

- 33 Vooraf moet in herinnering worden gebracht dat het, in het kader van de bij artikel 267 VWEU ingestelde procedure van samenwerking tussen de nationale rechterlijke instanties en het Hof, volgens vaste rechtspraak de taak van het Hof is om de nationale rechter een nuttig antwoord te geven aan de hand waarvan hij het bij hem aanhangige geding kan beslechten. Derhalve belet de omstandigheid dat de verwijzende rechter zijn vraag formeel heeft beperkt tot de uitlegging van een specifieke Unierechtelijke bepaling, het Hof niet om hem alle uitleggingsgegevens met betrekking tot het Unierecht te verschaffen die van nut kunnen zijn voor de beslechting van de voor hem aanhangige zaak, ongeacht of die rechter er in zijn vraag melding van maakt. Het staat in dit verband aan het Hof om uit alle door de nationale rechter verschaft gegevens, en met name uit de motivering van de verwijzingsbeslissing, de elementen van dat recht te putten die, gelet op het voorwerp van het geschil, uitlegging behoeven (arrest van 15 juli 2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, punt 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 34 In casu verwijst de eerste vraag naar artikel 5, lid 1, van verordening nr. 715/2007. Uit het verzoek om een prejudiciële beslissing blijkt echter dat de verwijzende rechter wenst vast te stellen of het thermovenster een „manipulatie-instrument” in de zin van artikel 3, punt 10, van deze verordening vormt, waarvan het gebruik in beginsel verboden is op grond van artikel 5, lid 2, van die verordening.
- 35 Opgemerkt moet worden dat Volkswagen in haar schriftelijke opmerkingen aanvoert dat de verwijzende rechter de werking van de betrokken software onjuist voorstelt. Deze software leidt immers tot een verlaging van het recirculatiepercentage van de uitlaatgassen wanneer de temperatuur van de inlaatlucht in de motor, en niet de omgevingstemperatuur, beneden 15 graden Celsius ligt. Op technisch vlak staat vast dat deze temperatuur van de inlaatlucht in de motor gemiddeld 5 graden Celsius hoger is dan de omgevingstemperatuur. Bijgevolg worden alle uitlaatgassen door het recirculatiesysteem verwerkt zolang de omgevingstemperatuur niet minstens 15 graden Celsius, maar minstens 10 graden Celsius bedraagt, dat wil zeggen zowat de jaarlijkse gemiddelde omgevingstemperatuur in Duitsland, te weten 10,4 graden Celsius. Bovendien heeft deze rechter verzuimd aan te geven dat het uitlaatgasrecirculatiepercentage bij een omgevingstemperatuur van minder dan 10 graden Celsius slechts geleidelijk aan lineair wordt verlaagd tot 0, en dat tot een omgevingstemperatuur van -5 graden Celsius.
- 36 Niettemin moet eraan worden herinnerd dat de nationale rechter in het kader van de procedure van artikel 267 VWEU, die berust op een duidelijke afbakening van de taken van de nationale rechterlijke instanties en het Hof, bij uitsluiting bevoegd is om de feiten van het hoofdgeding vast

te stellen en te beoordelen alsook om het nationale recht uit te leggen en toe te passen (arrest van 9 juli 2020, Raiffeisen Bank en BRD Groupe Société Générale, C-698/18 en C-699/18, EU:C:2020:537, punt 46).

- 37 Teneinde de verwijzende rechter een nuttig antwoord te geven, moet in deze omstandigheden worden vastgesteld dat deze rechter met zijn eerste vraag in essentie wenst te vernemen of artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 1, van deze verordening, aldus moet worden uitgelegd dat een instrument dat enkel binnen het thermovenster waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, een „manipulatie-instrument” in de zin van dit artikel 3, punt 10, vormt.
- 38 Artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 definieert een „manipulatie-instrument” als „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”.
- 39 Het Hof heeft geoordeeld dat een dergelijke definitie van „manipulatie-instrument” een ruime draagwijdte verleent aan het begrip „constructieonderdeel”, dat zowel kan bestaan uit mechanische onderdelen als uit elektronische onderdelen die de inschakeling van deze mechanische onderdelen aansturen, wanneer deze op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerken en de doelmatigheid ervan verminderen [arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 64].
- 40 Het Hof heeft tevens geoordeeld dat het begrip „emissiecontrolesysteem” in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 zowel ziet op de technologieën en de zogenoemde uitlaatgasnabehandlungsstrategie die de emissies achteraf – dat wil zeggen na het ontstaan ervan – beperken, als op de technologieën en de strategie die, net zoals het EGR-systeem, de emissies vooraf – dat wil zeggen tijdens het ontstaan ervan – beperken [arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 90].
- 41 In het onderhavige geval blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat het betrokken voertuig is uitgerust met een EGR-klep en met in het motormanagementsysteem ingebouwde software. Deze klep is een van de technologieën waarmee autofabrikanten de door onvolledige verbranding van brandstof veroorzaakte uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) controleren en verminderen. De doelmatigheid van de vervuilingsvermindering hangt af van de opening van deze EGR-klep, die wordt aangestuurd door de bedoelde software. Buiten het thermovenster dat is ingesteld bij de in punt 24 van dit arrest bedoelde update van deze software, wordt het uitlaatgasrecirculatiepercentage lineair verlaagd tot 0, hetgeen leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor de uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) die in verordening nr. 715/2007 zijn vastgesteld.
- 42 De software die in het hoofdgeding aan de orde is en op basis van het thermovenster is geprogrammeerd, detecteert dus de luchttemperatuur en de rijkhoogte „om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen” in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007.

- 43 Omdat dergelijke software betrekking heeft op de werking van het emissiecontrolesysteem en de doelmatigheid ervan vermindert, vormt dergelijke software dus een „constructieonderdeel” in de zin van die bepaling [zie in die zin arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 66].
- 44 Om te bepalen of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde software een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 is, moet nog worden onderzocht of deze software de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem vermindert „onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn”.
- 45 Verordening nr. 715/2007 geeft geen definitie van het begrip „normaal gebruik van het voertuig” en verwijst niet naar het recht van de lidstaten om de betekenis en de draagwijdte ervan te bepalen.
- 46 Dit begrip vormt dus een Unierechtelijk begrip dat in de gehele Europese Unie autonoom en uniform moet worden uitgelegd, waarbij niet alleen rekening moet worden gehouden met de bewoordingen van de bepalingen waarin het voorkomt, maar ook met de context van deze bepalingen en met het daarmee nagestreefde doel (zie naar analogie arrest van 26 januari 2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 en C-423/19, EU:C:2021:63, punt 45).
- 47 Zoals blijkt uit de bewoordingen van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007, verwijst het begrip „normaal gebruik” van een voertuig naar het gebruik ervan onder normale rijomstandigheden, dat wil zeggen niet alleen, zoals Volkswagen in haar schriftelijke opmerkingen in essentie stelt, naar het gebruik ervan in de omstandigheden van de in punt 22 van dit arrest bedoelde goedkeuringstest die ten tijde van de feiten van het hoofdgeding van toepassing was, welke test in een laboratorium wordt uitgevoerd en bestaat uit vier achtereenvolgende rijcycli in de stad en daarna een rijcyclus buiten de stad. Dit begrip verwijst dus naar het gebruik van dit voertuig onder reële rijomstandigheden zoals die gewoonlijk op het grondgebied van de Unie bestaan [zie in die zin arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punten 96 en 101]. De cycli waarmee de uitstoot van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedure wordt getest, zijn immers niet gebaseerd op de reële omstandigheden in het verkeer [zie in die zin arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 92].
- 48 Deze uitlegging wordt ondersteund door de context van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007. Overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening moeten de technische maatregelen van de fabrikanten zodanig zijn dat is gewaarborgd dat met name de uitlaatemissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. Bovendien is in artikel 5, lid 1, van die verordening bepaald dat de fabrikanten hun voertuigen zo moeten uitrusten dat de voertuigen met de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies, zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde software, bij normaal gebruik voldoen aan de emissiegrenswaarden die in die verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan zijn vastgelegd [arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 97].
- 49 Uit deze bepalingen blijkt echter niet dat er een onderscheid kan worden gemaakt tussen de werking van een instrument als de in het hoofdgeding aan de orde zijnde software tijdens de fase van de goedkeuringstest en tijdens het besturen van voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden. Integendeel, het aanbrengen van een instrument waarmee enkel

tijdens de goedkeuringstest kan worden gewaarborgd dat de in verordening nr. 715/2007 vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd zonder dat het in deze testfase mogelijk is om normale gebruiksomstandigheden van het voertuig na te bootsen, is in strijd met de verplichting om te waarborgen dat de emissies onder dergelijke gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt [zie in die zin arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punten 97 en 98]. Hetzelfde geldt voor het aanbrengen van een instrument waarmee deze naleving slechts kan worden verzekerd binnen een thermovenster dat weliswaar de omstandigheden afdekt die zich in de goedkeuringstestfase voordoen, maar niet overeenstemt met normale rijomstandigheden, zoals omschreven in punt 47 van het onderhavige arrest.

- 50 De uitlegging in punt 47 van dit arrest, volgens welke het begrip „normaal gebruik” van een voertuig verwijst naar het gebruik ervan onder reële rijomstandigheden zoals die gewoonlijk op het grondgebied van de Unie bestaan, vindt ook steun in de doelstelling van verordening nr. 715/2007. Zoals uit de overwegingen 1 en 6 volgt, bestaat die doelstelling erin om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en meer bepaald de uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) van voertuigen met een dieselmotor aanzienlijk te verminderen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging [zie in die zin arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punten 67, 86 en 87].
- 51 Met betrekking tot de vraag of software als die in het hoofdgeding de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem in normale rijomstandigheden vermindert, staat vast dat de omgevingstemperatuur op het grondgebied van de Unie heel dikwijls onder 15 graden Celsius ligt en dat het daar gebruikelijk is te rijden op wegen die op meer dan 1 000 meter hoogte zijn gelegen.
- 52 Bovendien moet worden opgemerkt dat verordening nr. 692/2008, die van toepassing is op de feiten van het hoofdgeding en volgens artikel 1 ervan maatregelen ter uitvoering van de artikelen 4, 5 en 8 van verordening nr. 715/2007 bevat, in artikel 3, lid 9, tweede alinea, bepaalt dat de fabrikanten de goedkeuringsinstantie informatie verstrekken waaruit blijkt dat het NO<sub>x</sub>-nabehandelingssysteem van hun voertuigen binnen 400 seconden na een koude start bij -7 graden Celsius een voldoende hoge temperatuur bereikt om efficiënt te werken. Volgens dit artikel 3, lid 9, vijfde alinea, verleent de goedkeuringsinstantie 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. Deze laatste bepaling bevestigt de uitlegging volgens welke de emissiegrenswaarden van verordening nr. 715/2007 in acht moeten worden genomen wanneer de temperatuur duidelijk minder dan 15 graden Celsius bedraagt.
- 53 Derhalve moet worden geoordeeld dat software als die in het hoofdgeding de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem vermindert „onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn” in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007, en dus een manipulatie-instrument in de zin van deze bepaling vormt.
- 54 Bijgevolg moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 1, van deze verordening, aldus moet worden uitgelegd dat een instrument dat enkel binnen het thermovenster waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, een „manipulatie-instrument” in de zin van dit artikel 3, punt 10, vormt.

## *Tweede en derde vraag*

### *Ontvankelijkheid*

- 55 IR voert aan dat de tweede vraag, waarmee de verwijzende rechter wenst te vernemen of de omstandigheid dat een instrument zoals het thermovenster noodzakelijk is om de motor te beschermen tegen schade, van invloed is op de toelaatbaarheid van een dergelijk instrument, hypothetisch van aard is, aangezien deze rechter heeft aangegeven dat hij niet heeft kunnen vaststellen of het thermovenster noodzakelijk was om de motor van het betrokken voertuig te beschermen tegen schade.
- 56 Er moet aan worden herinnerd dat het volgens vaste rechtspraak in het kader van de in artikel 267 VWEU geregelde samenwerking tussen het Hof en de nationale rechterlijke instanties uitsluitend een zaak is van de nationale rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid voor de te geven rechterlijke beslissing draagt, om, rekening houdend met de bijzonderheden van de zaak, zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis als de relevantie van de vragen die hij aan het Hof voorlegt, te beoordelen. Wanneer de gestelde vragen betrekking hebben op de uitlegging van het Unierecht, is het Hof derhalve in beginsel verplicht daarop te antwoorden [arrest van 24 november 2020, Openbaar Ministerie (Valsheid in geschrifte), C-510/19, EU:C:2020:953, punt 25 en aldaar aangehaalde rechtspraak].
- 57 Bijgevolg geldt voor vragen over het Unierecht een vermoeden van relevantie. Het Hof kan slechts weigeren uitspraak te doen op een prejudiciële vraag van een nationale rechterlijke instantie wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging van het Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, het vraagstuk van hypothetische aard is, of het Hof niet beschikt over de gegevens, feitelijk en rechtens, die noodzakelijk zijn om een nuttig antwoord te geven op de gestelde vragen [arrest van 24 november 2020, Openbaar Ministerie (Valsheid in geschrifte), C-510/19, EU:C:2020:953, punt 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak].
- 58 In het onderhavige geval geeft de verwijzende rechter in het verzoek om een prejudiciële beslissing inderdaad aan dat niet kan worden vastgesteld of het thermovenster noodzakelijk is om de motor van het betrokken voertuig te beschermen tegen schade.
- 59 Uit dit verzoek blijkt echter ook dat de verwijzende rechter met zijn tweede en derde vraag, die samen moeten worden onderzocht, twijfelt over de uitlegging die moet worden gegeven aan artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007, waarin is bepaald dat het verbod op het gebruik van een manipulatie-instrument dat de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen vermindert, niet geldt indien „het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren”.
- 60 In deze omstandigheden blijkt niet duidelijk dat de door de verwijzende rechter gevraagde uitlegging van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, noch dat deze uitlegging betrekking heeft op een vraagstuk van hypothetische aard.
- 61 De tweede en de derde vraag zijn derhalve ontvankelijk.

*Ten gronde*

- 62 Met zijn tweede en derde vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument dat enkel binnen het thermovenster waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, onder de in deze bepaling neergelegde uitzondering op het verbod op het gebruik van dergelijke instrumenten kan vallen, indien dit instrument ertoe dient de EGR-klep te beschermen.
- 63 Aangezien deze bepaling een uitzondering bevat op het verbod om manipulatie-instrumenten te gebruiken die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, moet zij strikt worden uitgelegd [zie in die zin arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punten 111 en 112].
- 64 Wat om te beginnen het begrip „motor” in artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 betreft, maakt bijlage I bij verordening nr. 692/2008, zoals de advocaat-generaal in de punten 118 en 119 van zijn conclusie heeft opgemerkt, een uitdrukkelijk onderscheid tussen de motor en het systeem voor verontreinigingsbeheersing. De voorschriften voor de „motor” staan immers in punt 3.3.1.2 van deze bijlage, terwijl de voorschriften die betrekking hebben op de „parameters van het systeem voor verontreinigingsbeheersing” in punt 3.3.1.3 van die bijlage zijn opgenomen. Dit laatste punt, onder c), omvat uitdrukkelijk de uitlaatgasrecirculatie. Bijgevolg vormt de EGR-klep, waarmee, door deze te openen, de uitlaatgassen naar het inlaatspruitstuk worden geleid om ze een tweede keer te verbranden, een bestanddeel dat geen deel uitmaakt van de motor zelf. Deze klep bevindt zich immers bij de uitlaat van de motor, na het uitlaatspruitstuk.
- 65 Wat vervolgens de begrippen „ongeval” en „schade” in artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 betreft, heeft het Hof geoordeeld dat een manipulatie-instrument dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem vermindert, teneinde te kunnen worden gerechtvaardigd op grond van deze bepaling, ervoor moet zorgen dat de motor erdoor wordt beschermd tegen plotselinge en uitzonderlijke schade [arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 109].
- 66 De vervuiling en de veroudering van de motor kunnen dus in ieder geval niet worden beschouwd als een „ongeval” of „schade” in de zin van die bepaling, aangezien deze gebeurtenissen in beginsel voorzienbaar zijn en inherent zijn aan de normale werking van een voertuig [arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 110].
- 67 Deze uitlegging vindt steun in de doelstelling van verordening nr. 715/2007, die, zoals in punt 50 van het onderhavige arrest is opgemerkt, erin bestaat een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en de luchtkwaliteit in de Unie te verbeteren, hetgeen betekent dat de uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) gedurende de hele normale levensduur van voertuigen daadwerkelijk moet worden beperkt. Het in artikel 5, lid 2, van deze verordening vastgestelde verbod zou immers volledig worden uitgehold en zou elke nuttige werking verliezen indien de fabrikanten motorvoertuigen met dergelijke instrumenten zouden mogen uitrusten met het enkele doel de motor te beschermen tegen vervuiling en veroudering [arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 113].

- 68 Alleen als zich acute risico's op schade of defecten aan de motor voordoen waardoor het besturen van een voertuig een concreet gevaar oplevert, kan derhalve overeenkomstig artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 het gebruik van een manipulatie-instrument gerechtvaardigd zijn.
- 69 Aan de uitlegging van het begrip „schade” zoals het Hof die in het arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren) (C-693/18, EU:C:2020:1040), heeft gegeven, wordt niet afgedaan door het argument van de Duitse regering en Volkswagen dat uit de Engelse („damage”) en de Duitse („Beschädigung”) taalversie ervan blijkt dat het niet alleen betrekking heeft op plotselinge en onvoorzienbare gebeurtenissen.
- 70 Zoals de advocaat-generaal in punt 115 van zijn conclusie in essentie heeft opgemerkt, houden de definities van dit begrip in het Engels en het Duits, anders dan die in het Frans, weliswaar niet noodzakelijkerwijs in dat schade het gevolg is van een „plotselinge” gebeurtenis, doch zij staan niet in de weg aan de door het Hof aan de term „schade” gegeven uitlegging. Daarnaast zij eraan herinnerd dat de strikte uitlegging van het Hof is gebaseerd op de in de punten 63 en 67 van dit arrest in herinnering gebrachte gronden.
- 71 De Duitse regering en Volkswagen betogen evenwel dat het betrokken manipulatie-instrument is toegestaan, aangezien er zich bij te lage of te hoge temperaturen bij de uitlaatgasrecirculatie afzettingen kunnen vormen waardoor de EGR-klep in een slechte stand komt te staan. Het gaat dan bijvoorbeeld om een klep die niet meer correct opent of sluit, of zelfs om een klep die volledig blokkeert. Een beschadigde of in een verkeerde positie terechtgekomen EGR-klep kan schade toebrengen aan de motor zelf en onder meer leiden tot een lager vermogen van het voertuig. Bovendien is het onmogelijk om te voorzien en te berekenen op welk moment zich het kritieke punt zal voordoen waarbij de EGR-klep defect zal raken. Die grens kan plotseling en onverwacht worden bereikt, ook al heeft regelmatig onderhoud aan deze klep plaatsgevonden. Een plotseling en onverwacht vermogensverlies van het voertuig heeft een nadelige impact op de veilige werking ervan doordat bijvoorbeeld het risico van een ernstig verkeersongeval bij een inhaalmanoeuvre aanzienlijk toeneemt.
- 72 Voorts stelt Volkswagen dat de vervuiling van onderdelen van het uitlaatgasrecirculatiesysteem waardoor de EGR-klep slecht werkt of zelfs blokkeert, ertoe kan leiden dat de roetfilter verbrandt en de motor vlam vat, of zelfs dat, als gevolg daarvan, brand ontstaat in het hele voertuig, waardoor de veilige werking van het voertuig in gevaar komt.
- 73 In dit verband moet worden opgemerkt dat uit de bewoordingen zelf van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 blijkt dat een manipulatie-instrument enkel onder de uitzondering van deze bepaling kan vallen als dit instrument niet alleen nodig is om de motor tegen schade of een ongeval te beschermen, maar ook om de veilige werking van het voertuig te verzekeren. Zoals de advocaat-generaal in punt 106 van zijn conclusie heeft opgemerkt, moet deze bepaling, gelet op het daarin gebruikte voegwoord „en”, immers aldus worden uitgelegd dat de voorwaarden ervan cumulatief zijn.
- 74 Gelet op de strikte uitlegging die aan deze uitzondering moet worden gegeven, zoals in punt 63 van dit arrest is benadrukt, kan een manipulatie-instrument als dat in het hoofdgeding dus slechts worden gerechtvaardigd op grond van deze uitzondering voor zover wordt aangetoond dat dit instrument uitsluitend dient tot het voorkomen van acute risico's op schade of defecten aan de motor ten gevolge van een zodanig gebrekkige werking van een onderdeel van het uitlaatgasrecirculatiesysteem dat daardoor tijdens het rijden met een met dit systeem uitgerust

voertuig een concreet gevaar ontstaat. Zoals de advocaat-generaal in punt 126 van zijn conclusie heeft benadrukt, betreft een dergelijke toetsing in het hoofdgeding evenwel een beoordeling van de feiten, die alleen de verwijzende rechter mag verrichten.

- 75 Bovendien, ook al is het juist dat artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 formeel geen andere voorwaarden voor de toepassing van de in deze bepaling vastgelegde uitzondering bevat, dit neemt niet weg dat een manipulatie-instrument dat onder normale verkeersomstandigheden het grootste deel van het jaar zou moeten functioneren om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren, kennelijk in strijd zou zijn met de doelstelling van deze verordening waarvan volgens deze bepaling slechts in zeer specifieke omstandigheden mag worden afgeweken en ertoe zou leiden dat op onevenredige wijze afbreuk wordt gedaan aan het beginsel zelf van de beperking van de uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) door voertuigen.
- 76 Gelet op de strikte uitlegging die aan dit artikel 5, lid 2, onder a), moet worden gegeven, kan een dergelijk manipulatie-instrument dus niet worden gerechtvaardigd op grond van deze bepaling.
- 77 De erkenning dat een manipulatie-instrument als beschreven in punt 75 van dit arrest onder de uitzondering van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 kan vallen, zou ertoe leiden dat deze uitzondering in de reële rijomstandigheden zoals die zich voordoen op het grondgebied van de Unie, gedurende het grootste deel van het jaar van toepassing wordt, zodat het in dit artikel 5, lid 2, neergelegde beginsel dat dergelijke manipulatie-instrumenten verboden zijn, in de praktijk minder vaak zou gelden dan die uitzondering.
- 78 Voorts betogen Volkswagen en de Duitse regering dat een manipulatie-instrument „nodig” kan zijn zonder dat daarvoor de best beschikbare techniek is vereist en dat rekening moet worden gehouden met de stand van de techniek op de datum van de EG-goedkeuring om te beoordelen of dit instrument nodig is om de motor te beschermen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren in de zin van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007. Het wordt niet betwist dat het gebruik van een EGR-systeem dat op basis van een thermovenster afhankelijk van de goedkeuringsdatum meer of minder actief is, overeenkomt met de stand van de techniek. Bovendien moet bij de uitlegging van het in deze bepaling opgenomen woord „nodig”, rekening worden gehouden met de noodzaak om milieubelangen af te wegen tegen de economische belangen van de fabrikanten.
- 79 Zoals de advocaat-generaal in punt 129 van zijn conclusie heeft opgemerkt, moet in dit verband ten eerste worden benadrukt dat uit overweging 7 van verordening nr. 715/2007 blijkt dat de Uniewetgever bij de vaststelling van de grenswaarden voor de uitstoot van verontreinigende stoffen rekening heeft gehouden met de economische belangen van de fabrikanten en met name met de kosten die de ondernemingen moeten dragen door de noodzaak aan deze waarden te voldoen. Het staat dus aan de fabrikanten om zich aan te passen en technische middelen toe te passen waarmee aan deze waarden wordt voldaan, aangezien deze verordening geenszins het gebruik van een bepaalde technologie voorschrijft.
- 80 Ten tweede, zoals in punt 67 van dit arrest is uiteengezet, impliceert de met verordening nr. 715/2007 nagestreefde doelstelling, die erin bestaat een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en de luchtkwaliteit in de Unie te verbeteren, dat de uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) daadwerkelijk wordt beperkt gedurende de gehele normale levensduur van voertuigen [arrest van 17 december 2020, CLCV e.a. (Manipulatie-instrument in dieselmotoren), C-693/18, EU:C:2020:1040, punt 113]. Deze doelstelling zou op losse schroeven komen te staan indien een



manipulatie-instrument op grond van artikel 5, lid 2, onder a), van die verordening zou worden toegestaan om de enkele reden dat bijvoorbeeld de onderzoekskosten hoog zijn, het technische instrument duur is of de onderhoudswerkzaamheden aan het voertuig zowel frequenter als duurder voor de gebruiker zijn.

- 81 In die omstandigheden, en gelet op het feit dat deze bepaling, zoals in de punten 63 en 74 van dit arrest in herinnering is gebracht, strikt dient te worden uitgelegd, moet worden geoordeeld dat een manipulatie-instrument in de zin van die bepaling alleen „nodig” is wanneer er op het moment van de EG-typegoedkeuring van dat instrument of van het voertuig dat ermee is uitgerust, met geen enkele andere technische oplossing kan worden vermeden dat zich acute risico's op schade of defecten aan de motor voordoen waardoor het besturen van een voertuig een concreet gevaar oplevert.
- 82 Bijgevolg dient op de tweede en de derde vraag te worden geantwoord dat artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument dat enkel binnen het thermovenster waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, niet onder de in deze bepaling neergelegde uitzondering op het verbod op het gebruik van dergelijke instrumenten kan vallen louter omdat dit instrument de EGR-klep beschermt, tenzij wordt aangetoond dat dit instrument uitsluitend dient tot het voorkomen van acute risico's op schade of defecten aan de motor ten gevolge van een zodanig gebrekkige werking van dit onderdeel dat daardoor tijdens het rijden met een met dat systeem uitgerust voertuig een concreet gevaar ontstaat. Hoe dan ook kan een manipulatie-instrument dat onder normale verkeersomstandigheden het grootste deel van het jaar zou moeten functioneren om de motor te beschermen tegen schade of defecten en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren, niet onder de uitzondering van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 vallen.

#### *Vierde vraag*

- 83 Overeenkomstig de in punt 33 van dit arrest in herinnering gebrachte rechtspraak en gelet op de aanwijzingen in het verzoek om een prejudiciële beslissing moet, om de verwijzende rechter een nuttig antwoord te geven, worden vastgesteld dat deze rechter met zijn vierde vraag in essentie wenst te vernemen of artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 3, punt 10, van deze verordening, aldus moet worden uitgelegd dat de omstandigheid dat een manipulatie-instrument in de zin van deze laatste bepaling na het in het verkeer brengen van een voertuig bij wijze van herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44 werd geïnstalleerd, van belang is ter beoordeling of het gebruik van dit instrument op grond van dit artikel 5, lid 2, verboden is.

#### *Ontvankelijkheid*

- 84 De Duitse regering is van mening dat de onderhavige vraag niet-ontvankelijk is omdat in de verwijzingsbeslissing niet wordt uiteengezet waarom het antwoord op een dergelijke vraag noodzakelijk is voor de beslechting van het hoofdgeding.
- 85 In het onderhavige geval blijkt niet duidelijk dat de vierde vraag valt onder een van de in punt 57 van dit arrest opgesomde gevallen waarin het Hof kan weigeren uitspraak te doen over een prejudiciële vraag.

86 Integendeel, uit het verzoek om een prejudiciële beslissing blijkt ten eerste dat de installatie van het betrokken manipulatie-instrument tot doel had de onrechtmatigheid van het omschakelsysteem te verhelpen en door middel van herstelling aan de vereisten van verordening nr. 715/2007 te voldoen, en ten tweede dat volgens de verwijzende rechter moet worden vastgesteld of de omstandigheid dat het voertuig toen het in het verkeer werd gebracht niet was uitgerust met het betrokken manipulatie-instrument, van belang is voor de beoordeling of dat instrument in overeenstemming is met deze verordening.

87 De vierde vraag is dus ontvankelijk.

### *Ten gronde*

88 Noch uit de bewoordingen van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, waarin is bepaald dat het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, behoudens bepaalde uitzonderingen verboden is, noch uit de bewoordingen van artikel 3, punt 10, van deze verordening, waarin het begrip „manipulatie-instrument” wordt gedefinieerd, blijkt dat ter beoordeling of het gebruik van dit instrument verboden is, een onderscheid moet worden gemaakt naargelang een dergelijk hulpmiddel is geïnstalleerd tijdens de fabricage van een voertuig of pas na het in het verkeer brengen ervan, met name bij wijze van herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44.

89 Zoals de advocaat-generaal in de punten 137 en 138 van zijn conclusie heeft opgemerkt, vindt deze uitlegging steun in de context van deze bepalingen van verordening nr. 715/2007 en de doelstelling van deze verordening.

90 Wat ten eerste de context van de genoemde bepalingen betreft, moet immers worden opgemerkt dat de fabrikanten overeenkomstig artikel 4, lid 1, eerste alinea, tweede volzin, van verordening nr. 715/2007 aantonen dat alle nieuwe vervangende emissiebeheersingssystemen die een typegoedkeuring behoeven en die worden verkocht of in het verkeer worden gebracht in de Unie, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen. In dit artikel 4, lid 1, tweede alinea, wordt verduidelijkt dat in deze verplichting is inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden in bijlage I bij deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5 ervan.

91 Voorts is in artikel 10, lid 1, van verordening nr. 692/2008 bepaald dat „[d]e fabrikant [...] ervoor [zorgt] dat vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing die bestemd zijn om te worden gemonteerd op voertuigen met EG-typegoedkeuring die binnen het toepassingsgebied van [verordening nr. 715/2007] vallen, EG-typegoedkeuring krijgen als technische eenheid in de zin van artikel 10, lid 2, van [richtlijn 2007/46], overeenkomstig artikel 12, artikel 13 en bijlage XIII bij deze verordening”.

92 Uit deze bepalingen van de verordeningen nr. 715/2007 en nr. 692/2008 volgt dat emissiebeheersingssystemen moeten voldoen aan de verplichtingen van verordening nr. 715/2007, ongeacht of zij van het begin af aan zijn geïnstalleerd dan wel nadat een voertuig in het verkeer is gebracht.

93 Ten tweede zou het in strijd zijn met de in punt 50 van dit arrest in herinnering gebrachte doelstelling van verordening nr. 715/2007 – die erin bestaat een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en meer bepaald de uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) van voertuigen met een dieselmotor aanzienlijk te verminderen om de luchtkwaliteit te verbeteren en

te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging – indien voertuigfabrikanten na het in het verkeer brengen van een voertuig een manipulatie-instrument zouden mogen installeren dat niet aan deze verplichtingen voldoet.

- 94 Bijgevolg moet op de vierde vraag worden geantwoord dat artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 3, punt 10, van deze verordening, aldus moet worden uitgelegd dat de omstandigheid dat een manipulatie-instrument in de zin van deze laatste bepaling ná het in het verkeer brengen van een voertuig, bij wijze van herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44, werd geïnstalleerd, niet van belang is ter beoordeling of het gebruik van dit instrument op grond van dit artikel 5, lid 2, verboden is.

### **Kosten**

- 95 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Grote kamer) verklaart voor recht:

- 1) **Artikel 3, punt 10, van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 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, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 1, van deze verordening, moet aldus worden uitgelegd dat een instrument dat enkel bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius en op een rijkhoogte van minder dan 1 000 meter waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, een „manipulatie-instrument” in de zin van dit artikel 3, punt 10, vormt.**
- 2) **Artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument dat enkel bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius en op een rijkhoogte van minder dan 1 000 meter waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, niet onder de in deze bepaling neergelegde uitzondering op het verbod op het gebruik van dergelijke instrumenten kan vallen louter omdat dit instrument de uitlaatgasrecirculatieklep beschermt, tenzij wordt aangetoond dat dit instrument uitsluitend dient tot het voorkomen van acute risico's op schade of defecten aan de motor ten gevolge van een zodanig gebrekkige werking van dit onderdeel dat daardoor tijdens het rijden met een met dat systeem uitgerust voertuig een concreet gevaar ontstaat. Hoe dan ook kan een manipulatie-instrument dat onder normale verkeersomstandigheden het grootste deel van het jaar zou moeten functioneren om de motor te beschermen tegen schade of defecten en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren, niet onder de uitzondering van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 vallen.**
- 3) **Artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 3, punt 10, van deze verordening, moet aldus worden uitgelegd dat de omstandigheid dat een manipulatie-instrument in de zin van deze laatste bepaling ná het in het verkeer brengen van een voertuig, bij wijze van herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van**

**richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen, werd geïnstalleerd, niet van belang is ter beoordeling of het gebruik van dit instrument op grond van dit artikel 5, lid 2, verboden is.**

ondertekeningen