

Heden, de _____ januari tweeduizend tweeëntwintig,

heb ik,

TEN VERZOEKE VAN

de stichting **STICHTING CAR CLAIM**, met statutaire zetel te Rotterdam en met inschrijving onder nummer 64250865 in het handelsregister, te dezer zake woonplaats kiezende te Rotterdam aan de Wilhelminakade 1 ten kantore van AKD N.V., van welk kantoor de advocaat mr. P. Haas MBA wordt gesteld;

GEDAGVAARD

1. de vennootschap naar Frans recht **PSA AUTOMOBILES S.A.**, ingeschreven in het handelsregister van Versailles, Frankrijk met nummer 542 065 479, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te (78300) Poissy, Frankrijk aan het adres 2-10 Boulevard de l'Europe,

in aanmerking nemende dat de staat waar gedaagde woonplaats heeft lidstaat is van de Europese Unie, zodoende mijn exploit doende ingevolge artikel 56 lid 2 Rv en Verordening (EG) nr. 1393/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 13 november 2007 inzake de betekening en de kennisgeving in de lidstaten van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke of handelszaken en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1348/2000 (EG-betekenningsverordening) door in mijn hoedanigheid als verzendende instantie aan de bevoegde ontvangende instantie:

S.C.P. TEBOUL & ASSOCIÉS
25 bis. Avenue Pierre Grenier
CS 5026
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT
FRANKRIJK

per UPS-koeriers vandaag te hebben verzonden:

- twee afschriften van dit exploit in de Nederlandse taal, en
- twee exemplaren van de vertaling van deze stukken in de Engelse taal;

voorzien van het formulier F1 zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Verordening, gesteld en ingevuld in de Franse taal met daarin het verzoek om tot betekening of kennisgeving ervan over te gaan,

overeenkomstig het recht van de aangezochte staat en mij daarvan het certificaat toe te zenden, dan wel mijn verzoek door te geleiden naar de territoriaal bevoegde instantie;

bovendien heb ik vandaag ter betekening de genoemde stukken in overeenstemming met artikel 56 lid 3 Rv en artikel 14 van de Verordening per UPS koeriers gezonden aan het hiervoor genoemde adres van gedaagde voorzien van het in artikel 8 van de Verordening genoemde modelformulier gesteld in alle talen van de Europese unie, met de mededeling dat en hoe de stukken kunnen worden geweigerd indien het niet gesteld of vertaald is in een taal die gedaagde begrijpt of de officiële taal van de aangezochte staat;

2. de vennootschap naar Frans recht **AUTOMOBILES PEUGEOT S.A.**, ingeschreven in het handelsregister van Versailles, Frankrijk met nummer 552 144 503, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te (78300) Poissy, Frankrijk aan het adres 2-10 boulevard de l'Europe,

in aanmerking nemende dat de staat waar gedaagde woonplaats heeft lidstaat is van de Europese Unie, zodoende mijn exploit doende ingevolge artikel 56 lid 2 Rv en Verordening (EG) nr. 1393/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 13 november 2007 inzake de betekening en de kennisgeving in de lidstaten van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke of handelszaken en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1348/2000 (EG-betekenningsverordening) door in mijn hoedanigheid als verzendende instantie aan de bevoegde ontvangende instantie:

S.C.P. TEBOUL & ASSOCIÉS
25 bis. Avenue Pierre Grenier
CS 5026
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT
FRANKRIJK

per UPS-koeriers vandaag te hebben verzonden:

- twee afschriften van dit exploit in de Nederlandse taal, en
- twee exemplaren van de vertaling van deze stukken in de Engelse taal;

voorzien van het formulier F1 zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Verordening, gesteld en ingevuld in de Franse taal met daarin het verzoek om tot betekening of kennisgeving ervan over te gaan, overeenkomstig het recht van de aangezochte staat en mij daarvan het certificaat toe te zenden, dan wel mijn verzoek door te geleiden naar de territoriaal bevoegde instantie;

bovendien heb ik vandaag ter betekening de genoemde stukken in overeenstemming met artikel 56 lid 3 Rv en artikel 14 van de Verordening per UPS koeriers gezonden aan het hiervoor genoemde adres van gedaagde voorzien van het in artikel 8 van de Verordening genoemde modelformulier

gesteld in alle talen van de Europese unie, met de mededeling dat en hoe de stukken kunnen worden geweigerd indien het niet gesteld of vertaald is in een taal die gedaagde begrijpt of de officiële taal van de aangezochte staat;

3. de vennootschap naar Frans recht **AUTOMOBILES CITROËN S.A.S.**, ingeschreven in het handelsregister van Versailles, Frankrijk met nummer 642 050 199, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te (78300) Poissy, Frankrijk aan het adres 2-10 Boulevard de l'Europe,

in aanmerking nemende dat de staat waar gedaagde woonplaats heeft lidstaat is van de Europese Unie, zodoende mijn exploit doende ingevolge artikel 56 lid 2 Rv en Verordening (EG) nr. 1393/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 13 november 2007 inzake de betekening en de kennisgeving in de lidstaten van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke of handelszaken en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1348/2000 (EG-betekenningsverordening) door in mijn hoedanigheid als verzendende instantie aan de bevoegde ontvangende instantie:

S.C.P. TEBOUL & ASSOCIÉS
25 bis. Avenue Pierre Grenier
CS 5026
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT
FRANKRIJK

per UPS-koeriers vandaag te hebben verzonden:

- twee afschriften van dit exploit in de Nederlandse taal, en
- twee exemplaren van de vertaling van deze stukken in de Engelse taal;

voorzien van het formulier F1 zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Verordening, gesteld en ingevuld in de Franse taal met daarin het verzoek om tot betekening of kennisgeving ervan over te gaan, overeenkomstig het recht van de aangezochte staat en mij daarvan het certificaat toe te zenden, dan wel mijn verzoek door te geleiden naar de territoriaal bevoegde instantie;

bovendien heb ik vandaag ter betekening de genoemde stukken in overeenstemming met artikel 56 lid 3 Rv en artikel 14 van de Verordening per UPS koeriers gezonden aan het hiervoor genoemde adres van gedaagde voorzien van het in artikel 8 van de Verordening genoemde modelformulier gesteld in alle talen van de Europese unie, met de mededeling dat en hoe de stukken kunnen worden geweigerd indien het niet gesteld of vertaald is in een taal die gedaagde begrijpt of de officiële taal van de aangezochte staat;

4. de vennootschap naar Duits recht **ADAM OPEL GMBH**, ingeschreven in het Duitse handelsregister met nummer HRB 96540, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland

bekend is, kantoorhoudende te (60322) Frankfurt am Main, Hessen, Duitsland aan het adres Eschersheimer Landstraße 14,

in aanmerking nemende dat de staat waar gedaagde woonplaats heeft lidstaat is van de Europese Unie, zodoende mijn exploit doende ingevolge artikel 56 lid 2 Rv en Verordening (EG) nr. 1393/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 13 november 2007 inzake de betekening en de kennisgeving in de lidstaten van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke of handelszaken en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1348/2000 (EG-betekenningsverordening) door in mijn hoedanigheid als verzendende instantie aan de bevoegde ontvangende instantie:

Amtsgericht Frankfurt am Main

Gerichtsstraße 2
60313 Frankfurt am Main
Germany

per UPS-koeriers vandaag te hebben verzonden:

- twee afschriften van dit exploit in de Nederlandse taal, en
- twee exemplaren van de vertaling van deze stukken in de Engelse taal.

voorzien van het formulier F1 zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Verordening, gesteld en ingevuld in de Duitse taal met daarin het verzoek om tot betekening of kennisgeving ervan over te gaan, overeenkomstig het recht van de aangezochte staat en mij daarvan het certificaat toe te zenden, dan wel mijn verzoek door te geleiden naar de territoriaal bevoegde instantie;

bovendien heb ik vandaag ter betekening de genoemde stukken in overeenstemming met artikel 56 lid 3 Rv en artikel 14 van de Verordening per UPS koeriers gezonden aan het hiervoor genoemde adres van gedaagde voorzien van het in artikel 8 van de Verordening genoemde modelformulier gesteld in alle talen van de Europese unie, met de mededeling dat en hoe de stukken kunnen worden geweigerd indien het niet gesteld of vertaald is in een taal die gedaagde begrijpt of de officiële taal van de aangezochte staat;

5. de vennootschap naar Duits recht **OPEL AUTOMOBILE GMBH**, ingeschreven in het handelsregister van Darmstadt, Duitsland met nummer HRB 91821, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te (65423) Rüsselsheim am Main, Duitsland aan het adres Bahnhofplatz 1,

in aanmerking nemende dat de staat waar gedaagde woonplaats heeft lidstaat is van de Europese Unie, zodoende mijn exploit doende ingevolge artikel 56 lid 2 Rv en Verordening (EG) nr. 1393/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 13 november 2007 inzake de betekening en de kennisgeving in de lidstaten van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke of

handelszaken en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1348/2000 (EG-betekenningsverordening) door in mijn hoedanigheid als verzendende instantie aan de bevoegde ontvangende instantie:

Amtsgericht Rüsselsheim

Johann-Sebastian-Bach-Straße 45
65428 Rüsselsheim
Germany

per UPS-koeriers vandaag te hebben verzonden:

- twee afschriften van dit exploot in de Nederlandse taal, en
- twee exemplaren van de vertaling van deze stukken in de Engelse taal.

voorzien van het formulier F1 zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Verordening, gesteld en ingevuld in de Duitse taal met daarin het verzoek om tot betekening of kennisgeving ervan over te gaan, overeenkomstig het recht van de aangezochte staat en mij daarvan het certificaat toe te zenden, dan wel mijn verzoek door te geleiden naar de territoriaal bevoegde instantie;

bovendien heb ik vandaag ter betekening de genoemde stukken in overeenstemming met artikel 56 lid 3 Rv en artikel 14 van de Verordening per UPS koeriers gezonden aan het hiervoor genoemde adres van gedaagde voorzien van het in artikel 8 van de Verordening genoemde modelformulier gesteld in alle talen van de Europese unie, met de mededeling dat en hoe de stukken kunnen worden geweigerd indien het niet gesteld of vertaald is in een taal die gedaagde begrijpt of de officiële taal van de aangezochte staat;

6. de vennootschap naar het recht van Delaware (Verenigde Staten van Amerika) **GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC**, ingeschreven in het Amerikaanse handelsregister onder nummer 4717789, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te Detroit (Michigan), Verenigde Staten van Amerika,

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard;

7. de vennootschap naar het recht van Delaware (Verenigde Staten van Amerika) **GENERAL MOTORS COMPANY**, ingeschreven in het Amerikaanse handelsregister onder nummer 801056837, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te Detroit (Michigan), Verenigde Staten van Amerika,

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard;

8. de vennootschap naar het recht van Delaware (Verenigde Staten van Amerika) **GENERAL MOTORS LLC**, ingeschreven in het Amerikaanse handelsregister onder nummer 801869963, van wie geen

kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te Detroit (Michigan), Verenigde Staten van Amerika,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

9. de naamloze vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **STELLANTIS N.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 60372958, statutair gevestigd te Amsterdam, kantoorhoudende te Hoofddorp, aan het adres Taurusavenue 1 (2132 LS),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **STELLANTIS NEDERLAND B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30068414, statutair gevestigd te Amsterdam, kantoorhoudende te Amsterdam, aan het adres Lemelerbergweg 12 (1101 AJ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **NEFKENS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30053793, statutair gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende te Utrecht, aan het adres Meijewetering 19 (3543 AA),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **A. VAN BEEK & ZN. B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 20006168, statutair gevestigd te Oudenbosch, kantoorhoudende te Oudenbosch, gemeente Halderberge, aan het adres Bosschendijk 195 (4731 DD),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

13. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO BHB B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 61722669, statutair gevestigd te Leeuwarden, kantoorhoudende te Leeuwarden, aan het adres Leo Twijnstrastraat 2 (8923 EL),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO HAAIMA B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 01080438, statutair gevestigd te Leeuwarden, kantoorhoudende te Leeuwarden, aan het adres Coronaweg 2 (8938 CA),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO HILLEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 52303683, statutair gevestigd te Steenderen, kantoorhoudende te Zutphen, aan het adres Bettinkhorst 2 (7207 BP),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO JETTEN CUIJK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 16029879, statutair gevestigd te Cuijk, kantoorhoudende te Cuijk, aan het adres Ewinkel 4 (5431 ND),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO KLAVER 5 B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 37091598, statutair gevestigd te Alkmaar, kantoorhoudende te Alkmaar, aan het adres Berenkoog 2 (1822 BJ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO ROGGEVEEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24349267, statutair gevestigd te Capelle aan den IJssel, kantoorhoudende te Capelle aan den IJssel, aan het adres Kompasstraat 4 (2901 AM),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VERSTEEG BUURMAN BARNEVELD B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08166048, statutair gevestigd te Barneveld, kantoorhoudende te Barneveld, aan het adres Albert Plesmanstraat 20 (3772 MN),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
20. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VERSTEEG BUURMAN EDE C B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09176850, statutair gevestigd te Voorthuizen, kantoorhoudende te Ede, aan het adres Kelvinstraat 39 (6716 BV),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VERSTEEG BUURMAN EDE P B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09098503, statutair gevestigd te Ede Gld, kantoorhoudende te Ede, aan het adres Keesomstraat 20 (6716 AB),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VERSTEEG BUURMAN ERMELO B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08190175, statutair gevestigd te Gemeente Ermelo, kantoorhoudende te Ermelo, aan het adres Harderwijkerweg 154 (3852 AH),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VERSTEEG BUURMAN VEENENDAAL B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30146881, statutair gevestigd te Voorthuizen, kantoorhoudende te Veenendaal, aan het adres Newtonstraat 12 (3902 HP),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VERSTEEG BUURMAN VOORTHUIZEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08102133, statutair gevestigd te Voorthuizen, kantoorhoudende te Voorthuizen, gemeente Barneveld, aan het adres Hoofdstraat 62 (3781 AH),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
25. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VERSTEEG BUURMAN WAGENINGEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09124236, statutair gevestigd te Wageningen, kantoorhoudende te Wageningen, aan het adres Ritzema Bosweg 58 (6703 GZ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
26. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VERSTEEG BUURMAN WOUDENBERG B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 32093092, statutair gevestigd te Woudenberg, kantoorhoudende te Woudenberg, aan het adres Parallelweg 7 a (3931 MS),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
27. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VISSCHER I B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 11012245, statutair gevestigd te Culemborg, kantoorhoudende te Culemborg, aan het adres Pascalweg 29 (4104 BE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
28. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF AMBERGEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 02093019, statutair gevestigd te gemeente Stadskanaal, kantoorhoudende te Stadskanaal, aan het adres Veenstraat 1 (9502 EZ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

29. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF BASTIANS BOZ B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 20088170, statutair gevestigd te Steenberg NB, kantoorhoudende te Bergen op Zoom, aan het adres Wouwsestraatweg 153 (4622 AE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

30. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF BASTIANS STB B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 20051385, statutair gevestigd te Steenberg NB, kantoorhoudende te Steenberg, aan het adres Franseweg 17 (4651 PV),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

31. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF BOUWMAN OMMEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 73234885, statutair gevestigd te gemeente Ommen, kantoorhoudende te Ommen, aan het adres Patrijsstraat 1 (7731 ZL),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

32. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF C. VAN DER MAAT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 36044450, statutair gevestigd te Blokker, kantoorhoudende te Enkhuizen, aan het adres De Star 42 (1601 MH),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

33. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF DIRKS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17049719, statutair gevestigd te Bergeijk, kantoorhoudende te Bergeijk, aan het adres De Waterlaan 12 (5571 MZ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

34. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF FRANKEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08023970, statutair gevestigd te gemeente Nunspeet, kantoorhoudende te Elspeet, gemeente Nunspeet, aan het adres Uddelerweg 11 (8075 CG),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

35. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF GAUKE HIJLKEMA B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 01080696, statutair gevestigd te Drachten, kantoorhoudende te Drachten, aan het adres De Bolder 83 (9206 AP),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

36. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF “GORCUM” B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 23022741, statutair gevestigd te Gorinchem, kantoorhoudende te Gorinchem, aan het adres Van Hogendorpweg 6 (4204 XW),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

37. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF GROENEWOUD VAN KESTEREN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 37049849, statutair gevestigd te Gemeente Schagen, kantoorhoudende te Schagen, aan het adres Witte Paal 306 (1742 LD),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

38. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF HIJLKEMA EMMELOORD B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 39091431, statutair gevestigd te Emmeloord, kantoorhoudende te Emmeloord, gemeente Noordoostpolder, aan het adres Traktieweg 20 (8304 BA),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

39. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF HIJLKEMA HEERENVEEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 01060873, statutair gevestigd te Heerenveen, kantoorhoudende te Heerenveen, aan het adres Beurtschip 35 (8447 CL),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

40. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF HIJLKEMA SNEEK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 01047836, statutair gevestigd te Sneek, kantoorhoudende te Sneek, gemeente Súdwest-Fryslân, aan het adres Kolenbranderstraat 9 (8601 VC),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

41. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF J. JANSSEN GERWEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17141446, statutair gevestigd te Gerwen, gem. Nuenen, Gerwen, Nederwetten, kantoorhoudende te Nuenen, gemeente Nuenen, Gerwen en Nederwetten, aan het adres Kruisakker 14 (5674 TZ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

42. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF J. JANSSEN VENLO B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 12020456, statutair gevestigd te Venlo, kantoorhoudende te Venlo, aan het adres Groot Bollerweg 24 (5928 NS),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
43. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF JAN GROET B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 37069960, statutair gevestigd te Den Helder, kantoorhoudende te Den Helder, aan het adres Kievitstraat 18 (1781 ZE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
44. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF KERRES HEERLEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14044094, statutair gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Heerlen, aan het adres Terhoevenderweg 95 (6412 ZJ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
45. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF KERRES MAASTRICHT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14633332, statutair gevestigd te Maastricht, kantoorhoudende te Maastricht, aan het adres Armand Maassenstraat 2 (6226 DE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
46. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF KERRES SITTARD B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14034639, statutair gevestigd te Sittard, kantoorhoudende te Sittard, gemeente Sittard-Geleen, aan het adres Bergerweg 71 (6135 KD),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
47. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF KOOIMAN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 23088874, statutair gevestigd te Oud-Beijerland, kantoorhoudende te Oud-Beijerland, gemeente Hoeksche Waard, aan het adres Langeweg 3 C (3261 LJ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
48. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF LIEWES RODEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 04025204, statutair gevestigd te Roden, kantoorhoudende te Roden, gemeente Noordenveld, aan het adres Ceintuurbaan Noord 133 (9301 NT),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

49. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DRIESSEN AUTO V B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17073740, statutair gevestigd te Eindhoven, kantoorhoudende te Eindhoven, aan het adres Pietersbergweg 6 (5628 BT),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

50. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **GARAGE A.H. DEN BREEJEN ALMKERK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 18130753, statutair gevestigd te Almkerk, kantoorhoudende te Almkerk, gemeente Altena, aan het adres Sjersestraat 35 (4286 BC),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

51. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **GARAGE DE BLIEK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 21001834, statutair gevestigd te Oostburg, kantoorhoudende te Oostburg, gemeente Sluis, aan het adres Transportweg 3 (4501 PS),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

52. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **GARAGE G.C. VAN VLIET & ZN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30088056, statutair gevestigd te Woerden, kantoorhoudende te Woerden, aan het adres Botnische golf 13 (3446 CN),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

53. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **GARAGE HARTGERINK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 06068769, statutair gevestigd te Hengevelde, kantoorhoudende te Hengevelde, gemeente Hof van Twente, aan het adres Slotsweg 7 (7496 PW),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

54. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **HAARDIJK AUTOMOTIVE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 58378510, statutair gevestigd te Hardenberg, kantoorhoudende te Hardenberg, aan het adres Koningsspil 6 (7773 NK),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

55. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **HEKKERT HEERLEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14026433, statutair gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Heerlen, aan het adres Breukerweg 183 (6412 ZK),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

56. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **HEKKERT MAASTRICHT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14011105, statutair gevestigd te Maastricht, kantoorhoudende te Maastricht, aan het adres Bersebastraat 6 (6222 EN),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

57. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **HEKKERT ROERMOND B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14121814, statutair gevestigd te gemeente Roermond, kantoorhoudende te Roermond, aan het adres Broekhin Noord 74 (6042 EE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

58. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **HEKKERT SITTARD B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14073634, statutair gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Sittard, gemeente Sittard-Geleen, aan het adres Bergerweg 77 (6135 KD),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

59. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **HEKKERT VENLO B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14126961, statutair gevestigd te gemeente Venlo, kantoorhoudende te Venlo, aan het adres De Sondert 2 (5928 RV),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

60. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **HENRI & HERMAN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 54149355, statutair gevestigd te Amersfoort, kantoorhoudende te Amersfoort, aan het adres Amsterdamseweg 151 (3812 RR),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

61. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **JANSSEN VAN KOUWEN AUTOMOTIVE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 72927739, statutair gevestigd te Amsterdam, kantoorhoudende te Amsterdam, aan het adres Snijdersbergweg 99 (1105 AN),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

62. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **KAMP TWENTE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 65534255, statutair gevestigd te Hengelo (Overijssel), kantoorhoudende te Almelo, aan het adres Weezebeeksingel 4 (7609 PP),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

63. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **LOUWMAN PB B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 20009843, statutair gevestigd te 's-Gravenhage, kantoorhoudende te Breda, aan het adres Huifakkerstraat 5 (4815 PN),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

64. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **LOUWMAN PG B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 22023770, statutair gevestigd te 's-Gravenhage, kantoorhoudende te Goes, aan het adres Pearyweg 11 (4462 GT),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

65. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **LOUWMAN PR B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 64531414, statutair gevestigd te 's-Gravenhage, kantoorhoudende te 's-Gravenhage, aan het adres Donau 34 (2491 BA),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

66. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **MEKENKAMP AUTO'S B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30124074, statutair gevestigd te Bunnik, kantoorhoudende te Bunnik, aan het adres Rumpsterweg 19 (3981 AK),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

67. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **MOTORHUIS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 28070585, statutair gevestigd te Leiden, kantoorhoudende te Leiden, aan het adres Vondellaan 80 (2332 AH),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

68. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **MULDERS AUTOBEDRIJF B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 11025171, statutair gevestigd te gemeente Tiel, kantoorhoudende te Tiel, aan het adres Franklinstraat 2 (4004 JK),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

69. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **MULDERS AUTOBEDRIJF NIJMEGEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 68138164, statutair gevestigd te Tiel, kantoorhoudende te Nijmegen, aan het adres Weurtseweg 301 (6541 AT),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

70. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **OPEL CENTRALE SLIEDRECHT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 23086277, statutair gevestigd te Sliedrecht, kantoorhoudende te Sliedrecht, aan het adres Prisma 1 (3364 DJ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

71. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **OPELCENTRALE ALBLASSERDAM B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 23064759, statutair gevestigd te Papendrecht, kantoorhoudende te Papendrecht, aan het adres Rembrandtlaan 1 (3351 RE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

72. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **ORANGE MOTORS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 59634561, statutair gevestigd te Naaldwijk, gemeente Westland, kantoorhoudende te Rotterdam, aan het adres Aploniastraat 14 (3084 CC),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

73. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **PEEMAN EN SLOT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 37033103, statutair gevestigd te Den Helder, kantoorhoudende te Den Helder, aan het adres Industrierweg 15 (1785 AG),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

74. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **STERN 50 B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 33245943, statutair gevestigd te Wormerveer, kantoorhoudende te Wormerveer, gemeente Zaanstad, aan het adres Oost-Indischekade 9 (1521 AR),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

75. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN BEEK AUTOBEDRIJF BERGEN OP ZOOM B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 20091435, statutair gevestigd te Bergen op Zoom, kantoorhoudende te Bergen op Zoom, aan het adres Oude Moerstraatsebaan 25 (4614 RN),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

76. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN BEEK AUTOBEDRIJF BREDA B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 63878143, statutair gevestigd te Breda, kantoorhoudende te Breda, aan het adres Spinveld 74 (4815 HT),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard;

77. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN BEEK AUTOBEDRIJF ROOSENDAAL B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 20040962, statutair gevestigd te Roosendaal, kantoorhoudende te Roosendaal, aan het adres Burgerhoutsestraat 194 (4702 BJ),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard;

78. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN BEEK AUTOBEDRIJF VLISSINGEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 22062585, statutair gevestigd te Vlissingen, kantoorhoudende te Ritthem, gemeente Vlissingen, aan het adres Marie Curieweg 25 (4398 WB),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard;

79. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN DE WEEM VENRAY B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17128441, statutair gevestigd te Venray, kantoorhoudende te Venray, aan het adres Keizersveld 95 (5803 AP),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard;

80. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN DER BURG AUTOMOTIVE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 27177025, statutair gevestigd te Zoetermeer, kantoorhoudende te Zoetermeer, aan het adres Kadelaan 2 (2725 BL),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard;

81. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN DER LINDEN VAN SPRANKHUIZEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 36006558, statutair gevestigd te Hoorn NH, kantoorhoudende te Hoorn, aan het adres Berkhouterweg 11 (1624 NS),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard;

82. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN MILL DORDRECHT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24426120, statutair gevestigd te Dordrecht, kantoorhoudende te Dordrecht, aan het adres Mijlweg 31 (3316 BE),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard;

83. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN MOSSEL CITROËN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 61272736, statutair gevestigd te gemeente Amsterdam, kantoorhoudende te Amsterdam-Duivendrecht, gemeente Ouder-Amstel, aan het adres Pieter Braaijweg 2 (1114 AJ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

84. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN MOSSEL OPC B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 62087517, statutair gevestigd te gemeente 's-Hertogenbosch, kantoorhoudende te 's-Hertogenbosch, aan het adres Afrikalaan 2 (5232 BD),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

85. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN MOSSEL WEST B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 60404973, statutair gevestigd te gemeente Amsterdam, kantoorhoudende te Waalwijk, aan het adres Biesbosweg 14 (5145 PZ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

86. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN OORD LEIDSCH E RIJN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30069486, statutair gevestigd te Maarssen, kantoorhoudende te De Meern, gemeente Utrecht, aan het adres Landzicht 28 (3454 PE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

87. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN OORD MAARSSSEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30100653, statutair gevestigd te Maarssen, kantoorhoudende te Maarssen, gemeente Stichtse Vecht, aan het adres Straatweg 1 (3604 BA),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

88. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN OORD-BOLL ZEIST B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30100654, statutair gevestigd te Maarssen, kantoorhoudende te Zeist, aan het adres Pijlstaartlaan 1 (3704 HS),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

89. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN VLIET PGH B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 80851312, statutair gevestigd te gemeente Woerden, kantoorhoudende te Woerden, aan het adres Botnische golf 13 (3446 CN),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

90. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **WASSINK AUTOGROEP C B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 69217890, statutair gevestigd te Doetinchem, kantoorhoudende te Doetinchem, aan het adres Innovatieweg 22 (7007 CD),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

91. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **WASSINK AUTOGROEP P B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 69217955, statutair gevestigd te Doetinchem, kantoorhoudende te Doetinchem, aan het adres Innovatieweg 22 (7007 CD),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

92. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **WELLING CARS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14076332, statutair gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Heerlen, aan het adres Terhoevenderweg 97 (6412 ZJ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

93. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **WELLING HEUVELLAND B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 65088239, statutair gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Maastricht, aan het adres Weerhuisweg 1 (6226 NC),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

94. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **WELLING WESTELIJKE MIJNSTREEK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 55669956, statutair gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Sittard, gemeente Sittard-Geleen, aan het adres Bergerweg 63 (6135 KD),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

95. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **WENSINK AUTOMOTIVE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08044153, statutair gevestigd te Apeldoorn, kantoorhoudende te Zwolle, aan het adres Lippestraat 2 (8028 PS),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

96. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **WIJNAND'S AUTO SERVICE BUNSCHOTEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 31022897, statutair gevestigd te Bunschoten, kantoorhoudende te Bunschoten-Spakenburg, gemeente Bunschoten, aan het adres de Kronkels 3 (3752 LM),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

97. de vennootschap onder firma **AUTOMOBIELBEDRIJF BOUWMAN**, handelend onder de naam **AUTOBEDRIJF M.C. BOUWMAN**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 05036145, kantoorhoudende te Ommen, aan het adres Hammerweg 3 (7731 AH),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

98. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF MULDER B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 81148038, statutair gevestigd te Zwolle, kantoorhoudende te Zwolle, aan het adres Kuyterhuislaan 15 A (8024 PC),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

99. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF MULDER BALK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 69858896, statutair gevestigd te gemeente De Fryske Marren, kantoorhoudende te Balk, gemeente De Fryske Marren, aan het adres Tjalke de Boerstrjitte 22 (8561 EL),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

100. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF MULDER DORDRECHT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 23059871, statutair gevestigd te Dordrecht, kantoorhoudende te Dordrecht, aan het adres Laan der Verenigde Naties 111 (3316 AK),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

101. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF NIJS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17095097, statutair gevestigd te Someren, kantoorhoudende te Someren, aan het adres Kerkendijk 134 (5712 EX),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

102. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Autobedrijf **NOTEBOOM ROTTERDAM B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24143395, statutair gevestigd te Rotterdam, kantoorhoudende te Barendrecht, aan het adres Kamerlingh Onnesweg 32 (2991 XL),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

103. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF STROEVE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 04010701, statutair gevestigd te Coevorden, kantoorhoudende te Coevorden, aan het adres Monierweg 1 (7741 KV),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

104. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF TINEKE GROET B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 37092516, statutair gevestigd te Schagen, kantoorhoudende te Schagen, aan het adres Witte Paal 329 (1742 LE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

105. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF VAN FRAASSEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 22050504, statutair gevestigd te Goes, kantoorhoudende te Goes, aan het adres Voorstad 79 (4461 KM),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

106. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF VAN JAARVELD B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30157051, statutair gevestigd te Montfoort, kantoorhoudende te Montfoort, aan het adres Heeswijk 143 (3417 GP),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

107. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF VAN SCHIE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 27214401, statutair gevestigd te 's-Gravenzande, gemeente Westland, kantoorhoudende te 's-Gravenzande, gemeente Westland, aan het adres Dresdenweg 20 (2692 AB),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

108. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF VAN VOORDEN ALMERE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 39090392, statutair gevestigd te Almere, kantoorhoudende te Almere, aan het adres Palmpolstraat 2 (1327 CE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

109. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF WETERINGS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 18011246, statutair gevestigd te Gilze, gemeente Gilze en Rijen, kantoorhoudende te Gilze, gemeente Gilze en Rijen, aan het adres Lange Wagenstraat 19 (5126 BA),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

110. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF WILMINK ALMELO B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08111167, statutair gevestigd te Almelo, kantoorhoudende te Almelo, aan het adres Twentelaan 21 (7609 RE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

111. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF WISSE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 21016447, statutair gevestigd te Terneuzen, kantoorhoudende te Terneuzen, aan het adres Informicastraat 1 (4538 BT),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
112. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOHUIS DE POORT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 32090435, statutair gevestigd te Amersfoort, kantoorhoudende te Woudenberg, aan het adres Europaweg 2 (3931 NJ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
113. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOHUIS DELFZIJL B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 01153924, statutair gevestigd te Delfzijl, kantoorhoudende te Delfzijl, gemeente Eemdelta, aan het adres Polarisweg 97 (9933 HE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
114. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIEL- EN GARAGEBEDRIJF M. VAN TILBORG B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 11001459, statutair gevestigd te Zaltbommel, kantoorhoudende te Zaltbommel, aan het adres Nieuwe Tijningen 2 (5301 DA),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
115. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF P. EN D. BROERE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24157326, statutair gevestigd te Krimpen aan den IJssel, kantoorhoudende te Krimpen aan den IJssel, aan het adres Lekdijk 73 (2921 AC),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
116. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF RUESINK DOETINCHEM B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09062684, statutair gevestigd te Doetinchem, kantoorhoudende te Doetinchem, aan het adres Vlietstraat 29 (7005 BN),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
117. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF RUESINK ENSCHEDE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 06058186, statutair gevestigd te Enschede, kantoorhoudende te Enschede, aan het adres Hendrik ter Kuilestraat 175 B (7547 SK),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

118. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF RUESINK RUURLO B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08046320, statutair gevestigd te Ruurlo, kantoorhoudende te Ruurlo, gemeente Berkelland, aan het adres De Venterkamp 11 (7261 AH),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

119. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF RUESINK ZUTPHEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08080252, statutair gevestigd te Zutphen, kantoorhoudende te Zutphen, aan het adres De Stoven 25 (7206 AZ),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

120. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF THALEN BEILEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 69345244, statutair gevestigd te gemeente Midden-Drenthe, kantoorhoudende te Beilen, gemeente Midden-Drenthe, aan het adres Asserstraat 54 (9411 LN),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

121. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF VAN SPLUNDER B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24110528, statutair gevestigd te Ridderkerk, kantoorhoudende te Ridderkerk, aan het adres Geerlaan 1 (2981 AP),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

122. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF VAN SPLUNDER OUD-BEIJERLAND B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 23030497, statutair gevestigd te Oud-Beijerland, kantoorhoudende te Oud-Beijerland, gemeente Hoeksche Waard, aan het adres Ferrarilaan 3 (3261 NC),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

123. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF VOS DEN BOSCH B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 16048928, statutair gevestigd te Genderen, gemeente Aalburg, kantoorhoudende te 's-Hertogenbosch, aan het adres Rietveldenweg 58 A (5222 AS),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

124. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF VOS ZANDDONK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 18061929, statutair gevestigd te Waalwijk, kantoorhoudende te Waalwijk, aan het adres Zanddonkweg 2 (5144 NX),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
125. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOPALACE ZWOLLE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 05025862, statutair gevestigd te Zwolle, kantoorhoudende te Zwolle, aan het adres Willemsvaart 18 A (8019 AB),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
126. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **BERTENS TILBURG B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 18036686, statutair gevestigd te Tilburg, kantoorhoudende te Tilburg, aan het adres Kapitein Hatterasstraat 21 (5015 BB),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
127. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **BROEKHUIS ALMERE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 39064039, statutair gevestigd te Almere, kantoorhoudende te Almere, aan het adres De Strubbenweg 13 (1327 GA),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
128. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **BROEKHUIS EDE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09099293, statutair gevestigd te Ede Gld, kantoorhoudende te Ede, aan het adres Frankeneng 118 (6716 AA),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
129. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **BROEKHUIS HARDERWIJK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08016014, statutair gevestigd te Harderwijk, kantoorhoudende te Harderwijk, aan het adres Lorentzstraat 17 (3846 AV),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
130. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **BROEKHUIS HENGELO B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08092370, statutair gevestigd te Hengelo (Overijssel), kantoorhoudende te Hengelo (o), aan het adres Wegtersweg 4 (7556 BR),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

131. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DAVO AUTOBEDRIJVEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 27167441, statutair gevestigd te 's-Gravenhage, kantoorhoudende te 's-Gravenhage, aan het adres Donau 120 (2491 BC),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
132. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DE GOEIJ GARAGE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30102612, statutair gevestigd te Montfoort, kantoorhoudende te Montfoort, aan het adres Heeswijk 9 (3417 GP),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
133. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DE JONG AUTOBEDRIJF KATWIJK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 75211971, statutair gevestigd te Katwijk, kantoorhoudende te Katwijk, aan het adres Koningin Julianalaan 1 (2224 EW),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
134. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DELSINK AUTO'S B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09049543, statutair gevestigd te Renkum, kantoorhoudende te Renkum, aan het adres Dorpsstraat 148 (6871 AR),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
135. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DRIESSEN AUTO I B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17080393, statutair gevestigd te Eindhoven, kantoorhoudende te Eindhoven, aan het adres Pietersbergweg 25 (5628 BS),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
136. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF NOTEBOOM ROTTERDAM NOORD B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 82089825, statutair gevestigd te Rotterdam, kantoorhoudende te Rotterdam, aan het adres Metaalstraat 5 (3067 GV),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;
137. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **CARABAS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 23041422, statutair gevestigd te Papendrecht, kantoorhoudende te Papendrecht, aan het adres Rembrandtlaan 1 (3351 RE),

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

OM

op woensdag 20 april 2022 om 10:00 uur in de ochtend niet in persoon maar vertegenwoordigd door een advocaat in het geding te verschijnen bij de Rechtbank Amsterdam, zitting houdende te Amsterdam aan de Parnassusweg 280 (1076 AV);

MET AANZEGGING DAT

- a. uit het centraal register voor collectieve vorderingen als bedoeld in artikel 3:305a lid 7 BW volgt dat tegen de gedaagden sub 8, 9 en 10 reeds een collectieve actieprocedure zoals bedoeld in artikelen 3:305a BW jo. 1018c lid 1 Rv aanhangig is gemaakt bij de Rechtbank Amsterdam, geregistreerd onder zaak- en rolnummer C/13/705132 HA ZA 21/687;
- b. deze dagvaarding strekt tot het instellen van collectieve vorderingen jegens de gedaagden voor dezelfde gebeurtenissen en over gelijksoortige feitelijke en rechtsvragen als waarop de collectieve vorderingen in de onder a. van deze aanzegging genoemde collectieve procedure betrekking hebben, een en ander zoals bedoeld in artikel 1018d leden 1 en 2 Rv;
- c. de bij deze dagvaarding ingestelde collectieve vorderingen samen met de onder a. van deze aanzegging genoemde collectieve vorderingen na inschrijving op de rol met de procedure met zaak en rolnummer C/13/705132 HA ZA 21/687 als één zaak zullen worden behandeld ingevolge artikel 1018 lid 3 Rv;
- d. uit artikel 1018 lid 3 Rv en de Memorie van Toelichting (*Kamerstukken II*, 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 42) volgt dat gedaagden sub 8, 9 en 10 niet meer dan één keer hoeven te verschijnen om zich te verweren tegen elk van de collectieve vorderingen die voor dezelfde gebeurtenissen ex artikel 1018d Rv worden ingediend;
- e. de rechtbank tegen een gedaagde die verzuimt om op voorgeschreven wijze in het geding te verschijnen, of, indien verschuldigd, het verschuldigde griffierecht niet tijdig voldoet, en tegen wie de voorgeschreven termijnen en formaliteiten in acht zijn genomen, verstek zal verlenen en de vorderingen zal toewijzen, tenzij deze de rechtbank onrechtmatig of ongegrond voorkomen;
- f. indien ten minste één van de gedaagden in het geding is verschenen, en indien ten aanzien van de overige gedaagden de voorgeschreven formaliteiten en termijnen in acht zijn genomen, tegen de niet verschenen gedaagde(n) verstek zal worden verleend, tussen eiser(s) en de verschenen gedaagde(n) zal worden voortgeprocedeerd, een en ander met inachtneming van het bepaalde in artikel 1018d Rv, en tussen alle partijen één vonnis zal worden gewezen, dat als een vonnis op tegenspraak wordt beschouwd;

- g. indien niet reeds geheven, bij verschijning in het geding van ieder van de gedaagden een griffierecht zal worden geheven, te voldoen binnen vier weken te rekenen vanaf het tijdstip van verschijning, met dien verstande dat van de gedaagden die bij dezelfde advocaat verschijnen en gelijklopende conclusies nemen of gelijklopend verweer voeren, op basis van art. 15 van de Wet griffierechten slechts eenmaal een gezamenlijk griffierecht zal worden geheven, waarbij het griffierecht van niet-natuurlijke personen zal worden geheven indien tot de gedaagden zowel natuurlijke personen als niet-natuurlijke personen behoren;
- h. de hoogte van de griffierechten is vermeld in de meest recente bijlage behorende bij de Wet griffierechten burgerlijke zaken, die onder meer is te vinden op de website: www.kbvg.nl/griffierechtentabel;
- i. van een persoon die onvermogen is, een bij of krachtens de wet vastgesteld griffierecht voor onvermogenen wordt geheven, indien hij op het tijdstip waarop het griffierecht wordt geheven heeft overlegd:
 - a. een afschrift van een besluit tot toevoeging, bedoeld in art. 29 Wet op de rechtsbijstand, of indien dit niet mogelijk is ten gevolge van omstandigheden die redelijkerwijs niet aan hem zijn toe te rekenen, een afschrift van de aanvraag, bedoeld in art. 24 lid 2 Wet op de rechtsbijstand, dan wel
 - b. een verklaring van het bestuur van de raad voor rechtsbijstand, bedoeld in art. 7 lid 3 onderdeel e Wet op de rechtsbijstand waaruit blijkt dat zijn inkomen niet meer bedraagt dan de inkomens bedoeld in de algemene maatregel van bestuur krachtens art. 35 lid 2 van die wet;

MET DE MEDEDELING, DAT

eiseres op straffe van niet-ontvankelijkheid verplicht is om binnen twee dagen na betekening van deze dagvaarding het exploit van dagvaarding ter griffie in te dienen en gelijktijdig aantekening te maken in het centraal register voor collectieve vorderingen als bedoeld in artikel 3:305a lid 7 BW;

TENEINDE

verweer te voeren tegen de op hierna te vermelden gronden aan het eind van deze dagvaarding geformuleerde eisen.

INHOUDSOPGAVE

	INHOUDSOPGAVE	1
I.	BEGRIPPENLIJST	5
II.	INLEIDING	11
II.1	Ten geleide – de aanloop naar deze dagvaarding	11
II.2	Kern van deze procedure	12
II.3	Opzet van deze dagvaarding	13
III.	PARTIJEN IN DEZE PROCEDURE	15
III.1	Eiseres	15
III.2	Gedaagden	15
IV.	DE BENADEELDEN VOOR WIE DE STICHTING IN DEZE PROCEDURE OPKOMT	20
IV.1	Autobezitters	20
IV.2	Huidig en voormalig ‘bezit’	21
IV.3	Positie van kleine zelfstandigen	21
V.	ACHTERGROND	22
V.1	Opkomst van de dieselmotor in Europa	22
V.2	De mechanische werking van een common rail dieselmotor, de ECU en de ECU Software	23
	V.2.1 De verbranding van diesel	23
	V.2.2 Uitlaatgassen	24
	V.2.3 NOx-nabehandelingssystemen	25
	V.2.4 De ECU	28
	V.2.5 ECU Software	28
V.3	Impact van (excessieve) uitstoot van dieselveertuigen op volksgezondheid en milieu	29
	V.3.1 Impact op de volksgezondheid: vroegtijdige sterfte en chronische ziekten	29
	V.3.2 Impact op het milieu: klimaatverandering en afname biodiversiteit	31
VI.	WETTELIJK KADER	31
VI.1	Inleiding	31
VI.2	Europese emissiestandaarden voor dieselmotoren in personenvoertuigen	33
VI.3	Europese testmethoden bij de typegoedkeuring	33
	VI.3.1 New European Driving Cycle (NEDC)	33
	VI.3.2 Gebruik van Manipulatie-Instrumenten om de typegoedkeuringstest te beïnvloeden	34
	VI.3.3 Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)	35
VI.4	Europese wetgeving omtrent de typegoedkeuring en de naleving daarvan	36
	VI.4.1 Typegoedkeuring	36
	VI.4.2 Certificaat van Overeenstemming	37
VI.5	Europese wetgeving omtrent het (verboden) gebruik van Manipulatie-Instrumenten	38
	VI.5.1 Definitie ‘normale gebruiksomstandigheden’	39
	VI.5.2 Normale gebruiksomstandigheden binnen Europa en in Nederland	40
	VI.5.3 Verboden gebruik van Manipulatie-Instrumenten	42

VI.5.4	Mogelijke uitzonderingsgronden.....	43
VII.	DE BETROKKENHEID VAN PSA C.S. BIJ HET DIESELEMISSIESCHANDAAL.....	44
VII.1	Brand strategy PSA c.s.....	44
VII.2	Onderzoek en vervolging in Frankrijk.....	55
VII.2.1	Inleiding.....	55
VII.2.2	Onderzoek Commissie Royal.....	55
VII.2.3	Onderzoek DGCCRF.....	61
VII.2.4	Strafrechtelijk onderzoek Tribunal de Grande Instance de Paris.....	65
VII.2.6	Prejudiciële procedure bij het HvJEU.....	65
VII.3	Strafrechtelijk onderzoek in Duitsland.....	66
VII.4	Overige onderzoeken naar Manipulatie-Instrumenten en emissietests.....	66
VII.4.1	Joint Research Centre.....	66
VII.4.2	Verenigde Staten.....	67
VII.4.3	Verenigd Koninkrijk.....	68
VII.4.4	Duitsland.....	73
VII.4.5	Nederland.....	76
VII.6	Erkenningen en terugroepacties van Opel.....	79
VII.8	Conclusie.....	82
VIII.	COLLECTIEVE VORDERINGEN VAN CAR CLAIM EN DE GRONDEN DAARVAN.....	82
VIII.1	Inleiding.....	82
VIII.2	Niet-contractuele aansprakelijkheid.....	82
VIII.2.1	Grondslagen voor onrechtmatig handelen.....	82
VIII.2.2	De Autofabrikanten schenden de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening.....	83
VIII.2.3	PSA c.s. en Stellantis Nederland schenden de Wet oneerlijke handelspraktijken en maken zich schuldig aan misleidende reclame.....	94
VIII.2.4	PSA c.s. schendt de ongeschreven regels van het maatschappelijk verkeer.....	100
VIII.2.5	(Overig) onrechtmatig handelen van Stellantis Nederland.....	102
VIII.2.7	Toerekenbaarheid.....	107
VIII.2.8	Causaliteit.....	107
VIII.3	Contractuele aansprakelijkheid.....	108
VIII.3.1	Ter introductie.....	108
VIII.3.2	Non-conformiteit.....	109
VIII.3.3	Dwaling.....	113
IX.	SCHADE.....	116
XI.1	Schadecomponenten.....	116
IX.2	Te hoge aankoopprijs en te hoge leaseprijs.....	117
IX.3	Te hoge bijtelling.....	119
IX.4	Kosten van toereikend herstel van de Getroffen Voertuigen.....	119
IX.5	Waardedaling en verminderd gebruiksgenot.....	120
IX.6	Kosten na een (eventuele) update.....	121

IX.7	Tussenconclusie schade.....	125
X.	TOEPASSELIJKHEID VAN DE WAMCA.....	126
XI.	CAR CLAIM IS ONTVANKELIJK	128
XI.1	Inleiding.....	128
XI.2	Aanwijzing van een exclusieve belangenbehartiger.....	129
XI.3	Ontvankelijkheidsvereisten ex artikel 3:305a BW	132
XII.	STICHTING OF VERENIGING MET VOLLEDIGE RECHTSBEVOEGDHEID.....	133
XIII.	TOEREIKENDE STATUTAIRE DOELOMSCHRIJVING	133
XIII.1	Inleiding.....	133
XIII.2	Statutaire doelomschrijving van Car Claim	134
XIII.3	De vlag dekt de lading	135
XIV.	CAR CLAIM HEEFT VOLDAAN AAN HET OVERLEGVEREISTE	136
XV.	DE BELANGEN VAN DE AUTOBEZITTERS ZIJN VOLDOENDE GEWAARBORGD.....	137
XV.1	Ter inleiding	137
XV.2	Car Claim is een gedegen initiatief	139
XV.3	Car Claim is representatief.....	142
XV.4	Car Claim handelt conform Claimcode	143
XVI.	TERRITORIALITEITSVEREISTE	150
XVII.	DE VORDERINGEN STREKKEN TOT DE BESCHERMING VAN GELIJKSOORTIGE BELANGEN	151
XVII.1	Inleiding.....	151
XVII.2	Juridisch kader	151
XVII.3	De belangen en vorderingen in deze procedure zijn gelijksoortig	154
XVII.3.1	Vordering sub 5: verklaring voor recht ten aanzien van kleine zelfstandigen zonder personeel	155
XVII.3.2	Vorderingen sub 6(i) t/m (iv): verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad.....	155
XVII.3.3	Vorderingen sub 7 (i) t/m (iii): verklaringen voor recht ten aanzien non-conformiteit.....	157
XVII.3.4	Vorderingen sub 7(iv) en (v): (subsidiare) verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling.....	159
XVII.3.5	Vordering sub 7(vi): verklaring voor recht ten aanzien van wettelijke (handels)rente.....	160
XVII.3.6	Vordering sub 8: veroordeling tot schadevergoeding	160
XVII.3.7	Vordering sub 9 t/m 11: vernietiging, ontbinding en veroordeling tot terugbetaling	160
XVII.4	Tussenconclusie	161
XVII.5	Efficiëntie en effectiviteit van deze collectieve actieprocedure.....	161
XVIII.	BEKENDE VERWEREN VAN GEDAAGDEN	165
XIX.	INTERNATIONALE BEVOEGDHEID NEDERLANDSE RECHTER.....	165
XIX.1	Stellantis, Stellantis Nederland en de Handelaren	165
XIX.2	Gedaagden buiten Nederland	166
XIX.2.1	Het schadetoebrengende feit doet zich voor in Nederland.....	166
XIX.2.2	Samenhang met vorderingen jegens Stellantis, Stellantis Nederland, de Handelaren.....	167
XIX.2.3	Conclusie internationale rechtsmacht.....	167

XX.	RELATIEVE BEVOEGDHEID RECHTBANK AMSTERDAM	167
XXI.	TOEPASSELIJK RECHT	168
XXI.1	Stellantis, Stellantis Nederland en de Handelaren	168
XXI.2	Gedaagden buiten Nederland	169
XXII.	(PROCES)KOSTEN	169
XXIII.	INFORMATIEPLICHT GEDAAGDEN	170
XXIII.1	Openbaarmaking van relevante informatie	170
XXIII.2	Waarheidsplicht ex artikel 21 Rv	171
XXIII.3	Informatieverzoek ex artikel 22 Rv	171
XXIII.4	Bewijsverrichtingen ex artikel 843a Rv	172
XXIV.	BEWIJSMIDDELEN EN GETUIGEN	172
XXV.	PRODUCTIES	172
XXVI.	DE EIS	172
XXVII.	PRODUCTIELIJST	177

I. BEGRIPPENLIJST

Autobezitters	De Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen
Autofabrikanten	PSA Automobiles, Peugeot, Citroën en Opel
Bosch	Robert Bosch GmbH, een Duitse multinational die zich onder meer bezighoudt met de ontwikkeling en productie van automobieltechnologie
Brussel I bis-Vo	Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking)
Car Claim	De stichting Stichting Car Claim, eiseres
Citroën	Automobiles Citroën S.A.S., gedaagde sub 3
Citroën Nederland	Citroën Nederland B.V., per 1 oktober 2021 opgegaan in Stellantis Nederland, gedaagde sub 10
Claimcode	Claimcode 2019, gepubliceerd door de Commissie Claimcode op 5 maart 2019
CvO	Certificaat van Overeenstemming
Daimler	Daimler AG (fabrikant van onder meer auto's van het merk Mercedes Benz)
De Savornin Lohman	De heer Hans de Savornin Lohman, lid van de RvT
ECU/EDC	Electronic Control Unit / Electronic Diesel Control (unit)
ECU Software	Bij de ECU/EDC behorende (motormanagement) software
EGR	Exhaust gas recirculation

Emissieverordening	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
EMIS-commissie	Europese parlementaire enquêtecommissie inzake emissiemetingen in de automobielsector
FCA	Fiat Chrysler Automobiles N.V. (fabrikant van onder meer auto's van de merken Fiat, Chrysler en Jeep), per januari 2021 gefuseerd met PSA en opgegaan in Stellantis, gedaagde sub 9
Fortress	Fortress (de opvolger van Vannin), de procesfinancier van de Stichting
Gedaagde	Eén van de Gedaagden
Gedaagden	Gedaagden sub 1 t/m 137 tezamen
Getroffen Voertuigen	Euro 5 en Euro 6 dieselveertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van artikel 2 van de Emissieverordening, die onder de merken Peugeot, Citroën (waaronder ook DS) en Opel vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019 op de markt zijn gebracht, waaronder in ieder geval de modellen gespecificeerd in <u>Productie 1</u>
GM	General Motors Holdings LLC (gedaagde sub 6), General Motors Company (gedaagde sub 7) en General Motors LLC (gedaagde sub 8)
Handelaren	Gedaagden sub 11 t/m 137, Nederlandse Peugeot, Citroën en Opel dealers
HvJEU	Hof van Justitie van de Europese Unie

Kaderrichtlijn	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
Koopovereenkomsten	De koopovereenkomsten die Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben gesloten met de respectieve Handelaren met betrekking tot de koop en levering van een Getroffen Voertuig
Leaseovereenkomsten	De leaseovereenkomsten (waaronder ook huurkoopovereenkomsten) die Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben gesloten met betrekking tot de levering en het gebruik van een Getroffen Voertuig
Manipulatie-Instrument	Manipulatie-instrument in de zin van artikel 3 lid 10 van de Emissieverordening
NEDC	New European Driving Cycle
NOx	Stikstofoxiden
Oosting	Marten Oosting, voorzitter van de RvT
Opel	Adam Opel GmbH, gedaagde sub 4 en Opel Automobile GmbH, gedaagde sub 5
Opel Nederland	Opel Nederland B.V., per 1 oktober 2021 opgegaan in Stellantis Nederland, gedaagde sub 10
Overeenkomsten	De Koopovereenkomsten en de Leaseovereenkomsten
Particuliere Partijen	De Particuliere Partijen A, Particuliere Partijen B en Particuliere Partijen C
Particuliere Partijen A	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw Getroffen

Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen

Particuliere Partijen B

Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen

Particuliere Partijen C

Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw of gebruikt Getroffen Voertuig van een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen, bijvoorbeeld in een particuliere transactie of bij een occasion dealer

Peugeot

Automobiles Peugeot S.A., gedaagde sub 2

Peugeot Nederland

Peugeot Nederland N.V., per 1 oktober 2021 Stellantis Nederland geheten, gedaagde sub 10

Pocar

De heer Fausto Pocar, lid van de RvB

PSA

Peugeot S.A. (voormalige moedermaatschappij van Peugeot, Citroën en Opel), per 16 januari 2021 gefuseerd met FCA en opgegaan in Stellantis, gedaagde sub 9

PSA Automobiles

PSA Automobiles S.A., gedaagde sub 1

PSA c.s.

PSA Automobiles, Peugeot, Citroën, Opel, Stellantis en GM tezamen

RDE

Real Driving Emissions

Register

Centraal register voor collectieve vorderingen als bedoeld in artikel 3:305a lid 7 BW

Renault c.s.	Renault S.A., Renault S.A.S. en Automobile Dacia S.A. tezamen
Rome II-Vo	Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen
RvB	Raad van Bestuur van Car Claim
RvT	Raad van Toezicht van Car Claim
SDEJ	De stichting Stichting Diesel Emissions Justice
SEC	De stichting Stichting Emissieclaim
Statuten	De statuten van Car Claim van 3 juli 2020
Stellantis	Stellantis N.V., gedaagde sub 9
Stellantis Nederland	Stellantis Nederland B.V., gedaagde sub 10
Testverordening	Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van de Emissieverordening en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie
Thermovenster	Een Manipulatie-Instrument dat aan de hand van temperatuurafhankelijke parameters de werking van emissiecontrolesystemen beperkt
Van der Steen	De heer Arie van der Steen, lid van de RvB
Van Woerkom	De heer Guido van Woerkom, lid van de RvB
Volkswagen c.s.	Volkswagen AG, Audi AG, SEAT S.A., Škoda a.s. tezamen
WAMCA	Wet Afwikkeling Massaschade in Collectieve Actie
Website	www.derclaim.nl

WLTP	Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure
Zakelijke Partijen	Zakelijke Partijen A, Zakelijke Partijen B en Zakelijke Partijen C
Zakelijke Partijen A	Niet-Particulieren die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Partijen B	Niet-Particulieren die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Partijen C	Niet-Particulieren die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw of gebruikt Getroffen Voertuig van een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen, bijvoorbeeld in een particuliere transactie of bij een occasion dealer
Zielonka	De heer Jan Zielonka, lid van de RvT

II. INLEIDING

II.1 Ten geleide – de aanloop naar deze dagvaarding

1. Bij dagvaarding van 19 juli 2021 heeft SEC een collectieve vordering op grond van de WAMCA ingesteld tegen Stellantis, Stellantis Nederland¹ en General Motors LLC, alsmede tegen Bosch. Kern van de collectieve vordering van SEC is – kort gezegd – het verwijtbaar handelen van deze gedaagde partijen door jarenlang de NOx-uitstoot van Peugeot, Citroën en Opel dieselloftuigen te manipuleren respectievelijk deze voertuigen op de Nederlandse- en Europese markt te (laten) brengen.
2. De dagvaarding van SEC is op 19 juli 2021 ingeschreven in het Register. Gelet op deze registratie, had Car Claim oorspronkelijk tot en met 19 oktober 2021 de tijd om zelf een collectieve vordering in te stellen met betrekking tot gelijksoortige feiten en rechtsvragen.
3. Op 18 juni 2021 heeft Car Claim de rechtbank verzocht om de driemaandstermijn ex artikel 1018d lid 1 Rv met drie maanden te verlengen, derhalve tot en met 19 januari 2022. Op 22 september 2021 heeft de rechtbank dit verzoek van Car Claim toegewezen.
4. Car Claim stelt met de onderhavige dagvaarding tijdig een eigen collectieve vordering in onder de WAMCA tegen Gedaagden met betrekking tot het PSA dieselemissieschandaal. Dit doet zij ten behoeve van de Autobezitters. Om de belangen van de Autobezitters te waarborgen, is het van belang dat Car Claim deelneemt aan de reeds door SEC gestarte collectieve procedure. Anders dan de collectieve vorderingen in de procedure van SEC, richt Car Claim haar collectieve vorderingen in deze dagvaarding mede tegen de daadwerkelijke autofabrikanten van de Getroffen Voertuigen: PSA Automobiles, Peugeot, Citroën en Opel.
5. Doel van deze collectieve vorderingen van Car Claim is om voor alle Autobezitters op een efficiënte en laagdrempelige wijze een gedegen collectieve oplossing te bereiken voor het door hen geleden nadeel. Zonder daarbij afbreuk te doen aan de rechtsposities van de Autobezitters ten overstaan van de diverse Gedaagden. Het palet van Gedaagden en collectieve vorderingen dat Car Claim met deze dagvaarding aan de rechtbank voorlegt, beoogt daartoe te leiden.
6. Naast Car Claim heeft ook SDEJ in deze procedure een dagvaarding uitgebracht tegen dezelfde gedaagden. Daar waar de dagvaarding van Car Claim en SDEJ in elkaars verlengde liggen en voor zover

¹ SEC heeft importeurs Peugeot Nederland N.V., Citroën Nederland B.V. en Opel Nederland B.V. gedagvaard. Per 1 oktober 2021 is Peugeot Nederland omgezet van een N.V. in een B.V. Tevens wijzigde Peugeot Nederland haar naam in Stellantis Nederland (B.V.). Tot slot zijn Citroën Nederland B.V. en Opel Nederland B.V. als verdwijnende vennootschappen gefuseerd met Stellantis Nederland als verkrijgende vennootschap.

de dagvaarding van SDEJ de stellingen van Car Claim ondersteunt, zal Car Claim naar de dagvaarding van SDEJ verwijzen.

II.2 Kern van deze procedure

7. Deze dagvaarding van Car Claim richt zich hoofdzakelijk tegen de Autofabrikanten voor hun rol in het dieselemissieschandaal. Car Claim verwijt het PSA c.s. dat zij tussen 1 september 2009 tot 1 september 2019 Getroffen Voertuigen in het verkeer heeft gebracht, die niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Als gevolg hiervan zijn miljoenen automobilisten, waaronder de Autobezitters, benadeeld.
8. Dieselmotoren stoten schadelijke stoffen uit, waaronder NOx. Deze stof is levensbedreigend voor mensen en heeft een sterk negatieve invloed op de biodiversiteit. De uitstoot van NOx door dieselauto's wordt dan ook al jarenlang aan banden gelegd door Europese wetgeving. Sinds 1992 dwingt deze wetgeving autofabrikanten ertoe om de praktijkemissie van NOx door dieselauto's steeds verder te reduceren.
9. In september 2015 werd bekend dat de Volkswagen c.s. wereldwijd jarenlang dieselauto's op de markt had gebracht die waren voorzien van Manipulatie-Instrumenten en de maximaal toegestane uitstootnormen voor NOx overschreden. Volkswagen c.s. heeft in dit verband miljardenschikkingen getroffen in onder meer de VS, Duitsland en Australië, en is door diverse Europese gerechten veroordeeld tot schadeloosstelling van gedupeerde automobilisten. Ook de rechtbank heeft geoordeeld dat Volkswagen c.s. onrechtmatig heeft gehandeld door deze voertuigen in het verkeer te brengen.²
10. De tijd heeft geleerd dat Volkswagen c.s. niet de enige autofabrikant is die sjoemelt met de NOx-uitstoot van haar dieselauto's. Ook onder meer Daimler en FCA hebben jarenlang dieselauto's op de markt gebracht die zijn voorzien van Manipulatie-Instrumenten, als gevolg waarvan de emissiecontrolesystemen van die auto's onder normale gebruiksomstandigheden worden uitgeschakeld.
11. PSA c.s. heeft haar betrokkenheid bij het dieselemissieschandaal tot op de dag van vandaag niet erkend. Maar uit verschillende onderzoeken volgt dat ook zij betrokken is bij het dieselemissieschandaal.
12. Sinds jaar en dag claimt (ook) PSA c.s. dat zij begaan zou zijn met het milieu en dat zij zich zou inspannen om haar impact daarop zoveel als mogelijk te beperken. Zij heeft de Getroffen Voertuigen via websites, brochures en andere reclame-uitingen in de markt gezet als 'groen' en zo bij Autobezitters aan de man gebracht. Dit alles heeft PSA c.s. geen windeieren gelegd. Alleen al met de verkoop van de Getroffen Voertuigen in Nederland heeft zij miljardenomzetten gerealiseerd.

² Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.10 e.v.

13. Diverse onderzoeken wijzen inmiddels uit dat de Getroffen Voertuigen onder de normale gebruiksomstandigheden tot wel 18.4 keer meer NOx uitstoten dan de Europese emissienormen toestaan. Terwijl zij onder testcondities op de rollerbank 'wel' aan deze Europese emissienormen 'voldoen'. Deze onderzoeken wijzen tevens uit dat dit verschil in werking van de relevante emissiecontrolesystemen van de Getroffen Voertuigen wordt veroorzaakt doordat in de Getroffen Voertuigen Manipulatie-Instrumenten zijn toegepast.
14. In juni 2021 werd bekend dat Peugeot en Citroën inmiddels formeel verdachten zijn in een strafrechtelijke vervolging door de Franse openbare aanklager. Deze vervolging ziet kortgezegd op door Peugeot en Citroën geschonden milieunormen door het gebruik van verboden Manipulatie-Instrumenten in de ECU-Software van de Getroffen Voertuigen.

II.3 Opzet van deze dagvaarding

15. In het navolgende vat Car Claim de verschillende hoofdstukken van deze dagvaarding en de belangrijkste conclusies van die hoofdstukken samen.
16. **Hoofdstuk III** en **Hoofdstuk IV** bevatten een introductie van de procespartijen en de categorieën benadeelden voor wiens belangen Car Claim in deze collectieve procedure opkomt.
17. In **Hoofdstuk V** staat Car Claim stil bij de (technische) achtergrond van dieselmotoren, de ontwikkeling en de opkomst van dieselmotoren in Europa en de gevolgen hiervan voor mens, maatschappij en milieu. De technische aspecten van dieselmotoren spelen in de onderhavige procedure een belangrijke rol. Tegelijkertijd hebben de schadelijke gevolgen van het gebruik van dieselmotoren ertoe geleid dat met de jaren steeds strengere emissienormen (op het gebied van met name NOx) zijn geïntroduceerd, waaraan voertuigen die op de Europese markt gebracht worden, moeten voldoen. Ook dit staat centraal.
18. **Hoofdstuk VI** vat het wettelijk kader in Europa omtrent de typegoedkeuring en het (verboden) gebruik van Manipulatie-Instrumenten samen. Binnen dit wettelijk kader dienen de vorderingen van Car Claim te worden beoordeeld. Dit wettelijk kader gebiedt (onder andere) dat de in de Emissieverordening gestelde emissiegrenswaarden onder normale gebruiksomstandigheden van een voertuig strikt moeten worden nageleefd. Het gebruik van Manipulatie-Instrumenten is niet toegestaan. Recente uitlegging van het HvJEU en de Advocaat-Generaal benadrukt dat limitatief geformuleerde uitzonderingsgronden in dit verband strikt moeten worden uitgelegd. Manipulatie-Instrumenten die tot gevolg hebben dat het emissiecontrolesysteem van een voertuig onder normale gebruiksomstandigheden een groot deel van de tijd niet (volledig) functioneert, kunnen niet met een beroep op deze uitzonderingsgronden worden gerechtvaardigd.
19. **Hoofdstuk VII** bespreekt de betrokkenheid van PSA c.s. bij het dieselemissieschandaal. Eerst wordt uitgelegd hoe PSA c.s. zich met een beroep op het vermeend schone en milieuvriendelijke karakter van

haar dieselmotoren in de markt heeft gepositioneerd en welke (misleidende) mededelingen zij in dit kader heeft gedaan. Voorts wordt stilgestaan bij diverse (strafrechtelijke) onderzoeken in Frankrijk, die de betrokkenheid van PSA c.s. bij het dieselemissieschandaal aan het licht hebben gebracht. In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op diverse onderzoeksrapporten en emissietests van organisaties uit verschillende landen, die aantonen dat de Getroffen Voertuigen (i) verboden Manipulatie-Instrumenten bevatten en (ii) onder normale gebruiksomstandigheden veel meer NOx uitstoten dan wettelijk is toegestaan.

20. **Hoofdstuk VIII** bevat een nadere onderbouwing van de contractuele en niet-contractuele grondslagen waarop Car Claim haar vorderingen jegens Gedaagden baseert.
21. **Hoofdstuk IX** ziet op de schade en het overig nadeel dat de Autobezitters als gevolg van het onrechtmatig handelen van PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben ondervonden en (zullen) ondervinden. Car Claim bespreekt in dat verband verschillende schadecomponenten en verwijst naar verschillende deskundigenrapporten. De exacte omvang van de schade zal later in de procedure, eventueel schattenderwijs, kunnen worden vastgesteld. De WAMCA biedt hiervoor diverse handvatten.
22. **Hoofdstuk X** zet uiteen waarom de WAMCA op de vorderingen van Car Claim van toepassing is.
23. In **Hoofdstukken XI-XVII** behandelt Car Claim haar ontvankelijkheid ingevolge artikel 3:305a BW.
24. **Hoofdstuk XVIII** ziet op de bekende verweren van Gedaagden.
25. **Hoofdstukken XIX-XXI** gaan in op de bevoegdheid van de Nederlandse rechter en naar welk recht de vorderingen van Car Claim moeten worden beoordeeld. De betrokken gedragingen, de relevante periode en de nauw omschreven groep (zoals bedoeld in artikel 1018c lid 1 Rv) ten aanzien waarvan Car Claim haar vorderingen instelt, maken dat de Nederlandse rechter (en meer specifiek de Rechtbank Amsterdam) bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen van Car Claim. Op deze vorderingen is Nederlands recht van toepassing.
26. **Hoofdstuk XXII** bevat een toelichting op de (proces)kosten van deze procedure.
27. **Hoofdstukken XXIII-XXV** gaan in op de informatie- en waarheidsplicht van Gedaagden en bevat een bewijsaanbod. Car Claim heeft haar stellingen in deze procedure reeds voldoende onderbouwd. Een groot aantal aanvullende documenten die relevant (kunnen) zijn bij de beoordeling van haar vorderingen bevindt zich momenteel in het domein van Gedaagden. Car Claim onderneemt diverse stappen om dit aanvullende bewijs te vergaren en zo de informatie-asymmetrie tussen partijen op dit punt weg te nemen. Mochten deze verrichtingen tot niets leiden, dan bieden de informatie- en waarheidsplicht ex artikelen 21 en 22 Rv evenals artikel 843a Rv aanvullende waarborgen om deze documenten alsnog in het geding te (laten) brengen.

28. **Hoofdstuk XXVI** besluit met de eis.

III. PARTIJEN IN DEZE PROCEDURE

III.1 Eiseres

29. Car Claim is op 1 oktober 2015 opgericht. Zij is een belangenbehartiger zoals bedoeld in artikel 3:305a BW. Car Claim heeft onder meer ten doel om de belangen te behartigen van alle voormalige en huidige Nederlandse eigenaren en gebruikers van Euro 5 en Euro 6 dieselauto's van de merken Peugeot, Citroën (waaronder ook DS) en Opel, welke zijn ontworpen, geproduceerd en op de Europese markt zijn gebracht door PSA c.s. tussen 1 september 2009 tot 1 september 2019.³

30. Car Claim zal haar doelstelling en feitelijke werkzaamheden in dit verband nog nader toelichten in Hoofdstuk XI van deze dagvaarding.

III.2 Gedaagden⁴

31. De Gedaagden in deze procedure kunnen worden onderverdeeld in vier groepen:

- 1) de autofabrikanten die de Getroffen Voertuigen hebben voorzien van verboden Manipulatie-Instrumenten, hebben geproduceerd en op de markt hebben gebracht (Autofabrikanten);
- 2) de partijen die de Autofabrikanten hebben aangestuurd en hun beleid hebben bepaald (PSA, Stellantis en GM);
- 3) de partij die de Getroffen Voertuigen naar Nederland heeft geïmporteerd (Stellantis Nederland); en
- 4) de partijen die de Getroffen Voertuigen aan de Autobezitters hebben verkocht (de Handelaren).

De Autofabrikanten

32. Gedaagden 1 t/m 5 (de Autofabrikanten) zijn fabrikant in de zin van de Emissieverordening en de Kaderrichtlijn⁵ en hebben de typegoedkeuringen van de Getroffen Voertuigen aangevraagd. Zij zijn primair verantwoordelijk voor de naleving van de op hen rustende verplichtingen uit de Emissieverordening en de Kaderrichtlijn.

³ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 1.2.1.

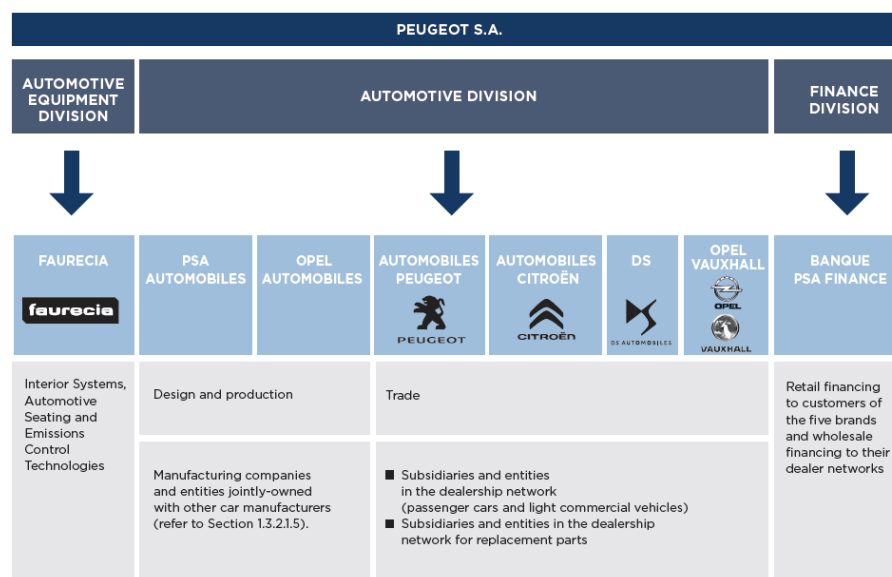
⁴ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 1.2.2.

⁵ Zie in dit verband bijvoorbeeld de Kaderrichtlijn, sub 27 (definitie van 'fabrikant').

33. Van oudsher werden de auto's van PSA ontwikkeld en geproduceerd door Peugeot en Citroën. Uit de jaarrekening 2018 van PSA volgt dat Peugeot en Citroën hun productieactiviteiten in 1998 hebben overgedragen aan PSA Automobiles (Gedaagde sub 1, toentertijd nog Peugeot Citroën Automobiles S.A. geheten) (**Productie 2**, p. 6):

The Automotive division was reorganised in late 1998 to align legal structures with the new functional organisation introduced that year. Automobiles Peugeot and Automobiles Citroën transferred all their motor vehicle development and manufacturing assets to Peugeot Citroën Automobiles and their capital equipment design and manufacturing operations to Process Conception Ingénierie.

34. Volgens PSA zijn Peugeot en Citroën na 1998 verkooporganisaties geworden:⁶



35. Uit bovenstaande afbeelding volgt dat PSA Automobiles de ontwikkeling en productie van alle door het PSA-concern verkochte auto's voor haar rekening neemt. Dit neemt evenwel niet weg dat de typegoedkeuringen van Peugeot en Citroën Getroffen Voertuigen – naast PSA Automobiles – met name zijn gedaan door Peugeot en Citroën.⁷
36. In de bovenstaande afbeelding staat voorts aangegeven dat de *Automotive Equipment Division* van PSA groep wordt verzorgd door het Franse bedrijf Faurecia SE.

⁶ Productie 2, p. 8.

⁷ Ter illustratie overlegt Car Claim als **Productie 3** de kentekeninformatie van een aantal Peugeot, Citroën en DS Getroffen Voertuigen.

37. Faurecia is een grote internationale fabrikant van auto-onderdelen voor voertuiginterieurs en emissiebeheersingstechnologie. Zij is verantwoordelijk voor de aanlevering van bepaalde onderdelen van het emissiecontrolesysteem.

38. Faurecia speelt geen rol bij de implementatie van haar technologie in de Getroffen Voertuigen ten behoeve van het typegoedkeuringsproces (**Productie 4**, vraag 2):

"(...) we only supply one element in the emissions control system and we are not involved in the procedure for testing cars for type approval purposes."

39. De onderdelen van Faurecia betreffen statische modules, gebruiken geen software en kunnen niet worden aangepast zodra zij in de Getroffen Voertuigen geïnstalleerd zijn:⁸

"(...) Faurecia only supplies part of the emissions control system used by car manufacturers. This part, which is a static module, does not use software and once it is fitted to the vehicle, cannot be modified."

40. Faurecia benadrukt dat de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de verschillende emissiebeheersingsstrategieën die worden aangestuurd door software en voor het volledige voertuig bij de autofabrikanten ligt:⁹

"We do not work with software and are not responsible for the choice of strategies by the vehicle manufacturer to operate software. (...)"

"We are not responsible for other key parts of the system (...) For the other components of the emissions control system which are independent of the exhaust line, the OEM also works directly with the suppliers of these components. Each supplier is required to meet the technical specification for its parts. The overall responsibility for the complete vehicle is with the OEM."

41. Om bovengenoemde redenen heeft Car Claim Faurecia niet in de onderhavige procedure betrokken.

42. Desgevraagd merkt Faurecia tegenover de EMIS-commissie nog wel op dat zij geen enkele reden ziet voor de toepassing van software die de werking van de motor op verschillende wijzen aanstuurt, afhankelijk van de toestand waarin het voertuig zich bevindt (bijv. start, stationair, snelheid):¹⁰

"From our perspective, we do not see any reason for having software which handles engines in a differentiated manner over time."

⁸ Productie 4, vraag 3.

⁹ Idem, vraag 5 en 11.

¹⁰ Idem, vraag 5.

43. Opel is de producent van Opel Getroffen Voertuigen. Tot aan 1 juli 2017 waren de ontwikkelings- en productieactiviteiten van het merk Opel ondergebracht in Adam Opel GmbH (gedaagde sub 4) (**Productie 5**, p. 22).¹¹ Per 1 juli 2017 heeft ADAM Opel GmbH deze activiteiten overgedragen aan Opel Automobile GmbH (gedaagde sub 5). De typegoedkeuringen van de Opel Getroffen Voertuigen zijn gedaan door zowel ADAM Opel GmbH als Opel Automobile GmbH.¹²

GM, PSA, Stellantis

44. General Motors Holdings LLC, General Motors Company en General Motors LLC (Gedaagden sub 6, 7 en 8) zijn Amerikaanse entiteiten die alle drie deel uitmaken van het GM concern, waartoe ook Opel tot 1 augustus 2017 behoorde. Per 1 augustus 2017 werd Opel overgenomen door PSA.
45. Stellantis¹³ (Gedaagde sub 9) is een in Amsterdam gevestigde, beursgenoteerde vennootschap. Stellantis is op 16 januari 2021 in haar huidige vorm ontstaan, na een fusie tussen de Franse multinational PSA (de voormalige moedermaatschappij van Peugeot, Citroën en Opel) en Italiaans-Amerikaanse multinational FCA (**Productie 6**). Stellantis heeft 14 autofabrikanten onder zich, waaronder Peugeot, Citroën¹⁴ en Opel.

Stellantis Nederland

46. Stellantis Nederland (Gedaagde sub 10) is vanaf 1 oktober 2021 de enige officiële importeur van auto's van de merken Peugeot, Citroën, DS en Opel in Nederland.
47. Stellantis Nederland is per 1 oktober 2021 ontstaan uit een fusie tussen Peugeot Nederland (als verkrijgende vennootschap) en Citroën Nederland en Opel Nederland (als verdwijnende vennootschappen) (**Productie 7**, p. 1). Peugeot Nederland heeft haar statutaire naam gewijzigd in het huidige Stellantis Nederland.¹⁵ Stellantis Nederland is een (indirect) 100% dochter van Stellantis.¹⁶
48. Tot 1 oktober 2021 was Peugeot Nederland de enige officiële importeur van Peugeot Getroffen Voertuigen in Nederland. De aandelen in het kapitaal van Peugeot Nederland werden volledig gehouden door Peugeot.¹⁷

¹¹ "Die wirtschaftliche Lage der Opel Automobile GmbH ist im Wesentlichen durch ihre Funktion als alleiniger OEM, die sie mit Wirkung zum 1. Juli 2017 von der Adam Opel GmbH infolge der Einbringung deren operativen Geschäftsbetriebes in die Opel Automobile GmbH übernommen hat, geprägt."

¹² Zie Productie 3.

¹³ Zie ook SDEJ Dagvaarding, par. 1.2.2.1.

¹⁴ Waaronder ook het merk DS valt.

¹⁵ Productie 7, p. 7 (onder artikel 2.1).

¹⁶ De aandelen in het kapitaal van Stellantis Nederland worden gehouden door Peugeot, Citroën en Opel Europe Holdings S.L. (Productie 7, p. 1 onder overwegingen A en B).

¹⁷ Productie 7, p. 1 (onder overweging A).

49. Tot 1 oktober 2021 was Citroën Nederland de enige officiële importeur van Citroën (waaronder ook DS) Getroffen Voertuigen in Nederland. De aandelen in het kapitaal van Citroën Nederland werden volledig gehouden door Citroën.¹⁸
50. Tot 1 oktober 2021 was Opel Nederland de enige officiële importeur van Opel Getroffen Voertuigen in Nederland. Vóór de overname van Opel door PSA in 2017 heette Opel Nederland: General Motors Nederland B.V. (**Productie 8**, p. 10). General Motors Nederland B.V. was een 100% dochtervennootschap van General Motors Europe Holdings S.L. Spain, op haar beurt een 100% dochtervennootschap van General Motors Company.¹⁹ Na de overgang van Opel naar de PSA groep wijzigde General Motors Europe Holdings S.L. Spain haar naam in Opel Europe Holdings S.L. en werd zij (én Opel Nederland) een (indirecte) 100% dochtervennootschap van PSA.²⁰

De Handelaren

51. Het distributienetwerk van Peugeot, Citroën en Opel in Nederland bestaat uit de aan hen verbonden Handelaren (Gedaagden sub 11 t/m 137). Deze Handelaren hebben zowel nieuwe als gebruikte Getroffen Voertuigen aan de Autobezitters verkocht en geleverd. Tussen de Autobezitters²¹ en de Handelaren bestaan contractuele rechtsverhoudingen in de vorm van Koopovereenkomsten, op grond waarvan deze Autobezitters de Handelaren kunnen aanspreken. Om de Koopovereenkomsten (gedeeltelijk) ongedaan te maken, moeten de Autobezitters zich (kunnen) wenden tot de Handelaren. Daarom betreft Car Claim ook de Handelaren in deze procedure.

Bosch

52. Anders dan SEC, heeft Car Claim ertoe besloten om Bosch niet te dagvaarden.²² Car Claim heeft de afgelopen periode onderzoek gedaan naar de rol van de Robert Bosch Group bij het bedrog van PSA c.s. in het dieselemisssieschandaal. Onder meer naar de betrokkenheid van haar Franse groepsvennootschap Robert Bosch S.A.S. Tot op heden heeft dit onvoldoende aanknopingspunten opgeleverd om de rol van Bosch voldoende te concretiseren. Hiermee is uiteraard niet gezegd dat Robert Bosch Group in verband met het PSA emissieschandaal geen verwijt kan worden gemaakt. In elk geval heeft het onderzoek van Car Claim uitgewezen dat de Getroffen Voertuigen niet louter met EDC en ECU-Software van Bosch zijn uitgerust, maar van meerdere andere leveranciers. Daarom lijkt het in dit geval niet juist om Bosch integraal aan te spreken voor de misstanden in alle Getroffen Voertuigen.

¹⁸ Productie 7, p. 1 (onder overweging A).

¹⁹ Productie 8, p. 10.

²⁰ Productie 2 (PSA Groupe Registration Document 2018), p. 217 en Productie 8 (Jaarverslag Opel Nederland 2017), p. 10.

²¹ Namelijk Particuliere Partijen A, Particuliere Partijen B, Zakelijke Partijen A en Zakelijke Partijen B.

²² Bosch wordt wereldwijd van verdacht actief betrokken te zijn (geweest) bij het dieselemisssieschandaal.

IV. DE BENADEELDEN VOOR WIE DE STICHTING IN DEZE PROCEDURE OPKOMT

IV.1 Autobezitters

53. Car Claim voert deze procedure namens de Autobezitters. Zij vormen de nauw omschreven groep zoals bedoeld in artikel 1018c lid 1 Rv.²³
54. De groep Autobezitters is territoriaal beperkt tot Autobezitters die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden. Dit neemt niet weg dat sommige Autobezitters over de jaren mogelijk uit Nederland zijn geëmigreerd. Voor die (slechts beperkte) groep Autobezitters verzoekt Car Claim de rechtbank met het oog op artikel 1018f lid 5 laatste volzin Rv te bepalen dat deze procedure ook voor hen leidt tot gebondenheid op basis van 'opt-out' (in overeenstemming met artikel 1018f lid 1 Rv).
55. Iedere Autobezitter heeft een vordering jegens Gedaagden als gevolg van de koop of lease van een Getroffen Voertuig. In Nederland zijn ruim 300.000 nieuwe Getroffen Voertuigen geregistreerd.²⁴
56. Car Claim definieert de 'Getroffen Voertuigen' in deze dagvaarding als:
- "Euro 5 en Euro 6 dieselvoertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van artikel 2 van de Verordening, die onder de merken Peugeot, Citroën (waaronder ook DS) en Opel vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019 op de markt zijn gebracht"*
57. De Autobezitters zijn onderverdeeld in twee hoofdcategorieën, te weten de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen. Elk van deze groepen is onderverdeeld in drie subgroepen.
58. Particuliere Partijen betreffen natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die:
- (i) een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Particuliere Partijen A);
 - (ii) een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Particuliere Partijen B); en

²³ De groep benadeelden ten behoeve van wie Car Claim haar vorderingen instelt, wijkt enigszins af van de nauw omschreven groep voor wie SDEJ stelt op te komen. Vgl. SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 1.2.3.

²⁴ Deze cijfers zijn gebaseerd op de RDW database. Zie in dit verband SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 3.

- (iii) een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig via een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer (Particuliere Partijen C).

59. Zakelijke Partijen betreffen niet-Particuliere Partijen, die:

- (i) een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Zakelijke Partijen A);
- (ii) een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Zakelijke Partijen B); en
- (iii) een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig via een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer (Zakelijke Partijen C).

IV.2 Huidig en voormalig ‘bezit’

60. Car Claim behartigt niet slechts de belangen van Autobezitters die de Getroffen Voertuigen ten tijde van het in deze procedure te wijzen vonnis onder zich hebben. Zij behartigt ook de belangen van de Autobezitters die de Getroffen Voertuigen niet meer onder zich hebben, maar in het verleden wel hebben gehad. Aan het zijn van Autobezitter verbindt Car Claim geen ‘bezitseis’. Dit is ook logisch, omdat Gedaagden anders vooral zouden worden uitgenodigd om een oordeel van de rechtbank zo lang mogelijk uit te stellen. Zo zou de groep Autobezitters die gebruik zou kunnen maken van het te wijzen vonnis steeds kleiner worden.

IV.3 Positie van kleine zelfstandigen

61. Car Claim staat apart stil bij de bijzondere positie van kleine zelfstandigen. Voor natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer, is de scheidslijn tussen Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen (zoals gedefinieerd in deze dagvaarding) bijzonder dun.

62. Car Claim meent dat het geen recht zou doen aan de feitelijke situatie waarin ‘kleine zelfstandigen’ zich bevinden, als zij onder het in deze procedure te wijzen vonnis als professionele partijen zouden kwalificeren. Om te voorzien in een duidelijke afbakening voor deze groep kleine zelfstandigen, verzoekt Car Claim de rechtbank om te bepalen dat natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer in de in deze procedure te wijzen vonnissen ook als Particuliere Partijen te gelden hebben.

V. ACHTERGROND²⁵

V.1 Opkomst van de dieselmotor in Europa

63. Dieselmotoren zijn traditioneel populair bij automobilisten die relatief veel rijden. Diesel is goedkoper dan benzine en dieselmotoren gaan in de regel meer kilometers mee. Dieselmotoren bieden bovendien meer koppel (trekkracht) bij een laag aantal toeren. Dit maakt een diesel motor bij uitstek geschikt voor gebruik in grotere en zwaardere voertuigen, alsmede voor bijvoorbeeld het trekken van aanhangwagens of caravans. Door de wijze waarop diesel ontbrandt, moeten dieselmotoren robuuster zijn dan vergelijkbare benzinemotoren. De productiekosten van dieselmotoren liggen hierdoor hoger, zodat automobilisten sinds jaar en dag meer geld voor een dieselauto dan voor een benzineauto betalen.
64. Dieselmotoren stoten minder CO₂ uit dan benzinemotoren. Omdat klimaatdoelstellingen in Europa de afgelopen decennia vooral rond CO₂-reductie zijn geformuleerd, heeft de dieselmotor daar ook vanuit ecologisch perspectief een opmars gemaakt. Vóór het uitbreken van het dieselemisssieschandaal lag het aandeel van dieselmotoren onder de door Peugeot en Citroën in Europa verkochte voertuigen op bijna 60%.²⁶ Voor Opel lag dit percentage rond de 40%.²⁷
65. Een inherent nadeel van dieselmotoren is evenwel dat zij zeer schadelijke stoffen uitstoten, waaronder NOx. De overmatige aanwezigheid van NOx in de atmosfeer is momenteel één van de belangrijkste oorzaken van de huidige wereldwijde klimaatveranderingen. NOx ontregelt ecosystemen en vermindert de biodiversiteit. Daarnaast is NOx ronduit schadelijk voor mensen en dieren. NOx dringt door tot in de kleinste vertakkingen van de luchtwegen, waardoor de longen minder goed werken, met alle gevolgen van dien. NOx wordt al jarenlang in verband gebracht met bovenmatige mensensterfte (zie nader Hoofdstuk V.3).
66. Begrijpelijkerwijs legt de Europese wetgever de uitstoot van NOx door dieselmotoren dan ook al jarenlang aan banden. Al sinds 1992 hanteert de Europese Unie emissiestandaarden voor dieselmotoren. Sindsdien wordt de maximale uitstoot van NOx steeds verder aangescherpt (zie nader Hoofdstuk VI.2).
67. Voor een goed begrip van de materie die voorligt, zal Car Claim eerst stilstaan bij een aantal elementaire technische aspecten van de Getroffen Voertuigen (V.2) en bij de gevolgen van dieseluitstoot voor het klimaat en de gezondheid (V.3).

²⁵ Zie in dit verband ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 2.2.

²⁶ Het aandeel diesel van Peugeot in Europa bedroeg in 2015 59% en van Citroën 58%, zie <https://www.statista.com/statistics/425324/eu-car-sales-share-of-diesel-engines-by-brand/> (laatstelijk geraadpleegd op 14 december 2021).

²⁷ In 2015 bedroeg het aandeel diesel van Opel in Europa 37%, zie <https://www.statista.com/statistics/425324/eu-car-sales-share-of-diesel-engines-by-brand/> (laatstelijk geraadpleegd op 14 december 2021).

68. In hoofdstuk VI zet Car Claim vervolgens het toepasselijke wettelijk kader uiteen (de emissiewetgeving). In Hoofdstuk VII licht zij toe op welke wijzen PSA c.s. deze emissiewetgeving met voeten heeft getreden.

V.2 De mechanische werking van een common rail dieselmotor, de ECU en de ECU Software

V.2.1 De verbranding van diesel

69. De Getroffen Voertuigen zijn voorzien van verbrandingsmotoren waarin diesel tot zelfontbranding wordt gebracht. De diesel wordt vanuit de brandstoftank via het common rail brandstofsysteem naar de brandstofinjectoren geleid. Die spuiten de diesel vervolgens de cilinder in. Het moment en de wijze waarop dit gebeurt, wordt aangestuurd door de ECU, waarvan de werking wordt bepaald door een complex samenspel van softwarecodes in de ECU Software.
70. In de cilinder bevindt zich een zuiger. Deze beweegt verticaal in de cilinder en heeft aan de bovenkant een inkeping zitten (de verbrandingskamer).²⁸ Op het moment dat de zuiger volledig tegen de bovenkant van de cilinder aanzit (het bovenste dode punt), wordt alle lucht in de verbrandingskamer samengeperst (compressie). Hierdoor stijgt de temperatuur van de lucht in de cilinder.
71. Tijdens het proces van compressie wordt in de verbrandingskamer diesel gespoten. Op het moment dat de zelfontbrandingstemperatuur wordt bereikt, ontbrandt de diesel vanzelf.
72. Door deze verbranding komt in een zeer korte tijd veel warmte vrij. De druk die hierdoor ontstaat, duwt de zuiger in de cilinder naar beneden. De thermische energie die hierbij vrijkomt, wordt zo omgezet in beweging.
73. De enorme druk die bij de verbranding plotseling vrijkomt, veroorzaakt een grote belasting op verschillende onderdelen in de motor. Dit zorgt voor het voor dieselmotoren kenmerkende, onprettige geluid (dieselmotorklop).
74. Voor dit geluid is bepalend de tijd die verloopt tussen het inspuiten van de diesel in de cilinder en het moment waarop de zelfontbrandingstemperatuur wordt bereikt (ontstekingsvertraging). Hoe groter de ontstekingsvertraging, hoe heftiger de dieselmotorklop en hoe luidruchtiger de motor.²⁹
75. Om de ontstekingsvertraging en het verbrandingsgeluid te verlagen, passen autofabrikanten zgn. 'pilot injections' toe. Dat zijn voorinspuitingen van kleine hoeveelheden diesel in de cilinder voordat de hoofdspuiting plaatsvindt. Deze kleine hoeveelheden diesel ontbranden voordat de hoofdinjectie plaatsvindt. Dit zorgt voor een geleidelijke stijging van de temperatuur en drukopbouw in de cilinder.

²⁸ J. Trommelmans, Dieselmotoren voor auto's, Amerongen: Delta Press 2006, p. 14 ('Trommelmans').

²⁹ Trommelmans, p. 65.

Hierdoor verloopt het ontbrandingsproces meer geleidelijk en wordt het geluid gereduceerd.³⁰ Nadeel van een voorinspuiting is dat daardoor de uitstoot van NOx toeneemt.³¹

V.2.2 Uitlaatgassen

76. Tijdens de verbranding van diesel ontstaan in de cilinder uitlaatgassen met schadelijke stoffen zoals NOx, roet en fijnstof. Deze uitlaatgassen verlaten de cilinder via een klep en kunnen twee kanten op:
1. terug naar de cilinder via de EGR, waar ze worden vermengd met vers aangezogen lucht (uitlaatgasrecirculatie); of
 2. naar buiten via de uitlaat (en eventuele nabehandelingssystemen).
77. Route 1 – De hoeveelheid te recirculeren uitlaatgas wordt geregeld door een EGR-klep. Hoe hoger de EGR graad, hoe meer uitlaatgas er wordt hergebruikt.
78. Uitlaatgas is zuurstofarm. Het terugvoeren daarvan naar de cilinder via de EGR verlaagt dus het zuurstofgehalte bij de volgende verbranding. Hierdoor *daalt de verbrandingstemperatuur* en ontstaat er minder NOx.
79. Keerzijde van een lagere verbrandingstemperatuur is een minder goede verbranding van diesel met een *hogere productie van roet en andere deeltjes* (partikels) tot gevolg.
80. Productie van NOx en roet zijn dus met elkaar verbonden als communicerende vaten. Een hogere productie NOx resulteert in een lagere productie van roet. En andersom.
81. Daarnaast leidt het hergebruik van de uitlaatgassen met EGR tot minder vermogen. In technische kringen zijn deze nadelen van het gebruik van de EGR een feit van algemene bekendheid. Zie bijvoorbeeld:

“De hoeveelheid uitlaatgas die men kan terugvoeren, is echter beperkt (afb. 8.3), omdat anders de hoeveelheid koolwaterstof, koolmonoxide en partikels in de uitlaat niet-toelaatbaar stijgen (afb. 8.4 en 8.5). Uiteraard is het terugvoeren van het uitlaatgas een rem op het ontwikkelen van vermogen.”³²

³⁰ K. Mollenhauer en H. Tschoeke, Handbook of Diesel Engines ('**Handboek dieselmotoren Bosch**'), p. 453: “Pilot injection (PI) has established itself as an effective measure to reduce noise in DI diesel engines. Small quantities of fuel (1–3 mm³ per injection) are injected in a short time interval before the main injection. This small quantity typically starts to combust shortly before TDC, resulting in an increase of temperature and pressure in the combustion chamber before the start of the main injection.”

³¹ Handboek dieselmotoren Bosch, p. 67: “(...) a significant portion of the nitrogen oxides originates inside the engine in this “premixed flame” phase of combustion.”

³² Trommelmans, p. 167.

82. Route 2 – De uitlaatgassen die naar buiten gaan, komen onderweg verschillende onderdelen tegen. Bijvoorbeeld het oxidatiefilter, waar de schadelijke stoffen koolmonoxide en koolwaterstoffen worden omgezet in water en kooldioxide. Bij een verhoogde productie van roet zal het oxidatiefilter sneller verstopt raken.³³
83. Vervolgens gaat het uitlaatgas door het roetfilter. Dit houdt roet tegen en slaat dit op. Van een roetfilter wordt gevraagd dat het *"een kleine doorstromingsweerstand heeft."*³⁴ Naar mate het roetfilter meer roet opslaat, wordt de doorstromingsweerstand daarvan groter en leidt dit tot *verlies van vermogen*. Daarom moet het filter regelmatig worden schoongebreed (regeneratie) onder zeer hoge temperaturen (ca. 650°C).
84. Om het regeneratieproces passief (zonder toevoeging van brandstof) te laten plaatsvinden, moet een auto lange tijd constant op hoge snelheid rijden (**Productie 9**, p. 3). In Nederland is dit in het huidige verkeer zelden mogelijk. Vooral in de stad of file blijft de temperatuur ver onder het voor passieve regeneratie vereiste temperatuurniveau, namelijk niet hoger dan 200°C.
85. Om het roetfilter toch regelmatig schoon te branden, wordt de temperatuur *kunstmatig verhoogd* (actieve regeneratie) door (een combinatie van) de volgende maatregelen:
- de EGR wordt tijdelijk uitgeschakeld;³⁵
 - het moment van de hoofdinbranding van brandstof in de cilinder wordt verlaat;³⁶
 - er vinden aanvullende brandstof (na)inspuitingen plaats in de cilinder;³⁷ en
 - er vinden aanvullende brandstof (na)inspuitingen plaats in het uitlaatspruitstuk.³⁸
86. Daarnaast kunnen de uitlaatgassen worden geleid door NOx-nabehandelingssystemen, waaronder (indien aanwezig) *Lean NOx Trap* (LNT) en *Selective Catalytic Reduction* (SCR). Car Claim licht deze NOx reductietechnieken onderstaand kort toe.

V.2.3 NOx-nabehandelingssystemen

Lean NOx Trap (LNT)

87. Bij de LNT-technologie wordt NOx opgevangen in een katalysator. Zodra de temperatuur van deze katalysator zich binnen een bepaalde bandbreedte bevindt, wordt de opgevangen NOx door middel van

³³ Trommelmans, p. 173.

³⁴ Trommelmans, p. 174.

³⁵ Trommelmans, p. 175.

³⁶ Productie 9, p. 3.

³⁷ Trommelmans, p. 175.

³⁸ Trommelmans, p. 175.

een katalytische reactie omgezet in stikstof (N₂).³⁹ Opel legt dit mechanisme als volgt uit (**Productie 10**, p. 2):

“WHAT IS A LEAN NOX TRAP?”

In simple terms, lean burn engines use less fuel (and hence use more air) in the combustion cycle. While this increase fuel economy, it also increased the production of nitrogen oxides (NO_x). The Lean NOx Trap absorbs these oxides, thus reducing the amount of NO_x released in exhaust gases. Every time that the storage capacity is completely used, the DeNOx regeneration phase starts; the storage capacity is restored and the previously trapped NOx are converted into innocuous species.

The results of emission controls over the years is significant, with reductions of up to 90 percent. Effectively, the emissions of one diesel-powered car in 1992 is equivalent to 140 diesel cars in 2014.”

88. De LNT kan echter maar een bepaalde hoeveelheid NOx opvangen. Wordt de (hoge) temperatuur voor de katalytische reactie niet behaald vóórdat de katalysator met NOx is verzadigd, dan functioneert dit mechanisme voor NOx-reductie niet langer (efficiënt). De LNT kan in die situatie immers geen extra NOx vasthouden.
89. Vanuit een kostenperspectief is toepassing van LNT – zeker wanneer het gaat om passagiersvoertuigen – voor autofabrikanten aantrekkelijker dan toepassing van SCR. Opel en PSA erkennen dit.⁴⁰

Selective Catalytic Reduction (SCR)

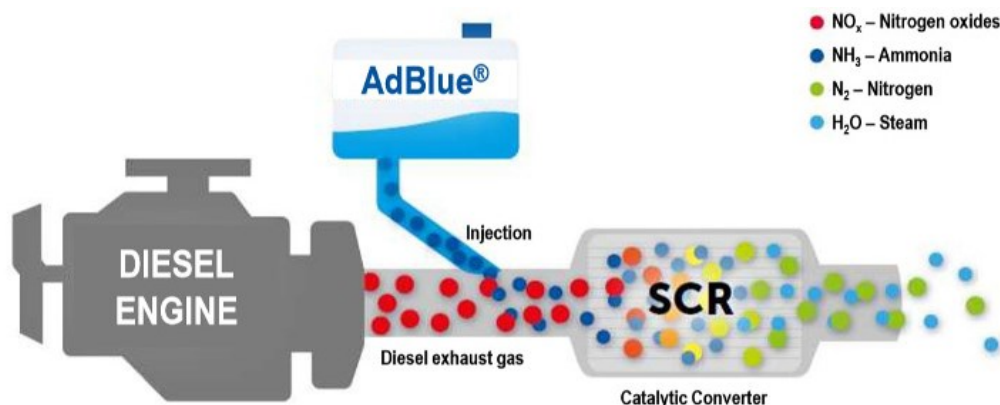
90. SCR-technologie werd eind jaren '70 van de vorige eeuw ontwikkeld en voor het eerst toegepast in passagiersvoertuigen begin jaren '90 van de vorige eeuw. Vanaf 2007 introduceerden diverse autofabrikanten op grote schaal SCR-systemen in hun dieselloertuigen.⁴¹ Peugeot en Citroën zijn deze techniek evenwel pas vanaf september 2013 in hun voertuigmodellen gaan toepassen (**Productie 14**, p. 1). Opel begon pas vanaf 2014 met de toepassing van SCR in een aantal van haar modellen (bijvoorbeeld in de Zafira Tourer 1.6 CDTI ecoFLEX) (**Productie 15**, p. 2). Andere Opel modellen, zoals de Meriva 1.6 CDTI en de Astra 1.6 CDTI, werden ook vanaf 2014 slechts van een LNT-systeem voorzien (**Productie 16**, p. 2 en **Productie 17**, p. 1).

³⁹ Deze zuivere vorm van stikstof is niet schadelijk voor het milieu, in tegenstelling tot stikstofverbindingen zoals NOx en ammoniak (NH₃).

⁴⁰ Productie 10, p. 1 (Persbericht Opel mei 2014): “[the LNT] is a cost effective alternative to the more expensive Selective Catalytic Reduction (SCR) system; thus this application will result in considerable savings for GM over the next years.”; **Productie 11**, p. 2: “According to our internal estimations, the overall cost of systems in order from least expensive to most would be as follows: Low Pressure-EGR alone < High Pressure-EGR + LNT (Lean NOx trap) < High Pressure-EGR + SCR < Low Pressure EGR + LNT.”

⁴¹ Zie bijvoorbeeld Handboek Dieselmotoren Bosch, p. 461: “SCR has proven itself in large firing plants and is found in commercial vehicles that have been launched widely on the market (since around 2005). Initial applications in cars are even planned (starting around 2007).” Zo lanceerde Daimler eind 2006 haar Mercedes E320 Bluetec met 3L turbodieselmotor met SCR-systeem (**Productie 12**). Daimler was niet de enige. Ook onder meer Audi, BMW, Hyundai, Jeep, Kia, Mini en Volkswagen introduceerden in 2008 SCR technologie in hun dieselloertuigen (**Productie 13**).

91. Met SCR-technologie wordt er een chemische substantie ('urea', ook vaak met haar merknaam 'AdBlue' aangeduid) in een katalysator vermengd met het uitlaatgas, waardoor NO_x wordt omgezet in stikstof (N₂)⁴² en water.



92. SCR-technologie leidt in principe tot een efficiëntere reductie van NO_x dan LNT-technologie.
93. Voor een efficiënte werking van SCR-technologie is vereist dat de motor een bepaalde temperatuur heeft bereikt. Daarom leent toepassing van SCR zich minder goed voor toepassing in kleinere (stads)voertuigen.
94. Toepassing van een SCR-systeem vereist de inbouw van een ureum-tank. Deze tank moet van voldoende omvang zijn om te voorkomen dat de berijder de tank te vaak moet (laten) bijvullen.
95. Plaatsing van een grotere tank leidt tot een zwaardere auto en doorgaans tot minder (kofferbak)ruimte. Dit is nadelig voor de autofabrikant, aangezien de mate van interieurruimte een belangrijke aankoopfactor onder consumenten is.
96. Deze 'spanning' tussen interieurruimte, gemak en het voldoende reduceren van NO_x heeft ertoe geleid dat (in ieder geval) de leden van het 'Adblue-kartel' (BMW, Volkswagen, Audi en Porsche) bewust jarenlang een te kleine ureumtank in hun dieselveertuigen hebben geïnstalleerd. Zij stelden de ECU-Software (zie nader) dusdanig in dat er onvoldoende ureum in de SCR werd ingespoten tijdens normaal gebruik. Op deze manier hoefden de berijders de ureumtank niet regelmatig bij te vullen en hoefden de fabrikanten geen concessies te doen wat betreft de interieurruimte van die dieselveertuigen. Het gevolg hiervan is dat de betreffende dieselveertuigen onder normale gebruiksomstandigheden een overmaat aan NO_x uitstoten, ver boven de wettelijk toegestane hoeveelheden. De Europese Commissie heeft aan deze autofabrikanten boetes opgelegd van in totaal 875 miljoen euro (**Productie 18**, p. 50).

⁴²

Deze zuivere vorm van stikstof is niet schadelijk voor het milieu, in tegenstelling tot stikstofverbindingen zoals NO_x en ammoniak (NH₃).

V.2.4 De ECU

97. Alle elektronische en mechanische processen in een dieselauto, die de rijeigenschappen van een dieselauto bepalen, worden gecontroleerd en aangestuurd door een complex samenspel van softwarecodes in de ECU Software. Hiervoor zijn de Getroffen Voertuigen voorzien van duizenden sensoren. Deze sensoren meten verschillende waardes in en buiten de voertuigen en sturen die door naar de ECU. De ECU stuurt aan de hand daarvan en met behulp van voorgeprogrammeerde softwarecodes de mechanische en elektronische processen in de Getroffen Voertuigen aan.
98. ECU Software bevat honderdduizenden regels aan softwarecodes. Met gebruikmaking van de ECU Software kunnen alle aspecten van de werking van de Getroffen Voertuigen uiterst nauwkeurig worden gemonitord en aangestuurd, waaronder trekkracht, vermogen, verbruik van brandstof en AdBlue, geluidsproductie en uitstoot van schadelijke stoffen.

V.2.5 ECU Software

99. De ECU Software in de Getroffen Voertuigen bestaat uit een *functiedeel* en een *datadeel*.
100. Het *functiedeel* bevat *softwarefuncties* die de mechanische en elektronische processen van een Getroffen Voertuig monitoren en aansturen.⁴³ Bijvoorbeeld de timing en de wijze van inspuiten van diesel in de cilinders. Deze functie bepaalt op welk moment en hoe lang de brandstofinjectoren openblijven en beïnvloedt daarmee het verbrandingsproces, de prestaties van de motor en de productie van NOx en roet.
101. Het *datadeel* van de ECU Software bevat parameters, waarbinnen of waarbuiten bepaalde softwarefuncties (waaronder het Manipulatie-Instrument Thermovenster, waarover nader meer in Hoofdstukken VI en VII) worden geactiveerd of juist uitgezet. Bij het Thermovenster zijn dat bijvoorbeeld de temperatuurwaarden, buiten welke de werking van het emissiecontrolesysteem wordt beperkt.
102. Uit onderzoek van de deskundigen die de EMIS-commissie met betrekking tot het Volkswagen-emissieschandaal heeft geraadpleegd, volgt dat het functiedeel en datadeel van de ECU Software één geheel vormen (**Productie 19**, antwoord op vraag 3, eerste alinea):

"As such, when evaluating the functionality of the ECU, the software and data parts must be considered to be one piece."

103. Het *functiedeel* dat het emissiecontrolesysteem in de Getroffen Voertuigen aanstuurt, werkt als volgt. Zodra de ECU aan de hand van signalen van de sensoren in of buiten de auto merkt dat bepaalde

⁴³ Productie 9, p. 4.

voorgeprogrammeerde grenswaarden zijn bereikt, zenden de daarmee corresponderende softwarefuncties in de ECU Software een signaal naar de daarmee corresponderende mechanische onderdelen. Bijvoorbeeld naar de brandstofinspuiting en de EGR om de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem te beperken zodra buitentemperatuur onder een bepaalde grenswaarde duikt (Thermovenster).

V.3 Impact van (excessieve) uitstoot van dieselloertuigen op volksgezondheid en milieu

104. Ongeveer 80 procent van de lucht die we inademen, bestaat uit stikstof (N₂). Dit is een onschadelijk gas. Maar er zijn ook verbindingen met stikstof die wél schadelijk kunnen zijn, zoals stikstofoxide (NO_x) en ammoniak (NH₃). Te veel daarvan is ongezond en slecht voor de natuur.⁴⁴

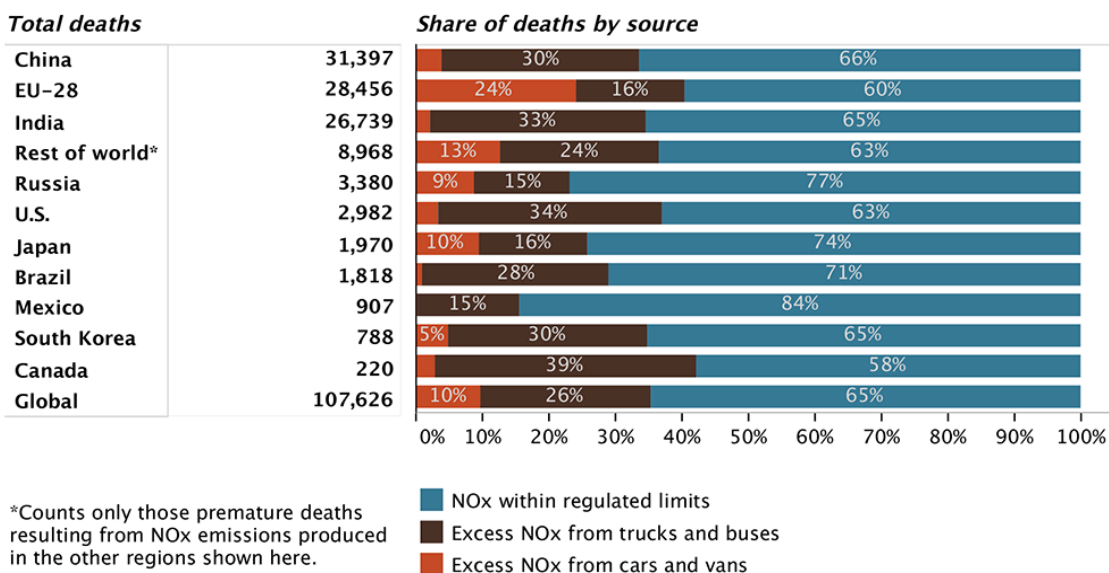
V.3.1 Impact op de volksgezondheid: vroegtijdige sterfte en chronische ziekten

105. NO_x komt vooral in de lucht door het verkeer (uitlaatgassen) en de industrie. Het levert een belangrijke bijdrage aan de vervuiling van de buitenlucht in de vorm van ozon op leefniveau en secundair fijnstof. Langdurige blootstelling aan deze verontreinigende stoffen is gekoppeld aan een reeks nadelige gezondheidseffecten, waaronder invaliditeit en verloren levensjaren als gevolg van een beroerte, ischemische hartziekte, chronische longziekten en longkanker. Vooral gevoelige populaties zoals ouderen lopen een hoger risico op chronische ziekten. Recente studies hebben daarnaast aangetoond dat hoge niveaus van luchtvervuiling een van de belangrijkste oorzaken kunnen zijn van sterfgevallen door Covid-19.⁴⁵
106. Een studie uitgevoerd door ICCT in samenwerking met de Universiteit van Colorado, Stockholm Environment Institute en het International Institute for Applied Systems Analysis, bevestigt de impact van overtollige NO_x op de volksgezondheid (**Productie 20**, p. 2).

⁴⁴ <https://www.milieucentraal.nl/klimaat-en-aarde/milieu Problemen/stikstof-in-de-lucht-en-bodem/> (laatstelijk geraadpleegd op 2 november 2021).

⁴⁵ Y. Ogen. 2020. 'assessing nitrogen dioxide (NO₂) levels as a contributing factor to the coronavirus (COVID-19) fatality rate' *Science of the Total Environment*, Pp. 138605. (zie ook <https://www.theguardian.com/environment/2020/apr/20/air-pollution-may-be-key-contributor-to-covid-19-deaths-study>, laatstelijk geraadpleegd op 2 november 2021).

Annual premature deaths attributable to on-road diesel vehicle NOx emissions, 2015



107. De ICCT-studie toont aan dat overtollige NOx-emissies van dieselloertuigen in 2015 verband hielden met ongeveer 38.000 vroegtijdige sterfgevallen wereldwijd. Dit aantal is het hoogste in de Europese Unie, met ca. 11.000 vroegtijdige sterfgevallen in 2015.

108. Een van de auteurs van de ICCT-studie verklaart dat de sterftelast in Europa elk jaar 10% lager zou zijn als de NOx-emissies van dieselloertuigen in overeenstemming zouden zijn met de typegoedkeuringsvereisten:⁴⁶

"In Europe, the ozone mortality burden each year would be 10% lower if diesel vehicle NOx emissions were in line with certification limits."

109. Ook het in 2018 opgestelde rapport van de Gezondheidsraad laat er geen twijfel over bestaan dat de slechte luchtkwaliteit in Nederlandse steden in grote mate door vervuilende diesels wordt veroorzaakt (**Productie 21**). Het rapport benadrukt de negatieve impact van sjoemelsoftware op de volksgezondheid en de noodzaak om bestaande emissieregelgeving strikt te handhaven:⁴⁷

"Het gebruik van 'sjoemelsoftware', waardoor de emissie van stikstofoxiden door dieselloertuigen in de praktijk hoger is dan volgens de typegoedkeuring toegestaan, onderstreept het belang van strikte handhaving van regelgeving."

⁴⁶ Productie 20, p. 2.

⁴⁷ Productie 21, p. 36.

V.3.2 Impact op het milieu: klimaatverandering en afname biodiversiteit

110. Naast de directe schadelijke effecten op de volksgezondheid, heeft een teveel aan NOx ook nadelige gevolgen voor het milieu.⁴⁸
111. Schadelijke gassen, zoals zwavel- en stikstofdioxide, vermengen zich met watermoleculen in de lucht en vormen zuren. Als het regent dringen deze zuren de bodem in (zure regen), vermengen ze zich met water en veranderen ze de samenstelling ervan (eutrofiëring).
112. Planten die op stikstof gedijen groeien daardoor veel sneller en overwoekeren de planten die minder stikstof nodig hebben. Daardoor verdwijnen niet alleen die planten, maar ook de insecten (zoals vlinders en bijen) die van die planten leven. Het ecosysteem raakt verstoord. In sloten, plassen en meren zorgt te veel stikstof voor veel algengroei, waardoor er minder zuurstof in het water zit en waterplanten en vissen doodgaan. Zo vormt NOx ook een bedreiging voor planten en dieren. De biodiversiteit neemt af en de natuur 'verarmt'.
113. Het realiseren van een oplossing voor het dieselemisatieprobleem is dus niet alleen in het belang van gedupeerde automobilisten, maar draagt ook bij aan het oplossen van grote maatschappelijke problemen die de auto-industrie de afgelopen decennia heeft veroorzaakt.
114. Van 31 oktober tot en met 12 november 2021 vond in Glasgow de internationale COP-26 klimaatop plaats. Deze klimaatop wordt gezien als de belangrijkste sinds 2015, toen het Klimaatakkoord van Parijs werd gesloten. Bij de klimaatop in Glasgow waren ook diverse grote autofabrikanten aanwezig. Door aan te sluiten bij de Glasgow-deal committeren deze autofabrikanten zich om per 2035 alleen nog uitstootvrije auto's te verkopen in de grootste markten en uiterlijk 2040 wereldwijd. Tijdens de klimaatop was Stellantis afwezig. Stellantis besloot zich niet aan te sluiten bij de Glasgow-deal (**Productie 22**, p. 1).

VI. WETTELIJK KADER⁴⁹

VI.1 Inleiding

115. De voornoemde redenen maken dat de Europese wetgever zich al decennialang inspant om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen. In dit kader zijn diverse gezondheidsprogramma's en wetgeving ontwikkeld om de luchtkwaliteit en leefklimaat te bevorderen, onder andere door de schadelijke uitstoot van dieselloertuigen terug te dringen.
116. De rechten en verplichtingen van PSA c.s. ten aanzien van de Getroffen Voertuigen worden gereguleerd door diverse Europese richtlijnen en verordeningen. Deze wet- en regelgeving heeft zich met het oog op

⁴⁸ Zie bijvoorbeeld <https://www.rivm.nl/stikstof> (laatstelijk geraadpleegd op 8 november 2021).

⁴⁹ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 2.3.

het maatschappelijke debat ten aanzien van de maatschappelijke gezondheid en het milieu de afgelopen decennia in een behoorlijk tempo doorontwikkeld.

117. Binnen het bestek van deze dagvaarding is voornamelijk de volgende regelgeving van belang:

- 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 (de Kaderrichtlijn). De Kaderrichtlijn is met ingang van 1 september 2020 ingetrokken. Echter, gelet op de tijdspanne van de aan de orde zijnde feiten blijft de Kaderrichtlijn van toepassing op de onderhavige procedure;⁵⁰
- 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 (de Emissieverordening);⁵¹
- Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van de Emissieverordening en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (de Testverordening); en
- Verordening (EG) nr. 385/2009 van de Commissie van 7 mei 2009 tot vervanging van bijlage IX bij de Kaderrichtlijn.

118. Car Claim merkt op dat Verordening (EG) nr. 2017/1151 — tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie — van toepassing is op typegoedkeuringen per 1 september 2019. Het bereik van de met deze dagvaarding ingestelde vorderingen ziet op de periode vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019. Daarom mist Verordening 2017/1151 toepassing.

119. Tegelijkertijd vormt Verordening 2017/1151 voor de onderhavige zaken wel een referentiepunt. In zoverre dat zij ertoe strekt de normale gebruiksomstandigheden te beoordelen op een realistischer wijze. Het in deze Verordening als referentie gekozen temperatuurbereik is veel groter dan het temperatuurbereik voor de (nader te bespreken) Thermovensters van de Getroffen Voertuigen. Voor de “*gematigde temperatuursomstandigheden*” als bedoeld in punt 5.2.4 van bijlage IIIA bij Verordening 2017/1151 wordt rekening gehouden met een minimumtemperatuur van 0 graden Celsius,⁵² ruim onder het bereik van de Thermovensters die in de Getroffen Voertuigen zijn toegepast.⁵³

⁵⁰ De Kaderrichtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wegenverkeerswet 1994.

⁵¹ Euro 5 is geldend vanaf 1 september 2009 en Euro 6 is geldend vanaf 1 september 2014.

⁵² Zie conclusie van A-G Rantos HvJEU 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20 ('**A-G Rantos Opinie**'), punt 102.

⁵³ Zie onder meer Hoofdstuk VII.4 en VII.6 van deze dagvaarding en de daar overgelegde producties.

120. Car Claim gaat hieronder nader in op de diverse maatregelen en verplichtingen die uit de voornoemde Verordeningen en Richtlijnen voortvloeien voor de autofabrikanten.

VI.2 Europese emissiestandaarden voor dieselmotoren in personenvoertuigen

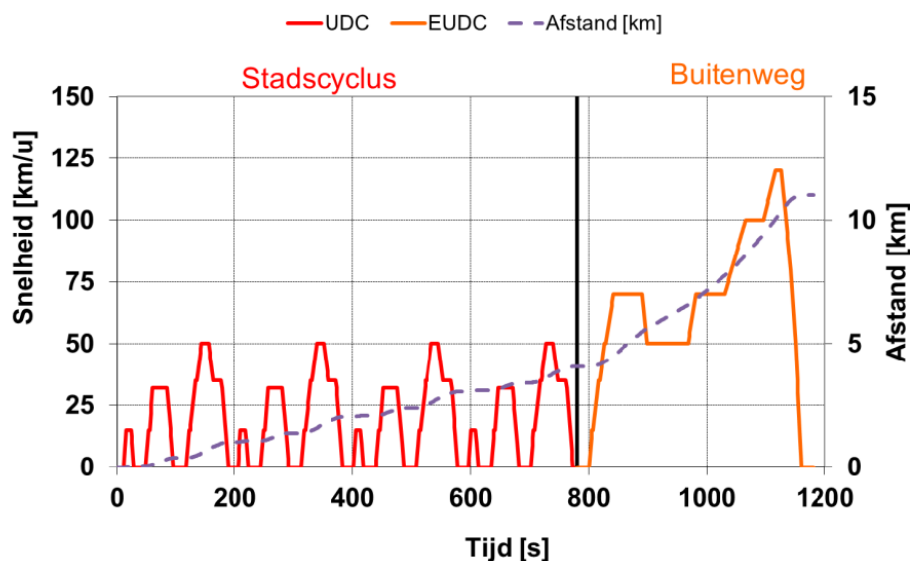
121. De limieten voor de uitstoot van (onder andere) NO_x staan opgenomen in de Emissieverordening.
122. Vanaf september 2009 werd de Euro 5-norm met een grenswaarde voor de uitstoot van NO_x tot **180 mg/km** geïntroduceerd. Per september 2014 werd deze grenswaarde met de introductie van de Euro 6-norm verlaagd tot **80 mg/km**.
123. Deze procedure ziet op Getroffen Voertuigen die op de markt zijn gebracht in de periode tussen 1 september 2009 en 1 september 2019. Beide emissienormen zijn derhalve op de onderhavige procedure van toepassing.⁵⁴

VI.3 Europese testmethoden bij de typegoedkeuring

VI.3.1 New European Driving Cycle (NEDC)

124. Het typegoedkeuringsproces, zoals dat in de voor het bestek van deze procedure relevante periode van toepassing was, kende een vaste testprocedure: de zogeheten *New European Driving Cycle* (NEDC).
125. De NEDC dateert uit de jaren '80 en is voor het laatst bijgewerkt in 1997. Het betreft een rijcyclus die ontworpen is om de emissieniveaus van automotoren en het brandstofverbruik van personenauto's (met uitzondering van lichte vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen) te beoordelen.
126. Een NEDC-test begint met een koude motor. De koelvloeistof- en olietemperatuur zijn dan gestabiliseerd tussen 20 en 30°C. Men spreekt wel van een test met koude start. Bij de NEDC-test worden ook tests met een zogenaamde 'warme start' uitgevoerd. De koelvloeistoftemperatuur is dan bij aanvang van de emissietest hoger dan 70°C.

⁵⁴ De Euro 6 norm kent verschillende subcategorieën, voorzien van de aanduidingen Euro 6a, Euro 6b, Euro 6c (ingevoerd in september 2018), Euro 6d-TEMP en Euro 6d. De uitstootnorm van NO_x is voor al deze subcategorieën identiek (80 mg/km). Het verschil zit hem in de wijze waarop de emissies van een bepaald voertuig worden getest. Per 1 september 2019 dienden alle nieuw geregistreerde auto's aan de Euro 6d-TEMP-emissienorm te voldoen. Bij de introductie van deze norm bleef de NO_x-limiet van 80 mg/km onveranderd, maar werd de toepasselijke testcyclus aangepast: in plaats van de NEDC-test werden voertuigen getest door middel van de WLTP-test (zie hierna onder Hoofdstuk VI.3)).



127. In het bovenstaande figuur is het snelheidspatroon van de NEDC-testcyclus weergegeven. Deze testcyclus wordt gestart met een koude motor en duurt 1180 seconden. Er wordt gedurende de test een equivalente afstand van 11 kilometer afgelegd. De NEDC-test bestaat uit een stad cyclus, de UDC (*Urban Driving Cycle*), en de buitenweg cyclus, de EUDC (*Extra Urban Driving Cycle*).

VI.3.2 Gebruik van Manipulatie-Instrumenten om de typegoedkeuringstest te beïnvloeden

128. De NEDC veronderstelt het typische gebruik van een auto in Europa te vertegenwoordigen, maar wordt herhaaldelijk bekritiseerd vanwege het leveren van zuinige uitstootcijfers, die onder normale gebruiksomstandigheden onhaalbaar zijn. De parameters van de NEDC-testprocedure zijn bovendien vooraf vastgesteld, openbaar en daardoor vatbaar voor bedrog en manipulatie.
129. Onder andere de volgende Manipulatie-Instrumenten worden op grote schaal door autofabrikanten toegepast:
- **Cyclusherkenning** – Bij cyclusherkenning herkennen de softwarefuncties van het voertuig, die deel uitmaken van de ECU Software, op basis van vooraf geprogrammeerde parameters aan de hand van signalen van sensoren of het voertuig zich in een testomgeving bevindt of op de weg, en passen daar vervolgens de werkwijze van de motor, emissiecontrolesystemen en andere onderdelen op aan.
 - **Hot Restart** – De softwarefuncties in de ECU Software van het voertuig herkennen aan de hand van sensoren of er sprake is van een (gepreconditioneerde) koude start van het voertuig. Het emissiereinigingssysteem van het voertuig zal in dat geval beter functioneren en daardoor minder

NOx uitstoten. Bij een warme (her)start wordt het emissiecontrolesysteem van het voertuig (geleidelijk) uitgeschakeld, waardoor het voertuig meer NOx uitstoot.

- **Thermovenster** – De softwarefuncties in de ECU Software van het voertuig herkennen aan de hand van signalen van temperatuursensoren of de omgevingstemperatuur binnen of buiten bepaalde vooraf geprogrammeerde grenswaarden valt en beperken de werking van het emissiecontrolesysteem van een voertuig of schakelen dat helemaal uit. De NEDC-testprocedure vindt altijd in een vaste omgevingstemperatuur plaats.
- **Hoogtemeter** – De hoogtemeter omvat softwarefuncties in de ECU Software van het voertuig die aan de hand van signalen van sensoren herkennen op welke hoogte het voertuig zich bevindt en de werking van het emissiecontrolesysteem beperken of uitschakelen, als de hoogte binnen of buiten bepaalde vooraf geprogrammeerde grenswaarden valt. De NEDC-testprocedure vindt altijd op locaties plaats die laag gelegen zijn.
- **Snelheidsvenster (motorbelasting)** – Bij toepassing van een snelheidsvenster wordt het emissiecontrolesysteem van het voertuig beperkt of uitgeschakeld, als de snelheid van het voertuig niet overeenkomt met de vooraf geprogrammeerde snelheden uit de typegoedkeuringstest.
- **Tijdvenster** – Bij een tijdvenster herkennen de softwarefuncties in de ECU Software van het voertuig hoe lang de rit van het voertuig duurt. De softwarefuncties zullen de werking van het emissiecontrolesysteem na een bepaalde tijd (in veel gevallen twintig minuten) beperken of uitschakelen. De NEDC test duurt als gezegd minder dan twintig minuten (1180 seconden).

VI.3.3 Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)

130. De NEDC-test is per 1 september 2018 opgevolgd door de *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* (WLTP).
131. Terwijl de NEDC-test de testwaardes vaststelde op basis van een theoretisch rijprofiel, is de WLTP-cyclus ontwikkeld met behulp van realistischere rijgegevens. De rijcyclus is verdeeld in vier delen met verschillende gemiddelde snelheden: laag, gemiddeld, snel en zeer snel. Elk deel omvat een variatie aan rij-fasen, stops, acceleraties en remacties.
132. Hoewel de WLTP-test nog steeds wordt uitgevoerd op de rollerband in een laboratorium, en daarmee nog altijd gevoelig is voor gesjoemel, geeft deze testcyclus een betere weergave weer van de gebruiksomstandigheden in de praktijk.
133. Per 1 september 2019 wordt de WLTP-test aangevuld met de *Real Driving Emissions* (RDE) test. De RDE-test vindt op de weg plaats en onder reële gebruiksomstandigheden. Dit waarborgt dat voertuigen niet

alleen onder gepreconditioneerde omstandigheden in het laboratorium maar ook onder normale gebruiksomstandigheden een lage emissie van vervuilende stoffen hebben.

VI.4 Europese wetgeving omtrent de typegoedkeuring en de naleving daarvan

VI.4.1 Typegoedkeuring

134. Uit artikel 5 lid 1 Kaderrichtlijn volgt dat autofabrikanten de verantwoordelijkheid dragen voor alle aspecten van het typegoedkeuringsproces en voor het waarborgen van overeenstemming met de geldende voorschriften. Het maakt daarbij niet uit of de autofabrikant betrokken is geweest bij alle fasen van de bouw van een voertuig. Betreft de autofabrikant onderdelen van een andere fabrikant, dan draagt de autofabrikant daarvoor onverminderd de verantwoordelijkheid.
135. Een typegoedkeuring mag slechts worden afgegeven, indien het voertuigtype voldoet aan de technische voorschriften van de in bijlage IV bij de Kaderrichtlijn genoemde toepasselijke regelgevingen en daaruit voortvloeiende voorschriften, waaronder de Emissieverordening.⁵⁵
136. De Emissieverordening heeft als uitgangspunt dat ervoor moet worden gezorgd dat Autobezitters te allen tijde objectieve en juiste informatie over hun voertuig krijgen.⁵⁶
137. Zo moeten autofabrikanten op grond van artikel 4 lid 1 Emissieverordening aantonen dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de EU, een typegoedkeuring hebben in overeenstemming met de Emissieverordening én aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen. Hetzelfde geldt voor de emissiecontrolesystemen die zij op de Europese markt brengen. In deze verplichting is nadrukkelijk inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden van Bijlage 1 bij de Emissieverordening en aan de hieruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen.
138. Artikel 4 lid 2 Emissieverordening bepaalt daarnaast dat autofabrikanten erop moeten toezien dat de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie, de duurzaamheid van het emissiecontrolesysteem en de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen, daadwerkelijk worden nageleefd. Daarnaast moeten autofabrikanten waarborgen dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met de Emissieverordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden én bovendien daadwerkelijk worden beperkt.

⁵⁵ Artikel 9 lid 1 aanhef en onder a Kaderrichtlijn.

⁵⁶ Preambule (17) Emissieverordening.

139. Artikel 3 lid 5 Testverordening kent een soortgelijke bepaling. Hierin staat opgenomen dat autofabrikanten technische maatregelen dienen te nemen om ervoor te zorgen dat uitlaat- en verdampingsemissies overeenkomstig de Testverordening gedurende de normale levensduur van het voertuig én onder normale gebruiksomstandigheden effectief worden beperkt.⁵⁷ Dit lid bepaalt voorts dat autofabrikanten ervoor dienen te zorgen dat de resultaten van de emissietest aan de toepasselijke grenswaarden voldoen onder de in de Testverordening gespecificeerde testomstandigheden.⁵⁸
140. Artikel 3 lid 9 Testverordening bepaalt nog dat autofabrikanten bij de aanvraag voor typegoedkeuring informatie aan de goedkeuringsinstantie verstrekken, 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. Zij dienen informatie aan de goedkeuringsinstantie te verstrekken over de werkingsstrategie van het uitlaatasrecirculatiesysteem (EGR), inclusief de werking bij lage temperatuur.
141. Pas als de bevoegde goedkeuringsinstantie de typegoedkeuring heeft verleend, mag de autofabrikant het betrokken voertuigtype produceren. Ieder voertuig dat overeenkomstig het goedgekeurde type wordt vervaardigd, kan vervolgens op de Europese markt worden gebracht, zonder dat per voertuig een individuele testprocedure noodzakelijk is.
142. Is met de typegoedkeuring gesjoemeld, dan heeft dit aldus gevolgen voor de gehele voertuigvloot binnen de Europese Unie.
- VI.4.2 Certificaat van Overeenstemming
143. Wanneer de bevoegde goedkeuringsinstantie een typegoedkeuring voor een bepaald voertuigtype heeft verstrekt, dient de autofabrikant of de importeur elk voertuig te voorzien van een CVO.⁵⁹
144. Een CVO bevat voertuigidentificatiegegevens en de officiële testresultaten van geluid, uitlaatemissies en brandstofverbruik, een en ander conform (onder andere) de Emissieverordening.⁶⁰ Het CVO dient als bewijs dat het geproduceerde voertuigtype op het moment van de productie voldoet aan alle gestelde toelatings- en typegoedkeuringseisen.⁶¹

⁵⁷ Vgl. artikel 4 lid 4 Kaderrichtlijn voor een soortgelijke bepaling.

⁵⁸ Artikel 3 lid 6 Uitvoeringsverordening.

⁵⁹ Artikel 18 lid 1 Kaderrichtlijn.

⁶⁰ Bijlage IV bij de Kaderrichtlijn verwijst in deel I ("Regelgevingen voor de EG-typegoedkeuring van in onbeperkte series geproduceerde voertuigen") met betrekking tot de "[e]missies (Euro 5 en 6) lichte voertuigen en toegang tot informatie" naar de Emissieverordening.

⁶¹ Bijlage IX bij de Kaderrichtlijn onder punt 0.

CERTIFICAT DE CONFORMITE CEE
pour véhicules complets

Le soussigné

General Manager
Quality Assurance Department

certifie par la présente que le véhicule

0.1 Marque (Nom du constructeur) **CITROËN**

0.2 Type **NC1**
Variante **188**
Version **2**

0.2.1 Dénomination commerciale **C3**

0.4 Catégorie véhicule **M1**

0.5 Nom et adresse du constructeur

0.6 Emplacement plaques réglementaires **Autocollant côté droite sur montant B**

Emplacement numéro d'identification **Sur tableau feu compartiment moteur**

0.9 Nom et adresse du mandataire (si un) **---**

0.10 Numéro d'identification véhicule **JM2NC18B269105498**

conforme à tous égards au type décrit dans la réception délivrée le **30 juin 2005**

et peut être immatriculé à titre permanent dans les Etats membres

avec conduite à droite

avec des unités métriques pour l'indicateur de vitesse

21 octobre 2011
Date

Signature

1 Nombre d'essieux / roues 2/4

3 Essieux motrices (nombre, endroit, connexions) ---

4 Empattement (mm) 2330

4.1 Ecartement essieux 1-2, 2-3, 3-4 (mm) ---

5 Longueur (mm) 3995

6 Largeur (mm) 1720

7 Hauteur (mm) 1245 (Soyez 1250 max)

13 Masse du véhicule en ordre de marche (kg) 1155

16 Masses maximales techniquement admissibles

16.1 Masse maximale techniquement admissible 1350 (kg)

16.2 Masse maximale admissible sur chaque essieu (1, 2, 3) (kg) 695/690

16.4 Masse maximale de la combinaison (kg) pas d'application

18 Masse tractable max. techniquement admissible en cas de

18.1 Remorque à remorquage (kg) pas d'application

18.2 Remorque à essieu central (kg) pas d'application

18.4 Remorque non freinée (kg) pas d'application

19 Poids vertical nominal sur crochet d'attelage (kg) pas d'application

20 Constructeur du moteur **CITROËN**

21 Numéro moteur **LS**

22 Principe de fonctionnement **4 temps / allumage positif**

23 Batterie per ---

23.1 Véhicule (électrique) hybride ---

24 Nombre et disposition des cylindres **4 en ligne**

25 Cylindres (cm³) **1700**

26 Carburant : Diesel / Essence / GPL / NG **essence**

26.1 Biométhane / Ethanol / Biodiesel / Hydrogène ---

26.1 Mono carburant / Bicarburant / Carb. modifiable ---

27 Puissance maximum net (kW) à 1/min --- **90/6500**

ou puissance thermique continue maximale (moteur électrique) (kW) ---

29 Vitesse maximale (km/h) **196**

30 Vitesse des essieux 1, 2, 3 (mm) **1490/1495**

35 Combustion pneumatiques / roues **205/50R16 87V, 16x5-12J ou 16x5-12J/J / 55**

36 Connexions pour le freinage de la remorque ---

38 Code de la carrosserie **AE (Décapotable)**

40 Couleur du véhicule **gris**

41 Nombre et disposition des portes **2, 2 avant**

42 Nombre de places assises (y compris conducteur) **2; 2 avant**

42.1 Nombre places assises conçues pour être utilisées uniquement à l'arrêt ---

42.3 Nombre de places accessibles par des utilisateurs en fauteuil roulant ---

40 Niveau sonore **80/4075**

A l'arrêt (dB(A)) à tous moteurs (1/min) ---

En marche (dB(A)) **71**

47 Niveau des émissions d'échappement Euro **70/220/ECB-2003/76/EC(B)**

48 Emission d'échappement (Nombre de la directive de base d'approbation des véhicules de la directive en CEE)

1.1 Procédure d'essais Type I

CO (g/km) **0.23**

HC (g/km) **0.04**

Masses particules (g/km) **---**

Qualité de la fumée (ELR) (lm) **---**

1.2 Procédure d'essais Type C

CO (mg/km) **---**

THC (mg/km) **---**

NOx (mg/km) **---**

THC + NOx (mg/km) **---**

NOHC (mg/km) **---**

Masses particules (mg/km) **---**

42.1 Fumées, valeur corrigée coeff. absorption **---**

45 Emissions de CO2 / consommation de carburant / d'énergie électrique

1. Toute motorisation sauf électrique pur

Emissions de CO2 (g/km)

Consommation carburant (l/100 km)

conditions urbaines: **236**

extra-urbaines: **138**

Conditions mixtes: **174**

pondérée, conditions mixtes **---**

2. Véhicules électriques pur et OVC hybride électrique

Consom. énergie électrique (pondérée, mixtes) (Wh/km) **---**

Autonomie en mode électrique (km) **---**

51 Véhicules à usage spécial **---**

52 Remarques **La différence entre pneu normal et pneu hiver est l'indice de vitesse. Min. pour pneu hiver est Q**

IMPORTANT:
Veuillez prendre soin de ce document. Peut être demandé lors des enregistrements dans la Communauté Européenne

CITROËN

145. De fabrikant of de voertuigimporteur voert het CVO van het betreffende voertuig in de database van de lokale goedkeuringsinstantie (in Nederland de RDW). Daarmee wordt gecontroleerd of het voertuig een geldige typegoedkeuring heeft. Als dit volgens het CVO het geval is, registreert de lokale goedkeuringsinstantie het voertuig.⁶²
146. Gelet op het beginsel van wederzijdse erkenning, wordt de inhoud van het CVO verondersteld juist te zijn. Typegoedkeuringen die op basis van misleidende testresultaten ten onrechte zijn afgegeven, hebben dus ook rechtstreeks gevolgen voor de juistheid van het CVO.

VI.5 Europese wetgeving omtrent het (verboden) gebruik van Manipulatie-Instrumenten

147. Op grond van artikel 5 lid 1 Emissieverordening moeten autofabrikanten de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies van het voertuig zodanig ontwerpen, construeren en monteren dat het onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen.

148. Een voertuig moet dus zo worden ontworpen dat het:
- a. onder normale gebruiksomstandigheden aan de emissiegrenswaarden van de Emissieverordening kan voldoen; én
 - b. de doelmatigheid van hun emissiecontrolesysteem niet kan worden verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn.⁶³

VI.5.1 Definitie 'normale gebruiksomstandigheden'

149. Bij 'normale gebruiksomstandigheden' moet worden uitgegaan van reële gebruiksomstandigheden en niet van de gepreconditioneerde omstandigheden in de formele testomgeving. Dit heeft het HvJEU in het arrest van 17 december 2020 bevestigd.⁶⁴
150. In dit arrest geeft het HvJEU aan dat de omstandigheden waarin voertuigen normaal worden gebruikt bij wijze van uitzondering kunnen overeenkomen met de tijdens de goedkeuringsprocedures toegepaste gebruiksomstandigheden, maar dat dan de doelstelling van vermindering van de NOx-uitstoot gewoonlijk niet wordt bereikt onder normale gebruiksomstandigheden.⁶⁵ Hiermee wordt een onderscheid gemaakt tussen de omstandigheden tijdens de goedkeuringsprocedures en de normale gebruiksomstandigheden, waarbij laatstgenoemde omstandigheden bij de beoordeling van de uitstoot van vervuilende stoffen als referentiepunt worden genomen.⁶⁶
151. A-G Rantos bevestigt de uitleg van het HvJEU in zijn opinie van 23 september 2021.⁶⁷ Hij wijst op de bewoordingen van artikel 3 lid 10 Emissieverordening, de context van deze bepaling en de doelstelling van de Emissieverordening. Daaruit komt duidelijk naar voren dat normaal gebruik verwijst naar de reële gebruiksomstandigheden en dat niet de omstandigheden van de NEDC als uitgangspunt moeten worden genomen.
152. In dit verband wijst A-G Rantos erop dat ook de goedkeuringsinstanties in Europa het er allemaal mee eens zijn dat onder normale gebruiksomstandigheden de reële omstandigheden moeten worden verstaan, zoals zij zich gewoonlijk voordoen in Europa.⁶⁸

⁶³ A-G Sharpston HvJEU 30 april 2020, C-693/18 ('**A-G Sharpston Opinie**'), punt 52. Zie ook A-G Rantos Opinie, punt 88.

⁶⁴ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 96 e.v.

⁶⁵ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 101.

⁶⁶ A-G Rantos Opinie, punt 93.

⁶⁷ A-G Rantos Opinie, voetnoot 29.

⁶⁸ A-G Rantos-Opinie, punt 94-95.

VI.5.2 Normale gebruiksomstandigheden binnen Europa en in Nederland

153. De nog nader te bespreken Thermovensters, die in de Getroffen Voertuigen zijn toegepast, zijn zo ontworpen en afgesteld dat het emissiecontrolesysteem het grootste deel van het jaar (gedeeltelijk) wordt uitgeschakeld. Opel Getroffen Voertuigen schakelen het emissiecontrolesysteem (gedeeltelijk) uit bij temperaturen lager dan 20 graden Celsius en hoger van 30 graden Celsius.⁶⁹ Peugeot en Citroën Getroffen Voertuigen bij temperaturen lager dan 5 graden Celsius.⁷⁰ Deze Thermovensters zijn niet representatief voor de normale gebruiksomstandigheden in Europa.
154. De Getroffen Voertuigen moeten in heel Europa zonder beperkingen kunnen worden gebruikt. Het emissiecontrolesysteem van de Getroffen Voertuigen moet daarom overal in Europa te allen tijde volledig functioneel zijn. Zowel bij de relatief hoge temperaturen in Zuid-Spanje, alsook bij de relatief lage temperaturen in het noorden van Scandinavië. Daar zijn temperaturen *buiten* het ingebouwde Thermovenster eerder regel dan uitzondering. Zo ook in andere grote Europese lidstaten, zoals Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk en Polen.⁷¹
155. Ook in Nederland geldt dat de temperatuur doorgaans lager ligt dan het temperatuurbereik van de Thermovensters in de Getroffen Voertuigen. De gemiddelde temperatuur in Nederland bedraagt 10.54 graden Celsius.⁷²

Maandgemiddelde temperaturen

	Normaal	2020	2021
Januari	3,6	6,2	3,4
Februari	3,9	7,2	4,3
Maart	6,5	6,8	6,4
April	9,9	11,1	6,7
Mei	13,4	13,1	11,2
Juni	16,2	17,5	18,2
Juli	18,3	17,0	18,0
Augustus	17,9	20,4	16,9
September	14,7	15,2	15,9
Oktober	10,9	11,3	11,5
November	7	8,9	7,0
December	4,2	5,5	4,2
Gemiddeld	10,54	11,69	10,31

⁶⁹ Zie nader par. 297 e.v.

⁷⁰ Zie nader par. 261 e.v.

⁷¹ Vgl. A-G Rantos Opinie, punt 97-100.

⁷² www.weerstatistieken.nl (laatstelijk geraadpleegd op 16 november 2021).

156. In 2020, samen met 2014 het warmste jaar sinds 1901, kwam de gemiddelde temperatuur op 343 dagen (van de 366 dagen die dat jaar telde) niet boven 20 graden Celsius uit.⁷³ Het emissiecontrolesysteem in de Opel Getroffen Voertuigen functioneerde in 2020 in Nederland dus slechts 24 (!) dagen (circa 6% van de tijd). 94% van de tijd functioneerde het emissiecontrolesysteem in 2020 dus niet of niet volledig. In ditzelfde jaar lag de temperatuur op 126 dagen geheel of gedeeltelijk onder de 5 graden Celsius. Al die tijd heeft het emissiecontrolesysteem in de Peugeot en Citroën Getroffen Voertuigen in 2020 in Nederland dus niet (volledig) gefunctioneerd.
157. Door toepassing van het Thermovenster op de wijze zoals in de Getroffen Voertuigen afgesteld, werkt het emissiecontrolesysteem een groot deel van het jaar dus niet of niet volledig. Als het emissiecontrolesysteem in de Getroffen Voertuigen een groot deel van het jaar niet (volledig) werkt, dan komt dit erop neer dat de uitzondering van artikel 5 lid 2 Emissieverordening (zie hierna) de facto de hoofdregel wordt. Dit is in strijd met de Emissieverordening.⁷⁴
158. Al met al geldt dat de Thermovensters in de Getroffen Voertuigen niet overeenkomen met normale gebruiksomstandigheden in de zin van artikel 5 lid 1 Emissieverordening. Deze technologie vermindert de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van een Getroffen Voertuig te verwachten zijn, zodat dit een Manipulatie-Instrument in de zin van artikel 3 punt 10 Emissieverordening is.
159. Bepaalde Opel Getroffen Voertuigen schakelen het emissiecontrolesysteem pas aan als slechts twee (van de vier) wielen van de auto draaien, zoals dit bij de NEDC test gebeurt. Zodra het voertuig buiten de testomgeving komt, wordt het emissiecontrolesysteem uitgeschakeld en stoten deze Getroffen Voertuigen meer NOx uit. Ook dit Manipulatie-Instrument voldoet niet aan artikel 5 lid 1 Emissieverordening onder normale gebruiksomstandigheden. Het mag als vanzelfsprekend beschouwd worden dat bij een auto met vier wielen onder normale gebruiksomstandigheden alle vier wielen worden gebruikt om zich over de weg te kunnen voortbewegen.
160. Normaal gebruik van een auto behelst ook dat de auto doorgaans regelmatig opnieuw wordt gestart. Soms meermaals alvorens een bepaalde route wordt afgelegd. Daarbij is het eveneens gebruikelijk dat de (verbrandings)motor van een auto zich gedurende de rit opwarmt. De ECU Software in de Getroffen Voertuigen die ervoor zorgt dat de Getroffen Voertuigen na een warme (her)start meer NOx uitstoten dan bij een (gepreconditioneerde) koude start, zoals bij een NEDC test, komt niet overeen met artikel 5 lid 1 Emissieverordening onder normale gebruiksomstandigheden.

⁷³ <https://www.knmi.nl/nederland-nu/klimatologie/maand-en-seizoensoverzichten/2020/jaar>.

⁷⁴ Zie nader Hoofdstuk VII.2 t/m VII.4 van deze dagvaarding.

VI.5.3 Verboden gebruik van Manipulatie-Instrumenten

161. Artikel 5 lid 2 Emissieverordening verbiedt het gebruik van Manipulatie-Instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen.
162. Artikel 3 lid 10 Emissieverordening omvat een definitie van de term manipulatie-instrument. Het betreft 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.
163. Het HvJEU heeft op 17 december 2020 nadere uitlegging van deze definitie gegeven. Het hof heeft overwogen dat (sjoemel)software kwalificeert als een 'constructieonderdeel' in voornoemde zin, aangezien deze op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerkt en de doelmatigheid ervan vermindert.⁷⁵ Het hof heeft tevens geoordeeld dat het begrip 'emissiecontrolesysteem' alle technieken en strategieën omvat die zowel de vorming van verontreinigde stoffen in de motor beperken (upstream), waaronder de EGR, als eventuele nabehandelingssystemen die de uitstoot daarvan achteraf beperken (downstream).⁷⁶
164. In het verlengde van dit arrest heeft A-G Rantos op 23 september 2021 in een drietal (gevoegde) procedures, die alle verband houden met het emissieschandaal, een opinie afgegeven.⁷⁷ De in deze procedures betrokken voertuigen zijn ook uitgerust met een Thermovenster. Het betreffende Thermovenster zorgt ervoor dat de uitlaatgasrecirculatie slechts volledig functioneert wanneer de buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius ligt. Buiten dit venster wordt de recirculatieverhouding van de uitlaatgassen lineair verminderd tot 0, wat tot gevolg heeft dat de in de Emissieverordening opgenomen NOx-grenswaarden worden overschreden.
165. In zijn opinie bevestigt A-G Rantos dat dergelijke Thermovensters onder de reikwijdte van de Emissieverordening vallen:

"Gelet op de overwegingen van het Hof in het arrest [17 december 2020, adv.] dient de litigieuze software te worden aangemerkt als een „constructieonderdeel” in de zin van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 en valt de gebruikte technologie – te weten de EGR-klep – onder het begrip „emissiecontrolesysteem” in de zin van die bepaling. Voorts meet die software de luchttemperatuur en een andere parameter, namelijk de rijhoogte, „om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen”, zoals bedoeld in die bepaling."

⁷⁵ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 66 en 68.

⁷⁶ Idem, r.o. 70 en 90.

⁷⁷ Zaken C-128/20, C-134/20 en C-145/20.

VI.5.4 Mogelijke uitzonderingsgronden

166. Op het verboden gebruik van Manipulatie-Instrumenten bestaan drie uitzonderingen. Deze uitzonderingen moeten volgens het HvJEU eng worden geïnterpreteerd. Zo wordt voorkomen dat het verbod wordt uitgehold.⁷⁸ De uitleg van dergelijke uitzonderingen mag in ieder geval niet verder gaan dan de door de betrokken bepaling uitdrukkelijk vastgestelde gevallen.⁷⁹
167. De meest in het oog springende uitzonderingsgrond is neergelegd in artikel 5 lid 2 sub a Emissieverordening. Deze uitzondering is van toepassing indien het Manipulatie-Instrument nodig zou zijn om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren. Het is gebleken dat de bij het dieselemissieschandaal betrokken autofabrikanten een beroep op deze uitzonderingsgrond doen, wanneer zij worden geconfronteerd met het verboden gebruik van Manipulatie-Instrumenten.
168. Het HvJEU heeft in zijn arrest van 17 december 2020 bevestigd dat ook de uitzonderingsgrond van artikel 5 lid 2 sub a Emissieverordening strikt moet worden uitgelegd. Hieronder valt slechts een onvoorziene, plotselinge gebeurtenis die tot schade of een gevaar leidt en slechts schade die een hevige of plotselinge oorzaak heeft.⁸⁰
169. Geleidelijke vervuiling en veroudering van de motor vallen niet onder deze uitzondering, omdat dit voorzienbaar is en inherent is aan de normale werking van het voertuig.⁸¹
170. Het HvJEU is op deze grond tot de slotsom gekomen dat een Manipulatie-Instrument dat de prestaties van het emissiecontrolesysteem van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedures systematisch verbetert om de bij de Emissieverordening vastgelegde emissiegrenswaarden na te leven en aldus een typegoedkeuring voor deze voertuigen te verkrijgen, niet onder de in artikel 5 lid 2 sub a Emissieverordening neergelegde uitzondering op het verbod kan vallen, ook al helpt dat instrument veroudering of vervuiling van de motor te voorkomen.
171. In het verlengde hiervan, met betrekking tot het specifieke gebruik van een Thermovenster, heeft A-G Rantos bevestigd dat een Manipulatie-Instrument dat de volledige effectiviteit van de uitlaatgasrecirculatie waarborgt slechts bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius, niet onder de in artikel 5 lid 2 sub a Emissieverordening neergelegde uitzondering op het verbod valt.⁸²

⁷⁸ HvJEU 22 april 2010 (C-346/08), r.o. 39 en aldaar aangehaalde rechtspraak; A-G Sharpston Opinie, punt 132.

⁷⁹ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 112. Zie ook HvJEU van 16 mei 2013 (C-228/11), r.o. 24; 5 maart 2015, (C-463/12), r.o. 87 en aldaar aangehaalde rechtspraak; A-G Sharpston Opinie, punt 132.

⁸⁰ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 108 en 109.

⁸¹ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 110.

⁸² A-G Rantos Opinie, punt 131.

VII. DE BETROKKENHEID VAN PSA C.S. BIJ HET DIESELEMISSIESCHANDAAL⁸³

VII.1 Brand strategy PSA c.s.⁸⁴

172. De afgelopen decennia heeft PSA c.s. breed uitgedragen dat zij maatschappelijk verantwoord zou ondernemen en zich het belang van het behoud van het milieu zou aantrekken. In een tijd waarin de roep om duurzame consumptie alsmaar toeneemt en de Europese en Nederlandse regelgevers zich meer en meer inspannen om voortgang te boeken bij het terugbrengen van de emissies van schadelijke gassen, was en is dit een vruchtbare aanpak. Een steeds groter aantal consumenten en ondernemingen laat zich in aankoopbeslissingen leiden door het belang van een gezond milieu.

173. PSA erkent dit. Het is de strategie van PSA om de commerciële kansen, die de behoefte van haar klanten aan een combinatie van flexibele, efficiënte mobiliteit en duurzame rijprestaties meebrengt, volledig in haar voordeel te benutten (**Productie 23**, p. 63):

"The Group's strategy is to take full advantage of the market opportunities generated by the combined effect of consumer preference for flexible and efficient mobility and stricter environment standards."

174. Dit "gecombineerde effect" heeft de Autobezitters over de streep getrokken om de Getroffen Voertuigen aan te schaffen.

175. Inmiddels heeft het zogeheten 'Ad Blue Kartel' duidelijk gemaakt dat een dergelijke combinatie van rijcomfort en duurzaamheid niet kan worden gerealiseerd zonder concessies te doen die nadeel opleveren voor de Autobezitters.⁸⁵

176. De uitspraken van PSA c.s. in media, haar jaarverslagen, persberichten, brochures, reclamespotjes en interviews met topfunctionarissen van het concern waarin het 'groene karakter' van de Getroffen Voertuigen wordt gepromoot, laten zich in deze dagvaarding niet uitputtend vangen. Voor de beeldvorming bespreekt Car Claim er een aantal.

177. De PSA groep committeert zich al jaren aan een door haar opgestelde 'Code of Ethics'. Met deze gedragscode heeft de PSA groep zichzelf ertoe verplicht om zich te allen tijde te zullen houden aan de wet en met eerbied om te gaan met het milieu (**Productie 24**, p. 1):

"To fulfil the objectives set out in these commitments, all employees of PSA Peugeot Citroën must comply with the rules of ethical conduct presented in this Code of Ethics. These rules cover:

⁸³ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 3.

⁸⁴ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstukken 4.2.6.1 en 4.2.6.2.

⁸⁵ Zie hierover ook het hoofdstuk 'Schade'.

- *Respect for the law*
- *Respect for people and environment*
- *Respect for customers*
- *Respect for the company"*

178. Tevens belooft zij haar klanten altijd naar waarheid te zullen informeren en dus geen misleidende informatie mede te delen over de producten van de PSA groep (waaronder de Getroffen Voertuigen). Dit voorschrift geldt in het bijzonder voor reclame over en de verkopen van haar producten:

*"All employees are expected to provide customers and consumers with truthful, non-misleading information about the features of the Group's products and services. This rule applies in particular to advertising and sales."*⁸⁶

179. Sinds 2007 hanteert Opel het ecoFLEX label voor Getroffen Voertuigen met een 'extra zuinige' dieselmotor. Dit label zou rijplezier combineren met een lage uitstoot (**Productie 25**, p. 2 en 3):

"General Motors Europe (GME) today presented an environmental strategy focusing short-term on reducing CO2 emissions and long-term on introducing new propulsion technologies.

The strategy's key points:

- Opel/Vauxhall will introduce an ecoFLEX variant emitting lower CO2 levels in each model line; premiere at IAA in September. (...)

As GM's largest brand in Europe, Opel/Vauxhall will unveil ecoFLEX models at the 2007 Frankfurt motor show (IAA) in September. These especially pro-environmental automobiles combine economy and driving enjoyment with low fuel consumption and reduced CO2 emissions in each vehicle class. The premiere model is a Corsa 1.3 CDTI emitting only 119 g/km of CO2, which will be launched in 2008."

180. Volgens de toenmalige managing director van Opel, [REDACTED],⁸⁷ staat ecoFLEX dan ook voor milieubewustzijn (**Productie 26**, p. 2):

"Bij Opel betekent milieubewustzijn dat men slimme technologische innovaties aanbiedt tegen betaalbare prijzen. Om die reden wordt het voor zo veel mogelijk klanten toegankelijk. De Corsa en Astra ecoFLEX zijn de nieuwste resultaten van die strategie en bieden een direct antwoord op de behoeften van klanten in deze volumesegmenten."

181. Opel doet met het ecoFLEX label een expliciet beroep op het milieubewustzijn en de verantwoordelijkheid van de Autobezitter (**Productie 27**):

"De wereld is van ons allemaal. Daarom zouden we er ook allemaal de verantwoordelijkheid voor moeten dragen. Opel wil hier een actieve bijdrage aan leveren, door nieuwe modellen te voorzien van schonere, efficiënte motoren. Het bewijs hiervan is de Insignia ecoFLEX."

⁸⁶ Productie 24, p. 3 ("Rule NO. 9: SINCERITY OF CONSUMER INFORMATION"). Zie tevens regel 6 ("RESPECT FOR THE ENVIRONMENT").

⁸⁷ CEO van Opel van 2004 tot januari 2010.

182. Car Claim wijst voorts op PSA's CSR rapport 2011 (**Productie 28**, p. 188). In dit rapport belooft PSA zich te allen tijde aan de hierboven geciteerde principes van haar gedragscode te zullen houden:

"In line with its pledge to support the Global Compact, the Group ensures that its actions are always guided by the principles defined in the Code of Ethics"

183. Met de invoering van de Euro 6 standaard besloot de PSA groep om haar reeds ingezette eco-offensief nader kracht bij te zetten. In 2013 werd daarom de Blue HDI-dieselmotor gelanceerd, de benaming van haar Euro 6 dieselmotor die 'nóg schoner' zou zijn dan de eerdere Euro 5-dieselmotor. De Blue HDI-motor is naar zeggen van PSA de meest efficiënte motor op de markt om de uitstoot van vervuilende stoffen te verminderen. De Blue HDI-motor is vanaf 2013 in alle nieuwe Getroffen Voertuigen van de merken Peugeot, Citroën en DS geïnstalleerd. Volgens [REDACTED] (toenmalig Vice-President bij de PSA groep) laat deze ontwikkeling zien dat die Autofabrikanten zich committeren om schone duurzame producten aan hun klanten aan te bieden (**Productie 29**):

"After pioneering the use of the particulate filter in 2000 and being the first carmaker to use SCR technology on all its vehicles, this milestone of one million BlueHDI engines – the most effective pollutant emissions reduction solution in the market – confirms PSA Group's commitment to offering its customers sustainable and clean mobility solutions."

184. In aanvulling op de introducties van hun (misleidende) ecolabels, publiceert PSA c.s. jaarlijks omvangrijke 'Sustainability'- en 'Corporate Social Responsibility'-rapporten. Hierin is het uitgebreide CSR-beleid van GM en PSA uiteengezet, waarmee PSA c.s. de indruk heeft versterkt dat zij met het milieu begaan zou zijn. Zo stelt PSA in haar CSR rapporten dat zij voldoet aan de *UN Global Compact*, een pact van de VN om bedrijven aan te moedigen om duurzaam en sociaal verantwoord beleid te voeren en hierover verantwoording af te leggen (**Productie 30**, p. 22). Ook GM is aan dit initiatief verbonden (**Productie 31**, p. 167).

185. PSA c.s. publiceert in haar CSR-rapporten voorts haar (ecologische) *commitments* en *achievements*.⁸⁸ Zo heeft PSA zich gecommitteerd aan de '17 Global Sustainable Development Goals' van de Verenigde Naties,⁸⁹ die ertoe verplichten om actief bij te dragen aan het tegengaan van klimaatverandering.⁹⁰ PSA merkt het thema duurzaamheid in haar CSR-rapporten al jaren aan als haar topprioriteit.⁹¹ GM zou: "(...) *committed to actions to restore and preserve the environment*" zijn.⁹²

⁸⁸ Zie bijvoorbeeld PSA Groupe CSR rapport 2016 (Productie 30), p. 22.

⁸⁹ <https://sdgs.un.org/goals> (laatstelijk geraadpleegd op 9 januari 2022), onder welke 17 doelen onder meer vallen: 'Good Health and Well Being', 'Sustainable cities and Communities', 'Responsible Consumption and Production' en 'Climate Action'.

⁹⁰ Productie 23 (PSA CSR rapport 2017), p. 4.

⁹¹ Zie bijvoorbeeld PSA Groupe CSR rapport 2014 (**Productie 32**), p. 22 en PSA Groupe CSR rapport 2017 (Productie 23), p. 20.

⁹² Productie 31, p. 101.

186. Het CSR-beleid van PSA stoelt op drie *pillars*. De pilaar ‘*sustainable mobility*’ is er daar één van. Onder deze pilaar schaaft PSA onder meer bescherming van de luchtkwaliteit en specifiek ook het terugdringen van NOx-uitstoot.⁹³ Zo stelde PSA zich in 2015 ten doel om de NOx-uitstoot van haar nieuwe diesels met 80% te verminderen ten opzichte van haar Euro 5-voertuigen (**Productie 33**, p. 26). In andere jaren deed zij dezelfde of gelijksoortige beloften.⁹⁴ Car Claim verwijst onder meer naar de door PSA geproclameerde ‘kernstrategie’ om luchtvervuiling en klimaatverandering te bestrijden door middel van de introductie van vermeend efficiëntere motortechnologieën:

“Its core strategy is to introduce the most efficient technology on as many vehicles as possible, spearheading the fight against pollution and climate change.”⁹⁵

187. PSA benadrukt dat zij enkel genoeg zou nemen met het ontwikkelen van technologieën die daadwerkelijk een positieve impact op het milieu zouden hebben onder reële rijomstandigheden (**Productie 34**, p. 177):

“Groupe PSA is keenly attuned to civil society’s legitimate expectations when it comes to air quality, and it devotes significant resources to R&D in order to identify and market effective technical solutions that can be distributed as broadly as possible – the only solutions that can have a concrete environmental impact.

When developing its vehicle projects, the Group takes into account real-world driving conditions and accepts technological trade-offs in anticipation of regulatory thresholds being made tougher.”

188. In haar CSR rapporten benadrukt PSA ook doorlopend dat zij de eerste zou zijn die breed gebruik maakt van SCR-technologie, als gevolg waarvan haar Euro 6 Getroffen Voertuigen 95% minder NOx zouden uitstoten (**Productie 35**, p. 74):

“This has enabled it to roll out engines and technologies across its ranges that drastically reduce:
- particulate emissions: inventor of the diesel particulate filter (DPF), which Groupe PSA began selling in 2000, more than nine years before Euro 5 standards which made it compulsory from September 2009. (...);
- nitrous oxide emissions: Groupe PSA is the first car manufacturer to have opted to roll out the SCR (Selective Catalytic Reduction) solution, reducing nitrogen oxide emissions by up to 95% and marketed since 2013 on its Euro 6 vehicles.”⁹⁶

189. PSA stelt dat haar Getroffen Voertuigen niet slechts aan de toepasselijke emissienormen zouden voldoen, maar in veel gevallen zelfs nóg schoner zouden zijn:

⁹³ PSA Groupe CSR rapport 2016 (Productie 30), p. 22 en inhoudsopgave waar ‘air quality’ onder het hoofdstuk ‘sustainable mobility’ valt.

⁹⁴ Zie bijvoorbeeld PSA Groupe CSR rapport 2016, p. 24 en PSA Groupe CSR rapport 2014, p. 28, waar de PSA groep zich commiteerde om: “Significantly reduce nitrous oxide emissions of new diesel vehicles” en “Reduce nitrous oxide emissions of new Diesel vehicles by 80% compared with 2014 levels.”.

⁹⁵ PSA Groupe CSR rapport 2016 (Productie 30), p. 22.

⁹⁶ Zie tevens PSA Groupe CSR rapport 2019 (Productie 34), p. 170.

*"Groupe PSA is committed to developing and producing vehicles that not only fulfil all applicable emission standards but in many cases go way beyond such limits. This is not a short-term priority but rather reflects a longstanding effort of Groupe PSA to improve the emissions behavior of our products."*⁹⁷

190. Al met al positioneert PSA zich op de markt al decennia lang als *"a major player in improving air quality"*.⁹⁸

191. Inmiddels is duidelijk dat PSA c.s. de Autobezitters jarenlang moedwillig op het verkeerde been heeft gezet en dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Europese emissiewaarden voor NOx-uitstoot voldoen. In de verkoopbrochures zijn de Getroffen Voertuigen met dezelfde valse uitspraken en beloften over de 'eco-vriendelijkheid' aangeprezen.⁹⁹ Met het opstellen en verspreiden van verkoopbrochures en overige reclame-uitingen hebben de Gedaagden de Autobezitters jarenlang voorgehouden dat de Getroffen Voertuigen zouden zijn voorzien van 'duurzame dieselmotoren'. In de verkoopbrochures wordt steeds vermeld dat de Getroffen Voertuigen aan de Euro 5 of Euro 6 norm zouden 'voldoen' en worden andere misleidende uitspraken gedaan.

192. Zo claimt Citroën in de verkoopbrochure van de Berlingo 2009 dat haar motoren zouden voldoen aan de strengste milieueisen (**Productie 36**, p. 17):

"Stuk voor stuk krachtige motoren die voldoen aan de strengste milieueisen."

193. Citroën's motoren zouden volgens de brochure van de C4 2009 gelden als voorbeeld voor de gehele Europese auto-industrie (**Productie 37**, p. 19):

"De twee Hdi-diesels van 90 en 110 pk met een roetfilter vormen de absolute top onder de motoren voor de C4. Ze gelden op milieugebied als een voorbeeld voor de gehele Europese auto-industrie."

194. Volgens de brochure van de C4 Gamma 2015 zouden ook de Euro 6 Getroffen Voertuigen van Citroën aan alle geldende emissienormen voldoen (**Productie 38**, p. 2):

*"De nieuwste motoren die zorgen voor **meer rijplezier en minder brandstofverbruik**
Citroën biedt op de C4 3-cilinder PureTech benzinemotoren en BlueHDi dieselmotoren die allemaal voldoen aan de Euro 6 norm."*

195. Soortgelijke claims plaatste Citroën in de brochure van de Cactus C4 2017 (**Productie 39**, p. 46):

⁹⁷ Idem, p. 208.

⁹⁸ PSA Groupe CSR rapport 2016 (Productie 30), p. 80.

⁹⁹ Car Claim beschikt over ruim driehonderd brochures van Getroffen Voertuigen van de merken Peugeot, Citroën en Opel met betrekking tot diverse automodellen en modeljaren (2008-2019). In elk van deze brochures doen de desbetreffende autofabrikanten 'groene claims' met betrekking tot de Getroffen Voertuigen. Gelet op de omvang van deze brochures overlegt zij deze niet integraal. Voor het geval de rechtbank het noodzakelijk acht dat deze brochures in deze procedure integraal worden overgelegd, doet Car Claim ter zake hierbij een specifiek bewijsaanbod.

"De BlueHDI-technologie van de uitvoeringen met dieselmotor betekent een belangrijke stap vooruit op het gebied van milieu. Het roetfilter van deze motor houdt 99,9% van de roetdeeltjes in het uitlaatgas tegen, terwijl de katalysator 90% van de stikstofoxiden (NOx) omzet. De PureTech-benzine motoren en de Blue HDi-dieselmotoren voldoen aan de Euro 6-normen die met name zijn bedoeld om de NOx-uitstoot te verminderen."

196. In de verkoopbrochure van onder meer de Partner Tepee 2011 leest men terug dat Peugeot het milieu zou ontzien (**Productie 40**, p. 16):

"Deze motoren laten ook zien hoezeer Peugeot werkt aan motoren die het milieu zoveel mogelijk ontzien."

197. Volgens de brochure van de Peugeot 3008 2016 zouden de Peugeot Blue HDI motoren het milieu respecteren (**Productie 41**, p. 7):

"STEEDS VERDER, STEEDS SCHONER. Als u de wereld ontdekt, dan zult u deze ook willen respecteren met milieuvriendelijke technologie. Daarom is de nieuwe PEUGEOT 3008 (...) leverbaar met schone PureTech- en BlueHdi motoren (eventueel in combinatie met de automatische transmissie EAT6) waarmee hij tot de zuinigste SUV's in zijn segment behoort."

198. In onder meer haar brochures van de 3008 2017 (**Productie 42**, p. 38) en de 5008 2017 (**Productie 43**, p. 38) claimt Peugeot dat haar dieselmotor het milieu minimaal zou belasten:

"De Euro 6 BlueHDI-motoren (...) combineren hoge prestaties met een minimale belasting van het milieu. (...) Deze technologie zorgt voor een lager brandstofverbruik, (...) en een tot wel 90% lagere Nox-uitstoot. Bovendien wordt 99,9% van de roetdeeltjes tegengehouden."

199. Opel heeft met haar ecoFLEX-label ook breed geadverteerd in haar verkoopbrochures. Onder meer in de brochures van de Corsa 2008 en Combo 2008 heeft Opel haar dieselmotoren met dit label aangeprezen als het 'schoonste van het schoonste' (**Productie 44**, p. 13 en **Productie 45**, p. 9):

"Respect voor onze wereld. We hebben maar één wereld, daar moeten we zuinig op zijn. (...) Kijk voor het summum van zuinigheid en milieuvriendelijkheid bij de motoren onder ecoFLEX."

200. Opel speelde daarbij in op het milieubewustzijn van Autobezitters. Zie onder meer de brochure van de Insignia 2011 (**Productie 46**, p. 30):

"Je bent een autoliefhebber, maar je zet het milieu op de eerste plaats. In dat geval zit je goed: de Insignia ecoFLEX houdt volop rekening met het milieu, én met jouw rijplezier."

201. In de brochure van Meriva 2011 erkent Opel dat milieuvriendelijkheid voor veel Autobezitters een (zo niet: dé) essentiële aankoopfactor is (**Productie 47**, p. 32):

"Vandaag is milieubewust rijden voor veel chauffeurs terecht prioriteit nummer één. Als je dit gedachtengoed deelt, biedt de Opel Meriva ecoFLEX je een echt alternatief."

202. In haar brochure van de Opel Mokka X 2015 claimt Opel dat de nieuwe Euro 6 Opel Mokka X zou 'voldoen' aan de Euro 6-emissienorm (**Productie 48**, p. 38):

"Alle motoren voldoen bovendien aan de strenge Euro 6 uitstootnorm."

203. Uit later onderzoek door het onafhankelijke Europese Joint Research Centre van de Europese Commissie blijkt evenwel dat dit model niet voldoet aan de Europese emissiestandaarden en zelfs faalt voor de reguliere NEDC-test (zie nader par. 253).

204. En in bijvoorbeeld de brochure van de Mokka X 2017 claimt ook Opel dat haar Getroffen Voertuigen weinig schadelijke stoffen zouden uitstoten, zodat automobilisten met een gerust hart achter het stuur kunnen kruipen (**Productie 49**, p. 17):

"De motoren van de Mokka X combineren felle prestaties en uitstekende souplesse met een laag verbruik en lage uitstoot, zodat u met nog meer rijplezier achter het stuur zit."

205. In al hun reclame-uitingen verzwijgen Peugeot, Citroën en Opel dat de Getroffen Voertuigen in werkelijkheid een zware, negatieve impact hebben op het milieu.

206. Via de websites van Peugeot, Citroën en Opel is over de 'milieuvriendelijkheid' van de Getroffen Voertuigen eveneens misleidende informatie verstrekt. Citroën en Peugeot hadden hier zelfs een aparte website aan gewijd (<http://www.sustainability.psa-peugeot-citroen.com/>). Deze website is inmiddels uit de lucht, maar via het web-archief deels nog wel te achterhalen. Zichtbaar is onder meer dat de PSA groep vanaf 2006 beloften heeft gedaan om haar impact op het milieu te verminderen (**Productie 50**). PSA benadrukte hierin haar 'verantwoordelijkheid' te zullen nemen.

Our Commitment to the Environment

We are taking appropriate action at each stage of the product life cycle: by managing our industrial sites to high standards, reducing greenhouse gas and pollutant vehicle emissions, and designing recyclable vehicles. The Group has put in place an ambitious policy to address the long-term environmental, local and global issues raised primarily by the use of cars.



207. Op de website van latere datum van PSA (<http://www.psa-peugeot-citroen.com/>, die inmiddels ook niet meer openbaar toegankelijk is), ging de PSA groep eveneens uitgebreid in op het belang van milieubehoud en in dat verband de ontwikkeling van schone technologieën. Vanuit haar vastberadenheid om de uitstoot van schadelijke stoffen terug te dringen, zegde zij toe ruim te investeren in schone technologieën. De PSA groep zou alles in het werk stellen om haar auto's zo duurzaam mogelijk te produceren. Het 'eco-design' van Peugeot en Citroën zou hun Getroffen Voertuigen 'a real lead in terms of sustainable mobility' maken (**Productie 51**):

"From the start of design and at every stage in the life cycle of Group models, PSA Peugeot Citroën takes active measures to limit the environmental impact of its vehicles. It does this by limiting fuel consumption and CO2/pollutant emissions, for example, as well as by moderating its use of natural resources, increasing recyclability, and so on. Looking beyond efforts to ensure that its vehicles comply with the environmental regulations in each of the countries where they are sold, the Group aims to stay one step ahead in sustainable mobility through this focus on eco-design.

For this reason, PSA Peugeot Citroën devotes a significant part of its research studies to clean technologies designed to reduce the eco-footprint of its cars (...)."

208. Op de website van Opel (toen nog www.opel.nl) werd in ieder geval al vanaf 2009 vermeld dat Opel zeer begaan zou zijn met het milieu en actief bezig zou zijn geweest met de bescherming daarvan (**Productie 52**):

“Opel is veel bezig met het milieu om ons heen. Dat klinkt voor sommigen misschien tegenstrijdig, maar een auto hoeft niet te vervuilen en de weg naar het bouwen van schone auto's is allang ingeslagen.

Bovendien woont iedereen op dezelfde aarde en is het in ieders belang om het milieu een warm hart toe te dragen. Vandaar dat er verschillende technieken en maatregelen zijn ontwikkeld om daadwerkelijk verandering te brengen.”

209. In het verlengde hiervan conformeerde Opel zich aan zelf geformuleerde milieudoelstellingen. Opel hanteerde een webpagina met als openingstekst (**Productie 53**):

“Binnen Opel gelden duidelijke voorwaarden, die niet alleen gericht zijn op besparing en beperking van schade, maar die tot een actieve houding oproepen bij het verbeteren van ons milieu.”

210. Daarbij tekende Opel aan:

“Bewust zijn van het belang van het milieu is één ding, maar echte voorwaarden opstellen om het milieu te verbeteren een ander.”¹⁰⁰

211. Vervolgens somde Opel haar ambitieuze doelen op, waaronder:

*“- Wij zijn betrokken bij acties om het milieu te verbeteren en te beschermen.
- Wij zijn betrokken bij het reduceren van afval en vervuilende stoffen, het besparen op grondstofgebruik en het recyclen van materialen in elke productiefase.
- Wij zullen actief bijdragen aan het creëren van meer bewustzijn op het gebied van milieubehoud.
- Wij zullen er alles aan doen om vervuilende uitstoot te beperken door het ontwikkelen en implementeren van nieuwe, milieuvriendelijke technologieën. (...)”¹⁰¹*

212. In dit verband adverteert Opel met de ontwikkeling van ‘zuinige’ motoren die het milieu zo gering mogelijk belasten (**Productie 54**):

“Maar ook vandaag verbetert Opel zijn hele range aan motoren continue teneinde optimale prestaties tegen een zo gering mogelijke milieubelasting te realiseren.”

213. Ook de websites van Opel van later datum bevatten tal van ‘groene’ claims. Zo zou Opel er doorlopend voor zorgen dat de ecologische impact van de door haar geproduceerde auto's (waaronder de Getroffen Voertuigen) op het milieu zo licht mogelijk zou zijn (**Productie 55**). Opel staat garant voor “*maximum rijplezier*” met “*minimale emissies*”.

214. PSA c.s. heeft als onderdeel van haar bedrijfsstrategie vele tientallen miljoenen zo niet honderden miljoenen euro's geïnvesteerd in het creëren van een “groen” imago, zowel op corporate niveau als ten

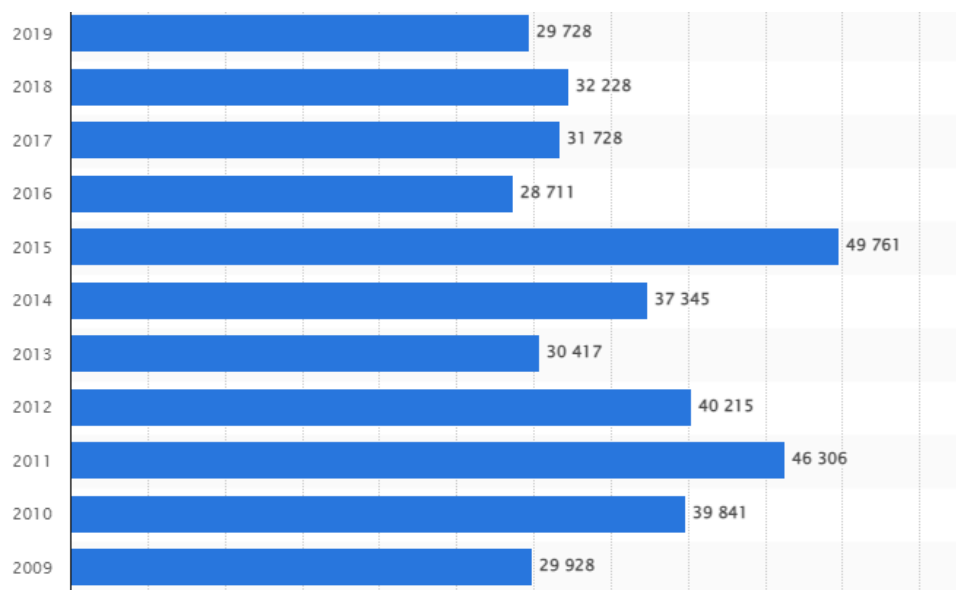
¹⁰⁰ Productie 53, p. 1.

¹⁰¹ Idem, p. 1.

aanzien van haar producten, waaronder Getroffen Voertuigen.¹⁰² Zij wekte steeds de indruk dat de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan alle toepasselijke wet- en regelgeving en het milieu naar de stand van de technologie minimaal zouden belasten. Dit eco-offensief van PSA c.s. is zeer succesvol gebleken. Tussen 2009 en 2019 verkochten Peugeot, Citroën en Opel in Nederland gezamenlijk 961.004 auto's.¹⁰³

Number of Peugeot cars sold in the Netherlands from 1998 to 2020

(...)



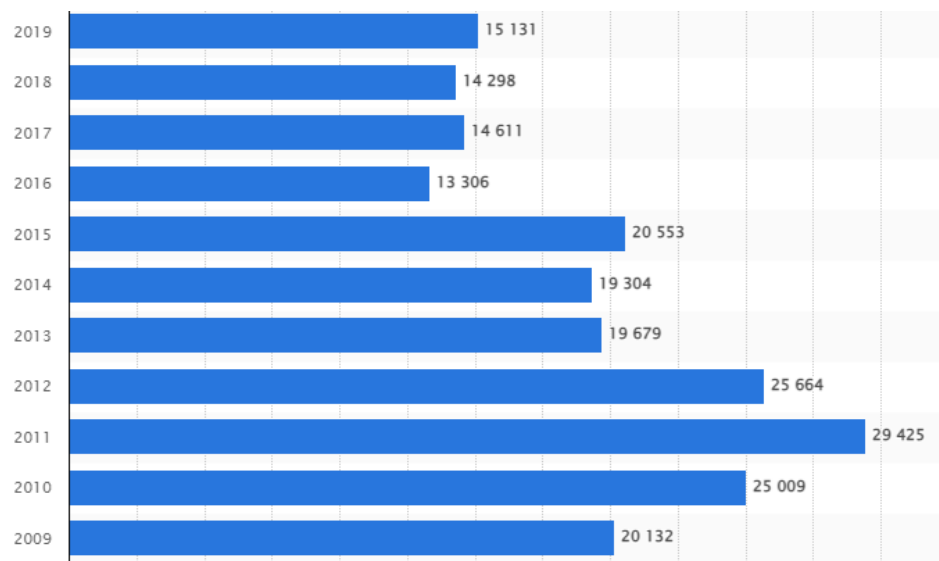
(...)

Number of Citroën cars sold in the Netherlands from 1998 to 2020

(...)

¹⁰² Ter illustratie: over het jaar 2011 heeft PSA (waar Opel toentertijd nog geen deel uitmaakte) wereldwijd USD 1.62 miljard aan marketingkosten besteed (<https://www.statista.com/statistics/286626/peugeot-citroen-advertising-spending-worldwide>, laatstelijk geraadpleegd op 1 december 2021).

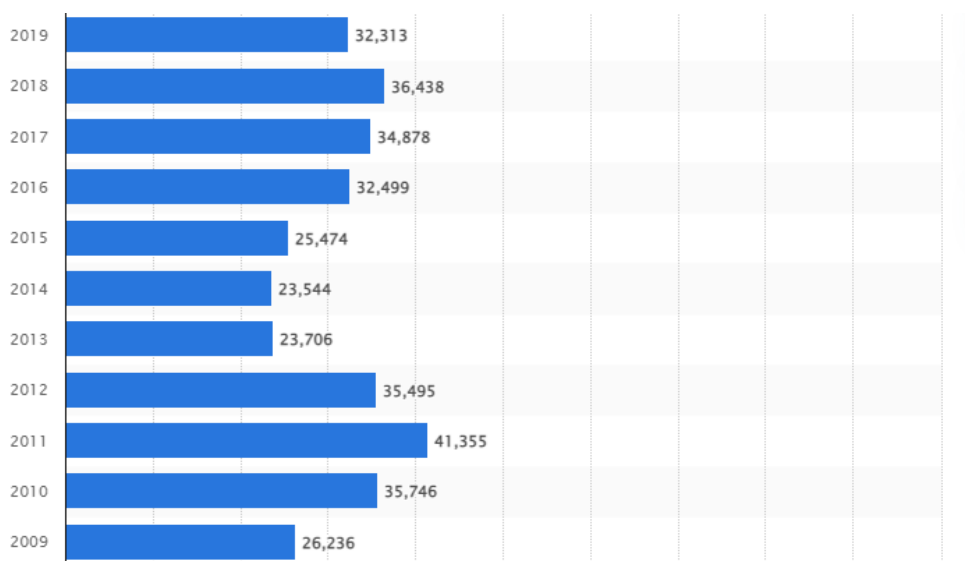
¹⁰³ Peugeot, 396.208 auto's (<https://www.statista.com/statistics/777070/sales-volume-of-peugeot-cars-in-the-netherlands>, laatstelijk geraadpleegd op 1 december 2021); Citroën, 217.112 auto's (<https://www.statista.com/statistics/777610/sales-volume-of-citroen-cars-in-the-netherlands>, laatstelijk geraadpleegd op 1 december 2021) en Opel 347.684 auto's (<https://www.statista.com/statistics/777060/sales-volume-of-opel-cars-in-the-netherlands>, laatstelijk geraadpleegd op 1 december 2021).



(...)

Number of Opel cars sold in the Netherlands from 1998 to 2020

(...)



(...)

215. De technieken om de uitstoot van NOx daadwerkelijk voldoende te beperken, zijn al jarenlang voor handen maar kosten geld en gaan ten koste van de prestaties en het gebruikscomfort van de Getroffen Voertuigen. PSA c.s. stelde liever eigen financieel gewin boven het milieu en boven de gerechtvaardigde belangen van Autobezitters. In de volgende paragrafen licht Car Claim toe dat en hoe PSA haar 'groene beloften' met voeten heeft getreden.

VII.2 Onderzoek en vervolging in Frankrijk

VII.2.1 Inleiding

216. Kort nadat het Volkswagen emissieschandaal in september 2015 aan het licht kwam, ontstond het vermoeden dat Volkswagen c.s. niet de enige autofabrikant was die de Europese emissiewetgeving consequent probeerde te omzeilen.
217. Het duurde niet lang voordat diverse instanties PSA c.s. in het vizier hadden. Sindsdien hebben uiteenlopende onderzoeken van onafhankelijke experts, alsmede de recent ingezette strafrechtelijke vervolging van Peugeot en Citroën door de Franse openbaar aanklager, bevestigd dat ook PSA c.s. verboden Manipulatie-Instrumenten heeft gebruikt om de NOx-uitstoot te manipuleren, zodat de Getroffen Voertuigen de typegoedkeuringstests konden doorstaan.

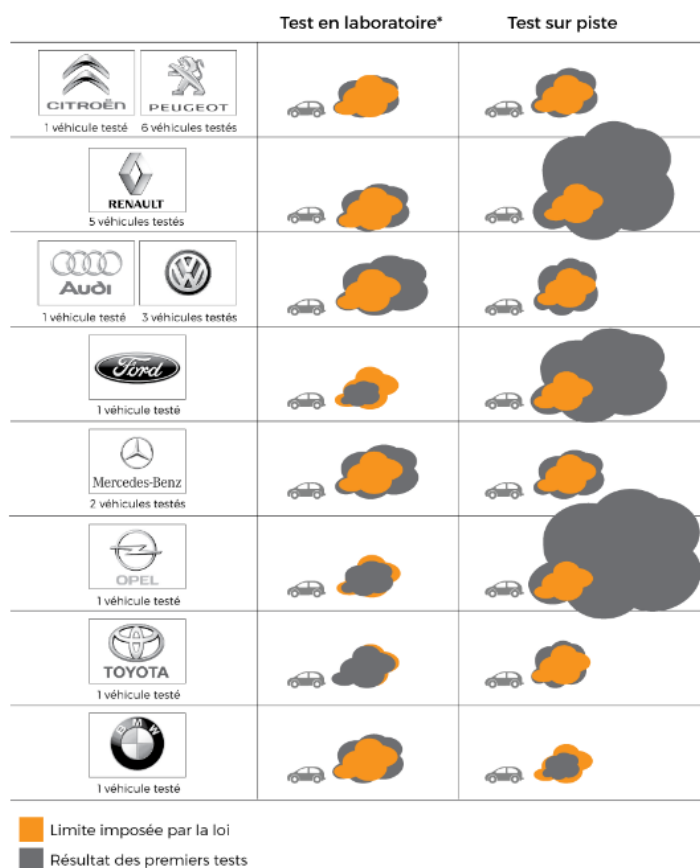
VII.2.2 Onderzoek Commissie Royal¹⁰⁴

218. Opgeschud door het Volkswagen emissieschandaal, werd in oktober 2015 op verzoek van [REDACTED] [REDACTED] – de toenmalige Franse minister van Ecologie, Duurzame Ontwikkeling en Energie – een onderzoek uitgevoerd naar de uitstoot van diverse diesellootvoertuigen die in Frankrijk op de markt zijn gebracht.
219. Dit onderzoek werd uitgevoerd door de *Union technique de l'automobile du motorcycle et du cycle* (UTAC). De UTAC is in Frankrijk de enige gemachtigde instantie om goedkeuringstests voor voertuigen uit te voeren. UTAC heeft 86 diesellootvoertuigen van verschillende fabrikanten getest, waaronder een aantal Getroffen Voertuigen van PSA c.s.
220. De eerste onderzoeksresultaten kwamen in januari 2016 gereed. Deze resultaten werden op 29 februari 2016 bekend gemaakt door *France Nature Environnement* (FNE) en *Réseau Action Climat* (RCA), twee milieuorganisaties die deel uitmaakten van de onafhankelijke onderzoekscommissie (**Productie 56**).
221. Deze onderzoeksresultaten hadden betrekking op 22 voertuigen, waaronder zes Getroffen Voertuigen van Peugeot, één Getroffen Voertuig van Citroën en één Getroffen Voertuig van Opel.
222. De resultaten laten zien dat de Getroffen Voertuigen van Peugeot, Citroën en Opel steeds teveel NOx uitstoten en dat Opel ook nog eens als meest vervuilende autofabrikant uit de bus komt.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 3.

¹⁰⁵ Productie 56, p. 2.

Résultats NOx des 22 premiers véhicules testés par l'UTAC



Sur les 100 véhicules prévus, 22 ont été testés par l'UTAC ce 11 février 2016 dans le cadre de la Commission Royal. S'ils méritent d'être complétés, ces résultats révèlent déjà d'inquiétantes différences entre contrôles en laboratoire et sur piste. Ces derniers, plus proche des conditions réelles, ne sont pourtant pas exigés par la loi avant 2017.

*Test en laboratoire légèrement tronqué et avec démarrage à chaud.

223. Op 28 april 2016 werd het eerste tussenrapport door de Commissie Royal opgeleverd (**Productie 57**). Daarin stonden de testresultaten van 52 onderzochte dieselloertuigen opgenomen, waaronder negen Getroffen Voertuigen van Peugeot, zes Getroffen Voertuigen van Citroën en drie Getroffen Voertuigen van Opel.
224. Het testprotocol van UTAC voorziet in drie specifieke testprotocollen. De testomstandigheden per protocol wijken enigszins af van die van de NEDC typegoedkeuringstest om eventuele Manipulatie-Instrumenten te kunnen detecteren.
225. De zogenaamde D1 en D2 testprotocollen werden uitgevoerd op een rollenbank in het laboratorium.

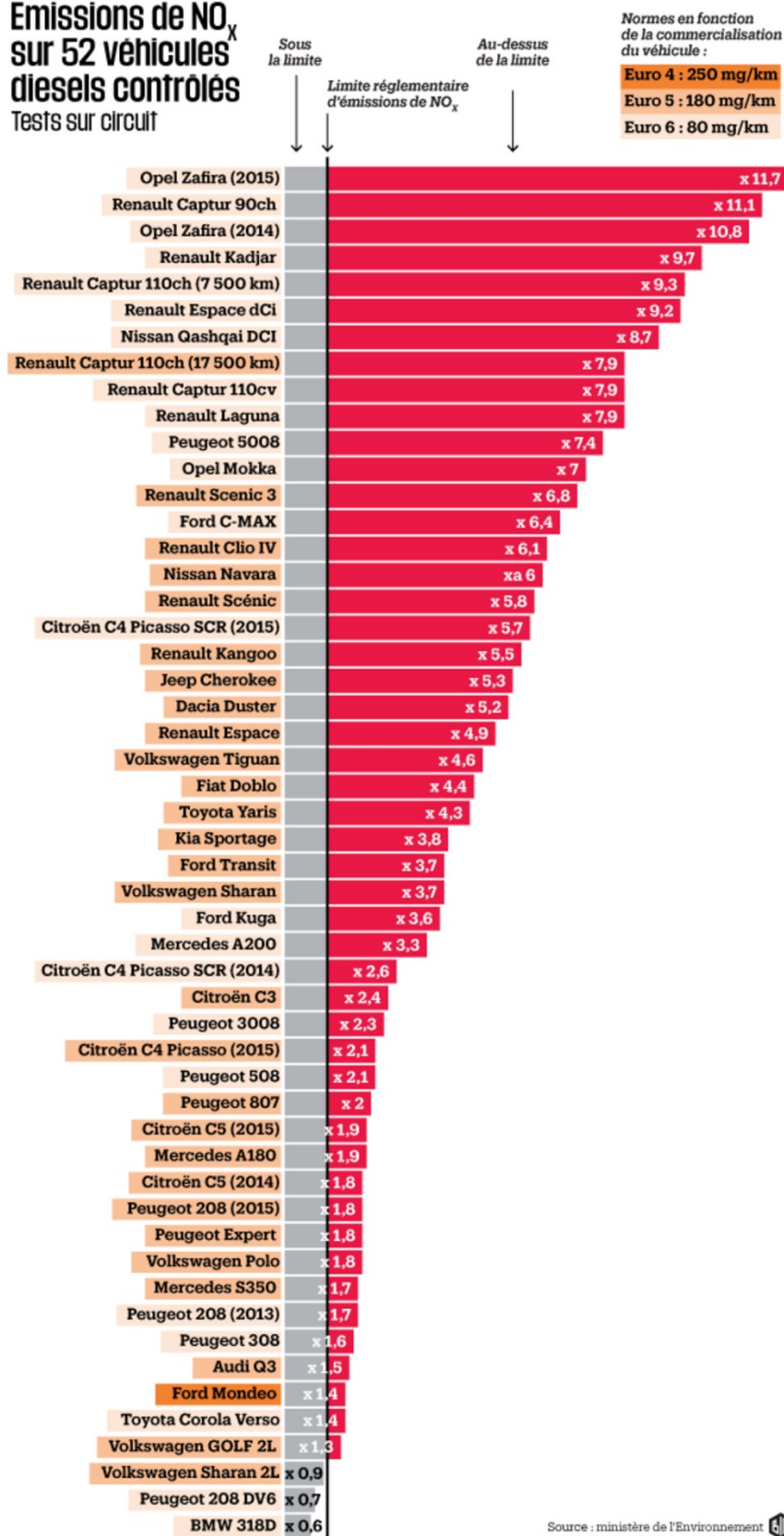
- Bij de **D1 testcyclus** blijft het testprotocol dat geldt bij de NEDC-testcyclus behouden. De procedure wordt echter op bepaalde punten aangepast in verband met de reglementen (o.a. een wijziging van de positie van de motorkap, beweegbare niet-aangedreven wielen, schakelen achter, etc.).
- Bij de **D2 testcyclus** wordt de start van de testcyclus gewijzigd. Vervolgens wordt het buitenstedelijke gedeelte van de NEDC-testcyclus (de EUDC) hervat. De voertuigemissies worden vergeleken met de oorspronkelijke testcyclus, zoals toegepast onder D1. De emissies moeten in beide gevallen nagenoeg gelijk zijn als het voertuig niet is uitgerust met een Manipulatie-Instrument.
- De **D3 testcyclus** wordt uitgevoerd op een testbaan, door de NEDC-testcyclus op de weg te reproduceren en niet op een testbank in een laboratorium. De voertuigen worden daarbij uitgerust met boordapparatuur (OBD) die de NOx-uitstoot direct meet.

226. De resultaten van deze verschillende tests heeft Car Claim hieronder opgenomen. Uit deze tests blijkt dat, op één Peugeot Getroffen Voertuig na,¹⁰⁶ géén van de geteste Getroffen Voertuigen van PSA c.s. aan de wettelijk gestelde emissiegrenswaarden voldoet. De Getroffen Voertuigen stoten tot wel 11 keer (!) meer NOx uit dan wettelijk is toegestaan.

			NOx			
			D1	D2	D3	Référence
			Ecart p/r limite (%)	EUDC D1 / EUDC D2	Valeur obtenue / Limite	Ecart p/r limite (%)
Peugeot	208	Euro5	-11,7%	1,3	1,7	-13,3%
Audi	Q3	Euro5	-21,7%	3,2	1,5	-22,8%
Toyota	Corola Verso	Euro4	-15,1%	1,0	1,4	-16,3%
VW	Tiguan	Euro5	-5,0%	3,4	4,6	-
Renault	Espace	Euro5 BS	13,1%	1,1	4,9	9,0%
Mercedes	S350	Euro6	48,3%	1,9	1,7	-20,1%
Peugeot	508 (*)	Euro6	-27,4%	1,5	2,1	-16,0%
BMW	318D (*)	Euro6	-76,4%	1,5	0,6	-
FORD	C-MAX	Euro6	8,9%	0,4	6,4	-
Renault	Captur 90ch	Euro6	37,6%	0,6	11,1	-28,3%
Renault	Captur 110ch	Euro6	107,4%	1,8	9,3	59,9%
Renault	Captur 110ch	Euro6	89,3%	2,2	7,9	97,5%
Mercedes	A180	Euro5	-30,8%	2,0	1,9	-
VW	Golf 2L	Euro5	-17,9%	1,1	1,3	-
Opel	Zafira	Euro6	-14,5%	0,8	11,7	7,1%
VW	Sharan 2L	Euro5	-27,7%	1,1	0,9	-39,7%
Peugeot	308	Euro6	-32,6%	0,4	1,6	-
Renault	Espace dCi	Euro6	0,3%	1,3	9,2	-34,7%
Peugeot	208 DV6	Euro6	-36,6%	0,5	0,7	-
Citroën	C5	Euro5	-32,1%	1,5	1,8	-36,6%
Peugeot	Expert	Euro5 VU	-30,9%	1,2	1,8	-
Peugeot	807	Euro5	-36,3%	1,3	2,0	-
Renault	Kadjar	Euro6	-1,3%	1,1	9,7	-26,7%
Jeep	Cherokee	Euro5	2,1%	11,0	5,3	-2,9%
Renault	Captur 110cv	Euro6	166,4%	0,7	7,9	-12,3%
KIA	Sportage	Euro5	-29,7%	1,1	3,8	-
Renault	Scenic 3	Euro5	8,9%	1,0	6,8	-6,9%
Ford	Mondeo	Euro6	9,5%	0,2	1,4	-
Fiat	Doblo	Euro5 VU	-23,3%	2,1	4,4	-31,9%
Renault	Kangoo	Euro5	-12,4%	1,0	5,5	-
Peugeot	208	Euro5	-22,1%	1,8	1,8	-25,3%
VW	POLO	Euro5	-34,4%	2,0	1,8	-33,9%
Nissan	Qashqai DCI	Euro6	260,0%	0,6	8,7	-9,0%
Renault	Laguna	Euro5	24,7%	1,3	7,6	-13,9%
Peugeot	3008	Euro6	-31,9%	1,0	2,3	-33,6%
Renault	Clio IV	Euro5	33,4%	3,2	6,1	20,3%
Dacia	Duster	Euro5	-1,9%	1,3	5,2	-1,2%
Citroën	C3	Euro5	-11,2%	2,7	2,4	-8,8%
Citroën	C5	Euro5	-21,0%	2,1	1,9	-19,8%
Ford	Transit	Euro5	30,6%	1,0	3,7	17,9%
VW	Sharan	Euro5	-12,9%	1,0	3,7	-20,7%
Toyota	Yaris	Euro5	-47,1%	1,1	4,3	-45,0%
Renault	Scenic	Euro5	-6,5%	1,0	5,8	-1,6%
Peugeot	5008	Euro6	-9,0%	0,6	7,4	-53,0%
Citroën	C4 Picasso	Euro5	-6,0%	2,0	2,1	-17,9%
Citroën	C4 Picasso	Euro6	-1,9%	1,2	2,6	-14,3%
Opel	Zafira (*)	Euro6	-41,9%	1,5	10,8	-45,8%
Ford	Kuga	Euro6	159,4%	0,6	3,6	-21,8%
Mercedes	A200	Euro6	-41,0%	0,9	3,3	-42,8%
Opel	Mokka	Euro6	71,3%	0,5	7,0	-7,0%
Citroën	C4 Picasso	Euro6	-29,4%	0,3	5,7	-
Nissan	Navara	Euro5 VU	67,5%	0,9	6,0	50,5%

Emissions de NO_x sur 52 véhicules diesel contrôlés

Tests sur circuit



227. In het eindrapport van de Commissie Royal, dat op 29 juli 2016 werd gepubliceerd, werden deze onderzoeksresultaten bevestigd (**Productie 58**).
228. Het rapport bracht aanzienlijke overschrijdingen aan het licht. De testresultaten tonen aan dat verschillende Euro 5 en Euro 6 Getroffen Voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden (NOx D3) aanzienlijk meer NOx uitstoten dan wettelijk is toegestaan.¹⁰⁷

Marque	Modèle	Reg	Cylindrée	Puissance (cv)	Systèmes dépoll	Kilométrage [km]	NOx mesuré en homol [mg/km]	CO2 Déclaré [g/km]	NOx - D1 [mg/km]	EUDC D1 [mg/km]	EUDC - D2 [mg/km]	NOx D3
Citroën	C5	Euro5	2L	140	EGR	20027	154,2	130	122,2	109,5	160	318,4
Citroën	C3	Euro5	1.4L	70	EGR	33646	154,5	87	159,9	100,3	267,4	438
Citroën	C5	Euro5	1.6L	115	EGR	17375	142,1	120	142,2	101,5	210,4	333,9
Citroën	C4	Euro5	1.6L	115	EGR	13784	135,5	104	169,2	121,9	244,3	369,2
Citroën	Picasso	Euro6	2L	150	EGR + SCR	9683	73,4	110	78,5	51,6	63,6	208,9
Citroën	C4	Euro6	1.6L	120	EGR + SCR	5165	71,6	100	56,5	23,8	6,14	459,6
Citroën	Picasso	Euro6	1.6L	120	EGR + SCR	5165	71,6	100	56,5	23,8	6,14	459,6
Citroën	C5	Euro5	2L	140	EGR	6666	154,2	134	121,6	114,3	183,4	868,4

Marque	Modèle	Reg	Cylindrée	Puissance (cv)	Systèmes dépoll	Kilométrage [km]	NOx mesuré en homol [mg/km]	CO2 Déclaré [g/km]	NOx - D1 [mg/km]	EUDC D1 [mg/km]	EUDC - D2 [mg/km]	NOx D3
Opel	ZAFIRA	Euro6	1.6L	140	EGR + SCR	9049	60,6	109	68,4	61,2	51,6	938,9
Opel	ZAFIRA	Euro6	1.6L	140	EGR + SCR	30420	60,6	109	46,5	27,7	40,7	865,7
Opel	Mokka	Euro6	1.6L	110	EGR	4102	48	114	137	179,9	83,3	558,8
Opel	Astra	Euro6	1.6L	110	EGR + NoxTrap	5972	44,4	93	131,3	163,8	122	283

Marque	Modèle	Reg	Cylindrée	Puissance (cv)	Systèmes dépoll	Kilométrage [km]	NOx mesuré en homol [mg/km]	CO2 Déclaré [g/km]	NOx - D1 [mg/km]	EUDC D1 [mg/km]	EUDC - D2 [mg/km]	NOx D3
Peugeot	208	Euro5	1.6L	90	EGR	45458	108,5	90	159	155	201	312
Peugeot	508	Euro6	2L	150	EGR + SCR	14535	57,4	109	58,1	31	45	164
Peugeot	308	Euro6	1.6L	120	EGR + SCR	42700	62,2	88	53,9	18,23	7,91	128,5

¹⁰⁷

Productie 58, p. 34, 36 en 37.

Peugeot	Expert	Euro5 VU	2L	130	EGR	79036	181,1	172	193,4	159,9	195,2	495
Peugeot	807	Euro5	2L	140	EGR	27590	147,7	155	114,7	82,04	108	353
Peugeot	208	Euro5	1.4L	70	EGR	30734	151,5	98	140,3	122,2	216,86	317,8
Peugeot	3008	Euro6	1.6L	120	EGR + SCR	3364	46,2	108	54,5	14,5	15	184,9
Peugeot	5008	Euro6	1.6L	120	EGR + SCR	6313	39	109	72,8	49,5	31,7	588,7
Peugeot	5008	Euro5	1.6L	115	EGR	40435	140,2	128	126,4	100,6	201,5	340,7
Peugeot	5008	Euro6	1.6L	120	EGR + SCR	3307	39	112	112,6	95,9	34,2	234,8

229. In reactie op dit rapport hebben Peugeot en Citroën bevestigd dat zij verschillende modi in hun Getroffen Voertuigen hebben geïnstalleerd, die de effectieve werking van de EGR doen afnemen, afhankelijk van de omgevingstemperatuur:¹⁰⁸

“PSA bevestigt dat het motorbeveiligingsmodi heeft ingesteld die de werking van de EGR kunnen beperken naargelang van de temperatuur (om verbrandingsstoringen in zeer koude omgevingen of het risico van vastlopen en verstopping in zeer warme omgevingen te voorkomen).”

“PSA confirme avoir mis en place des modes de protection du moteur qui peuvent limiter le taux d'EGR en fonction de la température (proscrire les ratés de combustion en ambiance très froide, ou le risque de grippage et encrassement en ambiance très chaude).”

VII.2.3 Onderzoek DGCCRF

230. Parallel aan het onderzoek van Commissie Royal had de *Direction Générale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes* (DGCCRF) overeenkomstig haar bevoegdheden de *Service National des Enquêtes* (SNE) verzocht een onderzoek in te stellen naar dezelfde feiten, om vast te stellen of in Frankrijk op de markt gebrachte voertuigen met verboden Manipulatie-Instrumenten waren uitgerust.
231. Als onderdeel van haar onderzoek verrichtte de DGCCRF op 21 april 2016 een aantal doorzoeken van kantoren en technische centra van PSA c.s. in Saint-Ouen, Velizy, La Garenne-Colombes, Carrieres-sous-Poissy en Montbéliard (**Productie 59**).
232. In november 2016 rondde SNE haar onderzoek af en stuurde haar bevindingen aan de Franse officier van justitie.
233. In het DGCCRF-rapport beschrijft SNE dat haar tests en onderzoeken onregelmatigheden aan het licht hebben gebracht tijdens de typegoedkeuringsprocedures met betrekking tot de emissie-

¹⁰⁸

Productie 58, p. 47.

verontreinigingssystemen van dieselveertuigen die op het Franse grondgebied in het verkeer worden gebracht. Deze onregelmatigheden hebben met name betrekking op de werking van de EGR.

234. Het Franse medium *Le Monde*, dat het rapport heeft ingezien, deelde de belangrijkste conclusie uit het DGCCRF-rapport (**Productie 60**). Volgens het rapport heeft PSA c.s. tussen 1 september 2009 en 1 september 2015 in Frankrijk minstens 1.9 miljoen Getroffen Voertuigen op de markt gebracht die voorzien zijn van Manipulatie-Instrumenten:

“Uit het onderzoek is gebleken dat een groot aantal voertuigen betrokken is bij deze “misleiding ten aanzien van de wezenlijke kwaliteiten van een product en ten aanzien van de verrichtte controles”. Volgens het onderzoek van de DGCCRF zijn “tussen 1 september 2009 en 1 september 2015 in Frankrijk ten minste 1.914.965 dieselveertuigen van de Euro 5-generatie [de norm die tot 2015 van kracht is] verkocht waarvan de motoren werken volgens de frauduleuze strategieën, die het onderwerp zijn van dit verslag”. Dit komt overeen met een “minimumomzet” van “33,86 miljard euro”.

“l'enquête a mis en évidence le nombre important de véhicules concernés par cette « tromperie sur les qualités substantielles d'une marchandise et sur les contrôles effectués ». Selon la recension effectuée par la DGCCRF, « au moins 1 914 965 véhicules diesel de génération Euro 5 [la norme en vigueur jusqu'en 2015] dont le moteur fonctionne selon les stratégies frauduleuses, objet du présent procès-verbal », ont été vendus en France entre le 1er septembre 2009 et le 1er septembre 2015. Ce qui correspond à un « chiffre d'affaires minimal » de « 33,86 milliards d'euros ».¹⁰⁹

235. De DGCCRF concludeert tevens dat PSA c.s. een Manipulatie-Instrument (testherkenningssoftware) in de Getroffen Voertuigen heimelijk heeft toegepast, dat ervoor zorgt dat de Getroffen Voertuigen alleen tijdens de homologatietest aan de toepasselijke emissienormen voldoen. PSA c.s. deed dit vanuit economisch gewin:

“De DGCCRF is ook van mening dat PSA een “frauduleuze investeringsbesparing” heeft gerealiseerd (die het niet kwantificeert) door een voorziening in te bouwen die het gedrag van de motor wijzigt om alleen tijdens de homologatietest aan de emissienormen te voldoen, in plaats van te investeren in de loyale ontwikkeling van een motor die aan de voorschriften voldoet en in efficiëntere technologieën voor verontreinigingsbeheersing.”

“La DGCCRF estime également que PSA a réalisé une « économie frauduleuse d'investissement » (qu'elle ne quantifie pas) en intégrant un dispositif qui modifie le comportement du moteur pour être en conformité avec les normes d'émissions de polluants uniquement lors du test d'homologation plutôt que d'investir dans le développement loyal d'un moteur conforme à la réglementation et dans des technologies plus efficaces en matière de dépollution.”

236. Het onderzoek van de DGCCRF onthult verder dat de Getroffen Voertuigen zijn voorzien van twee bedrijfsmodi. Een 'LowNox' modus (actief tijdens typegoedkeuringstesten, die de NOx-uitstoot sterk verlaagt ten koste van het brandstofverbruik en de overige prestaties) en een 'LowCO2' modus (actief tijdens normale gebruiksomstandigheden, die de NOx-uitstoot aanzienlijk verhoogt om de prestaties en rijcomfort tijdens normale rijcondities te bevorderen). Binnen de organisatie van PSA c.s. is bewijs aangetroffen dat deze conclusies ondersteunt:

"De ambtenaren van het DGCCRF zijn op zoek gegaan naar een verklaring voor deze discrepanties. Terwijl Volkswagen gedwongen werd het gebruik van "manipulatiesoftware" toe te geven, bracht het Franse onderzoek een strategie van "frauduleuze kalibraties" aan het licht bij PSA zodat het verontreinigingscontrolesysteem (de zogenaamde EGR-klep) vooral tijdens de homologatietests werd geactiveerd. In een op het hoofdkantoor van de fabrikant in beslag genomen document met de titel "Technical file on Euro 5 diesel emissions strategy" wordt uitgelegd dat de motoren in twee bedrijfsmodi waren ingesteld: een "LowNox"-modus die "de NOx verlaagt maar het verbruik verhoogt en de prestaties van het voertuig vermindert" en een "LowCO2"-modus die "het verbruik verlaagt en de prestaties bevordert maar de NOx aanzienlijk verhoogt"."

*"Les agents de la DGCCRF ont cherché à savoir ce qui pouvait expliquer de tels écarts. Alors que Volkswagen a été obligé de reconnaître l'utilisation d'un logiciel « truqueur », l'enquête française met au jour chez PSA une stratégie de « calibrations frauduleuses » pour que le système de dépollution (la vanne dite EGR) s'active surtout pendant les tests d'homologation. Un document saisi au siège du constructeur et intitulé « dossier technique émissions stratégie diesel Euro 5 » explique que les moteurs étaient paramétrés selon deux modes de fonctionnement : un mode « LowNox » qui « abaisse les Nox mais augmente la consommation et réduit le brio [reprise] du véhicule » et un mode « LowCO2 » qui « réduit la consommation, favorise le brio mais augmente de manière significative les NOx »."*¹¹⁰

237. De DGCCRF wijst er tevens op dat de NOx-uitstoot van de onderzochte Getroffen Voertuigen tijdens de homologatietesten lijken te voldoen aan de toepasselijke emissienormen, maar tijdens normale gebruiksomstandigheden explosief toenemen (waardoor zij feitelijk niet aan de toepasselijke emissienormen voldoen):

"Negen modellen van de PSA-groep, waaronder de Peugeot 208, 807 en 5008 en de Citroën C3 en C5, zijn onderzocht door UTAC, de Franse keuringsinstantie voor voertuigen. Alle hebben onder de omstandigheden van de homologatietest (koude motor) NOx-emissieniveaus die onder de toegestane limiet (180 mg/km) liggen. Deze zelfde concentraties nemen echter toe of exploderen zelfs wanneer de motortemperatuur varieert en de werkelijke rijomstandigheden benadert."

"Neuf modèles du groupe PSA, dont les Peugeot 208, 807 et 5008 et les Citroën C3 et C5, ont été passés au crible par l'UTAC, l'organisme chargé en France de certification des véhicules. Tous présentent des taux d'émissions de NOx inférieurs à la limite autorisée (180 mg/km) dans les conditions du test d'homologation"

(moteur à froid). Mais ces mêmes concentrations augmentent, voire explosent quand la température du moteur varie et se rapproche des conditions de conduite réelle."¹¹¹

238. Le Monde maakt daarnaast melding van interne documentatie van PSA c.s., waaruit volgt dat zij (naast de Euro 5-dieselmotoren) ook Manipulatie-Instrumenten toepast in haar Euro 6-dieselmotoren. Bovendien volgt uit het DGCCRF rapport dat PSA c.s. deze illegale praktijken verder voor de buitenwereld wilde verbergen:

"Het onderzoek gaat nog verder. Daaruit blijkt dat deze strategie betrekking heeft op recentere voertuigen, aangezien zij is "uitgebreid tot Euro 6-motoren", d.w.z. modellen die sinds september 2015 in de handel zijn gebracht. In een intern document staat ook dat het de bedoeling was om "het aspect van de manipulatievoorziening minder duidelijk en zichtbaar te maken". "Deze doelstelling werd reeds in november 2010 aan het management van de groep Peugeot Citroën Automobile SA voorgesteld", aldus de fraude-eenheid."

"L'enquête va encore plus loin. Elle montre que cette stratégie concerne des véhicules plus récents puisqu'elle a été « élargie pour les moteurs Euro 6 », soit les modèles commercialisés depuis septembre 2015. Un document interne précise par ailleurs que l'objectif était de « rendre l'aspect "defeat device" [dispositif d'invalidation] moins évident et visible ». « Cet objectif a été présenté à la direction du groupe Peugeot Citroën Automobile SA dès novembre 2010 », précise la répression des fraudes."¹¹²

239. De DGCCRF concludeert in haar onderzoek dat binnen PSA c.s. sprake was van een "wereldwijde strategie die erop gericht is frauduleuze motoren te produceren en deze vervolgens op de markt te brengen".¹¹³

240. Ondanks de ernstige bevindingen van de DGCCRF bleef PSA c.s. de aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen ontkennen. Naar aanleiding van het DGCCRF rapport verklaarde zij (**Productie 61**, p. 2):

"De PSA-Groep herinnert eraan dat haar voertuigen nooit zijn uitgerust met software of apparatuur waarmee een conformiteitstest kan worden gedetecteerd en een voorziening voor de behandeling van verontreinigende stoffen kan worden geactiveerd die bij gebruik door de klant inactief zou zijn."

"« Le Groupe PSA rappelle que ses véhicules n'ont jamais été équipés de logiciel ou de dispositif permettant de détecter un test de conformité et d'activer un dispositif de traitement des polluants qui serait inactif en usage client. »"

¹¹¹ Idem, p. 2.

¹¹² Idem, p. 2 en 3.

¹¹³ Idem, p. 3: "Ils évoquent une « stratégie globale visant à fabriquer des moteurs frauduleux, puis à les commercialiser »."

VII.2.4 Strafrechtelijk onderzoek Tribunal de Grande Instance de Paris

241. Mede naar aanleiding van het DGCCRF-rapport heeft het strafparket van Parijs op 6 april 2017 gerechtelijke onderzoeken geopend naar de betrokkenheid van Peugeot en Citroën bij het dieselemissieschandaal (**Productie 62**, overweging 43). Als teken van het belang van de zaak zijn niet één maar drie onderzoeksrechters aangesteld.
242. Peugeot en Citroën worden ervan beschuldigd tussen 1 september 2009 en 1 september 2015 op Frans grondgebied de kopers van voertuigen uitgerust met dieselmotoren van de generatie Euro 5 en Euro 6 te hebben misleid met betrekking tot de substantiële eigenschappen van die voertuigen.¹¹⁴ Grondslag van de beschuldiging is de aanwezigheid van een Manipulatie-Instrument in strijd met de Emissieverordening en de uitvoeringsmaatregelen daarvan. Verzwarende omstandigheid is dat het gebruik van de betreffende voertuigen gevaarlijk is voor de gezondheid van mens en dier.

VII.2.6 Prejudiciële procedure bij het HvJEU

243. De kwalificatie van bedrog in het kader van het strafrechtelijke onderzoek tegen Peugeot en Citroën is gebaseerd op het gebruik van manipulatie-instrumenten in de zin van artikel 3 lid 10 en artikel 5 Emissieverordening. Daarom hebben de onderzoeksrechters gemeend dat een uitlegging van die artikelen door het HvJEU noodzakelijk was om een beslissing te kunnen nemen over de eventuele aanklacht tegen Peugeot en Citroën.¹¹⁵
244. In haar arrest van 17 december 2020 in de prejudiciële procedure tegen Volkswagen AG heeft het HvJEU duidelijk gemaakt hoe de Europese emissieregelgeving moet worden geïnterpreteerd en toegepast.¹¹⁶
245. Op 6 mei 2021 heeft het HvJEU een arrest van dezelfde strekking gewezen in de procedure tegen onder meer Peugeot.¹¹⁷
246. Kort daarna rondde de Franse onderzoeksrechters het onderzoek naar Peugeot en Citroën af. Op 9 respectievelijk 10 juni 2021 werden Peugeot en Citroën formeel aangeklaagd op grond van misleiding voor het gebruik van verboden Manipulatie-Instrumenten in hun Euro 5 Getroffen Voertuigen geproduceerd tussen 2009 en 2015 (**Productie 63**, p. 1 en **Productie 64**, p. 2).

¹¹⁴ Productie 62, overweging 45.

¹¹⁵ Gevoegde zaken C-690/18 tot en met C-692/18. Zie ook Hoofdstuk VI.5 van deze dagvaarding.

¹¹⁶ HvJEU 17 december 2020 in zaak C-693/18.

¹¹⁷ HvJEU 6 mei 2021, gevoegde zaken C-690/18 tot en met C-692/18.

VII.3 Strafrechtelijk onderzoek in Duitsland

247. Op 1 december 2021 maakte de openbare aanklager van Frankfurt bekend zij een strafrechtelijk onderzoek is gestart dat zich richt tegen diverse (voormalige) functionarissen van PSA c.s. (**Productie 65**). Het onderzoek houdt verband met door PSA c.s. ontwikkelde dieselmotoren, die zijn toegepast in Getroffen Voertuigen van Peugeot en Citroën, maar ook in andere auto's (bijvoorbeeld Mitsubishi).

VII.4 Overige onderzoeken naar Manipulatie-Instrumenten en emissietests

248. Naast de hiervoor beschreven onderzoeken en tests die in Frankrijk plaatsvonden, hebben diverse onderzoeksinstanties in andere landen, waaronder het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Nederland, maar ook op Europees niveau, vergelijkbare onderzoeken verricht.
249. Deze onderzoeken bevestigen het gebruik van Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen van Peugeot, Citroën en Opel. Daarnaast blijkt uit deze onderzoeken dat de Getroffen Voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden niet voldoen aan de emissiegrenswaarden van de Emissieverordening.
250. Car Claim zal een aantal van deze onderzoeken nader bespreken.

VII.4.1 Joint Research Centre

251. In 2018 heeft het Joint Research Centre van de Europese Commissie (JRC) onderzoek gedaan naar de uitlaatemissies van personenauto's en lichte bedrijfswagens. Het onderzoek had betrekking op 19 Euro 6 voertuigen, waaronder negen dieselauto's. Het JRC publiceerde de uitkomsten van dit onderzoek in 2019 (**Productie 66**).
252. Onder de negen geteste dieselauto's bevonden zich twee Getroffen Voertuigen van Opel. Een Corsa 1.3L (Euro 6b, testcode OL002) en een Mokka X 1.6L (Euro 6b, testcode OL003).¹¹⁸ Om mogelijke Manipulatie-Instrumenten aan het licht te brengen, testte het JRC de voertuigen eerst op basis van de NEDC test. Vervolgens wijzigde het JRC één of meerdere testparameters.¹¹⁹
253. Uit het onderzoek van het JRC volgt dat de Opel Mokka X (zelfs) onder de reguliere NEDC test (koude start) niet voldeed niet aan de maximale NOx-emissiestandaard van 80 mg/km NOx.¹²⁰ Bij een warm gedraaide motor stootte deze auto in de NEDC test ruim twee keer de wettelijk toegestane hoeveelheid

¹¹⁸ Productie 66, p. 11. De JRC testte tevens een Peugeot 308 1.5l Euro 6d-TEMP. Deze Europese emissienorm valt buiten het bestek van deze collectieve procedure.

¹¹⁹ Productie 66, p. 12.

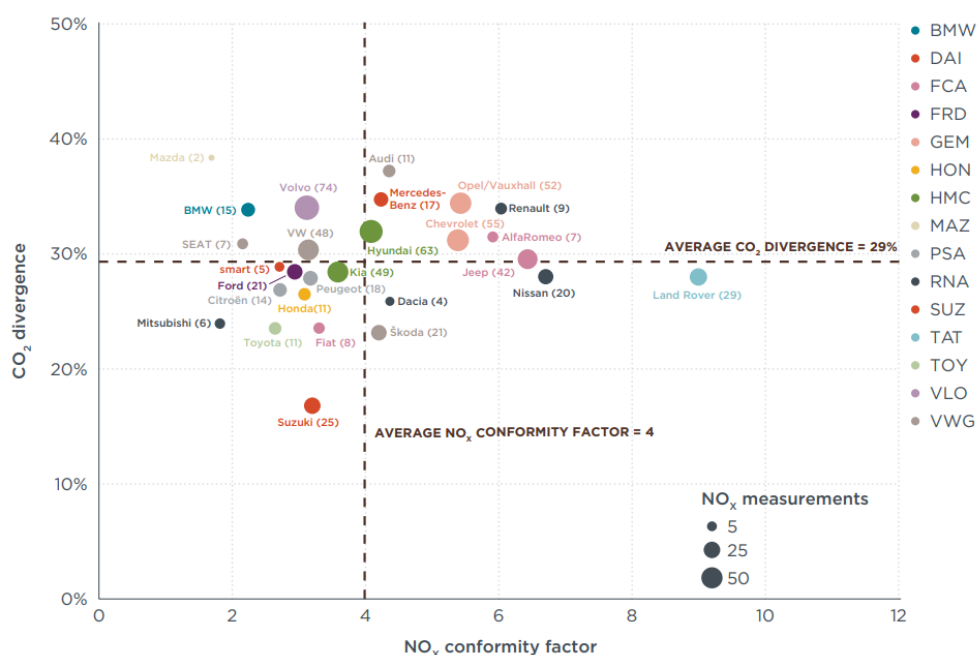
¹²⁰ Productie 66, p. 24 (eerste gedachtestreepje).

NOx uit.¹²¹ In de WLTP test stootten beide geteste Getroffen Voertuigen gemiddeld tot drie keer meer NOx uit dan wettelijk toegestaan.¹²² Bij normale rijomstandigheden stootte de Opel Mokka 516 mg/km NOx uit (zesenhalf keer de wettelijke toegestane hoeveelheid).¹²³ Het JRC duidde het emissiegedrag van de Opel Mokka X “*anomalous*” en bestempelde dit voertuig als een ‘high-emitter’.¹²⁴

VII.4.2 Verenigde Staten

International Council for Clean Transportation (ICCT)

254. De ICCT is een onafhankelijke non-profit organisatie, opgericht in de VS in 2005 (en haar afdeling in Europa in 2012). De ICCT speelde een sleutelrol bij de ontmaskering van de betrokkenheid van Volkswagen c.s. bij Dieselgate. Na onderzoek kwam de ICCT in september 2017 tot de conclusie dat ook de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de Europese NOx emissiegrenswaarden (**Productie 67**). Gemiddeld overschrijden de door ICCT onderzochte Peugeot en Citroën Euro 5 Getroffen Voertuigen de NOx emissiegrenswaarden ruim drie keer. Opel Euro 5 Getroffen Voertuigen overschrijden de norm ruim vijf keer.¹²⁵



¹²¹ Productie 66, p. 24 (zevende gedachtestreepje).

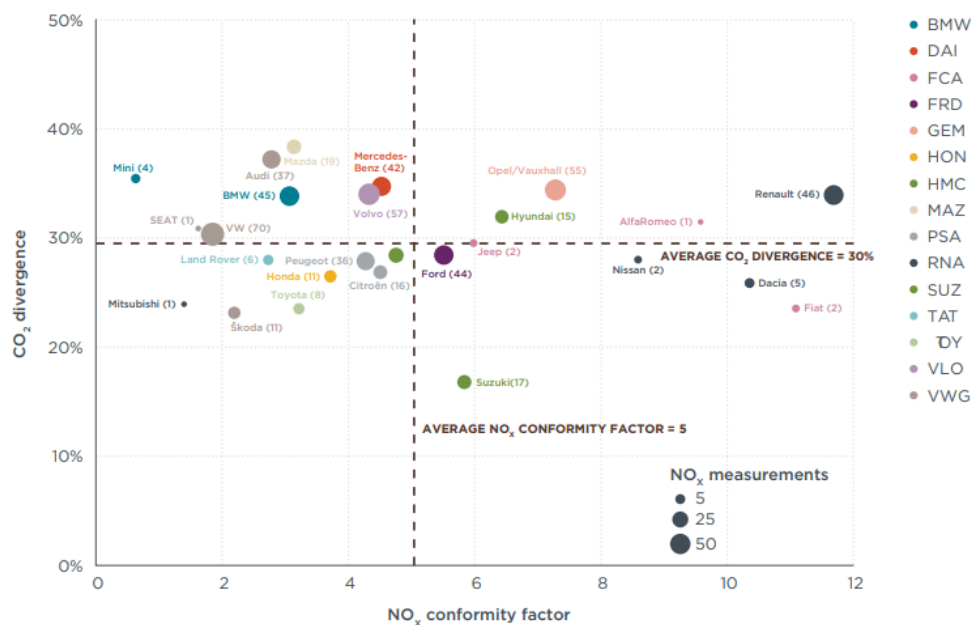
¹²² Productie 66, p. 24 (negende gedachtestreepje).

¹²³ Productie 66, p. 24 (twaalfde gedachtestreepje).

¹²⁴ Productie 66, p. 61.

¹²⁵ Productie 67, pagina ii.

255. Ook de bevindingen van de ICCT met betrekking tot de Euro 6 Getroffen Voertuigen zijn verontrustend. De ICCT rapporteert dat Peugeot en Citroën Euro 6 Getroffen Voertuigen de NO_x emissiegrenswaarde van 80 mg/km gemiddeld ruim vier keer overschrijden. Terwijl Opel Euro 6 Getroffen Voertuigen deze NO_x limiet gemiddeld ruim zeven keer overschrijden.¹²⁶



VII.4.3 Verenigd Koninkrijk

Transport & Environment

256. Transport & Environment is een van Europa's meest toonaangevende onafhankelijke non-profitorganisaties op milieugebied.
257. Deze organisatie heeft de NO_x-uitstoot met betrekking tot Euro 5 en Euro 6 dieselauto's uit verschillende nationale onderzoeksrapporten die zijn opgesteld in Frankrijk, Duitsland en het VK, en tests van 's werelds meest toonaangevende onafhankelijke test- en dataspecialist Emissions Analytics, geanalyseerd (**Productie 68**). In totaal zijn meer dan vijfhonderd onafhankelijke tests geanalyseerd. De testresultaten identificeren de meest vervuilende dieselauto's in Europa.

258. Transport & Environment concludeert dat de testresultaten aantonen dat ten minste de volgende Euro 5 Getroffen Voertuigen zijn uitgerust met de Manipulatie-Instrumenten Thermovenster (TW) en/of Hot Restart (HR).¹²⁷

<u>Brand</u>	<u>Model</u>	<u>Engine</u>	<u>Country of approval</u>	<u>Most suspicious tests¹⁴</u>	<u>Possible defeat strategy to examine</u>
Citröen	C3 II	1.4 HDi 51 kW	FR	4	TW
	C4 II	1.6 HDi 85 kW		5	HR + TW
	C4 Picasso II	1.6 HDi 85 kW		4	TW
	C5 II	2.0 HDi 103 kW		4	TW
Opel/Vauxhall	Corsa IV	1.3 CDTi	DE	5	HR + TW
	Astra IV	1.7 CDTi		5	HR + TW
	Insignia	2.0 CDTi		5	HR + TW
Peugeot	208	1.4 HDi 51 kW	FR	5	HR + TW
	807	2.0 HDi 103 kW		4	TW

259. Transport & Environment concludeert dat ook ten minste de volgende Euro 6 Getroffen Voertuigen zijn uitgerust met een Thermovenster en/of een Hot Restart.¹²⁸

<u>Brand</u>	<u>Model</u>	<u>Engine</u>	<u>Country of approval</u>	<u>Most suspicious test(s)¹³</u>	<u>Possible defeat strategy to examine</u>
Citröen	C4 Picasso II	1.6 BlueHDI	FR	4	TW
Opel/Vauxhall	Mokka	1.6 CDTi	NL	4 + 5 + 7	TW + HR
	Zafira III	1.6 CDTi		1 + 3 + 4 + 7	TW + HR
	Insignia	2.0 CDTi	DE	1 + 3 + 5 + 7	TW + HR
Peugeot	3008	1.6 BlueHDI	FR	4 + 5 + 7	TW + HR
	5008	1.6 BlueHDI		4	TW
	508	2.0 BlueHDI			

260. Uit de analyse van Transport & Environment blijkt voorts dat de geteste Getroffen Voertuigen met Euro 5¹²⁹ en Euro 6¹³⁰ motoren gemiddeld aanzienlijk meer NOx uitstoten dan de Europese normen toelaten.

¹²⁷ Productie 68, p. 13 en 14.

¹²⁸ Idem, p. 11 en 12.

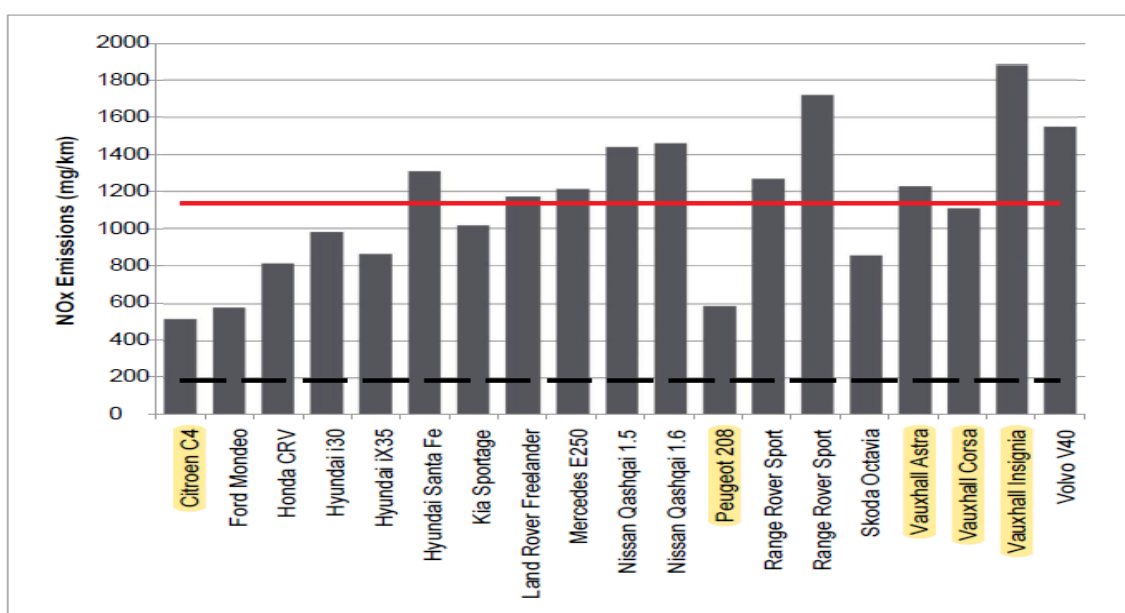
¹²⁹ Idem, p. 19.

¹³⁰ Idem, p. 21.

261. Transport & Environment heeft tevens vastgesteld dat Peugeot en Citroën het emissiecontrolesysteem van hun Getroffen Voertuigen uitschakelen zodra de omgevingstemperatuur lager is dan 5 graden Celsius.¹³¹
262. Opel produceert zowel onder de Euro 5 als Euro 6 emissiestandaard een van de meest vervuilende dieselauto's op de Europese markt en overschrijdt de emissiegrenswaarde met respectievelijk ongeveer tien en zeven keer.¹³²

Britse Ministerie voor Transport

263. Het Britse Ministerie van Transport heeft in april 2016 eveneens een onderzoek uitgevoerd naar de NOx-uitstoot van dieselauto's onder normale gebruiksomstandigheden. Ook de resultaten van dit onderzoek bevestigen dat verschillende Getroffen Voertuigen substantieel meer NOx uitstoten dan de Europese emissiegrenswaarden toestaan (**Productie 69**). Sommige van de geteste Euro 5 Getroffen Voertuigen stoten tot wel tien keer meer uit dan toegestaan.¹³³



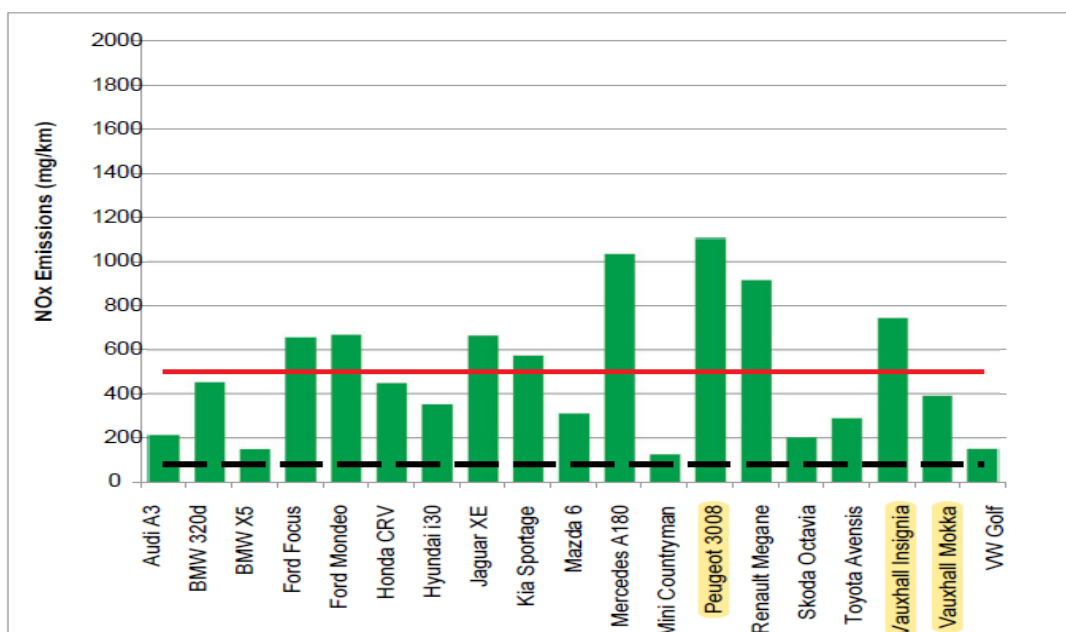
264. Geteste Euro 6 Getroffen Voertuigen laten vergelijkbare, zorgelijke resultaten zien. Zo stoot de Peugeot 3008 meer dan 13 keer de Europese NOx-grenswaarde uit.¹³⁴

¹³¹ Idem, p. 23.

¹³² Idem, p. 20 ("[manufacturer] 17 Chevrolet* + Opel/Vauxhall [average result] 7.0" en p. 21 ("[manufacturer] 16 Opel/Vauxhall [average result] 10.0").

¹³³ Productie 69, p. 22.

¹³⁴ Productie 69, p. 37.



265. Het onderzoek bevestigt bovendien dat de Getroffen Voertuigen zijn uitgerust met het Manipulatie-Instrument Hot Restart.¹³⁵

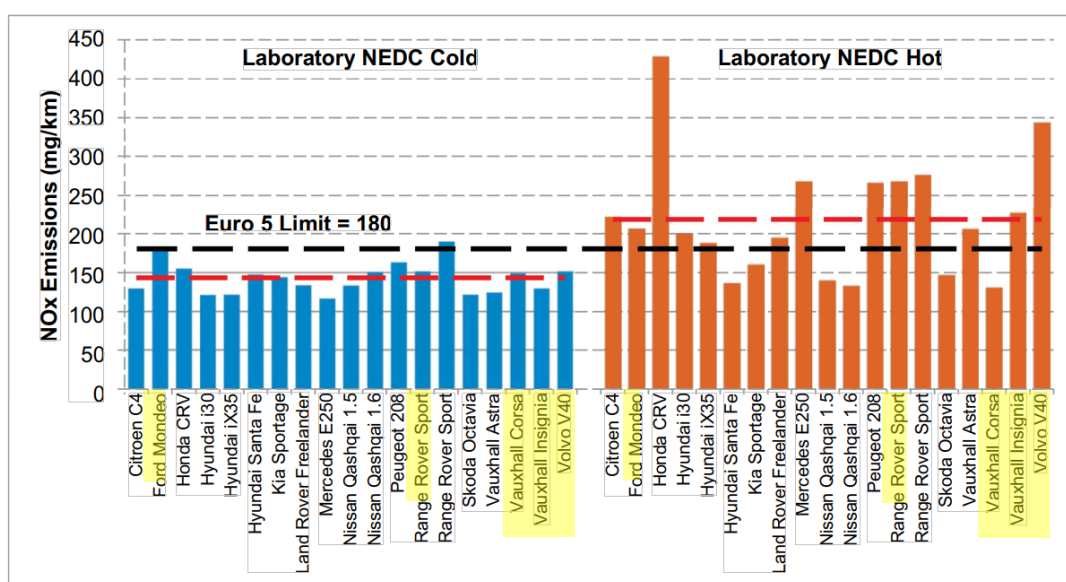


Figure D-1 Laboratory - NEDC cold versus NEDC hot - Euro 5 vehicles

266. Dit onderzoek van de Britse overheid bevestigt voorts de andere conclusie van de eerder genoemde onderzoeksinstellingen, namelijk dat de Getroffen Voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden de wettelijke NOx limieten ruimschoots overschrijden. In sommige gevallen met factor 11:¹³⁶

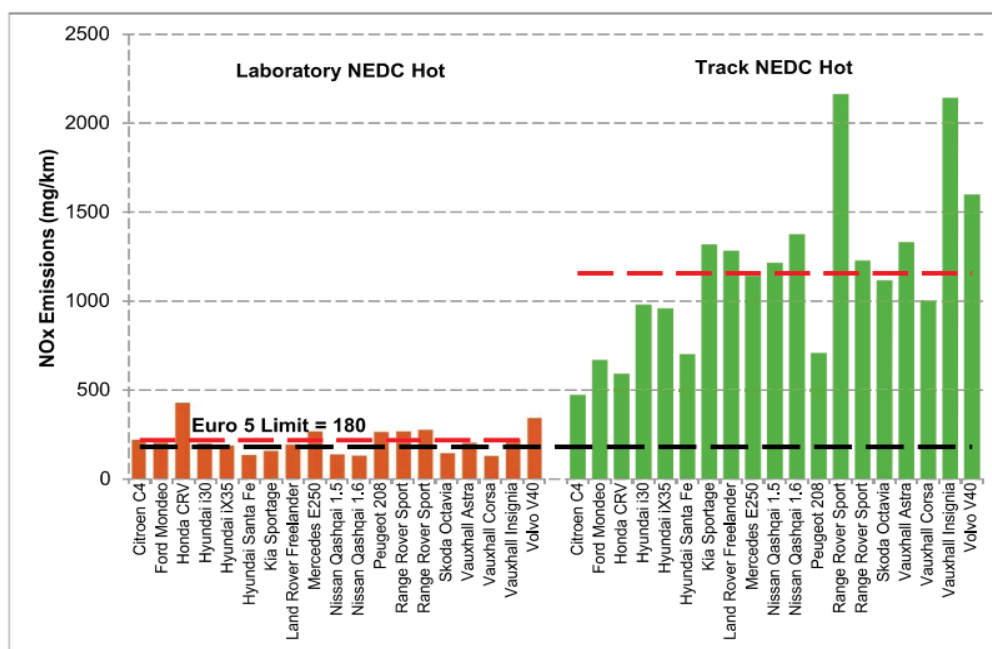


Figure D-3 Laboratory NEDC hot versus track NEDC hot - Euro 5 vehicles

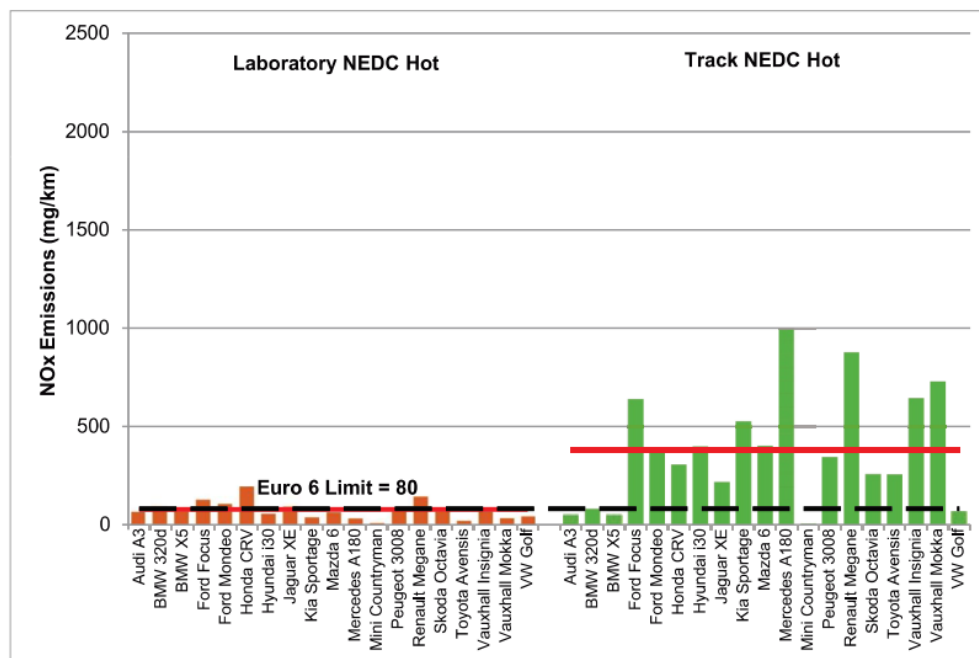


Figure D-4 Laboratory NEDC hot versus track NEDC hot - Euro 6 vehicles

VII.4.4 Duitsland

Duitse Ministerie van Infrastructuur

267. Het Duitse Ministerie van Infrastructuur (BMVI) heeft eveneens een selectie van Euro 5 en Euro 6 Getroffen Voertuigen onderzocht (**Productie 70**).
268. De resultaten van dit onderzoek zijn gepubliceerd op 22 april 2016. Deze testresultaten laten abnormaal emissiegedrag zien en bevestigen de aanwezigheid van het Manipulatie-Instrument Thermovenster. De testresultaten bevestigen ook dat de geteste Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de NOx emissiegrenswaarden. Zie bijvoorbeeld:

Opel Insignia 2.0I Euro 6:¹³⁷

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Opel	Insignia 2.0I	45,00	68,00	404,00	698,79	413,37	674,63	577,11	637,05

Opel Zafira 1.6l Euro 6:¹³⁸

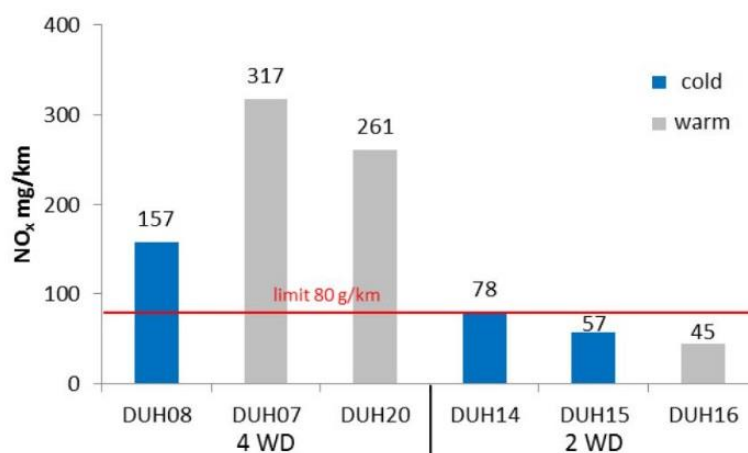
Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)			
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)
Opel	Zafira 1.6l	73,52	124,25	523,32	912,60	845,29	986,23	719,96

Deutsche Umwelthilfe

269. Deutsche Umwelthilfe (DUH) is een Duitse non-profitorganisatie die zich inzet voor een beter milieu.
270. DUH heeft in de loop der jaren veel Getroffen Voertuigen onderzocht. De testresultaten van DUH bevestigen dat veel van de Euro 6 Getroffen Voertuigen, die momenteel op de Europese wegen rijden, niet voldoen aan de Europese NOx-emissiegrenswaarden (**Productie 71**, par. 'Euro 6 Diesel-PKw – Opel' en 'Euro 6 Diesel-PKw – Peugeot'). Zo stootte de Opel Zafira Tourer 1.6 CDTi 18.4 maal (!) de wettelijk toegestane hoeveelheid van 80 mg/km NOx uit. Ook de andere geteste Euro 6 modellen van de Getroffen Voertuigen stoten aanzienlijk meer NOx uit dan toegestaan:

HERSTELLER/MODELL	CO2-EMISSIONEN	NOX-EMISSIONEN	NOX-FAKTOR*	ERST-ZULASSUNG	LEISTUNG	HUBRAUM
Opel Astra Sports Tourer 1.6 CDTi	133 g/km	546 mg/km	6,8	06.2017	100 kW	1598 ccm
Opel Astra Sports Tourer 1.6 CDTi	134 g/km	554 mg/km	6,9	03.2015	81 kW	1598 ccm
Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTi	144 g/km	127 mg/km	1,6	09.2017	125 kW	1956 ccm
Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTi, nach Software Update	191 g/km	365 mg/km	4,6	05.2016	125 kW	1956 ccm
Opel Zafira Tourer 1.6 CDTi	155 g/km	404 mg/km	5,1	2015	100 kW	1598 ccm
Opel Zafira Tourer 1.6 CDTi	151 g/km	995 mg/km	12,4	03.2015	100 kW	1598 ccm
Opel Zafira Tourer 1.6 CDTi	128 g/km	1474 mg/km	18,4	03.2015	100 kW	1598 ccm
Peugeot 2008 1.6 BlueHDi 100	109 g/km	299 mg/km	3,7	05.2016	73 kW	1560 ccm
Peugeot 2008 1.6 BlueHDi 120	112 g/km	220 mg/km	2,8	03.2017	88 kW	1560 ccm
Peugeot 208 BlueHDi FAP 100	104 g/km	773 mg/km	9,7	11.2017	73 kW	1560 ccm

271. Car Claim wijst voorts op het DUH testrapport van oktober 2015 met betrekking tot een Opel Zafira (1.6l) Diesel, (Euro 6b) (**Productie 72**). Dit Getroffen Voertuig is uitgerust met een SCR-systeem.
272. DUH voerde emissietests uit op de rollerbank in twee verschillende modi. Een 4WD-modus, waarbij de achterwielen met dezelfde snelheid draaien als de voorwielen. En een 2WD-modus, waarbij de twee achterwielen niet meedraaien.¹³⁹
273. De cyclus werd in totaal zes keer herhaald: drie keer in de 4WD-modus en drie keer in de 2WD-modus. Bij de tests werd ook rekening gehouden met een warme en koude motor.¹⁴⁰
274. De testresultaten zijn hieronder weergegeven:¹⁴¹



275. De NO_x-waarden van de metingen in de 2WD-modus lagen telkens onder de wettelijke grens van 80 mg/km. De metingen in de 4WD-modus laten een compleet ander beeld zien. In deze testomstandigheden was de NO_x-uitstoot twee tot vier keer hoger dan wettelijk toegestaan.
276. Het testrapport van DUH toont aan dat de hoeveelheid NO_x-uitstoot van het Getroffen Voertuig in de NEDC-cyclus afhankelijk is van de testmodus in 2WD of 4WD. Dit duidt op cyclusherkenning en kwalificeert als een Manipulatie-Instrument.

¹³⁹ Productie 72, p. 4 en 5.

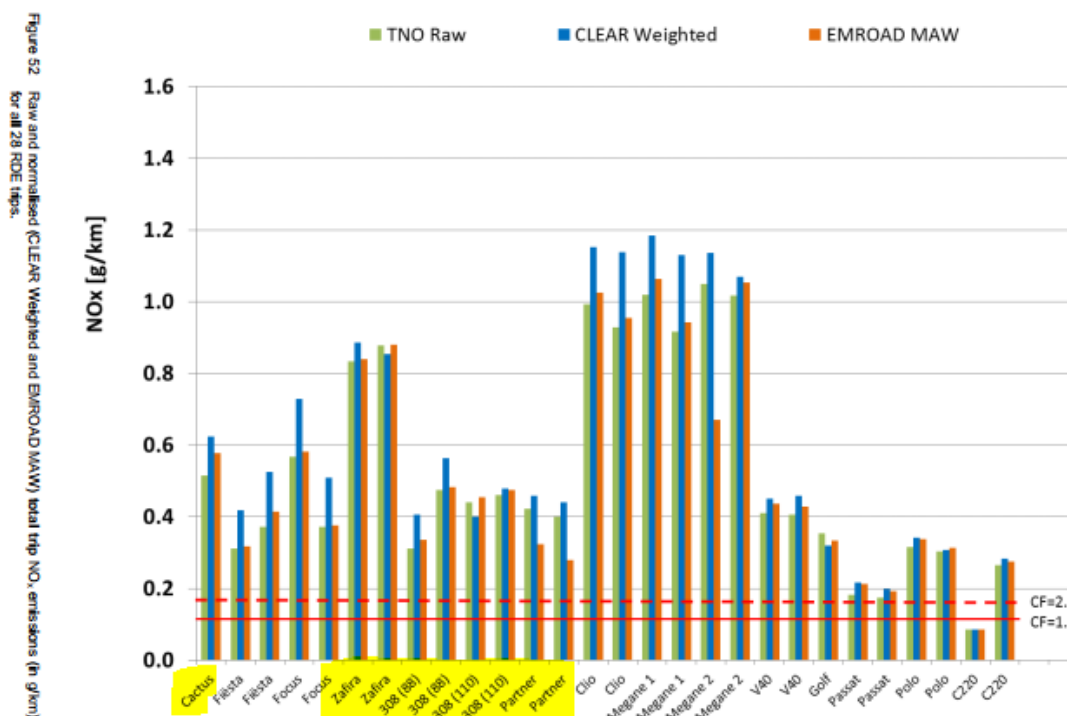
¹⁴⁰ Idem, p. 7.

¹⁴¹ Idem, p. 6.

VII.4.5 Nederland

Onderzoek TNO

277. Op 10 oktober 2016 heeft ook TNO een studie naar de NOx praktijkemissies van dieselveertuigen gepubliceerd (**Productie 73**).
278. Op grond van haar onderzoek komt TNO tot de conclusie dat de gemiddelde NOx-uitstoot van vier geteste Euro 6 Getroffen Voertuigen,¹⁴² onder normale gebruiksomstandigheden aanzienlijk hoger ligt dan de limietwaarde van 80 mg/km. De geteste Getroffen Voertuigen stoten 4.5 tot 10 keer de toegestane hoeveelheid NOx uit.¹⁴³



Onderzoek RDW

279. RDW heeft voor diverse merken en voertuigmodellen van Opel de typegoedkeuring afgegeven. In dit kader heeft RDW onderzoek verricht naar de prestatie van (onder andere) Opel Getroffen Voertuigen met een RDW emissiecertificaat. Doel van de RDW was (onder andere) het vaststellen of er ook bij de fabrikanten met een RDW emissiecertificaat gebruik is gemaakt van Manipulatie-Instrumenten.

¹⁴² Een Citroën Cactus, twee Peugeots 308 en een Peugeot Partner.

¹⁴³ Productie 73 p. 20 (Citroën Cactus, gemiddeld 462 mg/km NOx), p. 29 (Opel Zafira, gemiddeld 817 mg/km NOx), p. 32 (Peugeot 308, gemiddeld 362 mg/km NOx) en p. 38 (Peugeot Partner, gemiddeld 450 mg/km NOx).

280. In het eerste RDW onderzoek, waarover in september 2016 werd gerapporteerd, zijn de volgende Opel Getroffen Voertuigen getest (**Productie 74**, p. 19):
- Opel Mokka (Euro 6)
 - Opel Mokka (Euro 5)
 - Opel Antara (Euro 5)
281. De meetresultaten van de Opel Mokka (Euro 6) tonen aan dat het voertuig tot 5.6 keer teveel NOx uitstoot (159-451 mg/km).¹⁴⁴
282. Ten aanzien van dit voertuig concludeert de RDW als volgt:¹⁴⁵
- “Er is bij dit voertuig afwijkend emissiegedrag geconstateerd. Mogelijk wordt de motor van dit voertuig bij de NEDC-cold test onder verschillende buitentemperaturen anders aangestuurd. Er is een groot verschil zichtbaar bij een buitentemperatuur onder en boven de 20 graden.”*
283. De meetresultaten van de Opel Mokka (Euro 5) zijn nog verontrustender. Dit Getroffen Voertuig stoot maar liefst tot bijna 8 keer teveel NOx uit (465-1378 mg/km).
284. De RDW concludeert in dit verband:¹⁴⁶
- “Er is bij dit voertuig afwijkend emissiegedrag geconstateerd. Alle waarden zijn onverklaarbaar zeer hoog, tot bijna 8 maal de typegoedkeuringsnorm. De snelheid lijkt ook een rol te spelen. Extra onderzoek op de rollentestbank is noodzakelijk om oorzaken beter in beeld te krijgen. De RDW gaat hierna de fabrikant aanspreken.”*
285. Tot slot stoot ook de Opel Antara (Euro 5) tot 4.3 keer meer NOx uit dan wettelijk toegestaan (279-774 mg/km).¹⁴⁷ Ook dit Getroffen Voertuig voldoet daarmee niet aan de wet.
286. In het vervolgonderzoek van RDW, waarover in juli 2017 werd gerapporteerd, heeft RDW de Opel Mokka (Euro 5 en Euro 6) nader onderzocht (**Productie 75**, p. 37).¹⁴⁸

¹⁴⁴ Productie 74, p. 20.

¹⁴⁵ Idem, p. 37.

¹⁴⁶ Idem, p. 47.

¹⁴⁷ Idem, p. 48.

¹⁴⁸ RDW heeft alleen de Chevrolet Orlando en Aveo en de Opel Mokka (Euro 6) opnieuw getest, aangezien de Chevrolet Cruze en de Opel Mokka (Euro 5) gebruik maken van motoren uit dezelfde motorfamilie als de Chevrolet Orlando en Aveo en het emissiegedrag van die voertuigen vergelijkbaar is.

287. RDW heeft tijdens het onderzoek het gebruik van de Manipulatie-Instrumenten ‘Thermovenster’ en ‘snelheidsvenster (motorbelasting)’ in de in Opel Getroffen Voertuigen gebruikte motoren vastgesteld.¹⁴⁹
288. Tijdens het toezichtgesprek met RDW heeft Opel de testresultaten van RDW onderschreven. Opel verklaarde dat de excessieve NOx-uitstoot het resultaat is van “*een combinatie van gekozen techniek, gebruikte componenten en de inregeling van systemen*”.¹⁵⁰ Deze factoren zijn alle ingegeven door de strategische keuzes van Opel.
289. Opel heeft voorts bevestigd dat zij slechts beperkt gebruik maakt van uitlaatgasrecirculatie en dat het emissiecontrolesysteem van haar voertuigen bij 14 graden Celsius uitschakelt. Opel geeft “*de kwaliteit van de gebruikte componenten en de invloed van temperatuur op het emissiebestrijdingssysteem*” hiervoor als reden.¹⁵¹
290. In het vervolgesprek met RDW heeft Opel bevestigd dat het niet mogelijk is om bestaande voertuigen te updaten en tegelijkertijd te blijven voldoen aan de typegoedkeuringswaarden. Het aanpassen van de modulatie zou volgens Opel bovendien leiden tot meer motorschades.¹⁵²
291. De RDW concludeert dat de gebruikte emissietechnologie van Opel “*niet robuust*” is en zonder Manipulatie-Instrumenten bij lage temperatuur kapot gaat.¹⁵³
- “Bij Opel (...) is geconstateerd dat het emissiebestrijdingssysteem onder (...) 18°C uitschakelt. Dit grenst bijna aan de temperatuur waarbij de goedkeuringstest wordt uitgevoerd. Er is echter aannemelijk gemaakt dat de gebruikte emissiereductie technologie niet robuust is, waardoor de kans op motorschade bij lagere temperatuur aanwezig is.”*
292. De RDW acht een update van Opel Getroffen Voertuigen niet mogelijk, omdat dan niet meer aan de typegoedkeuring wordt voldaan:
- “Daarnaast is het voor deze voertuigen niet mogelijk om een vrijwillige update door te voeren en gelijktijdig aan de waarden van de typegoedkeuring te blijven voldoen. De RDW kan in dit geval daarom geen actie ondernemen om de emissies in de praktijk verder omlaag te brengen.”*
293. Gezien deze verklaringen van de RDW is het onbegrijpelijk dat RDW de typegoedkeuringen van de Opel Getroffen Voertuigen nog niet heeft ingetrokken. Dat risico ligt uiteraard onmiddellijk op de loer.

¹⁴⁹ Productie 75, p. 27-30.

¹⁵⁰ Idem, p. 30

¹⁵¹ Idem.

¹⁵² Idem, p. 31.

¹⁵³ Idem, p. 5.

VII.6 Erkenningen en terugroepacties van Opel

294. Eind 2015 ontdekte de Duitse typegoedkeuringsinstantie KBA vier Manipulatie-Instrumenten in Opel Getroffen Voertuigen (**Productie 76**). Eén van die Manipulatie-Instrumenten betrof een Thermovenster die de werking van het emissiecontrolesysteem vermindert zodra de omgevingstemperatuur minder dan 17 graden Celsius is (**Productie 77**, p. 6).
295. In 2016 heeft Opel tegenover KBA erkend dat haar Zafira model inderdaad motorsoftware (Manipulatie-Instrumenten) bevat. Het emissiecontrolesysteem van dit Getroffen Voertuig wordt uitgeschakeld zodra de omgevingstemperatuur lager is dan 20 graden Celsius, het toerental van de motor hoger is dan 2.400 rpm, de snelheid hoger ligt dan 145 km/h of de luchtdruk lager is dan 915 hPa (**Productie 78**).¹⁵⁴
296. In reactie op de testresultaten van het BMVI-rapport¹⁵⁵ (dat op 22 april 2016 werd gepubliceerd, zie par. 267) heeft Opel wederom erkend dat zij in haar Euro 6 Getroffen Voertuigen Thermovensters heeft toegepast. In reactie op de onderzoeksresultaten van de Euro 6 Opel Zafira 1.6l lichtte Opel toe dat de EGR in het door haar toegepaste emissiecontrolesysteem een bereik heeft van (slechts) 20 tot 30 graden Celsius.¹⁵⁶ Opel bestempelt dit temperatuurbereik ten onrechte als 'normale gebruiksomstandigheden'.¹⁵⁷ Opel verklaarde ook dat de effectiviteit van haar SCR systeem (AdBlue) wordt verminderd bij omgevingstemperaturen lager dan 17 graden Celsius.
297. In reactie op het DGCCRF-eindrapport erkende Opel eveneens dat zij in de Getroffen Voertuigen gebruik maakt van een Thermovenster dat de werking van de EGR reduceert bij temperaturen onder de 20 graden Celsius.¹⁵⁸

Software-update

298. In reactie op de confronterende onderzoeksrapporten en testresultaten kondigde Opel in december 2015 een zogeheten "*improvement package*" aan. Deze update zou in bepaalde bestaande Getroffen Voertuigmodellen via een vrijwillige software-update en in de productie van Getroffen Voertuigen met modeljaar 2017 worden geïmplementeerd.
299. Deze ingreep gold volgens Opel voor de Zafira 1.6 CDTi-modellen en voor de Zafira, Insignia, Cascada en Antara (Euro 6) 2.0L voertuigmodellen (**Productie 79**, p. 1):

¹⁵⁴ Zie tevens Productie 76 (Reuters 15 oktober 2018), p. 2.

¹⁵⁵ Productie 70.

¹⁵⁶ Idem, p. 100.

¹⁵⁷ Deze stelling van Opel is onjuist. Zie in dit verband Hoofdstuk VI.5.5 van deze dagvaarding.

¹⁵⁸ Productie 58, p. 45 ("*La réduction de l'EGR à faible température ambiante est justifiée par les risques liés à l'encrassement et aux conséquences induites (risqué fiabilité et sécurité pour le moteur et le véhicule). Le processus de mise au point des émissions Opel prend déjà en compte d'autres cycles que le NEDC mais restait à 20°C d'ambiante jusqu'ici.*").

“In December 2015, Opel announced an improvement package to be implemented through a voluntary field campaign and Model Year 2017 production. This package will become available to all Zafira 1.6 CDTi models and eventually can be applied by the dealer through a reflash. Opel will – as already announced – also roll out similar improvements to the Euro 6 2.0L Diesel models, in Zafira, Insignia, Cascada and Antara.”

300. Op de Nederlandse website van Opel informeert Opel haar klanten als volgt over de software update (**Productie 80**):

GRATIS BLUEINJECTION SOFTWARE-UPDATE!

U bent de eigenaar van een Opel die voorzien is van **BlueInjection-Technologie**. Wij willen u graag nog schoner en **milieuvriendelijker** laten rijden, door de motorbesturing van uw dieselmotor te optimaliseren. Hierdoor zal het **BlueInjection**-systeem nog efficiënter werken, zodat de uitstoot van stikstofoxide (NOx) tot een minimum beperkt wordt en voldoet aan de **toekomstige emissienorm**, die in september 2017 van kracht wordt.

Wij nodigen u uit om een afspraak te maken met uw Opel dealer, die met een gratis **software-update** zal zorgen dat uw motor voldoet aan de **toekomstige emissie-eisen**.

Wij optimaliseren uw motor software. De voordelen:

- ✓ Geen kosten voor u
- ✓ Updates binnen één uur gedaan
- ✓ Geen impact op verbruik en prestaties

> OVER HET VERBRUIK

301. Deze tekst van Opel is misleidend. Anders dan Opel in voorstaand bericht doet voorkomen, heeft zij de software-update niet toegepast om aan de toekomstige norm te voldoen, maar in een (vergeefse) poging om aan de toen geldende emissienormen te voldoen.

302. In andere jurisdicties heeft Opel vergelijkbare informatie op haar websites gepubliceerd.¹⁵⁹

‘Vrijwillige’ terugroepactie

303. Nadat het onderzoek van KBA in 2016 had uitgewezen dat autofabrikanten op grote schaal gebruikmaken van Manipulatie-Instrumenten, kondigde de Duitse Minister van Transport Alexander Dobrindt op 22 april 2016 een terugroepactie aan van in totaal 630.000 dieselloertuigen die hun registratie in Duitsland hebben verkregen (**Productie 81**).

304. Voor Opel betrof het 90.000 Getroffen Voertuigen van de modellen Zafira, Insignia en Cascada.

¹⁵⁹ Zie bijvoorbeeld de Belgische website van Opel (<https://www.opel.be/nl/tools/adblue/adblue-klanten.html>, laatstelijk geraadpleegd op 10 januari 2022) of de Uruguayaanse website van Opel (<https://www.opel.uy/tools/adblue/adblueprogram.html>, laatstelijk geraadpleegd op 10 januari 2022).

Verplichte terugroepactie

305. Begin 2018 ontdekte KBA een vijfde Manipulatie-Instrument in de Opel Insignia, Zafira en Cascada modellen van de Getroffen Voertuigen. KBA kondigde daarop een verplichte terugroepactie aan (**Productie 82**, p. 1).
306. In april 2018 maakte KBA melding bij de openbare aanklager van Frankfurt dat zich Manipulatie-Instrumenten in Opel Getroffen Voertuigen bevonden. Hierop vond op 15 oktober 2018 een inval plaats op het hoofdkantoor van Opel in Rüsselsheim, alsmede in de fabriek in Kaiserlautern. Het Duitse OM bevestigde dat de Opel Insignia, Zafira en Cascada onderwerp van de inval waren.¹⁶⁰
307. Nadat de Duitse autoriteiten het hoofdkantoor van Opel hadden doorzocht, vaardigde KBA een verplichte terugroepactie uit voor ongeveer 100.000 Getroffen Voertuigen van de modellen Opel Insignia, Zafira en Cascada. Deze terugroepactie werd publiekelijk bekend gemaakt op 19 oktober 2018 (**Productie 83**).
308. Opel maakte bezwaar tegen deze beslissing van KBA. Op 9 november 2018 wees de bestuursrechter te Schleswig-Holstein de bezwaren van Opel af.¹⁶¹ Op 6 november 2019 werd voornoemd oordeel van de bestuursrechter te Schleswig-Holstein in hoger beroep bevestigd.¹⁶²
309. Op 19 oktober 2021 maakte de openbare aanklager van Frankfurt bekend dat aan Opel in verband met de het gebruik van Manipulatie-Instrumenten in Getroffen Voertuigen een boete van EUR 64.8 miljoen werd opgelegd (**Productie 84** en **Productie 85**). Opel heeft deze boete geaccepteerd. In ruil hiervoor heeft het OM afgezien van verdere strafrechtelijke vervolging van Opel en zes van haar managementleden.
310. Volgens KBA bevatten alle teruggeroepen Opel Getroffen Voertuigen die in de KBA-database staan geregistreerd, ontoelaatbare Manipulatie-Instrumenten (**Productie 86**, p. 3). KBA legt uit dat deze Manipulatie-Instrumenten de werking van het emissiecontrolesysteem in de teruggeroepen Getroffen Voertuigen vermindert, wat onder de Emissieverordening niet is toegestaan.¹⁶³ KBA merkt overigens op dat de lijst van teruggeroepen voertuigen niet uitputtend is, omdat zij nog altijd emissietesten uitvoert.¹⁶⁴

¹⁶⁰ Productie 82, p. 1 en 2.

¹⁶¹ VG Schleswig-Holstein 9 november 2018 (Az. 3 B 127/18).

¹⁶² OVG Schleswig-Holstein 6 november 2019 (Az. 5 MB 3/19).

¹⁶³ https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/abgasthematik_inhalt.html (laatstelijk geraadpleegd op 11 januari 2022): "Es werden Fahrzeuge aufgeführt, bei denen eine als unzulässig oder vom KBA als kritisch bewertete Abschalteinrichtungen festgestellt wurde. Grundsätzlich sind in jedem Fahrzeug Abschalteinrichtungen vorhanden, die gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 begründet sind."

¹⁶⁴ https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/abgasthematik_inhalt.html (laatstelijk geraadpleegd op 11 januari 2022): "Die Übersicht 2 ist nicht abschließend und wird regelmäßig aktualisiert, da sich weiterhin Fahrzeuge in der Prüfung durch das KBA befinden."

VII.8 Conclusie

311. Diverse onderzoeken naar het emissiegedrag van de Getroffen Voertuigen in het binnen- en buitenland bevestigen dat de Getroffen Voertuigen Manipulatie-Instrumenten bevatten, die de werking van de emissiecontrolesystemen onder normale gebruiksomstandigheden het grootste gedeelte van de tijd aanzienlijk beperken. De Getroffen Voertuigen stoten hierdoor onder normale gebruiksomstandigheden significant meer NOx uit dan wettelijk is toegestaan.
312. De informatie op basis waarvan de typegoedkeuringen voor de Getroffen Voertuigen zijn afgegeven, strookt niet met de werkelijkheid. PSA c.s. heeft de typegoedkeuringsinstanties niet over de aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten geïnformeerd. Dit betekent dat de typegoedkeuringen voor de Getroffen Voertuigen zijn afgegeven in strijd met Europese wet- en regelgeving. De CVO's van de Getroffen Voertuigen zijn eveneens onjuist, nu zij gebaseerd zijn op onjuiste informatie die is afgeleid uit de ten onrechte afgegeven typegoedkeuringen.
313. Het gebruik van deze Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen kan niet worden gerechtvaardigd met een beroep op de uitzonderingsgronden zoals neergelegd in de Emissieverordening.

VIII. COLLECTIEVE VORDERINGEN VAN CAR CLAIM EN DE GRONDEN DAARVAN

VIII.1 Inleiding

314. Bij deze dagvaarding stelt Car Claim jegens Gedaagden meerdere vorderingen in. Deze vorderingen zijn gebaseerd op zowel contractuele als niet contractuele aansprakelijkheid. Car Claim beoogt hiermee te realiseren dat Autobezitters het door hen geleden nadeel vergoed krijgen via terugbetaling door de Handelaren van datgene dat de betreffende Autobezitters onder de Koopovereenkomsten aan de betreffende Handelaren te veel hebben betaald, alsmede via een door PSA c.s. en Stellantis Nederland aan de Autobezitters te betalen schadevergoeding.

VIII.2 Niet-contractuele aansprakelijkheid¹⁶⁵

VIII.2.1 Grondslagen voor onrechtmatig handelen

315. Ingevolge artikel 6:162 lid 2 BW kwalificeert een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt, als een onrechtmatige daad. Deze onrechtmatige daad wordt aan de dader toegerekend, indien zij te wijten is aan zijn schuld of aan een oorzaak die krachtens verkeersopvattingen voor zijn rekening komt. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij

¹⁶⁵ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 4.5.

de diverse onrechtmatige gedragingen van PSA c.s. en Stellantis Nederland. Deze onrechtmatige gedragingen zijn gestoeld op de volgende grondslagen:

- De Autofabrikanten hebben in strijd met de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening gehandeld. Dit onrechtmatig handelen jegens de Autobezitters kan mede aan Stellantis en GM worden toegerekend;
- PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben in strijd gehandeld met de Wet oneerlijke handelspraktijken; en
- PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben de ongeschreven regels van het maatschappelijk verkeer geschonden.

VIII.2.2 De Autofabrikanten schenden de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening

316. Ten eerste schenden de Autofabrikanten de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening. De Getroffen Voertuigen:

- i. bevatten ontoelaatbare Manipulatie-Instrumenten (zie Hoofdstukken VII.3 en VII.4);
- ii. zijn niet zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd dat zij onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening voldoen (zie Hoofdstukken VII.3 en VII.4);
- iii. overschrijden onder normale gebruiksomstandigheden de in de Emissieverordening gestelde emissiegrenswaarden (zie Hoofdstukken VII.2 en VII.3);
- iv. voldoen niet aan de typegoedkeuringsvereisten van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening en beschikken daarom niet over een geldige typegoedkeuring (zie Hoofdstuk VII);
- v. zijn op basis van onjuiste informatie geregistreerd en van een CVO voorzien, en beschikken daarom niet over een geldig CVO (zie Hoofdstuk VI.4.2 en par. 312).

317. De typegoedkeuring en het CVO zijn afgegeven op basis van onjuiste gegevens en in strijd met de Europese wet- en regelgeving. Zouden de typegoedkeuring en het CVO op correcte gegevens gebaseerd zijn geweest, dan zouden zij niet zijn afgegeven. De Getroffen Voertuigen hadden dan niet in Nederland (of elders in Europa) kunnen worden geregistreerd en verkocht. Hiermee handelen de Autofabrikanten onrechtmatig jegens de Autobezitters in de zin van artikel 6:162 lid 2 BW.

318. De Autobezitters kunnen bescherming ontlenen aan de Emissieverordening (relativiteit).

- Dit volgt ten eerste uit de Emissieverordening zelf. De tekst van de Emissieverordening wijst expliciet op de beoogde bescherming van consumenten. Zo luidt overweging 17 preambule van de Emissieverordening:

“Om technische handelsbarrières tussen de lidstaten te voorkomen, is een gestandaardiseerde methode voor de meting van het brandstofverbruik en de kooldioxideemissies nodig. Ook moet ervoor worden gezorgd dat klanten en gebruikers objectieve en juiste informatie krijgen.”

Hiermee wordt onderkend dat het milieu(on)vriendelijke karakter van een voertuig essentiële informatie is voor Autobezitters. Autobezitters nemen het milieuvriendelijke karakter van de Getroffen Voertuigen immers mee in hun koopbeslissing en zijn bereid om voor een schonere auto meer te betalen.¹⁶⁶ Deze informatievoorziening is belangrijk voor de Autobezitters om een weloverwogen aankoopbeslissing te maken en dient daarmee een vermogensrechtelijk belang. Indien later vast komt te staan dat het groene karakter afwezig blijkt te zijn, lijden zij hierdoor rechtstreeks schade.

- Car Claim wijst daarnaast op artikel 13 lid 1 van de Emissieverordening. Deze bepaling schrijft voor dat sancties bij de overtreding van de Emissieverordening doeltreffend, evenredig en afschrikkend moeten zijn. De sancties voor een bewuste en voortdurende schending van de Emissieverordening – waarbij onder meer de volksgezondheid en het milieu geschaad worden – zijn pas doeltreffend, evenredig en afschrikkend indien getroffen Autobezitters niet afhankelijk zijn van mogelijk (verlaat) ingrijpen door toezichthoudende instanties.¹⁶⁷ Autobezitters dienen zelf de Autofabrikanten direct aan te kunnen spreken.
- Dat de Emissieverordening strekt tot bescherming van de (vermogensrechtelijke) belangen van de Autobezitters volgt voorts uit de recente conclusie van A-G Rantos van 23 september 2021.¹⁶⁸ A-G Rantos concludeert dat voertuigen die niet voldoen aan de Emissieverordening non-conform (ernstig gebrekkig) zijn, zodat autokopers de ten aanzien van die voertuigen gesloten overeenkomsten mogen ontbinden. Vanuit een contractueel oogpunt beschermt de Emissieverordening de vermogensrechtelijke bescherming van de desbetreffende autokoper. Niet valt in te zien waarom de Emissieverordening eenzelfde vermogensrechtelijke bescherming niet op grond van onrechtmatige daad aan Autobezitters zou bieden.
- Privaatrechtelijke handhaving van de Emissieverordening is bovendien toegestaan. Zelfs indien deze verordening slechts in publiekrechtelijke handhaving zou voorzien.¹⁶⁹ Basis hiervoor is het Unierechtelijk doeltreffendheidsbeginsel. Dit beginsel vereist dat gedragingen in strijd met Unierecht afdoende moeten worden gesanctioneerd teneinde de effectiviteit van het Unierecht te verzekeren. Het gaat daarbij niet zo zeer om het adequaat optreden van toezichthouders. Bepalend voor de

¹⁶⁶ Zie ook nader par. 437 e.v. van deze dagvaarding.

¹⁶⁷ HvJ EG 17 september 2002, C-253/00 (*Muñoz*), r.o. 29-31. De Emissieverordening bevat eveneens objectieve kwaliteitseisen.

¹⁶⁸ A-G Rantos 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20.

¹⁶⁹ Landgericht Stuttgart 13 maart 2020, 3 O 31/20, r.o. 160; HvJ EG 17 september 2002, C-253/00, ECLI:EU:C:2002:497, AB 2003, 399 m.nt. A.J.C. de Moor-van Vugt (*Muñoz*) en A.J.C. de Moor-van Vugt, 'Blurred lines: vervaging van de magische lijn bij de handhaving van het Unierecht', *NTB* 2017/6, par. 2 en Asser/Hartkamp 3-I 2019/197.

doeltreffendheid is de mate waarin de marktdeelnemers zelf actie kunnen ondernemen en het Unierecht op nationaal niveau kunnen afdwingen.¹⁷⁰

319. De vraag of gedupeerde automobilisten vermogensrechtelijke bescherming aan de Emissieverordening kunnen ontleen ligt thans voor bij het HvJEU. Car Claim verwijst in dit verband naar de uitspraak van LG Stuttgart van 18 september 2020. In dit vonnis heeft het LG Stuttgart over de relatieve werking van de Emissieverordening (andermaal) prejudiciële vragen aan het HvJEU gesteld.¹⁷¹ In de verwijzingsbeschikking staat het volgende opgenomen:

“Onder verwijzing naar overweging 17 gaat de verwijzende rechter ervan uit dat verordening nr. 715/2007 tot individuele bescherming strekt. Hoewel de uitstoot van stikstofoxiden daarin niet wordt genoemd, lijkt het onwaarschijnlijk dat de wetgever er dienaangaande enerzijds voor heeft gezorgd dat consumenten en gebruikers objectieve en precieze informatie over kooldioxide-emissies krijgen, maar anderzijds heeft toegestaan dat zij in het ongewisse worden gelaten over de niet-nakoming van de in de verordening vastgestelde grenswaarden voor dergelijke emissies. Die aanname van individuele bescherming strookt ook met de aansprakelijkheidsregeling waarin met name artikel 13 van de verordening voorziet.

(...)

Het vereiste van een zo doeltreffend mogelijke toepassing van het Unierecht en de arresten van 17 september 2002, Muñoz en Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, en 25 juli 2008, Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447, geven aan dat deze bepalingen bescherming verlenen aan particulieren. Dienvolgens kan het voor de volledige doeltreffendheid van een Unierechtelijke regeling houdende kwaliteitsnormen nodig zijn dat de naleving van die normen kan worden afgedwongen in een civiele procedure. Bovendien kan het onverenigbaar zijn met het dwingende karakter van een ter bescherming van de volksgezondheid vastgestelde richtlijn om in beginsel uit te sluiten dat een door deze richtlijn opgelegde verplichting kan worden ingeroepen door een belanghebbende.

Evenzo rijst in het kader van § 6, lid 1, en § 27 EG-FGV, die gebaseerd zijn op artikel 18, lid 1, en artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46, de vraag of de door verzoekster schade die wordt aangevoerd in de procedure die nadien tegen de fabrikant wordt ingeleid, binnen de materiële werkingssfeer van de door de betrokken regeling geboden bescherming valt. De handelingen van de Europese Unie die zijn vastgesteld met het oog op een volledige harmonisatie van de technische voorschriften voor voertuigen beogen met name een hoog niveau van verkeersveiligheid, bescherming van de gezondheid en het milieu, een rationeel energiegebruik en een doeltreffende bescherming tegen ongeoorloofd gebruik te waarborgen. Hoewel het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) en een aantal rechterlijke instanties van eerste aanleg hebben geoordeeld dat derden geen rechten aan deze bepalingen kunnen ontleen, is de verwijzende rechter van oordeel dat er, gelet op het juridische belang van het certificaat van overeenstemming en rekening houdend

¹⁷⁰ HvJ EG 17 september 2002, C-253/00 (Muñoz), r.o. 30.

¹⁷¹ Deze zaak is bij het HvJEU aanhangig onder zaaknummer C-440/20 ([CURIA - Case information \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/curia/doclist/curia.do?method=detailDoc&docid=864923)).

met de andere taalversies van de richtlijn, redenen zijn om aan te nemen dat de genoemde bepalingen wel degelijk bescherming bieden aan particulieren.”

320. Car Claim is zich ervan bewust dat de rechtbank in haar vonnis van 14 juli 2021 inzake *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.* heeft aangenomen dat de Emissieverordening geen relatieve werking jegens consumenten zou hebben.¹⁷² Car Claim meent dat de rechtbank op dit punt, mede gelet op de inhoud van de nadien gepasseerde conclusie van AG Rantos, is uitgegaan van een onjuiste opvatting. Er is thans een appelprocedure aanhangig tegen voornoemd vonnis, waarin Car Claim het oordeel van de rechtbank op dit punt zal laten toetsen.

321. Car Claim meent dat voornoemde uitlegging van LG Stuttgart juist is en dat hiervan moet worden uitgegaan. Zij verzoekt de rechtbank haar vorderingen in de onderhavige procedure met inachtneming van deze uitlegging te beoordelen. Mocht de rechtbank desalniettemin van oordeel zijn dat de uitkomst van voornoemde prejudiciële procedure noodzakelijk is voor de toewijzing van een of meer vorderingen van Car Claim in deze collectieve actieprocedure, dan verzoekt zij de rechtbank hier bij het wijzen van vonnis rekening mee te houden.

Schending van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening door de Autofabrikanten dient ook aan Stellantis en GM te worden toegerekend

322. Car Claim meent dat de schending van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening door de Autofabrikanten op de volgende gronden ook aan Stellantis en GM dient te worden toegerekend.

323. Aansprakelijkheid voor onrechtmatige gedragingen van een andere vennootschap is gerechtvaardigd wanneer de vennootschappen een economische eenheid vormen. Het is vaste rechtspraak dat gedrag of kennis van de dochter aan de moeder kan worden toegerekend indien zij niet zelfstandig haar marktgedrag bepaalt.¹⁷³ Met andere woorden: er dient sprake te zijn van intensieve bemoeienis van de moeder ten aanzien van het beleid van de dochter.¹⁷⁴

324. Of de moeder het marktgedrag van de dochter bepaalt, dient in het licht van alle omstandigheden te worden vastgesteld, waarbij in het bijzonder wordt gelet op de economische, juridische en organisatorische banden tussen de vennootschappen. Het begrip ‘marktgedrag’ moet daarbij niet eng worden uitgelegd. Het gaat om de commerciële strategie.¹⁷⁵

¹⁷² Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.35.

¹⁷³ HvJEU 10 september 2009, C-97/08 (*Akzo*). Zie tevens B.M. Katan, ‘Toerekening van kennis van groepsvennootschappen’, *Ondernemingsrecht* 2019/60 (*‘Katan 2019’*), p. 303.

¹⁷⁴ Katan 2019, p. 303.

¹⁷⁵ HvJ EU 10 september 2009, C-97/08 (*Akzo*), r.o. 61

325. De moedermaatschappijen van de Autofabrikanten zijn tijdens het voor deze procedure relevante tijdsbestek gewijzigd.
326. Tot 16 januari 2021 was PSA de moedermaatschappij van de Autofabrikanten.¹⁷⁶ Per 16 januari 2021 is PSA via een juridische fusie opgegaan in Stellantis. Stellantis is dus de rechtsopvolger van PSA onder algemene titel. De verwijtbare gedragingen van PSA Automobiles, Peugeot en Citroën die in verband met het dieselemissieschandaal aan PSA kunnen worden toegerekend (zie hierna), kunnen ook aan Stellantis worden toegerekend.
327. De verwijtbare gedragingen van Opel in verband met het dieselemissieschandaal tot 1 augustus 2017 kunnen mede aan GM worden toegerekend. Tot deze datum was GM de moedermaatschappij van Opel. Op 1 augustus 2017 heeft GM Opel aan PSA overgedragen. De verwijtbare gedragingen van Opel vanaf 1 augustus 2017 kunnen mede aan (Stellantis als rechtsopvolger van) PSA worden toegerekend.
328. PSA heeft op de Autofabrikanten formeel en materieel een grote invloed uitgeoefend. PSA heeft deze vennootschappen centraal aangestuurd, zodat sprake is van een intensieve bemoeienis. Dit volgt onder meer uit de omstandigheid dat PSA een intern controlesysteem hanteert, waarmee zij eventuele risico's in haar groep opspoorde en monitort. PSA maakte het beleid en zette de strategische lijnen uit die de Autofabrikanten hadden te volgen. PSA controleerde ook de uitvoering daarvan.¹⁷⁷

INTERNAL CONTROL OBJECTIVES

As part of its commitment to prevent and limit the effect of internal and external risks, including CSR risks, the Group has put in place risk management and internal control systems to provide reasonable assurance concerning the achievement of the following objectives:

- compliance with laws and regulations;
- application of the Managing Board's instructions and guidelines;
- efficient internal processes, particularly those that help to safeguard the assets of Group companies;
- the reliability of financial and non-financial disclosures.

More generally, these procedures and processes also contribute to the proficient management of the Group's businesses, the effectiveness of its operations and the efficient use of its resources. However, internal control cannot provide an absolute guarantee that the Company's objectives will be achieved.

329. Het door PSA bepaalde beleid en de interne controle van de naleving daarvan door de Autofabrikanten betreft onder meer het milieu- en emissiebeleid van de groep. PSA heeft beleid ontwikkeld en besluiten heeft genomen specifiek verband houdend met de milieutechnische aspecten, emissiestrategieën van diesels en NOx-uitstoot in het bijzonder.¹⁷⁸

¹⁷⁶ Zie par. 45 van deze dagvaarding.

¹⁷⁷ Productie 23, p. 39.

¹⁷⁸ Idem, p. 34.

Air quality at the forefront of research and development programmes: As a participant in discussions about the public health and environmental issues that relate to mobility, Groupe PSA has long incorporated concerns about air quality into its R&D programmes. Thanks to this work, the Group has been able to integrate into its ranges engines and technologies that drastically reduce its particulate and nitrogen oxide emissions:

- **p**inventor of the diesel particulate filter (DPF), which it began selling in 2000, more than nine years before Euro 5 standards made it compulsory from September 2009;
- **p**the Groupe PSA was the first car manufacturer to introduce SCR (Selective Catalytic Reduction) technology in 2013, reducing nitrogen oxide emissions by up to 90%.

The results also reflect the Group's decision to focus on **affordable technological solutions** deployed in mass-produced cars, which is the only way to have a real impact on the environment.

330. PSA voerde naar eigen zeggen een “*overarching approach*” op het gebied van de “*environmental performance*” van de PSA groep.¹⁷⁹

2

A TRENDSETTER IN SUSTAINABLE MOBILITY

For Groupe PSA, mobility is a fundamental right: it enables access to health care, education and work. The emergence of a more harmonious urban mobility will guarantee this right.

Groupe PSA operates in a mind-set of constructive dialogue with all stakeholders in order to define mobility in our cities of the future, without neglecting rural environments, on the basis of strict but stable criteria, so that the automotive industry has the chance to realise its full innovation potential. When it comes to **environmental performance**, it is crucial to have **an overarching approach** to mobility, taking into account a subtle balance between the energy consumption of the mobility objects and the ecological performance of the production of consumed energy, within the idea of “well-to-wheel” rather than “tank-to-wheel”. A “360° mobility” approach is necessary because isolating the two elements would give rise to unsustainable solutions. Therefore, the solutions of the future will need to combine safe, comfortable and environmentally friendly services and mobility objects. Customers, whose civic awareness is growing, will not compromise on this virtuous balance.

331. In verband met dit overkoepelende milieubeleid ontwikkelde PSA voor de groep een “*performance plan*”. Zij hanteerde daarbij een door haar bedachte en uitgerolde “*technology strategy*” voor onder meer de Autofabrikanten).¹⁸⁰

¹⁷⁹ Idem, p. 42.

¹⁸⁰ Idem, 48.

Groupe PSA is evolving in an environment in which safety and regulatory issues are growing (convergence of the CO₂ targets in all major markets, tightening up of anti-pollution standards), there is strong pressure from other market players (wakening up to environmental issues) and customer needs are changing with the advent of new technologies.

Innovation, research and development are therefore priorities for Groupe PSA. They are a powerful lever that can be used to tackle the crucial issues facing the automotive industry and develop the competitive advantages which are vital for growth.

Through the Push to Pass Plan, which was unveiled on 5 April 2016, **Groupe PSA has outlined its vision for 2030: to be the most efficient car manufacturer and the preferred global supplier of mobility services. To do this, the Group relies particularly on a core model and technology strategy, and it has articulated a performance plan.** During the Mobility Days event in

332. Vanaf het moment dat PSA Opel in handen kreeg, implementeerde zij binnen Opel de (technische) strategie van de PSA groep.

With the takeover of OPEL/VAUXHALL, Groupe PSA can take full advantage of the assets of the PEUGEOT, CITROËN, DS AUTOMOBILES, OPEL and VAUXHALL teams to implement its Core Model Strategy and Core Technology Strategy:

333. Ook de intellectuele eigendomsrechten van de vervuilende dieseltechnologieën werden door PSA centraal gestructureerd. Alleen al tussen 2004 en 2014 heeft PSA voor de groep meer dan 1.000 patenten aangevraagd met betrekking tot diesel technologie en nog eens 3.000 met betrekking tot motortechnologie. Dit volgt uit de schriftelijke antwoorden van de PSA groep op vragen van de EMIS-commissie van 11 november 2016 (**Productie 87**, p. 3 (antwoord op vraag 7)):

How many and which patents in the sectors of emissions reduction and of emission after-treatment, in particular of diesel-fuelled light duty vehicle engines has the PSA Group developed/filed?

PSA is consistently the number 1 patent filer in France. The league table of the INPI (l'Institut national de la Propriété Industrielle) for 2015 indicates 1012 patents for PSA compared to the second place of 769 patents.

Concerning diesel technology we have filed more than 1000 patents specifically on diesel technology and approximately 3000 on engine technology between 2000 and 2014[#]

[#] 2014 is the most recent data as there is a delay of 18 months between patent application and approval.

334. PSA beschikt verder over een “Sustainable Development Department” dat voor alle groepsvennootschappen verantwoording aflegt aan de Executive Committee van PSA. De Executive Committee van PSA overzag op haar beurt de implementatie van initiatieven ten aanzien van het milieubeleid binnen de gehele PSA groep (**Productie 88**, p. 36):

Within the Group, the Sustainable Development Department reports to a member of the Executive Committee. This cross-functional department manages the CSR process, backed by a network of correspondents in each of the Group's major departments. It recommends CSR initiatives to the Executive Committee, which approves them in an annual review process and oversees their implementation.

335. Onderdeel van deze door PSA centraal uitgezette strategie was de ontwikkeling van 'emissievriendelijke' dieselvoertuigen.¹⁸¹

At the same time, since the majority of customers will continue to favour internal combustion engines, the Group is pursuing its initiatives to reduce fuel consumption and thus emissions:

- > 2000: first diesel vehicle quipped as standard with a particulate filter;
- > 2009 and 2010: market launch of a number of diesel-powered vehicles emitting less than 99 g/km of CO₂;
- > 2010: wider use of micro-hybrid e-HDi technology, which automatically shuts down the internal combustion engine when the vehicle is at a standstill, thereby reducing fuel consumption as well as CO₂ emissions by up to 15% in city use;

336. PSA voerde ook ten aanzien van het PSA-dieselemisssieschandaal centraal de regie. Illusterend in dit verband is dat PSA zich ten overstaan van de EMIS-commissie liet vertegenwoordigen door de heer [REDACTED], CEO van PSA (thans CEO van Stellantis) (**Productie 89**).

337. Gelet op het voorstaande kunnen de in deze dagvaarding uiteengezette verwijtbare gedragingen van de Autofabrikanten in verband met het PSA-dieselemisssieschandaal ook aan Stellantis (als rechtsopvolger van PSA) worden toegerekend. Wat betreft Opel dient deze toerekening aan Stellantis plaats te vinden vanaf 1 augustus 2017.

338. Bovendien heeft Stellantis als onderdeel van de fusie tussen FCA en PSA (zie par. 45) de rechten en verplichtingen van PSA onder algemene titel verkregen (**Productie 90**, p. 4):

"In accordance with this Merger Proposal, as at the Effective Time (i) PSA will be merged with and into FCA and will cease to exist as a stand-alone entity, while (ii) by operation of Law, FCA, as the surviving entity, will acquire all assets and assume all liabilities, rights, obligations and other legal relationships of PSA"

339. Ook hierom kan Stellantis voor de gedragingen van PSA door de Autobezitters worden aangesproken.

340. De verwijtbare gedragingen van Opel in verband met het PSA-dieselemisssieschandaal van vóór 1 augustus 2017 kunnen zoals gezegd mede worden toegerekend aan GM. GM was van 2009 tot en met 31 juli 2017

¹⁸¹ Productie 88, p. 37.

de moederverenootschap van Opel. Zij bemoeide zich als zodanig intensief met het beleid binnen Opel. Car Claim verwijst in dit verband naar het volgende.

341. GM heeft op Opel formeel en materieel een grote invloed uitgeoefend. Bestuursleden van GM bekleedden steeds ook hoge posities binnen het bestuur en de raad van toezicht van Opel. Zo was [REDACTED] van 2004 tot en met januari 2010 CEO van Opel (**Productie 91**). [REDACTED] was gedurende deze periode tevens werkzaam bij GM als Vice CEO van GM Europa (**Productie 92**, p. 130):

GM Europe Vice President,
Engineering and Managing Director,
Adam Opel GmbH

342. Vanaf november 2009 werd [REDACTED] opgevolgd door [REDACTED] (**Productie 93**, p. 1). [REDACTED] trad aanvankelijk aan als interim CEO bij Opel, maar werd op 15 januari 2010 benoemd tot volwaardig CEO (**Productie 94**). [REDACTED] was in deze periode tevens vice CEO van GM en CEO van GM International Operations. Toen [REDACTED] in maart 2011 aftrad als CEO van Opel, werd hij direct benoemd tot voorzitter van de raad van toezicht van Opel (**Productie 95**).
343. Op 11 april 2011 werd [REDACTED] benoemd tot CEO van Opel.¹⁸² [REDACTED] was sinds 2009 ook vice CEO bij GM.
344. In november 2011 benoemde GM haar vice CEO [REDACTED] tot voorzitter van de raad van toezicht van Opel (**Productie 96**, p. 1).
345. Opel CEO [REDACTED] werd op 31 januari 2013 vervangen door [REDACTED]. [REDACTED] werd tegelijkertijd benoemd tot vice CEO van GM en CEO van GM Europa (**Productie 97**). [REDACTED] trad in juni 2017 af als CEO van Opel, slechts enkele weken voordat Opel op 31 juli 2017 door PSA werd overgenomen (**Productie 98**).
346. GM overzag daarnaast het CSR beleid binnen de groep (dus ook bij Opel), waaronder de integratie van milieu-, sociale- en *governance* (ESG) principes. Deze “oversight” omvatte een jaarlijkse duurzaamheidsbeoordeling en periodieke beoordelingen van ESG-kwesties (**Productie 99**, p. 4):

¹⁸² Productie 95 (Persbericht GM 11 april 2011), p. 1.

Strategy & Governance

At GM, we are executing a strategy that builds on the strength of our core business and leverages our technical expertise to lead the future of personal mobility. As always, we continue to put the customer at the center of everything we do. Our goal is to make GM the world's most valued automotive company, and we are making good progress, as evidenced by GM's record financial and operating performance and our strong outlook for 2017.

GM's Board of Directors are committed to overseeing our integration of environment, social and governance (ESG) principles throughout the company. This oversight includes an annual sustainability review by the Board and periodic reviews of ESG issues by the Board's Governance and Corporate Responsibility Committee. The Board is committed to elevating the company's leadership profile and reputation among investors, policymakers and others on ESG issues and practices, and believes GM has a unique opportunity and responsibility to address these important issues.

347. In aanvulling op de integratie van milieubeleid, hield GM streng toezicht op dit beleid. GM riep hiervoor een 'Global Manufacturing'-organisatie in het leven, die toezicht hield op regionale 'milieuteams' binnen de GM groep. Deze milieuteams werden aangestuurd door GM en monitorden of en in hoeverre de groepsvennootschappen (waaronder Opel) voldeden aan de toepasselijke milieuwetten en -regelgeving.¹⁸³

Environmental Governance

GM has a robust process to enhance the integration of environmental sustainability practices into daily business decisions and to (1) comply with applicable environmental laws and regulations; (2) monitor GM's performance according to GM's own Environmental Performance Criteria (EPC), which are universal performance requirements designed to protect human health and the environment in accordance with the GM Environmental Principles and set baseline standards; and (3) conform to other key performance indicators, such as landfill-free sites.

Each GM manufacturing site has one or more environmental engineers, who are supported by a GM regional environmental team. Our Global Manufacturing organization oversees and manages these teams. We also have an annual business planning process, known as Business Plan Deployment (BPD), to strengthen the management

348. In het verlengde hiervan hield GM ook toezicht op emissieprestaties van de door de GM groep geproduceerde voertuigen. Zij hanteerde daarvoor een 'emissie-instituut'. Met dit instituut voorspelde, plande en mat GM de emissieprestaties van haar voertuigen, waarbij zij rekening hield met de geldende testprocedures per land. Zij deed dit aan de hand van een complex algoritme. Met dit beleid geeft GM er rekenschap van dat zij de strategische lijnen uitzette voor onder meer Opel en dat zij de voortgang daarop monitorde.¹⁸⁴

Institutional Expertise

Our pursuit of the development of lower-emission vehicles reflects the dedicated efforts of one of the largest and most experienced teams of automotive engineering talent in the world. Within GM, we have institutionalized extensive governance processes that predict, plan, measure and monitor our fleet's fuel economy and emissions performance according to the established government test procedures on a dynamic and country-by-country basis. We dedicate significant resources and utilize an enormously complex algorithm to calculate the fuel economy of dozens of models sold across developed markets with increasingly stringent regulations, as well as emerging markets that are adopting similar regulations at a rapid pace. These calculations and the subsequent plans around them are an intrinsic part of our business that impacts nearly every operational function, from product development through delivery, on a daily basis.

349. GM houdt er zelf overigens ook rekening mee dat zij in verband met het dieselemissieschandaal wordt aangesproken voor haar verantwoordelijkheden als moedermaatschappij van Opel, voor de periode van vóór de overdracht van Opel aan Stellantis (**Productie 100**, p. 6):

As a result of the sale of the Opel/Vauxhall Business, GM's vehicle presence in Europe is smaller, but GM may still be affected by actions taken by regulators related both to Opel/Vauxhall vehicles sold before the sale of the Opel/Vauxhall Business as well as to other vehicles GM continues to sell in Europe. In the EU, increased scrutiny of compliance with emissions standards may result in changes to these standards, including implementation of real driving emissions tests, as well as stricter interpretations or redefinition of these standards and more rigorous enforcement. For example, our former German subsidiary has participated in continuing discussions with German and European authorities concerning emissions control systems. For additional information, refer to Note 22 to our consolidated financial statements.

VIII.2.3 PSA c.s. en Stellantis Nederland schenden de Wet oneerlijke handelspraktijken en maken zich schuldig aan misleidende reclame¹⁸⁵

Inleidend

350. PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben jegens de Particuliere Partijen de Wet oneerlijke handelspraktijken geschonden en zich jegens de Zakelijke Partijen schuldig gemaakt aan misleidende reclame (artikel 6:194 BW). Ook dit handelen is op grond van artikel 6:162 lid 2 BW onrechtmatig.

Wet oneerlijke handelspraktijken

351. De Wet oneerlijke handelspraktijken is op 15 oktober 2008 ingevoerd ter implementatie van de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken.¹⁸⁶ Deze richtlijn beoogt een hoog beschermingsniveau voor consumenten in het leven te roepen tegen handelspraktijken die agressief, oneerlijk of misleidend zijn.

Begrip handelaar

352. Artikel 6:193b lid 1 BW bepaalt dat een handelaar onrechtmatig handelt jegens een consument indien hij een handelspraktijk verricht die oneerlijk is.
353. Onder 'handelaar' wordt verstaan een "*natuurlijk persoon of rechtspersoon die handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf of degene die ten behoeve van hem handelt.*"¹⁸⁷ De bij deze dagvaarding aangesproken Handelaren zijn (rechts)personen die handelen vanuit hun bedrijfs- of beroepsactiviteit. Zij hebben de Getroffen Voertuigen aan de Autobezitters verkocht. Zij kwalificeren dan ook als handelaren in de zin van de Wet oneerlijke handelspraktijken.
354. Gelet op het doel van de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken, namelijk de bescherming van consumenten, moeten begrippen uit de Richtlijn ruim worden uitgelegd.¹⁸⁸ Dit leidt ertoe dat ook PSA c.s. als handelaar kan worden aangemerkt.
355. PSA c.s. heeft gebruik gemaakt van de kennis van de Nederlandse markt, de vaardigheden en de dealercontracten van Stellantis Nederland om de Autobezitters te benaderen en aan hen de Getroffen Voertuigen te verkopen/leasen. Stellantis Nederland vormt het verbindingsstuk tussen PSA c.s. en de

¹⁸⁵ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 4.2.

¹⁸⁶ Wet tot aanpassing van de boeken 3 en 6 van het Burgerlijk Wetboek en andere wetten aan de richtlijn betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt.

¹⁸⁷ Artikel 6:193a sub b BW.

¹⁸⁸ Zie CBb 25 augustus 2015, ECLI:NL:CBB:2015:285, r.o. 9.3 e.v.: HvJ EU 3 oktober 2013, C-59/12 (*Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs*), par. 32.

Handelaren. Daarnaast heeft PSA c.s. ten behoeve van de marketing in Nederland relevante productinformatie, standaardteksten en templates aan Stellantis Nederland verstrekt om de marketingactiviteiten en distributie van de Getroffen Voertuigen in Nederland te bevorderen. Daarom kunnen ook PSA c.s. en Stellantis Nederland als handelaren worden aangemerkt. Zij zijn rechtspersonen die handelen vanuit hun bedrijfs- of beroepsactiviteit. In het kader van het Volkswagen-emissieschandaal merkte de ACM hierover op dat:

“Een effectieve bescherming van de consument (...) ernstig [zou] worden ondermijnd als het verbod op oneerlijke handelspraktijken slechts zou gelden voor de laatste schakel in de verkoopketen naar de consument – in dit geval de garage of autodealer waarbij de consument daadwerkelijk zijn auto koopt.”¹⁸⁹

356. De rechtbank heeft dit recent ook onderschreven. In de zaak *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.* heeft de rechtbank geoordeeld dat Volkswagen c.s. zich (als handelaar) schuldig had gemaakt aan oneerlijke handelspraktijken.¹⁹⁰

Oneerlijke en misleidende handelspraktijken jegens Particuliere Partijen

357. Ook het begrip ‘handelspraktijk’ is zeer ruim gedefinieerd en dient als zodanig te worden uitgelegd.¹⁹¹ Als handelspraktijk kwalificeert *“ledere handeling, ommissie, gedraging, voorstelling van zaken of commerciële communicatie, met inbegrip van reclame en marketing, van een handelaar, die rechtstreeks verband houdt met de verkoopbevordering, verkoop of levering van een product aan consumenten (artikel 6:193a onder b BW).”*
358. Het installeren en het verzwijgen van Manipulatie-Instrumenten teneinde een EU-typegoedkeuring te verkrijgen, is een dergelijke handelspraktijk. Hetzelfde geldt voor het wekken van de schijn dat de Getroffen Voertuigen aan de toepasselijke wet- en regelgeving zouden voldoen. Deze gedragingen houden immers rechtstreeks verband met het aan de man brengen van de Getroffen Voertuigen aan (onder meer) de Particuliere Partijen.¹⁹²

¹⁸⁹ ACM Boetebesluit 18 oktober 2017 ACM/17/003870, par. 53.

¹⁹⁰ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.29.

¹⁹¹ HvJ EU 4 oktober 2018, C-105/17 (*Evelina Kamenova*).

¹⁹² Zie in dit verband tevens het vergelijkbare oordeel van de Rb. Amsterdam van 14 juli 2021 inzake *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617, r.o. 8.29: *“De rechtbank acht evenals de ACM “de plaatsing van verboden manipulatiesoftware in de betrokken auto’s als onderdeel van het verkrijgen van typegoedkeuring” en “de beweringen van Volkswagen AG dat voldaan is aan alle voorwaarden voor typegoedkeuringen in het kader van het afgeven van een CVO ter verkrijging van een kentekenbewijs” een handelspraktijk. Immers, door het op de markt brengen van de betrokken voertuigen heeft VW c.s. de indruk gewekt dat deze aan de wettelijke vereisten voldeden, wat formeel wel het geval was, maar materieel niet, omdat de typegoedkeuringen door bedrog waren verkregen, namelijk door gebruik van een verboden Manipulatie-instrument. Dit is een handelspraktijk in de zin van de WOH (art. 6:193a-j BW) omdat de aldus gemanipuleerde Betrokken voertuigen op de Nederlandse markt werden gebracht, teneinde (via tussenschakels) te worden verkocht en geleverd aan kopers, waaronder consumenten.”*

359. Een handelspraktijk is *oneerlijk* zodra een handelaar handelt (artikel 6:193b lid 2 BW):

“a. in strijd met de vereisten van professionele toewijding, en

b. het vermogen van de gemiddelde consument om een geïnformeerd besluit te nemen merkbaar is beperkt of kan worden beperkt, waardoor de gemiddelde consument een besluit over een overeenkomst neemt of kan nemen, dat hij anders niet had genomen.”

360. Het HvJEU heeft geoordeeld dat wanneer een handelaar onjuiste informatie verstrekt (of in dit geval ook: verzwijgt) en er uit dien hoofde sprake is van een misleidende handelspraktijk jegens de consument, deze oneerlijk is zonder dat hoeft te worden nagegaan of die praktijk ook in strijd is met de vereisten van professionele toewijding.¹⁹³

361. Artikel 6:193b lid 3 onder a BW bepaalt dat een handelspraktijk in het bijzonder oneerlijk is indien een handelaar een misleidende handelspraktijk verricht. Situaties waarin daar in ieder geval sprake van is, worden door de wet nader uiteengezet in de artikelen 6:193c tot en met 6:193g BW (artikel 6:193g BW bevat een zogeheten ‘zwarte lijst’ van handelspraktijken die *altijd* misleidend zijn).

362. De handelspraktijken van PSA c.s. en Stellantis Nederland zijn om de volgende redenen oneerlijk jegens de Particuliere Partijen:

- a. PSA c.s. heeft in strijd gehandeld met de voor haar geldende vereisten (zorgvuldigheid) van professionele toewijding (artikel 6:193b lid 2 sub a BW). Zij heeft op bedrieglijke wijze de EU-typegoedkeuring voor de Getroffen Voertuigen verkregen, door deze auto’s met Manipulatie-Instrumenten te voorzien. PSA c.s. heeft de toepasselijke wet- en regelgeving opzettelijk overtreden. Dat maakt deze handelspraktijk oneerlijk.¹⁹⁴
- b. PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben de Particuliere Partijen belet om over de Overeenkomsten een goed geïnformeerd besluit te nemen (artikel 6:193b lid 2 sub b BW). De Particuliere Partijen zouden de Overeenkomsten niet (althans niet onder dezelfde voorwaarden) zijn aangegaan, indien zij kennis van de werkelijke stand van zaken rondom de Getroffen Voertuigen zouden hebben gehad (zie nader Hoofdstuk VIII.3 (*Dwaling*)). Ook dit kwalificeert als een oneerlijke handelspraktijk;

¹⁹³ HvJEU 19 september 2015, C-435/11, ECLI:EU:C:2013:574 (*CHS Tour Services*), r.o. 31-47.

¹⁹⁴ In dit verband wijst Car Claim eveneens naar het vergelijkbare oordeel van de Rechtbank Amsterdam inzake Stichting Car Claim / Volkswagen c.s., r.o. 8.29: “(...) want het gaat niet om het feit dat de Betrokken voertuigen meer hebben uitgestoten dan volgens de Emissieverordening is toegestaan, het gaat om iets anders, namelijk het bedrieglijk verkrijgen van een typegoedkeuring door het gebruik van een Manipulatieinstrument. Dat is geen “potentiële schending” van de toepasselijke regels, maar een opzettelijke overtreding daarvan. De te hoge uitstoot is daarvan het gevolg. Terecht heeft de ACM dit handelen aangemerkt als een oneerlijke handelspraktijk, te weten handelen in strijd met de vereisten van professionele toewijding. De rechtbank neemt dit oordeel over (...).”

- c. PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben informatie aan de Particuliere Partijen verstrekt die feitelijk onjuist / misleidend is (artikel 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW). PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben de Particuliere Partijen voorgelaten dat de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan de 'strengste emissienormen' en daarmee goed zouden zijn voor het milieu. Daarbij zinspeelden zij specifiek op het geweten en verantwoordelijkheidsgevoel van Particuliere Partijen, om hen een duurzame aankoop te laten doen. De Getroffen Voertuigen voldoen in werkelijkheid niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving en zijn zware milieuvvervuilers. Dit is een misleidende handelspraktijk;
- d. PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben nagelaten om aan de Particuliere Partijen de juiste essentiële informatie te verstrekken die zij nodig hadden om een geïnformeerd besluit te nemen over het aangaan van de Overeenkomsten (artikel 6:193d lid 1 t/m 3 BW). PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben de aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen en de daadwerkelijke (te hoge) uitstoot van NOx voor de Particuliere Partijen verborgen gehouden. Dit is een misleidende handelspraktijk;
- e. PSA c.s. beweert aan een gedragscode gebonden te zijn en daarnaar te handelen, terwijl zij dit niet doet (artikel 6:193g aanhef en onder sub a BW). PSA c.s. schenden hun eigen gedragscodes door Getroffen Voertuigen te leveren die niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Dit, terwijl zij in hun gedragscodes onder meer beloven zich aan de wet te zullen houden, alsmede haar klanten hierover naar waarheid te zullen informeren (par. 177 e.v.).

In de toelichting op de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken wordt het verband met en het belang van zelfregulering benadrukt. Gedragscodes zijn van belang omdat *"dergelijke regels voor de nationale autoriteiten en de rechtbanken (...) een nuttig referentiekader vormen bij de beoordeling of een handelspraktijk oneerlijk is."*¹⁹⁵ Dit geldt ook ten aanzien van de regels uit de gedragscodes van PSA c.s. voor de beoordeling van haar gedragingen in deze dagvaarding;

- f. PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben (in reclame-uitingen en door middel van feitelijke gedragingen, waaronder productie, import en verkoop) gedaan alsof de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan de daarvoor geldende normatieve voorschriften en daardoor legaal konden worden verkocht, terwijl dat niet het geval is (artikel 6:193g aanhef en onder sub d en sub i BW). Door het gebruik en de installatie van Manipulatie-Instrumenten zijn de Getroffen Voertuigen onterecht van een EU-typegoedkeuring voorzien. De Getroffen Voertuigen voldoen feitelijk immers niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving.

¹⁹⁵

Werkdocument van de diensten van de Commissie — Richtsnoeren voor de tenuitvoerlegging/toepassing van Richtlijn 2005/29/EG betreffende oneerlijke handelspraktijken — bij Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economische en Sociaal Comité en het comité van de Regio's — Een brede aanpak voor het stimuleren van de grensoverschrijdende elektronische handel voor Europese burgers en bedrijven (SWD(2016) 163 final van 25 mei 2016).

Opel pretendeert bovendien dat haar software-update de Opel Getroffen Voertuigen aan de Emissieverordening zou laten voldoen (par. 298 e.v.), terwijl dit niet zo is (artikelen 6:193g aanhef en onder sub d en i BW).

- g. Stellantis Nederland is op verschillende manieren betrokken geweest bij de marketingactiviteiten van PSA c.s. die ten aanzien van de verschillende Getroffen Voertuigen werden verricht. Zo zijn de Nederlandse brochures van de Getroffen Voertuigen door de rechtsvoorgangers van Stellantis Nederland (mede) opgesteld. Op iedere brochure staan de namen en de adresgegevens van Peugeot Nederland, Citroën Nederland en Opel Nederland. Tevens vermelden de brochures de websites www.citroen.nl; www.peugeot.nl en www.opel.nl. Deze websites werden beheerd en onderhouden door Peugeot Nederland, Citroën Nederland en Opel Nederland.¹⁹⁶ Op deze websites zijn tussen 2009 en 2019 steeds misleidende mededelingen en onterechte 'groene claims' gedaan met betrekking tot de Getroffen Voertuigen (zie Hoofdstuk VII.1). Stellantis Nederland heeft zo – naast PSA c.s. – oneerlijke handelspraktijken verricht jegens de Particuliere Partijen.

Omkering bewijslast bij oneerlijke handelspraktijken

363. De door Car Claim jegens PSA c.s. en Stellantis Nederland ingestelde vorderingen met betrekking tot de Wet oneerlijke handelspraktijken zijn gebaseerd op artikelen 6:193b BW, 6:193c BW, 6:193d BW en 6:193g BW. In dit verband bepaalt artikel 6:193j lid 1 BW dat de bewijslast terzake de materiële juistheid en volledigheid van de door de handelaar verstrekte informatie op PSA c.s. en Stellantis Nederland rust. Gelet op de aard en technische complexiteit van de verzwegen informatie, alsmede het feit dat die informatie zich volledig in het domein van PSA c.s. en Stellantis Nederland bevindt (zie nader Hoofdstuk XXIII (*Informatieplicht Gedaagden*)) is dit passend.¹⁹⁷ Het is voor de Particuliere Partijen uitermate lastig om dergelijke informatie boven water te krijgen.

Misleidende reclame jegens Zakelijke Partijen

364. Niet alleen Particulieren Partijen zijn door PSA c.s. en Stellantis Nederland misleid. Ook de Zakelijke Partijen hebben als gevolg van PSA c.s.' en Stellantis Nederland's misleiding geen goed geïnformeerde beslissing over het aangaan van de Overeenkomsten kunnen nemen. PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben ook jegens de Zakelijke Partijen onrechtmatig gehandeld wegens oneerlijke handelspraktijken, zij het krachtens artikel 6:194 BW.

¹⁹⁶ Via het webarchief (de wayback machine) is te zien dat de website www.peugeot.nl toebehoorde aan Peugeot Nederland (**Productie 101**), www.citroen.nl aan Citroën Nederland (**Productie 102**) en www.opel.nl aan Opel Nederland (**Productie 103**).

¹⁹⁷ Tigelaar & Pavillon 'De bewijslastomkering bij oneerlijke handelspraktijken: Een jurisprudentie-onderzoek naar de toepassing van art. 6:193j lid 1 en 2 BW, TvC 2021/4.

365. Artikel 6:194 lid 1 BW bepaalt dat een partij die handelt in de uitoefening van zijn bedrijf onrechtmatig handelt jegens een ander die handelt in de uitoefening van zijn bedrijf, indien hij openbare mededelingen doet met betrekking tot goederen die hij aanbiedt, welke mededelingen in een of meerdere opzichten misleidend zijn. De misleidende reclame ziet derhalve op B2B-verhoudingen. Artikel 6:194 BW omvat tevens de misleidende omissie (zoals verzwijging van essentiële informatie, artikel 6:194 lid 2 t/m 4 BW).¹⁹⁸ Ook ten aanzien van B2B-verhoudingen geldt derhalve dat het verzwijgen van essentiële informatie – als gevolg waarvan geen weloverwogen beslissing over de Overeenkomsten kon worden gemaakt – misleidend is. Daarbij geldt dat:

“De grens van het toelaatbare (...) in ieder geval [wordt] overschreden wanneer zodanige (nadelige) eigenschappen of aspecten aangaande de transactie worden verzwegen of onduidelijk gepresenteerd worden dat er redelijkerwijs van kan worden uitgegaan dat de persoon die handelt in de uitoefening van zijn beroep, bedrijf of organisatie niet tot de transactie betreffende het aangewezen goed of de aangeprezen dienst zou zijn overgegaan als hij daarvan wel weet zou hebben gehad.”¹⁹⁹

366. Hiervan is in het onderhavige geval sprake. PSA c.s. en Stellantis Nederland hebben de Autobezitters (waaronder de Zakelijke Partijen) enerzijds voorgehouden dat de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan de daarvoor geldende normatieve voorschriften en ‘milieuvriendelijk’ zouden zijn. Tegelijkertijd hebben PSA c.s. en Stellantis Nederland voor hen verzwegen dat de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving, doordat deze (i) Manipulatie-Instrumenten bevatten en (ii) onder normale gebruiksomstandigheden meer NOx uitstoten dan de Europese emissiegrenzen toestaan. Zouden PSA c.s. en Stellantis Nederland de Zakelijke Partijen over deze essentiële (negatieve) eigenschappen naar waarheid hebben geïnformeerd, dan zouden zij de Overeenkomsten niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden hebben gesloten (zie nader Hoofdstuk VIII.3 (*Dwaling*)).
367. Wat betreft de omstandigheid dat PSA c.s. en Stellantis Nederland steeds pretendeerden dat de Getroffen Voertuigen in conformiteit met de toepasselijke wet- en regelgeving zouden zijn, merkt Car Claim nog het volgende op. Zoals zojuist onder par. 362 besproken, kwalificeert het doen van een dergelijke onterechte claim *altijd* als misleidende handelspraktijk (artikel 6:193 sub d BW). Car Claim meent dat reflexwerking van deze zwarte lijst uitgaat, zodat ook de Zakelijke Partijen tegen deze onheuse praktijken worden beschermd. Dat dit gerechtvaardigd is, volgt ook uit de literatuur:

“Dit neemt niet weg dat in B2B-verhoudingen de nodige reflexwerking van de OHP-regels zal uitgaan. Niet valt immers in te zien waarom bijvoorbeeld een gedraging die op één van de zwarte lijsten in de OHP-regeling nadrukkelijk misleidend jegens de consument is verklaard, niet evengoed misleidend geoordeeld zou dienen te

¹⁹⁸ In geval van een misleidende omissie als bedoeld in artikel 6:194 lid 2 en 3 zijn de artikelen 6:193d lid 4 en 6:193e sub a tot en met d BW van overeenkomstig toepassing. Zie tevens *Kamerstukken II* 2013/14, 33712, 6, p. 19.

¹⁹⁹ *Kamerstukken II* 2013/14, 33712, 6, p. 20.

*worden jegens een handelaar.*²⁰⁰

368. Dit geldt te meer daar de aard van de voor de Zakelijke Partijen door PSA c.s. en Stellantis Nederland verzwezen informatie identiek is aan de voor de Particuliere Partijen verzwezen informatie.

Bewijslast bij artikel 6:194 BW

369. Artikel 6:195 BW schrijft voor dat de bewijslast met betrekking tot de volledigheid van de (niet) gedane mededeling in het kader van artikel 6:194 BW wordt omgekeerd.²⁰¹ De bewijslast ten aanzien van het eventuele verweer van PSA c.s. en Stellantis Nederland dat zij de Zakelijke Partijen volledig zouden hebben geïnformeerd, rust derhalve op PSA c.s. en Stellantis Nederland.

VIII.2.4 PSA c.s. schendt de ongeschreven regels van het maatschappelijk verkeer

370. Car Claim heeft in hoofdstukken VII.2 t/m VII.5 toegelicht dat de Getroffen Voertuigen zijn voorzien van Manipulatie-Instrumenten. Deze Manipulatie-Instrumenten maken dat de Getroffen Voertuigen bij normale gebruiksomstandigheden anders functioneren dan onder testomstandigheden. De Getroffen Voertuigen zijn zo afgesteld dat de NOx in de testomstandigheden onder de maximaal toegestane NOx-uitstootnormen blijft, terwijl de Getroffen Voertuigen die normen onder normale gebruiksomstandigheden excessief overschrijden.
371. Door Getroffen Voertuigen op de markt te brengen die niet aan de daarvoor geldende normatieve voorschriften voldoen, maar daarover wel de schijn op te houden, hebben PSA c.s. en Stellantis Nederland zonder meer in strijd gehandeld met de maatschappelijke verkeersopvattingen.
372. PSA c.s. heeft zich tegenover de Autobezitters bovendien schuldig gemaakt aan bedrog (artikel 3:44 lid 5 BW). Het plegen van bedrog is onrechtmatig.²⁰² Zeker wanneer men bedenkt dat PSA c.s. zich al decennia lang profileert als een organisatie die milieuvriendelijkheid hoog in het vaandel heeft staan. Dit maakt het bedrog des te kwalijker. Car Claim verwijst in dit verband naar r.o. 3.21 van deze rechtbank in het vonnis van 14 juli 2021 in de zaak *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*:

²⁰⁰ Geerts & Verschuur, 'Het toepassingsgebied van de art. 6:193a-j BW, art. 6:194 BW en art. 6:194a BW: misleidende wetgeving die tot verwarring leidt en/of verwarrende wetgeving die tot misleiding leidt?', *Boek9.nl*, 2011(9517), p. 2.

²⁰¹ MvT, *Kamerstukken II* 2013/14, 33712, 6, p. 21. Dit artikel komt inhoudelijk overeen met artikel 6:193j BW, zie in dit verband C.J.J.C. van Nispen, *GS Onrechtmatige daad*, afd. 3A Boek 6 BW aant. 2.

²⁰² J. Hijma, in: *GS Vermogensrecht*, art. 3:44 BW, aant. 3.9.6; Asser/Hijma 7-I 2019/364; R. de Graaf in: *GS Onrechtmatige daad*, III.2.5; *Parl. Gesch. BW Boek 3*, p. 213 (MvA II) en *Parl. Gesch. Boek 6*, p. 732 (MvA II). Zie tevens Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.13: "(...) zij een auto kochten die niet alleen formeel maar ook materieel aan de wettelijke eisen voor een dieselloot van de categorie Euro-5 voldeed. Met andere woorden, zij mochten verwachten dat de auto niet alleen was toegelaten tot de weg, maar ook dat dit terecht was gebeurd, omdat de auto aan de daarvoor gestelde eisen (waaronder milieueisen) voldeed. Dat was niet zo. Dit betekent dat ook de Autobezitters opzettelijk zijn misleid, hetgeen in strijd is met wat volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt. Niemand wil bedrogen worden."

“Dat maakt het in tegenspraak met dat imago handelen des te kwalijker. Geen enkele autofabrikant mag een verboden Manipulatie-instrument gebruiken, maar een autofabrikant die zich profileert als milieubewuste organisatie die duurzaamheid hoog in het vaandel heeft staan al helemaal niet.”

373. Dat de Getroffen Voertuigen wel beschikken over een EU-typegoedkeuring maakt het voorstaande niet anders.²⁰³ Die typegoedkeuring is op onheuse wijze verkregen en heeft bovendien niet de strekking om PSA c.s. te vrijwaren van de overige op haar rustende verplichtingen en aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad, indien zij die verplichtingen niet nakomt.²⁰⁴
374. Het door PSA c.s. maatschappelijk onbetamelijk handelen wordt verder onderstreept door het feit dat het terugdringen van schadelijke stoffen – waaronder NOx – al decennialang hoog op de politieke Europese en nationale agenda's staat. Deze politieke belangstelling is terug te zien in wet- en regelgeving, zoals in de Emissieverordening. Car Claim wijst in dit verband ook op de duidelijke afspraken uit het Parijsakkoord en het feit dat de EU-lidstaten zich verbonden hebben tot strengere verplichtingen omtrent emissiereducties. Het resultaat daarvan is de richtlijn 2016/2284.²⁰⁵ Daarin zijn de overeengekomen reductieverplichtingen voor 2030 opgenomen, bedoeld om de luchtverontreiniging met de helft te verminderen ten opzichte van 2005. Dat autofabrikanten zich door gebruikmaking van Manipulatie-Instrumenten (of anderszins) boven deze wetten proberen te verheffen voor eigen economisch gewin, kan niet worden gerechtvaardigd.
375. Ook onder de Nederlandse bevolking leeft het thema 'luchtvervuiling'. Dit volgt onder meer uit een recent onderzoek van het Planbureau voor de leefomgeving.²⁰⁶ Daarin gaf 85% van de respondenten aan zich zorgen te maken over de negatieve gevolgen van schade aan het milieu. Dat het maatschappelijk onbehagen over milieuproblematiek groeit, wordt ook door andere bronnen bevestigd.²⁰⁷
376. Car Claim wijst verder op de aandacht die er vanuit het nationale strafrecht is voor fraude met milieuregelgeving. Milieucriminaliteit is in Nederland al sinds tientallen jaren erkend als serieus maatschappelijk probleem.²⁰⁸ In het recente rapport 'Dreigingsbeeld van milieucriminaliteit', uitgevoerd in opdracht van de Strategische Milieukamer, worden negen verschillende vormen van milieucriminaliteit uiteengezet. In dit rapport wordt milieucriminaliteit geformuleerd als:

²⁰³ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.10.

²⁰⁴ Vgl. HR 23 september 1988, ECLI:NL:HR:1988:AD5713 (*Kalimijnen*), r.o. 3.4.

²⁰⁵ Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG.

²⁰⁶ J. Bouma en R. de Vries, Planbureau voor de leefomgeving, 'maatschappelijke betrokkenheid bij de leefomgeving', *Achtergrondrapport bij de Balans van de Leefomgeving 2020*.

²⁰⁷ Zie bijvoorbeeld R. Neve (red), 'Dreigingsbeeld milieucriminaliteit 2021', p. 3: "Wereldwijd wordt steeds meer bekend over de ernstige gevolgen van milieuschade voor de leefomgeving en de gezondheid van de mens. In de maatschappij groeit het onbehagen."

²⁰⁸ Dreigingsbeeld milieucriminaliteit 2021, p. 25.

“Milieucriminaliteit omvat strafrechtelijk, bestuursrechtelijk en/of moreel verwijtbaar gedrag op het terrein van de milieuwet- en regelgeving die (aannemelijk) milieuschade tot gevolg heeft en waarmee tegelijkertijd (bedrijfs) economisch voordeel en/of immaterieel gewin wordt nagestreefd.”²⁰⁹

377. Het gaat dus om een vorm van criminaliteit met ernstige gevolgen voor de leefomgeving, de volksgezondheid en de maatschappij, waardoor de transitie naar een duurzame samenleving wordt ondermijnd. De gemene deler is dat milieuschade verhuld wordt door fraude (*bedrog*). Dat frustreert de beleidsinzet, omdat een schijnwerkelijkheid gecreëerd wordt, onder andere door het vervalsen van uitstootcijfers.²¹⁰ ‘Dieselgate’ – waar ook de onderhavige zaak om draait – wordt daar expliciet als voorbeeld van genoemd:

“Een belangrijke dreiging die als rode draad door de hoofdstukken loopt, is dat milieucriminaliteit niet alleen ‘hidden impact crime’ is, maar dat de werkelijke milieuschade door fraude zelfs wordt verhuld. Bij de grote uitdaging van de aanpak van de klimaatcrisis en de stikstofcrisis en de moeilijke maatregelen die daarvoor nodig zijn, zal het voor verschillende sectoren verleidelijk zijn om te sjoemelen met gegevens. Bekende voorbeelden hiervan zijn Dieselgate en grootschalige fraude met Europese emissierechten. Het risico bestaat dan dat vervuilende effecten alleen dalen in testsituaties, in modellen of op papier, maar dat de vervuiling niet wérkelijk wordt teruggedrongen.”²¹¹

378. Nu het frauderen met emissienormen als milieucriminaliteit wordt aangemerkt, geldt dat het handelen van PSA c.s. ook hierom in strijd is met de ongeschreven regels van het maatschappelijk verkeer. Handelen dat geldt als ‘crimineel’ verhoudt zich immers niet met de in de maatschappij geldende normen en waarden.

VIII.2.5 (Overig) onrechtmatig handelen van Stellantis Nederland

379. Vóór 1 oktober 2021 bestond Stellantis Nederland uit drie importeurs: Peugeot Nederland voor Peugeot Getroffen Voertuigen, Citroën Nederland voor Citroën Getroffen Voertuigen en Opel Nederland voor Opel Getroffen Voertuigen (zie par. 47).
380. Met haar handelen heeft Stellantis Nederland een actieve bijdrage geleverd aan het door PSA c.s. gepleegde bedrog waarmee Autobezitters stelselmatig zijn misleid en waardoor deze Autobezitters gebrekkige producten hebben aangeschaft. Stellantis Nederland heeft de Getroffen Voertuigen jarenlang Nederland binnengebracht. Hiertoe was vereist dat zij de Getroffen Voertuigen registreerde bij de RDW met overlegging van de bij die Getroffen Voertuigen afgegeven CVO's. Iedere fabrikant is verplicht om voor *elke* door haar geproduceerde auto een CVO af te geven (par. 143). Pas na registratie van het CVO door Stellantis Nederland bij de RDW konden de Getroffen Voertuigen verder worden gedistribueerd onder de Handelaren. Stellantis Nederland had de Getroffen Voertuigen evenwel niet Nederland mogen binnenhalen

²⁰⁹ Idem, p. 26.

²¹⁰ Idem, p. 3 en 9.

²¹¹ Idem, p. 3.

en bij de RDW niet mogen registreren, nu deze niet voldoen aan de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening (zie Hoofdstuk VIII.2.2).

381. Na het bekend worden van de in deze dagvaarding genoemde onderzoeken had het op de weg van Stellantis Nederland gelegen om de Autobezitters en toezichthoudende overheidsinstanties te informeren dat de Getroffen Voertuigen gebreken bevatten. In plaats daarvan heeft Stellantis Nederland (in reclame-uitingen en door middel van feitelijke gedragingen, waaronder import en verkoop) aan de Autobezitters ten onrechte voorgelaten dat de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan de daarvoor geldende normatieve voorschriften.
382. Ook op deze grond heeft Stellantis Nederland onrechtmatig gehandeld jegens de Autobezitters. Zij heeft zich schuldig gemaakt aan oneerlijke handelspraktijken en misleidende reclame (zie Hoofdstuk VIII.2.3) en handelt in strijd met de maatschappelijke betamelijkheid.

Toerekening van kennis van PSA c.s. aan Stellantis Nederland

383. De kennis van PSA c.s. van de gebreken van de Getroffen Voertuigen kan ook aan Stellantis Nederland worden toegerekend. In dit verband merkt Car Claim het volgende op.
384. In Hoofdstuk VIII.2.2 heeft Car Claim toegelicht dat aansprakelijkheid voor het onrechtmatig handelen van een andere groepsvennootschap is gerechtvaardigd, indien de vennootschappen een economische eenheid vormen (par. 323 e.v.). Dit geldt ook indien het niet gaat om een 100% dochtervennootschap.²¹² Andersom kan, op basis van hetzelfde criterium, ook het gedrag of de kennis van de moeder aan de dochter worden toegerekend.²¹³ Of de dochter haar marktgedrag zelfstandig bepaalt, dient in het licht van alle omstandigheden van het geval te worden vastgesteld. Daarbij zijn met name de economische, juridische en organisatorische banden tussen de vennootschappen van belang. Hier geldt wederom dat het begrip 'marktgedrag' niet eng moet worden uitgelegd; Het gaat om de commerciële strategie.²¹⁴
385. Door de onmisbare rol van Stellantis Nederland bij de verkoop van de gefabriceerde voertuigen in Nederland, de integratie in het operationele en commerciële netwerk van PSA c.s., alsmede omdat zij een economische eenheid vormen, geldt dat de kennis en gedragingen van PSA c.s. ook aan Stellantis Nederland kunnen worden toegerekend. Stellantis Nederland heeft zo op soortgelijke wijze als PSA c.s. onrechtmatig gehandeld jegens de Autobezitters.

²¹² HvJEU 15 juni 2012, C-494/11 (*Otis*).

²¹³ Zie bijvoorbeeld B. Katan, 'Toerekening van kennis van groepsvennootschappen', *Ondernemingsrecht* 2019/60, p. 295 en HvJEU 6 oktober 2021, C-882/19 (*Mercedes Benz Trucks España SL*).

²¹⁴ HvJ EU 10 september 2009, C-97/08 (*Akzo*), r.o. 61

386. Car Claim verwijst in dit verband mede naar het oordeel van hoogste Spaanse rechter (Tribunal Supremo) van 23 juli 2021 in een dieselgate-zaak tegen de Spaanse importeur van Volkswagen AG.²¹⁵ Het Tribunal Supremo oordeelde dat de Spaanse importeur als onderdeel van het Volkswagen-concern eveneens verantwoordelijk is voor het manipuleren van de betreffende auto's. In dit verband overwoog het Tribunal Supremo dat importeurs doorgaans in vergaande mate geïntegreerd zijn in het commerciële netwerk van de autofabrikant, dat de aandelen in de Spaanse importeur van Volkswagen AG weliswaar via andere entiteiten binnen het Volkswagen-concern worden gehouden, maar dat beslissend was dat de importeur in die zaak uiteindelijk (indirect) 100% dochter is van Volkswagen AG.²¹⁶ De vergelijking met de onderhavige procedure tegen Stellantis Nederland laat zich makkelijk maken.

387. Eveneens relevant is het oordeel van de Italiaanse toezichthouder (AGCM) in de handhavingprocedure tegen Volkswagen AG (**Productie 104**). Daarin werd de Italiaanse importeur (Volkswagen Group Italia S.p.A.) voor de oneerlijke handelspraktijken hoofdelijk aansprakelijk gehouden vanwege haar nauwe verwevenheid met Volkswagen AG:

*"(...) both VW AG and VW Italia should be considered jointly liable. It should be considered, in fact, that VW AG is the company which heads the international group and is the entity responsible for emissions data approval for a large part of the Group's models, and that VW Italia – in addition to being the economic and marketing beneficiary in Italy of advantages deriving from the conduct covered by the proceedings - is the company responsible for Italian distribution of Volkswagen Group vehicles of the Audi, Seat, Skoda, Volkswagen and Volkswagen Commercial brands, as well as being in charge of marketing campaigns and consumer communication of promotional material containing emissions data."*²¹⁷

388. Hier komt ten aanzien van de voorgangers van Stellantis Nederland (Peugeot Nederland, Citroën Nederland en Opel Nederland) nog het volgende bij.

Peugeot Nederland en Citroën Nederland

389. Peugeot Nederland en Citroën Nederland waren (en zijn thans als Stellantis Nederland) nauw betrokken bij de ontplooiing van de bedrijfsactiviteiten van Stellantis. Zij maken deel uit van hetzelfde concern.²¹⁸

390. Organisatorisch geldt dat de beslissingen voor de gehele PSA groep werden genomen door de *managing board* van het concern.²¹⁹ Deze ontwikkelde en implementeerde de strategische visie voor het concern en was verantwoordelijk voor het financieel beheer. De *managing board* werd ondersteund door de *executive*

²¹⁵ Tribunal Supremo 23 juli 2021 (ECLI:ES:TS:2021:3068).

²¹⁶ Tribunal Supremo 23 juli 2021 (ECLI:ES:TS:2021:3068), Quinto 1.

²¹⁷ Productie 104 (AGCM Boetebesluit 4 augustus 2016), p. 26.

²¹⁸ Zie par. 47e.v. van deze dagvaarding.

²¹⁹ **Productie 105** (Jaarverslag Citroën Nederland 2018), p. 3; **Productie 106** (Jaarverslag Peugeot Nederland 2018), p. 3.

committee die georganiseerd was per merk, regio en business line.²²⁰ Elke regio stond onder toezicht van een *Chief Operating Officer*, die verantwoordelijk was voor de winst en voor het beheren van de beschikbare middelen van het concern in de regio.²²¹ Onder deze verantwoordelijkheid vielen ook alle productie- en verkoopbedrijven (zoals Peugeot Nederland en Citroën Nederland). Per merk werd er door een vertegenwoordiger gerapporteerd aan de voorzitter van de *managing board*, die eindverantwoordelijk was voor de gang van zaken binnen het concern.²²² De marktstrategie van Peugeot Nederland en Citroën Nederland werd derhalve door PSA bepaald. De activiteiten van Peugeot Nederland en Citroën Nederland waren volgens de jaarrekeningen volledig geïntegreerd in die van PSA en werden derhalve door PSA bepaald.²²³

391. Naast deze organisatorische verbondenheid waren Peugeot Nederland en Citroën Nederland ook economisch nauw met PSA verweven. Dit volgt uit de geconsolideerde jaarrekeningen van PSA waarin de financiële risico's van deze importeurs steeds vanuit het perspectief van de PSA groep als geheel werden besproken. Het ging daarbij om operationele risico's, zoals de invloed van de Nederlandse economie op de autoverkoop, risico's ten aanzien van de informatiesystemen van het concern, 'health and security risks' en risico's verbonden aan het (niet) voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving.²²⁴
392. Het risicomanagementsysteem van de PSA groep is centraal geregeld. Het '*VP internal audit and risk management*' rapporteerde direct aan de '*corporate secretary*' van PSA en er was nauw contact met de dochterondernemingen, waaronder met Peugeot Nederland en Citroën Nederland.²²⁵ PSA had directe zeggenschap over de bedrijfsactiviteiten van deze importeurs. PSA kon aan hen bijvoorbeeld maatregelen opleggen om bepaalde (markt)risico's af te wenden. Daarnaast monitorde PSA de markt op wekelijkse basis en was zij voortdurend bezig met de verbetering van de verkoopstrategieën en de ontwikkeling van nieuwe verkoopmogelijkheden. Ter implementatie hiervan ontwikkelde PSA actieplannen waar het concern – waaronder Peugeot Nederland en Citroën Nederland – zich aan te houden had.²²⁶
393. De financiële risico's van de Peugeot Nederland en Citroën Nederland werden beperkt door de sterke financiële banden binnen het concern en door de centraal van bovenaf gestuurde regulering van de verkoop.²²⁷ Peugeot Nederland en Citroën Nederland importeerden de Getroffen Voertuigen van PSA c.s. naar Nederland, om deze vervolgens hoofdzakelijk te verkopen aan door PSA aangewezen partijen.²²⁸

²²⁰ Idem.

²²¹ Idem.

²²² Idem.

²²³ **Productie 107** (Jaarverslag Citroën Nederland 2015), p. 17; Productie 105 (Jaarverslag Citroën Nederland 2018), p. 23; **Productie 108** (Jaarverslag Peugeot Nederland 2015), p. 23; Productie 106 (Jaarverslag Peugeot Nederland 2018), p. 21.

²²⁴ Productie 105 (Jaarverslag Citroën Nederland 2018), p. 5-6; Productie 106 (Jaarverslag Peugeot Nederland 2018), p. 5-6.

²²⁵ Productie 105 (Jaarverslag Citroën Nederland 2018), p. 7.

²²⁶ Productie 106 (Jaarverslag Peugeot Nederland 2018), p. 5, Productie 105 (Jaarverslag Citroën Nederland 2018), p. 5.

²²⁷ Productie 106 (Jaarverslag Peugeot Nederland 2018), p. 15; Productie 105 (Jaarverslag Citroën Nederland 2018), p. 17.

²²⁸ Idem.

394. De opbrengsten van de importactiviteiten van Peugeot Nederland en Citroën Nederland werden beheerd door de GIE-PSA Trésorerie in Geneve, de eigen 'bank' (een fonds) van de PSA groep, waarvan PSA de 100% moedervernootschap is.²²⁹ Via deze entiteit financierde PSA de activiteiten van haar dochterondernemingen, waaronder die van Peugeot Nederland en Citroën Nederland. PSA ging leningen aan op holding niveau en leende de geleende bedragen vervolgens via de GIE-PSA door aan haar dochterondernemingen.²³⁰ Als financier en de facto risicodragende partij, had PSA een vergaande mate van zeggenschap over Peugeot Nederland en Citroën Nederland.
395. Via GIE-PSA beheerde PSA daarnaast centraal de cashpool van de PSA groep.²³¹ Door cash pooling werd de leiding over het PSA concern verder geïntensiveerd en gecentraliseerd. Dit systeem bundelde de financiële kracht van het concern en gaf PSA de mogelijkheid om snel en flexibel te reageren op veranderende marktomstandigheden.²³²

Opel Nederland

396. Ook Opel en GM vormden een economische eenheid. Dit blijkt onder meer uit de geconsolideerde jaarrekeningen van GM.²³³ Als gevolg van de nauwe financiële verbondenheid van Opel Nederland met de GM groep liep Opel Nederland slechts beperkte financiële risico's.²³⁴
397. Opel Nederland werd gefinancierd door haar moedervernootschap Opel Europe Holdings S.L., op haar beurt een 100% groepsvennootschap van (eerst) General Motors Company en per 1 augustus 2017 PSA (zie par. 50).²³⁵ Als financier en de facto risicodragende partij hadden GM en PSA een vergaande mate van zeggenschap over Opel Nederland.
398. Vanaf de overname op 1 augustus 2017 is Opel Nederland onderdeel geworden van het cash pool systeem van de PSA groep. Vanaf dat moment bestaan nauwe financiële banden tussen Opel Nederland en PSA.²³⁶
399. Net als bij Peugeot Nederland en Citroën Nederland werden de financiële marktrisico's van Opel Nederland als onderdeel van de PSA groep vanaf 1 augustus 2017 centraal door PSA beheerst. PSA had voor de hele PSA groep een beleid ontwikkeld om het liquiditeitsrisico, renterisico, kredietrisico en andere marktrisico's centraal te coördineren en te minimaliseren.²³⁷

²²⁹ Productie 105 (Jaarverslag Citroën Nederland 2018), p. 17; **Productie 109** (Jaarverslag PSA Groupe 2019), p. 100.

²³⁰ **Productie 110** (Moody's investor service Global Credit Research 13 juli 2012), p. 3.

²³¹ Idem.

²³² C.H.A. van Oostrum, *Regres bij concernfinanciering*, Deventer: Wolters Kluwer 2019, p. 104.

²³³ Zie bijvoorbeeld **Productie 111** (Jaarverslag Opel Nederland 2016), p. 9.

²³⁴ Idem, p. 21.

²³⁵ **Productie 112** (Jaarverslag Opel Nederland 2018), p. 5.

²³⁶ **Productie 113** (Jaarverslag Opel Nederland 2019), p. 11.

²³⁷ Productie 112 (Jaarverslag Opel Nederland 2018), p.6.

400. Vanaf de overname van Opel Nederland door PSA werd ook het beleid binnen Opel Nederland door PSA gedirigeerd.

Risico aansprakelijkheid

401. Mocht de rechtbank tot het oordeel komen dat de kennis van PSA c.s. omtrent de gebreken van de Getroffen Voertuigen aan Stellantis Nederland niet zou kunnen worden toegerekend, dan geldt dat Stellantis Nederland jegens de Autobezitters aansprakelijk is op grond van risicoaansprakelijkheid. Feit is en blijft dat Stellantis Nederland de gebrekkige Getroffen Voertuigen Nederland heeft binnengebracht en bij de RDW heeft geregistreerd, waarna deze (via de Handelaren) bij Autobezitters terecht zijn gekomen.

VIII.2.7 Toerekenbaarheid

402. Alle hiervoor besproken onrechtmatige gedragingen van PSA c.s. kunnen haar worden toegerekend. Toerekening kan geschieden op grond van schuld, de wet of verkeersopvattingen, waarbij de lichtste vorm van schuld volstaat.²³⁸ In het implementeren van verboden Manipulatie-Instrumenten en het bedrieglijk verkrijgen van typegoedkeuring zodat de Getroffen Voertuigen op de markt gebracht konden worden, ligt de toerekenbaarheid besloten. PSA c.s. heeft dit bewust (met opzet) gedaan.²³⁹
403. De onrechtmatige gedragingen van Stellantis Nederland kunnen aan haar worden toegerekend. Zij wist, althans behoorde te weten dat de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de wet en om die reden niet geïmporteerd hadden mogen worden. Gelet op de feiten en omstandigheden uiteengezet in par. 383 t/m 400 hierboven, zijn de onrechtmatige gedragingen van Stellantis Nederland jegens de Autobezitters aan haar toe te rekenen op grond van de verkeersopvattingen.
404. Met het oog op Wet oneerlijke handelspraktijken merkt Car Claim volledigheidshalve nog op dat PSA c.s. en Stellantis Nederland de stelplicht en bewijslast dragen dat hun onrechtmatige gedragingen hen niet toegerekend zouden kunnen worden, dan wel anderszins niet voor hun rekening zouden moeten komen.²⁴⁰

VIII.2.8 Causaliteit

405. Tussen enerzijds de onrechtmatige gedraging van PSA c.s. en Stellantis Nederland en anderzijds de schade van de Autobezitters bestaat causaal verband.
406. In de hypothetische situatie dat de Autofabrikanten de Getroffen Voertuigen niet zouden hebben uitgerust met verboden Manipulatie-Instrumenten, zouden de Getroffen Voertuigen de toepasselijke emissienormen

²³⁸ K.J.O. Jansen, *GS Onrechtmatige Daad*, art. 6:162 BW, aant. 9.1.12.1.

²³⁹ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.31.

²⁴⁰ C.J.C.C. van Nispen, *GS Onrechtmatige Daad*, art. 6:193j BW, aant. 3.

ook in de laboratorium testomstandigheden niet hebben gehaald en zouden de Getroffen Voertuigen geen typegoedkeuring hebben verkregen. Alsdan zouden de Getroffen Voertuigen niet op de markt zijn gebracht. Als de Autofabrikanten de Getroffen Voertuigen zo zouden hebben ontworpen en geconstrueerd dat deze onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk (en met behoud van de overige eigenschappen) aan de Emissieverordening zouden voldoen, dan zouden de Autobezitters het in Hoofdstuk IX uiteengezette nadeel niet hebben geleden.

407. PSA en GM hebben de Autofabrikanten centraal aangestuurd bij het ontwikkelen, produceren en op de markt brengen van de Getroffen Voertuigen. Terwijl zij wisten (althans behoorden te weten) dat de door de Autofabrikanten geproduceerde Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de wet. Als PSA en GM jegens de Autobezitters de maatschappelijke zorgvuldigheid in acht zouden hebben genomen, dan hadden zij bewerkstelligd dat de Autofabrikanten de Getroffen Voertuigen zo zouden ontwikkelen en construeren, dat deze onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk aan de Emissieverordening zouden voldoen, en bij gebreke daarvan de Autofabrikanten en Stellantis Nederland moeten beletten om de Getroffen Voertuigen in het verkeer te brengen. Ook dan zouden de Getroffen Voertuigen niet op de Nederlandse markt zijn gebracht.
408. Ten aanzien van Stellantis Nederland geldt dat als Stellantis Nederland de non-conforme Getroffen Voertuigen niet zou hebben geïmporteerd en niet van een CvO zouden hebben voorzien, de Getroffen Voertuigen in Nederland niet zouden worden verkocht en geleased.
409. Zonder de onrechtmatige gedragingen van PSA c.s. en Stellantis Nederland zouden de Autobezitters niet geconfronteerd zijn met de Getroffen Voertuigen en met hun als gevolg daarvan geleden schade. De schade van de Autobezitters is derhalve toerekenbaar aan PSA c.s. en Stellantis Nederland in de zin van artikel 6:98 BW.

VIII.3 Contractuele aansprakelijkheid

VIII.3.1 Ter introductie

410. De Handelaren hebben in Nederland op grote schaal zowel nieuwe als gebruikte Getroffen Voertuigen verkocht aan Autobezitters. Hierdoor bestaat een contractuele relatie tussen enerzijds de Handelaren en anderzijds Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B.
411. Voor ongedaanmaking van de Koopovereenkomsten met betrekking tot de Getroffen Voertuigen dienen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B zich te wenden tot de Handelaren. Autobezitters hebben het recht om de Handelaren contractueel aan te spreken voor de aan hen geleverde gebrekkige Getroffen Voertuigen.

412. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben recht op *prijsvermindering*. Deze Autobezitters hebben aan de Handelaren onder de Koopovereenkomsten te veel voor hun Getroffen Voertuigen betaald. De Getroffen Voertuigen voldoen niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving, zodat deze minder waard zijn dan de bedragen die de Autobezitters daar oorspronkelijk voor hebben betaald. Bovendien zijn deze auto's als milieuvriendelijk aangeprezen terwijl zij in werkelijkheid zwaar vervuילend zijn. Op al deze punten bezitten de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen die de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B redelijkerwijs mochten verwachten bij het sluiten van de Koopovereenkomsten.

413. Car Claim baseert deze vordering primair op gedeeltelijke ontbinding wegens non-conformiteit en subsidiair op gedeeltelijke vernietiging wegens collectieve dwaling. Car Claim houdt met deze vordering rekening met de belangen van de Handelaren. Zij verkiest het mindere (gedeeltelijke ontbinding/vernietiging) boven het meerdere (algehele ontbinding/vernietiging en/of zaaksvervanging).

VIII.3.2 Non-conformiteit²⁴¹

Juridisch kader

414. Een afgeleverde zaak moet aan de overeenkomst beantwoorden.²⁴² Dit is niet het geval, indien de zaak niet de eigenschappen bezit die de koper op grond van de overeenkomst mocht verwachten.²⁴³ Deze non-conformiteit kan zowel gelegen zijn in het ongewenst ontbreken van een eigenschap, als in het ongewenst aanwezig zijn van een eigenschap.²⁴⁴ Iedere afwijking tussen het daadwerkelijk geleverde product en het product zoals overeengekomen, kwalificeert als non-conformiteit.²⁴⁵ Ook wanneer het niet om gebruiksbepalende eigenschappen gaat.²⁴⁶

415. Relevant in dit verband is dat een koper van een product dat aan normatieve voorschriften moet voldoen, verondersteld moet worden dat hij verwacht dat die voorschriften zijn nagekomen.²⁴⁷ Ook wanneer het gaat

²⁴¹ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 4.4.

²⁴² Artikel 7:17 lid 1 BW.

²⁴³ Artikel 7:17 lid 2 BW.

²⁴⁴ T-M, *Parlementaire Geschiedenis Boek 7 1990*, p. 119.

²⁴⁵ T-M, *Parlementaire Geschiedenis boek 7 1990*, p. 118.

²⁴⁶ HR 25 februari 2005, ECLI:NL:HR:2005:AR5383 (*Fabels/Meenderink*), r.o. 3.5.3. Zie tevens Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.21: "Ook als een zaak wel de eigenschappen bezit die voor een normaal gebruik nodig zijn, kan het toch zo zijn dat de zaak niet aan de overeenkomst beantwoordt. Dat is het geval als de zaak niet de (positieve) eigenschappen heeft die de koper redelijkerwijs mocht verwachten, maar ook als de zaak (negatieve) eigenschappen heeft die de koper redelijkerwijs niet behoefde te verwachten."

²⁴⁷ HR 25 februari 2005, ECLI:NL:HR:2005:AR5383 (*Fabels/Meenderink*), r.o. 3.5.3.

om (personen)voertuigen.²⁴⁸ In het verlengde hiervan geldt dat kopers van een (personen)voertuig *niet* hoeven te verwachten dat het voertuig dat zij kopen, voorzien is van illegale en/of schadelijke onderdelen.²⁴⁹

De Getroffen Voertuigen zijn non-conform

416. Car Claim heeft in Hoofdstuk VII toegelicht dat de Getroffen Voertuigen niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving voldoen. Zij verwijst daarnaar. De Getroffen Voertuigen zijn uitgerust met Manipulatie-Instrumenten, zijn niet zodanig ontworpen en geconstrueerd dat ze onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening voldoen en stoten bovendien meer NOx uit dan de Europese emissiegrenswaarden. Dit maakt reeds op zichzelf dat de Getroffen Voertuigen non-conform zijn. De Getroffen Voertuigen bevatten immers niet de positieve eigenschappen die Autobezitters redelijkerwijs mochten verwachten (het voldoen aan de wet) en tegelijkertijd wel negatieve eigenschappen die Autobezitters redelijkerwijs niet behoeften te verwachten (Manipulatie-Instrumenten).
417. Voorts is in het kader van non-conformiteit relevant dat Gedaagden de Getroffen Voertuigen in de markt hebben gezet als duurzame auto's. Hiermee is bij Autobezitters de gerechtvaardigde verwachting geschept dat de Getroffen Voertuigen slechts een geringe impact zouden hebben op het milieu en dat deze voertuigen ruimschoots zouden voldoen aan de geldende emissienormen. Terwijl de Getroffen Voertuigen in werkelijkheid stevige milieuvervuilers zijn. Mede op die gerechtvaardigde verwachtingen hebben de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hun beslissing tot aanschaf van de Getroffen Voertuigen gebaseerd. Duurzaamheid speelt immers een belangrijke rol in de aankoopbeslissing van een auto.²⁵⁰ PSA erkent dit ook.²⁵¹

²⁴⁸ O.a. de verwijzingsbeslissing van het OGH 17 maart 2020, C-145/20, r.o. 4.3: "*dat (...) ten aanzien van een product zoals een personenvoertuig, waarvan bekend is dat het aan normatieve voorschriften moet voldoen, ook moet worden verondersteld dat hij verwacht dat die voorschriften zijn nagekomen.*" en de opvolgende conclusie van A-G Rantos van 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20, punt 146: "*Aangezien een normaal geïnformeerde, redelijk oplettende en bedachtzame gemiddelde consument – zelfs wanneer de overeenkomst geen specifieke bedingen bevat – mag verwachten dat aan de normatieve voorschriften voor een EG-typegoedkeuring van voertuigen is voldaan, is het mijns inziens duidelijk dat het voertuig in kwestie niet met de koopovereenkomst in overeenstemming is in de zin van richtlijn 1999/44 wanneer niet aan al die voorschriften is voldaan.*". Zie tevens Rb, Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.), r.o. 18.21: "*In dit geval behoefde de koper redelijkerwijs niet te verwachten dat hij zou worden bedrogen door de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument, waardoor de schijn werd gewekt dat de Betrokken voertuigen zowel formeel als materieel aan alle wettelijke vereisten (waar onder de normen van de Emissieverordening) voldeden, terwijl dat in werkelijkheid niet het geval was.*"

²⁴⁹ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.), r.o. 18.21; Autoriteit Consument & Markt, ACM/17/003870 (boetebesluit Volkswagen), par. 79: "*De consument moet er zonder meer van op aan kunnen dat de auto die hij koopt, of waarvan hij de aanschaf overweegt, geen illegale en schadelijke onderdelen bevat.*"

²⁵⁰ Dit wordt door meerdere onderzoeken bevestigd. Car Claim verwijst onder meer naar G. Poder, J. He, 'Willingness to pay for a cleaner car: The case of car pollution in Quebec and France', 21 april 2017, *Energy 130 (2017) 48e54 Elsevier Ltd.*; A. Rosales-Tristancho *, A. F. Carazo , R. Brey, 'A study of the willingness of Spanish drivers to pay a premium for ZEVs', 11 januari 2021, *Energy Policy 149 (2021) 112091, Elsevier Ltd.*; E. Costa, D. Montemurro & D. Giuliani, 'Consumers' willingness to pay for green cars: a discrete choice analysis in Italy' in *Environment Development and Sustainability* 21/2019, p. 2425 e.v.; M. Achtnicht, 'German car buyers' willingness to pay to reduce CO2 emissions', *ZEW Discussion Papers No.09-058 (2012)*, ZEW - Leibniz Centre for European Economic Research.

²⁵¹ Zie bv. par. 201 van deze dagvaarding.

Remedie: recht op ontbinding

418. Voor de Particuliere Partijen A en B geldt dat een beroep op (gedeeltelijke) ontbinding mogelijk is zodra herstel en vervanging onmogelijk zijn of van de Handelaren niet geleverd kunnen worden, dan wel wanneer zij in de gelegenheid zijn gesteld om de gebreken aan de Getroffen Voertuigen binnen een redelijke termijn te herstellen, maar daaraan geen gehoor hebben gegeven.²⁵² Car Claim heeft de Handelaren een dergelijke redelijke termijn gegund. De Handelaren hebben deze ongebruikt laten verstrijken.
419. Op 21 oktober 2021 heeft Car Claim een aangetekende brief verstuurd aan de Handelaren (**Productie 114**).²⁵³ In deze brief heeft Car Claim de Handelaren onder meer verzocht om de Getroffen Voertuigen binnen een redelijke termijn dusdanig te herstellen, dat deze integraal voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving, zonder enige negatieve gevolgen voor de Autobezitters.²⁵⁴ De Handelaren zijn niet overgegaan tot herstel. Zij (en de overige Gedaagden) hebben daar tot op heden ook geen aanstalten toe gemaakt. De Handelaren hebben op de brieven van Car Claim niet gereageerd. De Handelaren hebben derhalve geen gehoor gegeven aan het verzoek van Car Claim tot herstel. Dit leidt ertoe dat het de Particulieren A en B vrij staat om de Koopovereenkomsten (gedeeltelijk) te ontbinden.
420. Voorts meent Car Claim dat de Handelaren de Getroffen Voertuigen niet (zelfstandig) *kunnen* herstellen. Voor herstel dienen complexe technische aanpassingen aan de Getroffen Voertuigen te worden doorgevoerd. Zonder medewerking van de Autofabrikanten kunnen de Handelaren zulke aanpassingen in ieder geval niet doorvoeren.
421. Voor de Opel Getroffen Voertuigen waarvoor de RDW typegoedkeuringen heeft verstrekt, staat overigens vast dat die auto's niet kunnen worden geüpdatet, omdat het emissiecontrolesysteem onvoldoende robuust is. Dit heeft de RDW vastgesteld in haar rapport van juli 2017.²⁵⁵
422. Indien en voor zover herstel wel mogelijk zou zijn (en PSA c.s. daartoe bereid zou worden over te gaan) zal dat de non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen niet wegnemen. De non-conformiteit is immers gelegen in het niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving en de ongewenste aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten op het moment van aanschaf van de Getroffen Voertuigen. De schijn dat de Getroffen Voertuigen op dat moment aan de wettelijke vereisten voldeden – terwijl dit niet zo was – kan niet worden teruggedraaid met een update of een andere wijze van herstel.²⁵⁶

²⁵² Artikel 7:21 lid 3 BW juncto 7:22 lid 2 BW.

²⁵³ Car Claim overlegt als voorbeeld de brief aan Handelaar Nefkens B.V. (Gedaagde sub 11). Alle Handelaren hebben eenzelfde brief van Car Claim ontvangen. Voor Carabas B.V. (Gedaagde sub 137) geldt dat Car Claim haar op 29 december 2021 eenzelfde aangetekende brief verstuurd (**Productie 115**).

²⁵⁴ Productie 114, p. 4 en 5.

²⁵⁵ Productie 75 (RDW Rapport juli 2017), p. 5. Zie tevens par. 279-292 van deze dagvaarding.

²⁵⁶ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.20 en 18.21 waarin de rechtbank oordeelde dat de non-conformiteit van de voertuigen met of zonder update (de herstelmaatregel) niet was gelegen in het ontbreken van

423. Op bovengenoemde gronden zijn de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd om de door hen met Handelaren gesloten Koopovereenkomsten (gedeeltelijk) te ontbinden.²⁵⁷

424. Car Claim wijst er volledigheidshalve op dat de aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten kwalificeert als een niet-gering gebrek.²⁵⁸ Voor zover dit anders zou zijn, kan een eventuele 'geringe betekenis' van de tekortkoming in ieder geval niet in de weg staan aan de bevoegdheid tot *gedeeltelijke* ontbinding.²⁵⁹

Prijsvermindering (op grond van gedeeltelijke ontbinding)

425. Het recht van de Particuliere Partijen A en B en de Zakelijke Partijen A en B tot (gedeeltelijke) ontbinding van de Koopovereenkomsten omvat tevens de bevoegdheid om de door hen uit hoofde van de Koopovereenkomsten aan de Handelaren betaalde bedragen te verminderen met de bedragen die zij uit hoofde van die Koopovereenkomsten voor de Getroffen Voertuigen te veel hebben betaald.

426. Car Claim vordert dat de Handelaren de aan hen door de betreffende Autobezitters teveel betaalde bedragen aan die Autobezitters zullen terugbetalen. Car Claim verzoekt de rechtbank om de hoogte van de terug te betalen bedragen in goede justitie te bepalen, eventueel nadat partijen in de gelegenheid zijn gesteld om zich over dit punt uit te laten en zo nodig te schatten (artikel 6:97 BW).²⁶⁰ Hierbij geeft Car Claim de rechtbank het volgende in overweging.

427. In het Volkswagen-emissieschandaal staat, evenals in deze procedure, centraal dat dieselloertuigen van verboden Manipulatie-Instrumenten zijn voorzien, alsmede dat die voertuigen meer NOx uitstoten dan onder de Europese emissienormen is toegestaan. Ter compensatie hiervan is wereldwijd aan gedupeerde automobilisten al diverse malen prijsvermindering toegewezen. Zo kent de in Noord-Carolina (VS) tussen Volkswagen en gedupeerde automobilisten gesloten collectieve schikking een prijsvermindering toe aan gedupeerde automobilisten van USD 10.000 (bijna EUR 9.000,-) per auto (**Productie 116**).

de eigenschappen die nodig zijn voor normaal gebruik, maar in het bedrog door de aanwezigheid van de Manipulatie-Instrumenten. Daardoor was de schijn werd gewekt dat de voertuigen zowel materieel als formeel aan alle wettelijke vereisten voldeden (waaronder de emissienormen).

²⁵⁷ Particuliere Partijen A en B hebben het recht om de Koopovereenkomsten (gedeeltelijk) te ontbinden op grond van artikel 7:22 lid 1 BW. De Zakelijke Partijen A en B hebben recht op (gedeeltelijke) ontbinding van de Koopovereenkomsten krachtens artikel 6:265 lid 1 BW. De non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen behelst immers een tekortkoming onder de Koopovereenkomsten. Voor ontbinding op deze grondslag is verzuim niet vereist (artikel 6:265 lid 2 BW), nu nakoming door de Handelaren onmogelijk lijkt. Voor zover nakoming toch mogelijk zou blijken, geldt dat de Handelaren in verzuim verkeren (onder meer op grond van artikel 6:82 lid 1 BW).

²⁵⁸ A-G Rantos in zijn conclusie van 23 september 2021 bij zaken C-128/20, C-134/20 en C-145/20, r.o. 164: "*Derhalve kan het feit dat het voertuig in kwestie ten gevolge van het gebruik van een dergelijk instrument niet in overeenstemming is met de overeenkomst, mijns inziens niet worden geacht 'een gebrek van geringe betekenis' te zijn in de zin van artikel 3, lid 6, van richtlijn 1999/44.*"

²⁵⁹ Asser/Hijma 5-I 2007/531b; in zelfde zin M.B.M. Loos, *Consumentenkoop*, druk 4, 2019, p. 91.

²⁶⁰ Zie in dit verband tevens Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.27 en 18.28.

428. Indicatief zijn voorts de door Volkswagen in Duitsland en Australië met gedupeerde automobilisten gesloten collectieve schikkingen. In Duitsland ontvangen gedupeerde automobilisten ter compensatie tot EUR 6.879 (**Productie 117**). In Australië omgerekend tot EUR 4.200 per auto (**Productie 118**).
429. De Rechtbank Madrid (op 25 januari 2021, **Productie 119**)²⁶¹ en de Rechtbank Amsterdam (op 14 juli 2021) hebben geoordeeld dat gedupeerde automobilisten, die een nieuw getroffen voertuig hebben gekocht, recht hebben op terugbetaling van EUR 3.000.²⁶² Dit is nog los van de aanvullende schade die de Autobezitters hebben geleden als gevolg van respectievelijk de onrechtmatige gedragingen en wanprestatie van de Gedaagden, waaronder de kosten van herstel van de Getroffen Voertuigen (voor zover herstel mogelijk is), verminderde restwaarde en de kosten na een eventueel toegepaste update.
430. Tot slot wijst Car Claim erop dat automobilisten bereid zijn om tot duizenden euro's meer te betalen voor 'groene' auto's. Dit licht Car Claim nader toe in par. 437 e.v.

VIII.3.3 Dwaling²⁶³

Juridisch kader

431. Een overeenkomst die tot stand is gekomen onder invloed van dwaling en bij een juiste voorstelling van zaken niet zou zijn gesloten, is vernietigbaar.²⁶⁴ Voor een geslaagd beroep op dwaling is voldoende dat de overeenkomst in kwestie niet onder dezelfde voorwaarden zou zijn gesloten.²⁶⁵ Hierbij is niet vereist dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de overeenkomst zoals zij is gesloten en de overeenkomst zoals zij zonder dwaling gesloten zou zijn.²⁶⁶
432. De wet onderscheidt de volgende drie vormen van dwaling:
- i. het verstrekken van onjuiste inlichtingen door de wederpartij aan de dwalende;
 - ii. het verzwijgen van informatie door de wederpartij; of
 - iii. wederzijdse dwaling.
433. Een beroep op dwaling leent zich voor collectieve beoordeling wanneer steeds over dezelfde eigenschappen is gedwaald en deze eigenschappen zo essentieel zijn dat een weldenkende koper bij een juiste voorstelling van zaken de overeenkomst (onder dezelfde voorwaarden) niet zou hebben gesloten.

²⁶¹ Mercantil Court Madrid no. 1 25 januari 2021, 684/2017, p. 41.

²⁶² Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617, r.o. 18.29.

²⁶³ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 4.3.

²⁶⁴ Artikel 6:228 lid 1 BW.

²⁶⁵ HR 17 januari 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2250, r.o. 3.3.; *GS Verbintenissenrecht*, art. 6:228 BW, aant. 4.2.

²⁶⁶ Asser/Hartkamp & Siebigh 6-III 2014, nr. 222.

Het betreft in dat geval een abstracte toets, die zich voor collectieve beoordeling leent. Dit werd al in 1994 onderschreven in de literatuur:

“Toch is denkbaar dat deze vraag [de mogelijkheid van een beroep op dwaling, adv.] voor een groep personen ook zonder nadere gegevens beantwoord kan worden. Denk aan kopers van een product waarvan één eigenschap essentieel is, en achteraf blijkt dat deze eigenschap ontbreekt. Bijvoorbeeld een haargroeimiddel dat in het geheel geen werking heeft. Maar ook indien niet één eigenschap essentieel is zijn er omstandigheden denkbaar waarin de rechter na een meer abstracte toetsing tot het oordeel komt dat een groep personen op een gelijk wijze gedwaald heeft. Ik denk bijvoorbeeld aan de kopers van woningen in een bepaalde wijk die achteraf blijkt te zijn gebouwd op verontreinigde grond. Men mag toch aannemen dat deze kopers bij een juiste voorstelling van zaken niet, of niet onder dezelfde voorwaarden de woningen zouden hebben gekocht. Als men bovendien als met Van Rossum bij een professionele koper tegenover een leek-koper een impliciete garantie tot het leveren van gifvrije grond aanneemt, is bij een beroep op dwaling geen ruimte meer voor een beoordeling naar individuele omstandigheden.”²⁶⁷

434. De mogelijkheid om een collectief beroep te doen op dwaling is sindsdien meermaals in de rechtspraak bevestigd, onder meer in 2016 (*Renteschapschadeclaim*)²⁶⁸ en 2021 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*)²⁶⁹

Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben collectief gedwaald over essentiële eigenschappen

435. De Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben bij de Handelaren de Getroffen Voertuigen aangeschaft in de gerechtvaardigde veronderstelling dat deze zouden voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving en geen illegale en/of schadelijke onderdelen zouden bevatten. Deze eigenschappen zijn zó essentieel, dat deze Autobezitters er nimmer aan hoefden te twifelen dat de Getroffen Voertuigen daaraan zouden voldoen. In de rechtspraak wordt dit uitgangspunt breed gedragen.²⁷⁰

²⁶⁷ N. Frenk, *Kollektieve akties in het privaatrecht*, Deventer: Kluwer 1994 ('Frenk 1994'), p. 160 - 161.

²⁶⁸ Rb. Oost-Brabant 29 juli 2016, ECLI:NL:ROBR:2016:3383 (*Renteswapschadeclaim*), r.o. 5.33.

²⁶⁹ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.32.

²⁷⁰ O.a. de verwijzingsbeslissing van het OGH 17 maart 2020, C-145/20, r.o. 4.3: “dat (...) ten aanzien van een product zoals een personenvoertuig, waarvan bekend is dat het aan normatieve voorschriften moet voldoen, ook moet worden verondersteld dat hij verwacht dat die voorschriften zijn nagekomen.” en de opvolgende conclusie van A-G Rantos van 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20, punt 146: “Aangezien een normaal geïnformeerde, redelijk oplettende en bedachtzame gemiddelde consument – zelfs wanneer de overeenkomst geen specifieke bedingen bevat – mag verwachten dat aan de normatieve voorschriften voor een EG-typegoedkeuring van voertuigen is voldaan, is het mijns inziens duidelijk dat het voertuig in kwestie niet met de koopovereenkomst in overeenstemming is in de zin van richtlijn 1999/44 wanneer niet aan al die voorschriften is voldaan.”. Zie tevens Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.21: “In dit geval behoeft de koper redelijkerwijs niet te verwachten dat hij zou worden bedrogen door de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument, waardoor de schijn werd gewekt dat de Betrokken voertuigen zowel formeel als materieel aan alle wettelijke vereisten (waar onder de normen van de Emissieverordening) voldeden, terwijl dat in werkelijkheid niet het geval was.”

436. De Getroffen Voertuigen bezitten voornoemde essentiële eigenschappen *niet*. Zij voldoen niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Car Claim heeft dit uiteengezet in Hoofdstukken VI en VII van deze dagvaarding. Zij verwijst daarnaar.
437. Daar komt nog bij dat Gedaagden de Getroffen Voertuigen als milieuvriendelijke producten in de markt hebben gezet,²⁷¹ terwijl de Getroffen Voertuigen in werkelijkheid verre van ‘groen’ zijn. Ook over (de afwezigheid van) deze essentiële eigenschap hebben de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B steeds gedwaald. Milieuvriendelijkheid van (personen)voertuigen is een essentiële aankoopfactor. Dit volgt onder meer uit:
- een Duits economisch onderzoek uit 2012 (**Productie 120**). Uit dit onderzoek volgt dat kopers van personenvoertuigen milieubewust zijn en bereid zijn om uit milieuoverwegingen meer voor een schone auto te betalen;
 - een Frans/Canadees economisch onderzoek uit 2017 (**Productie 121**). Dit onderzoek stelt vast dat kopers van personenvoertuigen voor een schone auto bereid zijn om EUR 3.000 tot EUR 8.000 meer per auto te betalen;
 - een Italiaans economisch onderzoek uit 2018 (**Productie 122**). Dit onderzoek concludeert dat kopers van personenvoertuigen bereid zijn om gemiddeld EUR 2.000 meer te betalen voor een schone auto; en
 - een Spaans economisch onderzoek uit 2021 (**Productie 123**). Uit dit onderzoek volgt dat kopers van personenvoertuigen bereid zijn om een ‘premium’ van duizenden euro’s te betalen voor een milieuvriendelijk voertuig, om op die manier bij te dragen aan een beter milieu.
438. Dat automobilisten bereid zijn om voor milieuvriendelijke prestaties van een auto’s een ‘premium’ te betalen, wordt ook in de rechtspraak onderkend. Car Claim wijst in dit verband bijvoorbeeld nogmaals op het oordeel van de Rechtbank Madrid van 25 januari 2021 inzake Volkswagen. De door de Rechtbank Madrid toegekende schadevergoeding bestond voor de helft uit waardedaling van de auto’s, maar voor de andere helft uit het geadverteerde groene imago van de betrokken autofabrikant, de geleden milieuschade en de maatschappelijke onrust.²⁷²
439. Ook de ACM onderkent dat de aankoopbeslissing van automobilisten in sterke mate afhankelijk is van het ‘groene karakter’ van de aan te kopen auto:

*“Claims met betrekking tot innovaties en producteigenschappen die natuur en milieu sparen (ook wel ‘green claims’) zijn een belangrijke concurrentieparameter en reclame-instrument geworden”.*²⁷³

²⁷¹ Hoofdstuk VII.1.

²⁷² Productie 119 (Mercantile Court Madrid no. 1 25 januari 2021), p. 18 en 19.

²⁷³ ACM boetebesluit 18 oktober 2017 inzake Volkswagen AG, p. 104.

440. De Handelaren hebben de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B onjuist (artikel 6:228 lid 1 sub a BW) dan wel onvolledig (artikel 6:228 lid 1 sub b BW) ingelicht over (de afwezigheid van) essentiële eigenschappen van de Getroffen Voertuigen. In ieder geval is sprake van wederzijdse dwaling (artikel 6:228 lid 1 sub c BW). Als gevolg hiervan hebben de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B over deze essentiële eigenschappen van de Getroffen Voertuigen steeds gedwaald.

441. Als de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B zouden hebben geweten dat de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan wet en slecht zijn voor het milieu, dan zouden zij de Getroffen Voertuigen niet hebben gekocht, althans niet onder dezelfde voorwaarden.²⁷⁴

Remedie: recht op vernietiging

442. De Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B zijn de Koopovereenkomsten aangegaan onder invloed van dwaling. Dit maakt dat zij bevoegd zijn om deze Koopovereenkomsten te vernietigen (artikel 6:228 lid 1 aanhef BW).

Prijsvermindering (op grond van gedeeltelijke vernietiging)

443. Op bovengenoemde gronden vordert Car Claim ten behoeve van de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B dat de Handelaren de door hen aan deze Autobezitters teveel betaalde bedragen aan deze Autobezitters zullen terugbetalen. Dit doet zij subsidiair, voor het geval de vordering tot gedeeltelijke ontbinding van de Koopovereenkomsten (het primair jegens de Handelaren gevorderde) niet zou worden toegewezen.

444. Met betrekking tot de vaststelling door de rechtbank van de hoogte van de toe te kennen prijsvermindering verwijst Car Claim naar hetgeen zij hierover heeft opgemerkt in par. 426 – 428 hierboven.

IX. SCHADE²⁷⁵

XI.1 Schadecomponenten

445. De Autobezitters hebben schade geleden door de aan de Gedaagden verweten gedragingen. Deze schade bestaat uit de volgende componenten:

- i. te hoge koopprijs en te hoge leaseprijs;
- ii. te hoge bijtelling;

²⁷⁴ Vgl. Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.32.

²⁷⁵ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 5.

- iii. kosten voor toereikend herstel van de gebreken van de Getroffen Voertuigen (voor zover mogelijk);
- iv. waardedaling en verminderd gebruiksgenot; en
- v. kosten na een (eventueel) toegepaste update.

IX.2 Te hoge aankoop prijs en te hoge leaseprijs

446. De uiteindelijke keuze van een automobilist voor een bepaalde auto wordt beïnvloed door meerdere factoren. Autobezitters betrekken de milieuvriendelijkheid en het groene karakter van een voertuig, alsmede de verwachting dat dit voertuig voldoet aan de toepasselijke wet- en regelgeving, bij de aankoopbeslissing.²⁷⁶ Juist om deze reden is door Gedaagden breeduit geadverteerd over het vermeende schone en groene karakter van de Getroffen Voertuigen.
447. Autobezitters mochten erop vertrouwen dat de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan alle toepasselijke wet- en regelgeving.²⁷⁷
448. De Autobezitters mochten er bij de aanschaf van de Getroffen Voertuigen bovendien vanuit gaan dat zij betaalden voor een ‘*package deal*’: een schone, groene en milieuvriendelijke auto, waarbij niet wordt ingeleverd op zuinigheid, duurzaamheid, vermogen en rijcomfort van het Getroffen Voertuig. Door PSA is uitdrukkelijk op dit “*combined effect*” ingezet.²⁷⁸
449. De Autobezitters hebben voor deze combinatie van gepretendeerde eigenschappen van de Getroffen Voertuigen betaald, maar zij hebben die niet geleverd gekregen. Zij hebben uit hoofde van de Overeenkomsten dan ook een prijs betaald die hoger is dan de waarde van de geleverde tegenprestatie. De door Autobezitters geleden schade dient ten minste gelijk te worden gesteld aan dit te veel betaalde.
450. In het arrest van 9 juli 2020 heeft het HvJEU de toelaatbaarheid van deze wijze van schadevaststelling bevestigd. Het HvJEU oordeelde dat schade die autobezitters in verband met het emissieschandaal kan worden uitgedrukt in een kwantificeerbare financiële vergoeding van “*het verschil tussen de door de koper*

²⁷⁶ Car Claim heeft dit toegelicht in Hoofdstuk VIII.3.3.

²⁷⁷ O.a. de verwijzingsbeslissing van het OGH 17 maart 2020, C-145/20, r.o. 4.3: “*dat (...) ten aanzien van een product zoals een personenvoertuig, waarvan bekend is dat het aan normatieve voorschriften moet voldoen, ook moet worden verondersteld dat hij verwacht dat die voorschriften zijn nagekomen.*” en de opvolgende conclusie van A-G Rantos van 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20, punt 146: “*Aangezien een normaal geïnformeerde, redelijk oplettende en bedachtzame gemiddelde consument – zelfs wanneer de overeenkomst geen specifieke bedingen bevat – mag verwachten dat aan de normatieve voorschriften voor een EG-typegoedkeuring van voertuigen is voldaan, is het mijns inziens duidelijk dat het voertuig in kwestie niet met de koopovereenkomst in overeenstemming is in de zin van richtlijn 1999/44 wanneer niet aan al die voorschriften is voldaan.*”. Zie tevens Rb, Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.), r.o. 18.21: “*In dit geval behoefde de koper redelijkerwijs niet te verwachten dat hij zou worden bedrogen door de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument, waardoor de schijn werd gewekt dat de Betrokken voertuigen zowel formeel als materieel aan alle wettelijke vereisten (waar onder de normen van de Emissieverordening) voldeden, terwijl dat in werkelijkheid niet het geval was.*”

²⁷⁸ Zie ook randnummers 173-174 van deze dagvaarding.

voor een dergelijk voertuig betaalde prijs en de werkelijke waarde ervan als gevolg van de geïnstalleerde software die de emissiegegevens manipuleert”.²⁷⁹ Deze schade vloeit volgens het HvJEU voort “uit het feit dat, met de onthulling van de installatie van de software die de emissiegegevens manipuleert, de tegenprestatie voor de aanschafprijs van een dergelijk voertuig bestaat uit een voertuig dat een gebrek vertoont en derhalve een lagere waarde heeft”.²⁸⁰

451. De aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen leidt op zichzelf al tot schade bij de Autobezitters. Dit heeft deze rechtbank ook geoordeeld in haar vonnis van 14 juli 2021 in de zaak *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.* (r.o. 16.3):

“Nu vast staat dat een verboden Manipulatie-instrument aanwezig is geweest, heeft dat de volgende gevolgen voor de kopers. Zij hebben tot het moment dat het Manipulatie-instrument werd ontdekt en met behulp van de Update is verwijderd een auto gehad die formeel wel, maar materieel niet aan de eisen van de Emissieverordening voldeed en die dan ook ten onrechte een typegoedkeuring had verkregen. Dit enkele feit levert al schade op, aangezien het duidelijk is dat een product dat niet aan de wettelijke eisen voldoet minder waard is dan eenzelfde product dat wel aan die eisen voldoet.”

452. PSA erkent dat technologieën die auto's schoon zouden moeten houden geld kosten en dat de prijs van schone auto's hoger ligt. PSA erkent dat alleen al de SCR technologie de Getroffen Voertuigen EUR 200 tot EUR 500 duurder maakt.²⁸¹ De commerciële waarde hiervan ligt aanzienlijk hoger.²⁸²



ECONOMIC INSIGHT

The Group deploys **massive R&D investment** into maintaining air quality and reducing greenhouse gas emissions. These investments, including €621 million to develop powertrains in 2015, have led to the development of a **unique solution** that reduces both fuel consumption and emissions of CO₂, NO_x, and particulate matter from diesel engines. This technology, which features the SCR (Selective Catalytic Reduction) system, comes at an extra cost of €200 to €500 per car, but is the most efficient solution and makes no compromise between air quality and fuel consumption. The PEUGEOT, CITROËN and DS brands have the only vehicles that feature this system. Environmental innovations relating to the product are essential to control operational risks (non-approval of vehicles) and financial risks (payment of fines, increase in taxes) in case of non-compliance with the fuel consumption or emission thresholds set by regulations in the various Group markets. The annual risk for a group of PSA's size is a shortfall of €1 to 2 billion in the event of a failure to obtain approval or a vehicle recall due to unstable performance.

453. De door Autobezitters geleden schade is gelegen in het verschil tussen enerzijds de waarde van het Getroffen Voertuig in de hypothetische situatie dat het zou hebben voldaan aan alle toepasselijke wet- en regelgeving en daadwerkelijk 'groen' zou zijn geweest en anderzijds de lagere waarde van het Getroffen Voertuig in de onderhavige situatie, waarin Autobezitters de Getroffen Voertuigen hebben aangeschaft, terwijl deze niet voldoen aan de wet en niet 'groen' zijn.

²⁷⁹ HvJEU 9 juli 2020 (C-343/19), (ECLI:EU:C:2020:534), r.o. 29.

²⁸⁰ Idem, punt 34.

²⁸¹ Dit wordt expliciet vermeld in de PSA Groupe CSR-rapporten van 2015 t/m 2019 (2015 (Productie 33), p. 61, 2016 (Productie 30), p. 86, 2017 (Productie 23), p. 76, 2018 (Productie 35), p. 79 en 2019 (Productie 34), p. 177. PSA heeft dit op 26 augustus 2016 ook tegenover de EMIS-commissie verklaard (**Productie 124** (Antwoorden PSA Groupe op schriftelijke vragen EMIS 26 augustus 2016)), p. 2.

²⁸² Productie 33 (PSA Groupe CSR rapport 2015), p. 61.

IX.3 Te hoge bijtelling

454. Particuliere Partijen (en de daarmee gelijk te stellen Zakelijke Partijen) die hun Getroffen Voertuigen hebben geleased, hebben voor hun privé gebruik van de Getroffen Voertuigen bijtelling moeten betalen.
455. De bijtelling is gebaseerd op de cataloguswaarde van het desbetreffende Getroffen Voertuig. De in hoofdstukken VII.3 en VII.4 genoemde gebreken hebben tot gevolg dat de werkelijke (catalogus)waarde van de geleasede Getroffen Voertuigen lager is dan de (catalogus)waarde waarop de leasepremies en de bijtelling zijn gebaseerd. Dit betekent dat de Particuliere Partijen (en daarmee gelijk te stellen Zakelijke Partijen) door toedoen van Gedaagden gedurende de leasetermijn te veel bijtelling hebben moeten afdragen. Het te veel afgedragen deel van de bijtelling kwalificeert als schade van deze groep Autobezitters, en moet worden vergoed.

IX.4 Kosten van toereikend herstel van de Getroffen Voertuigen

456. De Getroffen Voertuigen stoten te veel NOx uit en voldoen (mede) daardoor niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Daarnaast zijn de Getroffen Voertuigen voorzien van verboden Manipulatie-Instrumenten en zijn ze niet zodanig ontworpen en geconstrueerd dat ze onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening voldoen. Deze gebreken dienen te worden hersteld. De kosten van dit herstel kwalificeren eveneens als schade.
457. PSA c.s. heeft ervoor gekozen om de Getroffen Voertuigen uit te rusten met inferieure technologieën, waardoor de Getroffen Voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden meer NOx uitstoten dan wettelijk toegestaan. De techniek om aan de Euro 5 en Euro 6 normen te voldoen was en is ruimschoots voor handen. Dit betreft een aanpassing aan de *hardware* van de Getroffen Voertuigen, waardoor deze technisch geschikt worden gemaakt om onder normale gebruiksomstandigheden aan de uitstootnormen te voldoen. De kosten van deze technische oplossingen kwalificeren als schade voor de Autobezitters.
458. Het is vaste jurisprudentie van de Hoge Raad dat, indien herstel mogelijk en verantwoord is, schade in het algemeen gelijk is aan de naar objectieve maatstaven berekende kosten die met het herstel zijn gemoeid.²⁸³ Daarbij is het niet noodzakelijk dat Autobezitters daadwerkelijk tot herstel overgaan.²⁸⁴ Ook als Autobezitters er niet voor zouden kiezen om een hardware-oplossing in de Getroffen Voertuigen te installeren, dienen zij voor dit geleden nadeel door Gedaagden te worden gecompenseerd. Zij hebben recht op compensatie ter grootte van de kosten van herstel.

²⁸³ HR 7 mei 2004, ECLI:NL:HR:2004:AO2786, r.o. 3.6.

²⁸⁴ Zie de Conclusie van A-G Hartkamp (ECLI:NL:PHR:2004:AO2786) bij voormeld arrest van de Hoge Raad, punt 10.

459. Hierbij geldt voorts dat de Getroffen Voertuigen – zelfs indien sprake zou zijn van een geldige EU-typegoedkeuring – in conformiteit dienen te worden gebracht met de Europese wet- en regelgeving, zodat *“is gewaarborgd dat onder andere de uitlaatemissies gedurende de gehele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt”*.²⁸⁵ Alleen een toereikende hardware oplossing kan dit realiseren.
460. In verband met de kosten van een toereikende hardware oplossing verwijst Car Claim nog naar twee deskundigenrapporten, die in januari en februari 2018 zijn uitgebracht in opdracht van de Duitse overheid (**Productie 125** en **Productie 126**). Daarin trekken deskundigen de conclusie dat het mogelijk is om met hardware-oplossingen de te hoge NOx-uitstoot te verhelpen.²⁸⁶ De kosten van dergelijke hardware-oplossingen worden ingeschat tussen de EUR 1.500 en EUR 7.000 per auto.

IX.5 Waardedaling en verminderd gebruiksgenot

461. Zodra publiekelijk bekend wordt dat de Getroffen Voertuigen Manipulatie-Instrumenten bevatten, zullen de Autobezitters een beperkter genot van hun Getroffen Voertuig hebben. In het Volkswagen-emissieschandaal is de gedupeerde automobilisten hetzelfde overkomen. In haar vonnis van 14 juli 2021 heeft de rechtbank in dit verband het volgende overwogen:

*“Verdere schadelijke effecten van het gepleegde bedrog hebben zich geopenbaard na het ontdekken daarvan. Dat heeft er immers toe geleid dat de Autobezitters geen rustig en ongestoord genot meer van hun auto hebben. Na ontdekking van het bedrog is het een auto ‘waar iets mee is’ en dat geeft gedoe. De Autobezitter krijgt brieven van de fabrikant. Hij moet beslissen of hij wel of niet de Update wil laten uitvoeren en als hij daartoe besluit moet hij daarvoor naar de Autodealer en is het effect daarvan op voorhand niet zeker.”*²⁸⁷

462. Deze negatieve gevolgen van de aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen zorgt dus voor maatschappelijke onrust. Dit heeft een negatieve inwerking op het gebruiksgenot en de restwaarde van de Getroffen Voertuigen. Dit is schade waarvoor de Autobezitters dienen te worden gecompenseerd.
463. In vergelijkbare zin oordeelde de Spaanse rechter dat de aanwezigheid van een Manipulatie-Instrument in een voertuig leidt tot een algemeen onbehagen en bezorgdheid over het mogelijke bestaan van (meerdere) verborgen en niet-detecteerbare Manipulatie-Instrumenten. Dit negatieve gevolg is vatbaar voor collectieve compensatie.²⁸⁸

²⁸⁵ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 77.

²⁸⁶ Productie 125 (Rapport Wachtmeister 8 januari 2018), p. 11 en Productie 126 (Rapport Baar e.a. 15 februari 2018), p. 75-76.

²⁸⁷ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617, r.o. 8.20.

²⁸⁸ Mercantil Court Madrid no. 1 25 januari 2021, 684/2017, p. 35 en p. 36.

IX.6 Kosten na een (eventuele) update

464. Het is de Stichting als gezegd bekend dat voor een deel van de Opel Getroffen Voertuigen in het buitenland terugroepacties zijn afgekondigd en software-updates zijn doorgevoerd.²⁸⁹

465. Over de specificaties van deze update heeft Opel tegenover de EMIS-Commissie het volgende verklaard:

*"A: (...) In order to achieve the lower conformity factors, emissions controls were expanded in many different operating conditions, not just ambient temperature."*²⁹⁰

En

*"A: (...) Opel announced a voluntary field action in December 2015, months before KBA issued its final report on emissions. Opel took this action early in the conversations with KBA in order to demonstrate Opel's clear commitment to meeting upcoming RDE requirements. Emissions controls are expanded in many different operating conditions, not just ambient temperature."*²⁹¹

466. Behalve dat het werkbereik van het EGR-systeem zou zijn uitgebreid, heeft Opel de details van de technische aanpassingen die zij in het kader van deze updates zou hebben aangebracht, niet bekend gemaakt.

467. Het is Car Claim niet bekend of, en zo ja, in welke modellen en in hoeveel Getroffen Voertuigen updates in Nederland zijn toegepast. Deze informatie bevindt zich in het domein van Opel.

468. Indien en voor zover een van de (verplichte of vrijwillige) updates door Opel in bepaalde Getroffen Voertuigen van de Autobezitters zou zijn toegepast, geldt dat de Autobezitters ook als gevolg daarvan schade lijden. Deze schade bestaat onder meer uit verhoogde slijtage van verschillende onderdelen van de Getroffen Voertuigen, verhoogd AdBlue- en brandstofgebruik en verhoogde exploitatiekosten. Car Claim licht dit toe. Daarbij geldt dat Opel - voor zover Car Claim heeft kunnen nagaan - geen garanties heeft gegeven voor kosteloos herstel of vergoeding van schade zoals verminderde prestaties, verminderd rijcomfort, sneller slijtende onderdelen en verhoogde exploitatiekosten van de Getroffen Voertuigen als gevolg van de door haar aangeboden software update. Zij laat de kosten dus volledig voor rekening van de Autobezitters komen.

Uitbreiding werkingsbereik EGR

469. Uitbreiding van het werkingsbereik van de EGR heeft tot gevolg dat de EGR vaker functioneert. De EGR verlaagt de verbrandingstemperatuur in de verbrandingskamer in de cilinder. Verlaging van de verbrandingstemperatuur zorgt ervoor dat bij het verbrandingsproces meer roet en andere schadelijke

²⁸⁹ Zie par. 294-310 van deze dagvaarding.

²⁹⁰ Productie 77, p. 6.

²⁹¹ Productie 79, p. 3.

stoffen worden geproduceerd. In de collectieve actieprocedure tegen Volkswagen c.s. heeft deze autofabrikant dit principe bevestigd:

"Bij een lage verbrandingstemperatuur ontstaat minder NOx, maar meer roet en bij een hoge verbrandingstemperatuur ontstaat minder roet, maar meer NOx, dit is de zogenaamde "NOx / Particulate Trade-off (NOx/Deeltjes Balans)".²⁹²

470. Deze wisselwerking tussen NOx en roet is in technische kringen een feit van algemene bekendheid en is in verschillende dieselemisatieprocedures vastgesteld. Zo concludeerden de gerechtelijk deskundigen in de Engelse collectieve actieprocedure tussen de Engelse gedupeerde automobilisten en Volkswagen c.s.:

"(...) higher EGR Rate) resulting in decreased NOx and increased particulate matter"²⁹³

471. Verruiming van het werkingsbereik van de EGR tot lagere temperaturen leidt dus tot een verhoogde roetproductie in het verbrandingsproces. De verhoogde roetproductie veroorzaakt meer roetaanslag in de motor en andere onderdelen van de Getroffen Voertuigen. Hierdoor raken die onderdelen sneller verstopt. In het beste geval leidt dit tot verminderde prestaties en hogere onderhoudskosten. In het slechtste geval tot permanente beschadiging van de onderdelen en hoge reparatiekosten:

"De katalysator kan verstopt raken door onder andere roet. Dat geeft een verhoogde uitlaatdruk en vermogensverlies. De uitlaatcirculatieklep kan ook van haar zitting geduwd worden en blijven openstaan. Een circulatieklep die blijft openstaan, heeft tot gevolg: hogere emissie, moeilijk starten (...)"²⁹⁴

Roetfilter

472. Door de verhoogde roetproductie wordt onder meer het roetfilter van de Getroffen Voertuigen aan meer roet blootgesteld. Het roetfilter moet daarom vaker en intensiever worden geregenereerd (schoongebrand). Om dit te bewerkstelligen, moet zoals gezegd de temperatuur fors worden verhoogd.²⁹⁵ Dit proces leidt tot een verhoogde productie en uitstoot van NOx en tot een verhoogd brandstofgebruik.

1. De verhoogde NOx productie en uitstoot worden veroorzaakt door:
 - uitschakeling van de EGR tijdens de toegenomen regeneratieprocessen;²⁹⁶ en
 - toegenomen regeneratiefrequentie en dus meer regeneratie-intervallen.
2. Het toegenomen brandstofverbruik wordt veroorzaakt door:

²⁹² Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617, r.o. 7.14.

²⁹³ UK High Court of Justice Queen's Bench Division, 6 april 2020 Claim No QB-2016-000011 (voorheen HQ16X03625) & Ors, r.o. 116.

²⁹⁴ Trommelmans, p. 14.

²⁹⁵ Zie par. 85 van deze dagvaarding.

²⁹⁶ Trommelmans, p. 175.

- toegenomen regeneratiefrequentie, omdat er *meer brandstof* nodig is om de toegenomen regeneratie-intervallen te kunnen laten plaatsvinden;
- toegenomen aantal aanvullende brandstof na-inspuitingen in de cilinder;²⁹⁷
- toegenomen aantal aanvullende brandstof inspuitingen in het uitlaatspruitstuk.²⁹⁸

Oxidatiefilter

473. Het roet uit de cilinder passeert in de Getroffen Voertuigen ook het oxidatiefilter. De toegenomen roetproductie na verruiming van het werkingsbereik van de EGR bij lagere temperaturen zorgt ervoor dat ook dit filter aan meer roet wordt blootgesteld en eerder verstopt raakt. Anders dan het roetfilter, kunnen de Getroffen Voertuigen het oxidatiefilter niet schoonbranden. De vermeende 'vrijwillige update' zorgt er dus voor dat het oxidatiefilter in versneld tempo vervuild raakt en permanente schade oploopt. Deze schade kan niet worden hersteld, anders dan door het oxidatiefilter te vervangen.

EGR-systeem

474. De intensievere toepassing van het EGR-systeem leidt ook bij het EGR-systeem zelf tot meer vervuiling van dit systeem en tot verhoogde slijtage. Anders dan bij roetfilters, kan versneld opgehoopte vervuiling in de EGR-onderdelen niet worden schoongebrand. Defecte EGR-onderdelen zijn permanent beschadigd en moeten worden vervangen.
475. Onderzoeksinstituut TNO heeft ook onderzoek gedaan naar de wisselwerking van NOx en roet bij EGR-systemen en naar de gevolgen van een uitgebreider functionerende EGR. TNO bevestigt de bovengenoemde negatieve effecten (**Productie 127**, p. 16):

"Fuel economy and particle emissions

Some examples:

☐ *Regenerations of the NOx storage catalyst cause an increase in fuel consumption; (...)*

☐ *The use of EGR (Exhaust Gas Recirculation) can lead to a fuel penalty as EGR causes an increase in soot emissions. Due to this increase the DPF (Diesel Particulate Filter) may cause higher backpressures and a need for more frequent regeneration, both leading to a higher fuel consumption.*

Cooling is needed as well for EGR. In order to have sufficient cooling at high engine loads and EGR rates additional heat exchange may be needed. However, for a low fuel consumption, the effective heat exchange on the vehicle is often minimized, especially for passenger cars.

²⁹⁷

Trommelmans, p. 175.

²⁹⁸

Trommelmans, p. 175.

Engine and catalyst durability

Some examples:

- ☐ *EGR causes contamination within the engine and the EGR system itself. With higher EGR rates, the contamination will be higher as well.*
- ☐ *Every regeneration of the NOx storage catalyst cause deterioration of the catalyst, in particular*

Investment and usage costs

Costs are involved to reduce NOx emissions, both in terms of investments and additional costs throughout the vehicle's lifetime during usage. Some examples: (...)

- ☐ *Vehicle lifetime costs:*
- ☐ *EGR causes contamination within the engine and EGR system. Also extra and more persistent particle emissions are produced. This will increase the maintenance costs. Moreover, engine malfunctions can lead to (expensive) compensation claims or recalls.*
- ☐ *An SCR system needs urea. If more NOx needs to be converted, more urea is needed. Technically an SCR catalyst can be developed to convert very high levels of NOx emissions. However, this will have an effect on the costs for the user since the urea consumption will be high as well."*

Verhoogd AdBlue-verbruik

476. De Opel Getroffen Voertuigen die een update hebben gehad, verbruiken na de update aanzienlijk meer AdBlue.
477. Opel erkent dit. Op haar Nederlandse website vermeldt Opel dat de update tot consequentie zal hebben dat het gemiddelde AdBlue-verbruik zal toenemen:²⁹⁹

Wij dragen er zorg voor dat uw auto net zo zuinig rijdt als voor de update als het aankomt op **brandstofverbruik, prestaties en het geluidsniveau**. Een consequentie van de motorupdate is dat het gemiddelde AdBlue® verbruik zal toenemen. Onderstaand vindt u de belangrijkste informatie:

Model	AdBlue® Tankinhoud	AdBlue® verbruik	Maximum afstand tot leeg**
Astra 5-deurs	12,5 l	1.1 l/1000 km - 1.6 l/1000 km	7800 km - 13.400 km
Astra Sports Tourer	13,5 l	1.1 l/1000 km - 1.6 l/1000 km	8.400 km - 12.300 km
Grandland X	17 l	1.5 l/1000 km	11.200 km
Insignia Grand Sport	16,5 l	1.3 l/1000 km - 2.0 l/1000km	8.200 km - 12.700 km
Insignia Sports Tourer	16,5 l	1.3 l/1000 km - 2.0 l/1000km	8.200 km - 12.700 km
Insignia Country Tourer	16,5 l	1.3 l/1000 km - 2.0 l/1000km	8.200 km - 12.700 km
Mokka X	9,6 l	1.7 l/1000 km	5.600 km

478. Vergelijkbare informatie valt terug te vinden op de Belgische website van Opel:³⁰⁰

We hebben alles in het werk gesteld om te zorgen dat uw voertuig even efficiënt blijft rijden als voor de update, zowel wat het brandstofverbruik als de prestaties en het geluidsniveau betreft. Wel zal het gemiddelde AdBlue®-verbruik stijgen als gevolg van de aangepaste motorsturing. Hieronder vindt u de voornaamste gegevens:

Vehicle	AdBlue® Tank Size	AdBlue® Consumption	Maximum Distance to empty**
Insignia 2.0 CDTI	8 l	2.0 l/1000 km	4000 km

479. Voornoemde nadelige gevolgen kwalificeren als schade voor de Autobezitters die een update in hun Getroffen Voertuig hebben laten installeren.

IX.7 Tussenconclusie schade

480. Autobezitters hebben duizenden euro's per Getroffen Voertuig te veel betaald voor de aanschaf van hun Getroffen Voertuigen. Het door Autobezitters teveel betaalde kwalificeert als schade die de Gedaagden moeten vergoeden.
481. Daarnaast hebben de Autobezitters recht op vergoeding van de naar objectieve maatstaven berekende kosten die met het herstel zijn gemoeid. Deze kosten kunnen oplopen tot wel 7.000 euro per Getroffen Voertuig.
482. Zodra publiekelijk bekend wordt dat de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving, zullen de Getroffen Voertuigen relatief sterker in waarde dalen. Daarnaast zal de maatschappelijke onrust omtrent de Getroffen Voertuigen en eventuele herstpogingen een negatieve inwerking hebben op het gebruiksgenot van Autobezitters. Ook voor deze schadeposten dienen Autobezitters te worden gecompenseerd.

³⁰⁰ <https://www.opel.be/nl/tools/adblue/adblue-klanten.html> onder "Lees meer over de modellen en het respectieve AdBlue®*-verbruik" (laatstelijk geraadpleegd op 11 januari 2022).

483. Specifiek voor Opel Getroffen Voertuigen geldt dat – voor zover deze van een software update zouden zijn voorzien – Autobezitters schade (zullen) lijden die onder meer bestaat uit verminderde prestaties, verminderd rijcomfort, verhoogde slijtage van verschillende onderdelen van de Getroffen Voertuigen, verhoogd AdBlue- en brandstofgebruik en verhoogde exploitatiekosten. Deze kosten kwalificeren eveneens als schade.

484. Gelet op het bovenstaande verwacht Car Claim dat de schade van Autobezitters kan oplopen tot (ruim) EUR 10.000 tot EUR 15.000 per Getroffen Voertuig.

X. TOEPASSELIJKHEID VAN DE WAMCA³⁰¹

485. De gebeurtenissen waarop de vorderingen van Car Claim jegens Gedaagden betrekking hebben, worden bestreken door het met de WAMCA in werking getreden nieuwe collectieve actierecht.

486. De WAMCA is temporeel van toepassing op collectieve actieprocedures die aanhangig zijn gemaakt op of na het tijdstip waarop de WAMCA in werking trad (1 januari 2020) en die betrekking hebben op gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden op of na 15 november 2016.³⁰² De WAMCA is daarnaast eveneens van toepassing op collectieve actieprocedures die aanhangig zijn gemaakt op of na 1 januari 2020 en die betrekking hebben op een reeks van gebeurtenissen die zowel vóór als na 15 november 2016 hebben plaatsgevonden:

“In het theoretische geval dat sprake is van een reeks van gebeurtenissen die zowel vóór als na 15 november 2016 plaatsvinden, is het recht van toepassing zoals dat geldt op het moment dat de laatste gebeurtenis waarop de vordering betrekking heeft, heeft plaatsgevonden.”³⁰³

487. Dat een reeks van gebeurtenissen zich zowel vóór als na 15 november 2016 voordoet, blijkt niet zo theoretisch als de wetgever op voorhand had verwacht. Deze situatie doet zich in deze zaak voor, maar ook in andere in het Register geregistreerde collectieve acties.³⁰⁴

488. Gelet op de reeks gebeurtenissen die voorligt in de onderhavige procedure, is er geen reden om de gedragingen van Gedaagden aan de werkingsfeer van de WAMCA te onttrekken.

489. Deze collectieve procedure draait om de (onrechtmatige) gedragingen van Gedaagden in verband met het dieselemissieschandaal. PSA c.s. heeft de Getroffen Voertuigen weloverwogen zo ontworpen en geconstrueerd dat de emissiecontrolesystemen slechts in de testomstandigheden in het laboratorium

³⁰¹ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 6.

³⁰² Artikel III WAMCA; artikel 119a lid 1 Overgangswet Nieuw Burgerlijk Wetboek. 15 november 2016 betreft de datum waarop het aanvankelijke wetsvoorstel voor de WAMCA aan de Tweede Kamer werd aangeboden (*Kamerstukken II* 2016/17, 34 608, nr. 2). Vanaf dat moment konden (moesten) potentiële verweerders rekening houden met de invoering van het nieuwe wettelijk stelsel.

³⁰³ *Kamerstukken II* 2018/19, 34 608, nr. 13, p. 2.

³⁰⁴ Waaronder de procedures tegen FCA, Daimler en Renault c.s.

volledig functioneren en onder normale gebruiksomstandigheden niet of slechts ten dele, waardoor de emissiegrenswaarden onder normale gebruiksomstandigheden fors worden overschreden. PSA c.s. heeft bewust verboden technische kunstgrepen toegepast om op deze wijze de Getroffen Voertuigen (ten onrechte) de typegoedkeuringstesten te laten doorstaan. Zij heeft de Getroffen Voertuigen derhalve in strijd met de wet ontwikkeld, geproduceerd, ten onrechte voorzien van CvO's en (via Stellantis Nederland) op de Nederlandse markt gebracht. Op deze wijze heeft PSA c.s. de Autobezitters (en ook goedkeurings- en overige nationale en Europese instanties) steeds bedrogen. Dit bedrog is na 15 november 2016 onverkort voortgezet en duurt voort tot op de dag van vandaag. In dit verband verwijst Car Claim onder meer naar het persbericht van PSA van 9 februari 2017 (**Productie 128**) en het persbericht van Stellantis van 10 juni 2021 (**Productie 129**). Met deze persberichten houdt Stellantis de Autobezitters nog steeds voor dat de Getroffen Voertuigen niet voorzien zouden zijn van verboden Manipulatie-Instrumenten en aan de wet zouden voldoen:

"PSA would like to emphasise that:

- *The Group complies with the regulations in force in all countries where it operates.*
- *The Group's vehicles have never been equipped with software or devices to detect a compliance test and to activate a pollutant treatment device that would be inactive in customer use.*
- *The results of the tests carried out by different European and French authorities have confirmed that the Group's vehicles comply with regulatory tests criteria."*

En

"The companies [onder meer Peugeot en Citroën] firmly believe that their emission control systems met all applicable requirements at the relevant times and continue to do so and look forward to demonstrate that."

490. Gedaagden dienden vanaf 15 november 2016 rekening te houden met de mogelijkheid dat hun onrechtmatige gedragingen en tekortkomingen op basis van de WAMCA aan de rechtbank zou worden voorgelegd, in het geval zij vóór deze datum geen schoon schip zouden maken. Dit heeft hen er evenwel niet van weerhouden om door te gaan met het produceren en in het verkeer brengen van Getroffen Voertuigen, en met het misleiden van autoriteiten en de Autobezitters.

Subsidiar: (gedeeltelijke) toepassing artikel 3:305a BW (oud)

491. Indien en voor zover de rechtbank tot het oordeel zou komen dat de WAMCA (voor de gebeurtenissen van vóór 15 november 2016) op de onderhavige collectieve actieordering niet van toepassing zou zijn, dan stelt Car Claim haar vorderingen (voor die tijdsperiode) subsidiair in onder artikel 3:305a BW (oud) (de Wet collectieve afwikkeling massaschade, zoals deze gold voor inwerkingtreding van de WAMCA). In dat geval komen de vorderingen die strijdig zijn met het (oude) verbod voor 305a-organisaties om *schadevergoeding* in geld te vorderen (artikel 3:305a lid 3 BW (oud)), te vervallen.

492. Car Claim verzoekt de rechtbank alsdan om haar in de gelegenheid te stellen om een (overzichts)akte te mogen nemen, waarmee zij:

- i. de op dat moment nog relevante delen van haar tot dan toe ingediende processtukken in één overzichtelijk geheel samenbrengt;³⁰⁵ en
- ii. voor zover nodig, de gronden van haar vorderingen kan aanvullen.

XI. CAR CLAIM IS ONTVANKELIJK

XI.1 Inleiding

493. Car Claim is opgericht op 1 oktober 2015, vlak na het uitbreken van het Volkswagen-emissieschandaal. Sinds haar oprichting behartigt Car Claim de belangen van alle Europese automobilisten die door het Volkswagen-emissieschandaal gedupeerd zijn. In dit verband is Car Claim bij dagvaarding van 18 december 2017 ten behoeve van Nederlandse gedupeerde automobilisten een collectieve actieprocedure gestart tegen onder meer Volkswagen, Audi, SEAT en Škoda, alsmede diverse officiële dealers van deze merken in Nederland. Op 20 november 2019 heeft de rechtbank Car Claim in die procedure ontvankelijk verklaard. Tot op heden is Car Claim het enige in het emissieschandaal actieve initiatief in Nederland dat in een collectieve actieprocedure tegen een grote autofabrikant door de rechtbank ontvankelijk is verklaard. De rechtbank heeft geoordeeld dat de structuur, governance, financiering en activiteiten van Car Claim zodanig zijn dat de belangen van gedupeerde automobilisten op gedegen wijze zijn gewaarborgd.³⁰⁶

494. Met het oog op het almaar uitdijende dieselemissieschandaal heeft Car Claim haar statuten op 3 juli 2020 gewijzigd en haar doelomschrijving uitgebreid (**Productie 130**). Sinds deze datum komt zij ook formeel krachtens haar Statuten op voor de belangen van automobilisten die door andere autofabrikanten in verband met het dieselemissieschandaal gedupeerd zijn. Daaronder wordt ook PSA c.s. begrepen.³⁰⁷

495. Car Claim is een stichting in de zin van 3:305a lid 1 BW. Zij streeft geen commerciële doeleinden na (zij heeft geen winstoogmerk). Zij heeft haar governance structuur opgezet in overeenstemming met de principes van de Claimcode. Car Claim beschikt over professionele en deskundige raden van bestuur en toezicht die haar in staat stellen de belangen van de Autobezitters op adequate wijze te behartigen. Zij werkt samen met Fortress (voorheen: Vannin), een solide internationaal opererende procesfinancier. Sinds haar oprichting heeft Car Claim een significante hoeveelheid kennis en expertise opgedaan met betrekking

³⁰⁵ Gelijk aan de gelegenheid die de rechtbank Car Claim daartoe in de procedure tegen Volkswagen c.s. heeft geboden (tussenvonnis 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 8.12).

³⁰⁶ Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 5.1 e.v.

³⁰⁷ De Statuten vermelden onder het begrip Autofabrikanten onder meer PSA.

tot het verwijtbaar handelen van autofabrikanten en aan hen gelieerde partijen in verband met dieselemissiemanipulaties. De belangen van de Autobezitters zijn bij Car Claim in goede handen.

XI.2 Aanwijzing van een exclusieve belangenbehartiger

496. In de hiernavolgende hoofdstukken licht Car Claim toe dat zij ook in de onderhavige collectieve actie ontvankelijk is in de zin van de artikelen 3:305a BW juncto 1018c lid 5 Rv. Dit betekent dat Car Claim in aanmerking komt voor de positie van exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv.
497. Net als Car Claim, heeft ook SDEJ Gedaagden op de voet van artikel 1018d Rv gedagvaard. SDEJ heeft de rechtbank verzocht om haar in de onderhavige procedure als exclusieve belangenbehartiger aan te wijzen. Car Claim steunt SDEJ in dit verzoek. Car Claim meent dat ook SDEJ een gedegen initiatief is en de onderhavige procedure als exclusieve belangenbehartiger tot een goed einde zal kunnen brengen. Daartoe zullen Car Claim en SDEJ ook samenwerken.
498. Het voorstaande neemt niet weg dat Car Claim in deze procedure ook zelf actief betrokken wenst te blijven. Car Claim wenst in deze procedure procespartij te blijven en in staat te worden gesteld om als belangenbehartiger van de Autobezitters zelfstandig proceshandelingen te (blijven) verrichten. De belangen van de Autobezitters zijn bij een actieve betrokkenheid van Car Claim gebaat.
499. Mocht SDEJ in deze procedure onverhoopt niet-ontvankelijk worden verklaard, dan wel naar opvatting van de rechtbank niet in aanmerking komen voor benoeming tot exclusieve belangenbehartiger, dan verzoekt Car Claim de rechtbank in dat geval om Car Claim als exclusieve belangenbehartiger aan te wijzen.
500. Bij de aanwijzing van de exclusieve belangenbehartiger dienen alle omstandigheden van het geval in aanmerking te worden genomen, waaronder in ieder geval:
- a. de omvang van de groep personen voor wie de belangenbehartiger opkomt;
 - b. de grootte van het door deze groep vertegenwoordigde financiële belang;
 - c. de overige werkzaamheden die de belangenbehartiger verricht voor de personen voor wie zij opkomt in of buiten rechte; en
 - d. de eerdere door de belangenbehartiger verrichte werkzaamheden of ingestelde collectieve vorderingen.³⁰⁸
501. Car Claim meent dat zij op basis van elk van deze gezichtspunten geschikt is om in deze collectieve procedure als exclusieve belangenbehartiger te worden aangewezen.
502. Sub a: Car Claim heeft aan het begin van deze dagvaarding (Hoofdstuk IV) toegelicht dat zij opkomt voor de belangen van de Autobezitters. Car Claim begrijpt dat in Nederland ruim 300.000 Getroffen Voertuigen

³⁰⁸

Artikel 1018d lid 1 aanhef en sub a t/m d BW.

zijn geregistreerd.³⁰⁹ De groep Autobezitters is mede door tijdsverloop groter en omvat naar schatting honderdduizenden gedupeerden. Dit houdt verband met het feit dat sommige Getroffen Voertuigen één- of meermaals als occasion van hand zijn gewisseld.

503. Sub b: Uitgaande van een schadebedrag van EUR 10.000 per Getroffen Voertuig,³¹⁰ schat Car Claim het totale financiële belang van de Autobezitters in verband met deze collectieve actieprocedure op ten minste EUR 3 miljard. Indien uitsluitend naar de belangen genoemd in het vonnis van de rechtbank in de procedure van Car Claim tegen Volkswagen c.s. van 14 juli 2021 zou worden gekeken,³¹¹ dan bedraagt het financiële belang van de onderhavige collectieve vordering (zonder rente) ruim EUR 1 miljard.³¹²

504. Sub c: Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat niet relevant is wanneer de belangenbehartiger ten behoeve van de achterban werkzaamheden heeft verricht (zie nader par. 515). Hieronder geeft Car Claim een niet-limitatieve opsomming van de werkzaamheden die zij in en buiten rechte ten behoeve van de Autobezitters (heeft) verricht. Car Claim:

- a. heeft zich ingespannen om een geschikte procesfinancier aan te trekken voor haar initiatief en voor de door haar in Nederland gevoerde collectieve procedures en is daarin geslaagd (zie nader de bespreking van Principe III van de Claimcode);
- b. doet sinds haar oprichting onderzoek naar de relevante feiten en omstandigheden die ten grondslag liggen aan het dieselemissieschandaal in brede zin en naar de rol van Gedaagden daarbij;
- c. heeft voldaan aan het Overlegvereiste (zie Hoofdstuk XIV);
- d. beschikt over en onderhoudt de Website, waarmee Car Claim communiceert met onder meer de Autobezitters en waarmee zij hen informeert. Aangemelde Autobezitters ontvangen tevens persoonlijke e-mailberichten van Car Claim. Via de Website hebben zij bovendien de mogelijkheid om hun visie te geven op het beleid van Car Claim via onder meer het invullen van enquêtes;
- e. heeft medio 2021 een nieuw registratieplatform ontwikkeld en gekoppeld aan de Website. Dit registratieplatform maakt het registreren voor Autobezitters nóg makkelijker. Bij registratie geven participanten in hun persoonlijke digitale 'dashboard' onder meer hun contactgegevens en gedetailleerde informatie over hun Getroffen Voertuigen op. Daarbij kunnen Autobezitters tevens bewijsstukken uploaden met betrekking tot hun claim;

³⁰⁹ Zie Dagvaarding par. 55.

³¹⁰ Zie par. IX.7.

³¹¹ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*).

³¹² Gebaseerd op de terughoudende schatting dat ten minste 25% van de Getroffen Voertuigen ten minste éénmaal als occasion van hand is gewisseld (EUR 3.000 * 300.000 Getroffen Voertuigen plus EUR 1.500 * 75.000 Getroffen Voertuigen) (vgl. dagvaarding, par. 55).

- f. onderhoudt goede contacten met en werkt op onderdelen samen met binnen en buitenlandse consumentenorganisaties (zoals de Nederlandse Consumentenbond en de Duitse consumentenorganisatie VZBV), automobielenorganisaties (zoals de ANWB en de Duitse zusterorganisatie ADAC) en de internationale overkoepelende autofederatie FIA;
- g. maakt deel uit van een informeel netwerk van belangenorganisaties en NGO's die met diverse belangen op het netvlies beogen een totaaloplossing te bereiken voor het dieselemisssieschandaal, waartoe naast consumentenorganisaties ook belangenorganisaties behoren die opkomen voor het milieu en de volksgezondheid;
- h. bezoekt bijeenkomsten, waarin vertegenwoordigers van diverse initiatieven die opkomen voor gedupeerden van Dieselfgate in diverse jurisdicties ervaringen en informatie uitwisselen en zij onderhoudt goede contacten met die partijen;
- i. voert overleg met leden van de EMIS-Commissie en afgevaardigden van de Europese Commissie;
- j. heeft diverse bijeenkomsten/congressen van de Europese Commissie bijgewoond waar het dieselemisssieschandaal centraal stond;
- k. heeft op uitnodiging van de drie grootste fracties uit het Europees Parlement als spreker deelgenomen aan de high-level conferentie '*Dieselfgate, What's Next*' in het Europees Parlement op 27 juni 2018;³¹³
- l. heeft op 16 juli 2020 als spreker deelgenomen aan de conferentie '*Closing the Dieselfgate Saga: Paving the Way for a Fair and Green Recovery of the European Car Sector*' in het Europees Parlement;³¹⁴
- m. heeft deelgenomen aan de op 6 november 2020 door EUROCITIES, European Public Health Alliance (EPHA) en Transport & Environment (T&E) georganiseerde "*European Dieself Summit – Fast Routes to Clean Air*";³¹⁵
- n. heeft met het oog op de onderhavige collectieve vordering verzoeken tot openbaarmaking van informatie ingediend bij onder meer (i) Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), (ii) Ministère de la Transition Écologique Grande Arche de La Défense (MTEGA de la Défense), (iii) Direction générale

³¹³ Zie onder meer het persbericht van Car Claim van 29 juni 2018, <https://www.derclaim.nl/sites/default/files/inline-files/Persbericht%20Stichting%20Volkswagen%20Car%20Claim.pdf> en de bijbehorende bijdrage van RvT voorzitter Oosting tijdens deze conferentie, https://www.derclaim.nl/sites/default/files/inline-files/FINAL%20EP%20Speech%20Marten%20Oosting_16359988_1.pdf.

³¹⁴ Zie onder meer de bijdrage van RvT voorzitter Oosting tijdens deze conferentie, <https://derclaim.nl/sites/default/files/2020-07/Speech%20Oosting%20Final%20Version.pdf>.

³¹⁵ <https://epha.org/european-diesel-summit/> (laatstelijk geraadpleegd op 11 januari 2022).

de la concurrence, de la consommation et la repression des fraudes (DGCCRF), (iv) Centre National de Réception des Véhicules (CNRV) en (v) Kraftfahrt-Bundesamt (KBA);

- o. heeft ten behoeve van de Autobezitters de onderhavige collectieve actieprocedure ingesteld tegen Gedaagden;
- p. heeft ten behoeve van deze collectieve procedure tegen Gedaagden overleg gevoerd met SDEJ over een mogelijke samenwerking, met als doel om de belangen van de Autobezitters gezamenlijk zo goed mogelijk te behartigen. Hieruit is tussen Car Claim en SDEJ een samenwerkingsverband ontstaan.

505. Sub d: Car Claim behartigt al ruim zes jaren de belangen van door het dieselemissieschandaal gedupeerde automobilisten en verricht alle werkzaamheden die daarbij van een gedegen belangenorganisatie zoals Car Claim mogen worden verwacht. Zij heeft eerder met succes een collectieve actieprocedure doorlopen tegen onder meer Volkswagen, Audi, Škoda en SEAT en hun Nederlandse dealers.³¹⁶ De uitkomst van deze procedure was recent mede aanleiding voor de Europese Commissie om de druk bij Volkswagen c.s. opnieuw op te voeren om alle door het Volkswagen-emissieschandaal gedupeerde automobilisten in de EU te compenseren (**Productie 131**). Car Claim is daarnaast in december 2020 een collectieve procedure gestart tegen Daimler (december 2020)³¹⁷ en tegen Renault c.s. (november 2021).³¹⁸ De kennis en ervaring die Car Claim via deze procedures heeft opgedaan, is mede van grote waarde in de onderhavige procedure.

XI.3 Ontvankelijkheidsvereisten ex artikel 3:305a BW

506. Om de onderhavige collectieve procedure te kunnen voeren, stelt de wet aan Car Claim diverse ontvankelijkheidsvereisten. In deze paragraaf staat Car Claim stil bij deze ontvankelijkheidsvereisten. In de volgende hoofdstukken zet Car Claim uiteen dat zij aan deze eisen voldoet.

507. Gelet op artikel 3:305a BW dient Car Claim voor ontvankelijkheid *ex nunc*³¹⁹ aan de volgende vereisten te voldoen:³²⁰

- i) Car Claim is een stichting in de zin van art. 3:305a lid 1 BW (Hoofdstuk XII);³²¹

³¹⁶ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

³¹⁷ Bekend bij de rechtbank onder zaak- en rolnummer C/13/695611 HA ZA 21/060.

³¹⁸ Bekend bij de rechtbank onder zaak- en rolnummer C/13/710414 HA ZA 21-1028.

³¹⁹ Zie bijvoorbeeld Rb. Rotterdam 18 juli 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:9219 (*Stichting Wakkerpolis NNclaim*), r.o. 4.6; D.F.H. Stein in zijn noot in *JOR* 2018/202 bij Rb. Amsterdam 25 april 2018, ECLI:NL:RBAMS:2018:2693 en Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 5.27.

³²⁰ Zie bijvoorbeeld K. Rutten en J.R. Hurenkamp, 'Kroniek Collectieve acties en schikkingen 2017', in: *Geschriften vanwege de Vereniging Corporate Litigation 2017-2018*, Kluwer: Deventer 2018, p. 150-151 en K. Rutten, 'Ontvankelijkheid van een 305a-organisatie', in: *TOP* 2018/4, p. 29-30.

³²¹ Artikel 3:305a lid 1 BW.

- ii) Car Claim beschikt over een toereikende statutaire doelomschrijving ('**Statutenvereiste**'), zie Hoofdstuk XIII;³²²
- iii) Car Claim heeft in de gegeven omstandigheden voldoende getracht om het gevorderde door het voeren van overleg met de Gedaagden te bereiken ('**Overlegvereiste**'), zie Hoofdstuk XIV;³²³
- iv) de belangen van de personen ten behoeve van wie de rechtsvordering is ingesteld, zijn voldoende gewaarborgd ('**Waarborgvereiste**'), zie Hoofdstuk XV;³²⁴
- v) de collectieve vordering heeft een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer ('**Territorialiteitsvereiste**'), zie Hoofdstuk XVI;³²⁵
- vi) de belangen waarvoor Car Claim opkomt, zijn gelijksoortig en lenen zich zodoende voor bundeling ('**Gelijksoortigheidsvereiste**'), zie Hoofdstuk XVII;³²⁶
- vii) de bestuurders van Car Claim hebben geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk bij de activiteiten van Car Claim, zie Hoofdstuk XV;³²⁷ en
- viii) Car Claim stelt een bestuursverslag en een jaarrekening op overeenkomstig artikel 2:300 BW en publiceert dit binnen acht dagen na vaststelling op haar algemeen toegankelijke internetpagina, zie Hoofdstuk XV.³²⁸

XII. STICHTING OF VERENIGING MET VOLLEDIGE RECHTSBEVOEGDHEID

508. Car Claim is een stichting, opgericht bij notariële akte op 1 oktober 2015. Car Claim is dus een stichting in de zin van de wet (artikel 2:285 lid 1 BW) en kwalificeert als een 305a-organisatie zoals bedoeld in artikel 3:305a lid 1 BW. Daarmee voldoet Car Claim aan het eerste vereiste voor ontvankelijkheid.

XIII. TOEREIKENDE STATUTAIRE DOELOMSCHRIJVING

XIII.1 Inleiding

509. Het Statutenvereiste schrijft voor dat Car Claim slechts een rechtsvordering kan instellen voor gelijksoortige belangen, voor zover zij deze belangen ingevolge haar Statuten behartigt.³²⁹ Car Claim dient dus te beschikken over een toereikende statutaire doelomschrijving, die de belangen van de Autobezitters dient te omvatten. Daarnaast volgt uit het Statutenvereiste dat "*de vlag de lading moet dekken*".³³⁰ Deze eis

³²² Idem.

³²³ Artikel 3:305a lid 3 onder c BW.

³²⁴ Artikel 3:305a lid 1 en lid 2 BW.

³²⁵ Artikel 3:305a lid 3 sub b BW.

³²⁶ Artikel 3:305a lid 1 BW en artikel 1018c lid 1 sub c Rv.

³²⁷ Artikel 3:305a lid 3 sub a BW. De Stichting bespreekt deze ontvankelijkheidseis in het kader van het Waarborgvereiste.

³²⁸ Artikel 3:305a lid 5 BW. Ook deze ontvankelijkheidseis bespreekt de Stichting in het kader van het Waarborgvereiste.

³²⁹ Artikel 3:305a lid 1 BW.

³³⁰ *Kamerstukken II* 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 20. Zie ook bijvoorbeeld Rutte 2018, p. 30 en A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 14.

brengt met zich dat Car Claim zich ook feitelijk moet (hebben) in(ge)spannen om de belangen van de Autobezitters te behartigen. Car Claim voldoet integraal aan het Statutenvereiste.

510. In paragraaf XIII.2 licht Car Claim toe dat zij beschikt over een toereikende statutaire doelomschrijving om deze procedure voor de Autobezitters te voeren. In paragraaf XIII.3 geeft Car Claim een (niet-limitatieve) opsomming van feitelijke werkzaamheden die zij voor haar achterban heeft ondernomen en onderneemt.

XIII.2 Statutaire doelomschrijving van Car Claim

511. Car Claim komt krachtens haar Statuten op voor de belangen van de Autobezitters.
512. De doelomschrijving van Car Claim is opgenomen in artikel 2 van haar Statuten en de daarin gebezigde begrippen. Kortgezegd stelt Car Claim zich ten doel om de belangen van de Autobezitters te behartigen, waarbij 'Autobezitter' in de Statuten is gedefinieerd als een:

"(rechts)persoon die in de Relevante Periode één of meerdere Gemanipuleerde Voertuigen heeft gekocht of geleased,"³³¹

en het begrip 'Gemanipuleerd Voertuig' als een:

"i. Gemanipuleerd Voertuig: een voertuig van een van de merken die gevoerd worden door een Autofabrikant, uitgerust met of voorzien van hard- en/of software – al dan niet beschikbaar gesteld door Bosch – met de bedoeling om emissietesten te manipuleren en/of ten gevolge waarvan de wettelijke emissienormen worden overschreden,"³³²

waarbij het begrip 'Autofabrikant' is gedefinieerd als:

"c. Autofabrikant: alle rechtspersonen (en hun (feitelijke) beleidsbepalers) die behoren of hebben behoord tot de groep van vennootschappen van een autofabrikant die betrokken is of is geweest bij een emissieschandaal, waaronder begrepen, maar niet beperkt tot, Volkswagen, Audi, Porsche, SEAT, Škoda, BMW, Daimler, FCA, PSA en Renault;"

513. Alle Autobezitters voor wiens belangen Car Claim in de onderhavige procedure opkomt (zoals uiteengezet in Hoofdstuk IV), vallen binnen deze doelomschrijving. De statutaire doelomschrijving van Car Claim is daarmee toereikend.

³³¹ Statuten (Productie 130), p. 1.

³³² Statuten (Productie 130), p. 2.

XIII.3 De vlag dekt de lading

514. Uit artikel 3:305a lid 1 BW en de parlementaire toelichting daarop³³³ volgt dat Car Claim zich ook *feitelijk* de belangen dient aan te trekken van de (rechts)personen ten behoeve van wie zij in rechte opkomt.
515. Onder feitelijke werkzaamheden kan blijken de parlementaire geschiedenis onder meer – maar niet uitsluitend – worden gedacht aan de enkele oprichting van Car Claim, de daarmee gepaard gaande oprichtingshandelingen en het door Car Claim naleven van het Overlegvereiste.³³⁴ Het maakt daarbij niet uit *wanneer in de tijd* de feitelijke werkzaamheden zijn verricht. Zowel activiteiten vóór de oprichting (of in dit specifieke geval: vóór, of nadat Car Claim haar Statuten aanpaste op 3 juli 2020),³³⁵ als na het moment dat de dagvaarding wordt uitgebracht³³⁶ tot aan het moment dat de rechtbank uitspraak doet ten aanzien van de ontvankelijkheid van Car Claim,³³⁷ kwalificeren als feitelijke werkzaamheden die zijn verricht ten behoeve van de achterban.
516. De eis van de te verrichten *feitelijke werkzaamheden* in het kader van artikel 3:305a lid 1 BW behelst dus een lage drempel.
517. Sinds haar oprichting tot op heden heeft Car Claim voldoende feitelijke werkzaamheden verricht om te concluderen dat zij de belangen van haar statutaire achterban, waaronder de Autobezitters, behartigt. Car Claim voldoet derhalve aan het Statutenvereiste ex artikel 3:305a lid 1 BW. Car Claim verwijst in dit verband naar het in par. 504 gegeven overzicht (niet limitatief) van feitelijke werkzaamheden vanaf het moment van haar oprichting tot op heden.

³³³ *Kamerstukken II* 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 20 en 21.

³³⁴ Idem. Enkel het (pogen tot het) voeren van overleg door een 305a-organisatie met de verweerder(s) volstaat om te voldoen aan de eis om feitelijke werkzaamheden te verrichten. Zie in dit verband bv. Hof Den Haag 28 mei 2013, ECLI:NL:GHDH:2013:CA0587, r.o. 2.4 en I.N. Tzankova en C.M. Verhage, *Commentaar op Burgerlijk Wetboek Boek 3*, artikel 3:305a, aantekening C.1.3 en A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aantekening 14 (onder verwijzing naar *Kamerstukken II* 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 20 en Frenk 1994, p. 126 en 131 - 132), waarin Jongbloed schrijft: “Nu het tweede lid voorafgaand overleg eist voor ontvankelijkheid [thans artikel 3:305a lid 3 onder c BW, adv.], heeft de vroeger in de rechtspraak ontwikkelde eis, dat feitelijke werkzaamheden moeten zijn ontplooid, sterk aan betekenis ingeboet.”

³³⁵ *Kamerstukken II* 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 21.

³³⁶ Zie ter illustratie Rb. Den Haag 10 januari 2018, ECLI:NL:RBDHA:2018:171, r.o. 4.27, waar mutatis mutandis voor het Overlegvereiste werd geoordeeld: “Noch de tekst van artikel 3:305a BW, noch de kennelijke strekking daarvan dwingen ertoe de toets aan het tweede lid te beperken tot de periode die eindigt op het moment dat de dagvaarding is uitgebracht.”

³³⁷ De ontvankelijkheid dient immers *ex nunc* te worden beoordeeld, Zie bijvoorbeeld Rb. Rotterdam 18 juli 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:9219 (*Stichting Wakkerpolis NNclaim*), r.o. 4.6; D.F.H. Stein in zijn noot in *JOR* 2018/202 bij Rb. Amsterdam 25 april 2018, ECLI:NL:RBAMS:2018:2693 en Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 5.27.

XIV. CAR CLAIM HEEFT VOLDAAN AAN HET OVERLEGVEREISTE

518. Artikel 3:305a lid 3 onder c BW bepaalt dat Car Claim in de gegeven omstandigheden voldoende moet hebben getracht om het door haar gevorderde door middel van overleg met Gedaagden te bereiken (het Overlegvereiste).³³⁸ Het in acht nemen van een termijn van twee weken na ontvangst door Gedaagden van een verzoek tot overleg van Car Claim onder vermelding van het gevorderde is daarvoor *in ieder geval* voldoende. Het Overlegvereiste behelst nadrukkelijk niet dat daadwerkelijk sprake moet zijn geweest van voorafgaand overleg tussen Car Claim en de Gedaagden.³³⁹
519. Car Claim heeft het Overlegvereiste jegens Gedaagden in acht genomen.
520. Op 17 augustus 2021 zond Car Claim aangetekende brieven aan PSA c.s., waarin zij PSA c.s. uitnodigde om in overleg te treden om een redelijke oplossing te vinden voor de Autobezitters (**Productie 132 t/m 137**).
521. PSA c.s. heeft op deze brieven van Car Claim niet gereageerd.
522. Op 21 oktober 2021 zond Car Claim brieven aan de Handelaren, waarin zij ook hen uitgenodigde om in overleg te treden over een redelijke oplossing voor de Autobezitters met betrekking tot de gevolgen van het dieselemissieschandaal. De Handelaren hebben deze aangetekende brieven in goede orde ontvangen.³⁴⁰
523. Op 3 december 2021 heeft Car Claim een brief gestuurd aan (de raadvrouw van) Stellantis Nederland, met daarin een uitnodiging om in overleg te treden over een redelijke oplossing voor de Autobezitters (**Productie 142**). Stellantis Nederland heeft op deze uitnodiging van Car Claim niet gereageerd.
524. Op 3 december 2021 heeft Car Claim per deurwaardersexploot een tweede brief (met dagtekening 2 december 2021) aan PSA c.s. laten betekenen (**Producties 143 t/m 147**). Daarbij heeft Car Claim PSA

³³⁸ De ratio achter het Overlegvereiste is dat de schadeveroorzakers (Gedaagden) de mogelijkheid hebben gekregen om (i) kennis te nemen van de identiteit van Car Claim, (ii) kennis te nemen van haar vorderingen en (iii) (alsnog) de kans hebben gekregen om aan hun verplichtingen jegens de Autobezitters te voldoen. Zie bijvoorbeeld M.J. van der Heijden, 'Adempauze (II) Framing van een betere overlegregeling in het burgerlijk (proces)recht', *NTBR* 2011, 61.

³³⁹ Zie bijvoorbeeld Hof Arnhem-Leeuwarden 2 augustus 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:6311 (*Visveiling Urk/Stichting Combinatie van Vissorteerders*) en Rb. Rotterdam 21 juni 2017, ECLI:NL:RBROT:2017:4800 (*Stichting Dier & Recht*). Zie tevens *Kamerstukken II* 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 28. Zie ook het tussenvonnis van de Rb. Amsterdam van 28 oktober 2020 in de zaak *Vagina.nl* (te raadplegen via het Register), r.o. 5.18, onder verwijzing naar *Kamerstukken II* 2016/17, 34 608, p. 28: "Daarmee wordt de huidige twee weken-termijn uit artikel 3:305a, lid 2, BW gehandhaafd. Uit de consultatie van het voorontwerp is gebleken dat het vervangen van deze vaste termijn door de eis dat een rechtspersoon daadwerkelijk heeft getracht het gevorderde door overleg te bereiken, niet op voldoende draagkracht kan rekenen, omdat een dergelijke eis onvoldoende concreet zou zijn (...)."

³⁴⁰ Zie Productie 114. Auto Visscher I B.V. (Gedaagde sub 27), Van Mill Dordrecht B.V. (Gedaagde sub 82), Autobedrijf Mulder Dordrecht B.V. (Gedaagde sub 100) en Autobedrijf Mulder B.V. (Gedaagde sub 98) hebben de aangetekende brieven van Car Claim volgens het statusoverzicht van PostNL niet in ontvangst genomen. Volledigheidshalve heeft Car Claim haar brieven van 21 oktober 2021 op 6 december 2021 nogmaals (dit keer per e-mail) aan deze Handelaren verstuurd (**Productie 138 t/m 141**).

c.s. nogmaals uitgenodigd om in overleg te treden over een redelijke oplossing. Ook op deze uitnodiging heeft PSA c.s. niet gereageerd.

525. Op 13 december 2021 heeft Car Claim voornoemde brief aan General Motors LLC volledigheidshalve nogmaals per deurwaardersexploot laten betekenen aan het kantoor van General Motors LLC's 'registered agent' (**Productie 148**).
526. Op 24 december 2021 heeft Car Claim per deurwaardersexploot brieven aan General Motors Company en General Motors Holdings LLC laten betekenen. Volledigheidshalve zijn deze brieven ook aan het adres van het kantoor van de 'registered agents' van beide vennootschappen betekend (**Producties 149 t/m 152**). Op deze zelfde datum heeft Car Claim per deurwaardersexploot een brief aan Adam Opel GmbH laten betekenen (**Productie 153**). Car Claim heeft General Motors Company, General Motors Holdings LLC en Adam Opel GmbH in voornoemde brieven uitgenodigd om in overleg te treden over een redelijke oplossing. Op deze uitnodiging is niet gereageerd.
527. Tot slot heeft Car Claim op 29 december 2021 per aangetekende post een brief verstuurd aan Handelaar Carabas B.V. (gedaagde sub 137), waarin Car Claim ook deze Handelaar uitnodigde om in overleg te treden over een redelijke oplossing voor de Autobezitters met betrekking tot de gevolgen van het dieselemissieschandaal.³⁴¹
528. Tussen de data waarop PSA c.s., Stellantis Nederland en de Handelaren voornoemde brieven van Car Claim hebben ontvangen en de dag waarop Car Claim de onderhavige dagvaarding aan deze Gedaagden heeft uitgebracht, ligt een periode van ten minste twee weken.
529. De wet bepaalt dat een termijn van twee weken *in ieder geval* voldoende is. Car Claim heeft derhalve jegens alle Gedaagden aan het Overlegvereiste voldaan.

XV. DE BELANGEN VAN DE AUTOBEZITTERS ZIJN VOLDOENDE GEWAARBORGD

XV.1 Ter inleiding

530. Het Waarborgvereiste³⁴² strekt ertoe te werken als filter voor ad hoc organisaties, die het belang van de personen voor wie zij opkomen niet op de eerste plaats zetten.³⁴³ Het Waarborgvereiste is dan ook bedoeld

³⁴¹ Productie 115.

³⁴² Artikel 3:305a lid 1 BW, nader uitgewerkt in lid 2 van dit wetsartikel. Zie ook *Kamerstukken II* 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 18. Artikel 3:305a lid 2 BW betreft grotendeels een codificatie van de Principes van de Claimcode.

³⁴³ Zie ook *Kamerstukken II* 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 18: "*Bij ad hoc organisaties en commerciële organisaties, veelal als stichting georganiseerd, kunnen de aangescherpte ontvankelijkheidseisen werken als filter. Dit om te voorkomen dat de collectieve (schadevergoedings-)actie een vrijspraak wordt voor commercieel ingestelde organisaties, die de belangen van de personen voor wie zij opkomen op de tweede plaats hebben staan.*"

als handvat voor de rechter om uitwassen uit te sluiten, indien de rechter twijfelt aan de motieven voor het instellen van de betreffende collectieve actieprocedure.³⁴⁴ De wetgever beoogt zo dat “*onzuivere motieven*” die “*louter commercieel gedreven zijn*” worden geweerd.³⁴⁵ Het Waarborgvereiste strekt er niet toe om gedaagde partijen te voorzien van de mogelijkheid om de ontvankelijkheid van iedere 305a-organisatie te betwisten.³⁴⁶ Desalniettemin volgt uit de praktijk dat gedaagden het Waarborgvereiste hiervoor wel aangrijpen.

531. Volledigheidshalve merkt Car Claim reeds hier op dat zij geen winstoogmerk heeft en niet commercieel gedreven is. Zij heeft geen vorderingen ingesteld bij deze dagvaarding ten behoeve van zichzelf of aan haar verbonden partijen en richt zich volledig op de belangen van haar achterban. Car Claim is bovendien geen ad hoc organisatie. Zij komt inmiddels ruim zes jaar op voor de belangen van door het dieselemissieschandaal gedupeerde automobilisten, heeft met succes een collectieve actieprocedure tegen Volkswagen c.s. doorlopen en heeft inmiddels tegen diverse andere autofabrikanten een collectieve actieprocedure ingesteld.
532. Of aan het Waarborgvereiste is voldaan, hangt af van alle omstandigheden van het geval.³⁴⁷ De volgende twee vragen staan hierbij centraal:³⁴⁸
- i. in hoeverre hebben de betrokkenen uiteindelijk baat bij de collectieve actie indien het gevorderde wordt toegewezen?; en
 - ii. in hoeverre mag erop worden vertrouwd dat de eisende organisatie over voldoende kennis en vaardigheden beschikt om de procedure te voeren?
533. Bij de eerste vraag is relevant of een collectieve actie voordelen biedt boven het procederen door de belanghebbenden zelf (en dus in hoeverre de collectieve procedure efficiënt en effectief is).³⁴⁹ Deze vraag dient in dit geval bevestigend te worden beantwoord. Car Claim zal dit nader toelichten in Hoofdstuk XVII (Gelijksoortigheidsvereiste). Daarbij zal Car Claim ook de efficiëntie en effectiviteit van deze collectieve actievordering bespreken.

³⁴⁴ Dit volgt onder meer uit de wetsgeschiedenis (*Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 5).

³⁴⁵ *Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12. Dat het Waarborgingsvereiste in het leven is geroepen voor specifieke uitwassen volgt ook uit *Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 7, p. 9, waar de Minister in het licht van het Waarborgvereiste opmerkt niet te verwachten dat noemenswaardig meer of juist minder rechtspersonen in een collectieve actie ontvankelijk zullen zijn. Zie in dit verband ook K. Rutten, ‘Art. 3:305a lid 2 BW schiet zijn doel voorbij!’, *MvO* 2015/11 (‘**Rutten 2015**’) en meer recent de conclusie van A-G De Bock van 17 september 2021, ECLI:NL:PHR:2021:834 (*Trafigura*), punt 5.15.

³⁴⁶ Zie in dit verband ook Rutten 2015, p. 326.

³⁴⁷ *Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12 en voor de WAMCA bv. A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 15.3 en 18.2.

³⁴⁸ Idem. Deze vragen zijn evenwel niet doorslaggevend. Het hangt af van alle omstandigheden van het geval.

³⁴⁹ *Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 6.

534. De tweede vraag gaat onder meer (maar niet uitsluitend) over de vraag wie plaats hebben in de RvB en de RvT van Car Claim en of Car Claim de Claimcode naleeft.³⁵⁰ Dit zal hierna in Hoofdstuk XV.2 worden behandeld. In het kader van deze vraag zal Car Claim tevens toelichten dat zij voldoet aan de vereisten opgesomd in artikel 3:305a lid 2 sub a tot en met e, die het Waarborgvereiste onder de WAMCA specifiek inkleden.

XV.2 Car Claim is een gedegen initiatief

535. Car Claim houdt zich al ruim zes jaren bezig met het behartigen van de belangen van door het dieselemissieschandaal gedupeerde automobilisten.
536. Car Claim beschikt over professionele en vakbekwame leden van RvB en RvT, heeft geen winstoogmerk en heeft haar governance dusdanig ingericht dat vrees voor financiële wanpraktijken is uitgesloten. Car Claim voldoet bovendien aan de Principes van de Claimcode. In de procedure tegen Volkswagen c.s. heeft de rechtbank dit getoetst en Car Claim ontvankelijk verklaard.³⁵¹
537. Car Claim heeft alle expertise en ervaring in huis om ook de onderhavige collectieve actieprocedure tegen Gedaagden ten behoeve van de Autobezitters succesvol te doorlopen.³⁵²

De RvB en de RvT

De RvB

538. De RvB van Car Claim bestaat uit de heren Van Woerkom, Pocar en Van der Steen (**Productie 154**).
539. Van Woerkom is voorzitter van de RvB. Van Woerkom was hoofddirecteur van ANWB van 1999 tot 2014 en is thans onder meer lid van de Sociaal en Economische Raad (SER). Vanuit zijn achtergrond is Van Woerkom een ervaren belangenbehartiger van (Nederlandse) automobilisten en zeer betrokken bij het dieselemissieschandaal.
540. Pocar was voorzitter van de RvB van mei 2016 tot en met 16 september 2021 en is sindsdien algemeen bestuurder. Sinds 1970 is Pocar hoogleraar aan de Universiteit van Milaan en onder meer gespecialiseerd in Europees- internationaal privaatrecht en internationaal humanitair recht. Na 16 jaar werkzaamheden te hebben verricht als lid van de Human Rights Committee van de Verenigde Naties (1984-2000) trad Pocar op 8 februari 2000 toe tot het Joegoslaviëtribunaal. Van maart 2003 tot november 2005 was Pocar Vice-

³⁵⁰ *Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12 en 13. De in de parlementaire geschiedenis opgesomde factoren niet limitatief.

³⁵¹ Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

³⁵² Car Claim voldoet hiermee aan artikel 3:305a lid 2 sub e BW. Dit vereiste werkte in artikel 3:305a BW (oud) al door via het Waarborgvereiste, zie *Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12.

President van het Joegoslaviëtribunaal en van 2005 tot 2008 President van het Joegoslaviëtribunaal.³⁵³ Momenteel is Pocar rechter bij het International Criminal Court (ICC) in Den Haag. Pocar was tevens de rapporteur voor de herziening van het Brussel I Verdrag (1999) en het Verdrag van Lugano (2007).

541. Van der Steen is een zeer ervaren accountant en heeft decennia gewerkt als CFO bij verschillende private ondernemingen. Van der Steen vervulde tevens een commissariaat binnen een Nederlandse grootbank en toezichthoudende functies binnen diverse non-profit instellingen. Hij beschikt over ruime kennis en eerdere ervaringen in collectieve procedures en schikkingen (waaronder de afwikkeling van de collectieve regeling tussen Stichting Atrium Claim en het Amsterdamse vastgoedfonds Atrium European Real Estate) om alle financiële aangelegenheden van Car Claim als penningmeester te beheren en te controleren.³⁵⁴
542. De samenstelling van de RvB is specifiek toegesneden op het initiatief van Car Claim. De leden van de RvB, stuk voor stuk professionals, zijn in staat om de belangen van alle door de Dieslegate-affaire gedupeerden, waaronder de Autobezitters, adequaat te behartigen.³⁵⁵

De RvT

543. Car Claim beschikt tevens over een kundige RvT.³⁵⁶ Deze bestaat uit de heren Oosting, De Savornin Lohman en Zielonka.³⁵⁷
544. Oosting is de voorzitter van de RvT en was van januari 1980 tot en met september 1987 hoogleraar bestuursrecht en bestuurskunde. Van 1987 tot 1999 bekleedde Oosting het ambt van de Nationale Ombudsman. Hij was tevens lid van de Raad van State (2000 – 2013).
545. De Savornin Lohman beschikt over tientallen jaren ervaring als procesadvocaat en is gespecialiseerd in corporate & commercial litigation. Daarnaast is De Savornin Lohman plaatsvervangend raadsheer bij het Gerechtshof Den Haag.
546. Zielonka is professor in European Politics and Society aan Oxford University en is gespecialiseerd in onder meer Ethiek en Politicologie.

³⁵³ In lijn met Principe V.3 van de Claimcode.

³⁵⁴ In lijn met Principe V.4 van de Claimcode.

³⁵⁵ In lijn met Principe V.2 van de Claimcode.

³⁵⁶ Car Claim voldoet hiermee aan het voorschrift van artikel 3:305a lid 2 sub a BW.

³⁵⁷ Productie 154 bij deze dagvaarding.

547. De RvT beschikt aldus over ruime ervaring, juridische, financiële, politieke en ethische expertise die noodzakelijk zijn om adequaat toezicht te houden op de belangenbehartiging zoals omschreven in de doelomschrijving van de Statuten.³⁵⁸

Checks and balances en een goede samenwerking tussen de RvB en de RvT

548. Binnen Car Claim bestaan checks and balances en een goede samenwerking tussen de RvB en de RvT. Ook deze omstandigheden maken dat de belangen van de Autobezitters bij Car Claim uitstekend gewaarborgd zijn. Car Claim licht dit toe.
549. De governance van Car Claim is dusdanig ingericht, dat de RvB voorafgaande goedkeuring van de RvT nodig heeft voordat hij ingrijpende besluiten kan nemen. Zo bepalen de Statuten dat de RvB besluiten omtrent de volgende onderwerpen aan de RvT ter goedkeuring voorlegt:

- a. statutenwijziging;*
- b. fusie of splitsing;*
- c. ontbinding;*
- d. het aanhangig maken van een gerechtelijke procedure;*
- e. het sluiten van een schikkingsovereenkomst; en*
- f. de bestemming van het overschot na vereffening.*³⁵⁹

550. Naast bovengenoemde besluiten is de RvT bevoegd om te besluiten tot de benoeming, schorsing en/of het ontslag van leden van de RvB.³⁶⁰
551. Voorts bepaalt artikel 6.5 Statuten dat de RvB verplicht is om alle substantiële wijzigingen in de governance structuur van Car Claim en de naleving van de Claimcode voor te leggen aan de RvT.
552. Bovenstaande statutaire bepalingen zijn door de RvB en de RvT steeds nageleefd. De RvT is te allen tijde op de hoogte van – en in sommige gevallen zelfs eigenhandig bevoegd om te besluiten over – relevante wijzigingen in de governance structuur van Car Claim en in de naleving van de Claimcode.

Intensieve samenwerking tussen de RvB en de RvT

553. In de praktijk legt de RvB niet alleen substantiële besluiten voor aan de RvT, die zien op wijzigingen in de governance structuur of naleving van de Claimcode. De RvB heeft sinds de oprichting van Car Claim ook andere dan de hierboven genoemde ingrijpende besluiten ter goedkeuring van de RvT voorgelegd, zoals

³⁵⁸ In lijn met Principe VII.4 van de Claimcode.

³⁵⁹ Artikel 8.10 Statuten.

³⁶⁰ Artikelen 5.4 en 5.5 Statuten. Samen met artikel 8.10 Statuten zijn daarmee alle in Principe V.7 van de Claimcode voorziene besluiten onderhevig aan goedkeuring van de RvT, dan wel betreft het een besluit van de RvT zelf.

het aangaan van procesfinancieringsovereenkomsten. Dit doet de RvB tijdens gemeenschappelijke vergaderingen van de RvB en de RvT.

554. De intensieve samenwerking tussen de RvB en de RvT wordt bevestigd door het jaarlijks aantal *gemeenschappelijke* vergaderingen van de RvB en de RvT. In 2018 vergaderden zij gezamenlijk op 13 april, 13 juni en 17 november (**Productie 155**). In 2019 vergaderden zij op 5 februari, 25 juni en 12 november (**Productie 156**). In 2020 was dit op 14 februari, 7 april, 23 juni en 19 oktober (**Productie 157**). In 2021 was dat op 18 februari, 21 juni, 16 september en 16 december.
555. Tot slot geldt dat de RvB absolute transparantie betracht richting de RvT. Dit betekent onder meer dat de RvB alle informatie die hij tot zijn beschikking heeft steeds en tijdig deelt met de RvT en bespreekt tijdens voornoemde gemeenschappelijke vergaderingen.³⁶¹ Daarnaast vindt ook buiten vergadering veelvuldig contact plaats tussen de verschillende leden van de RvB en de RvT.

XV.3 Car Claim is representatief

556. Uit de tekst en het systeem van artikel 3:305a lid 2 aanhef BW volgt dat het Waarborgvereiste onder meer moet worden getoetst aan de vraag in hoeverre Car Claim representatief is als belangenbehartiger van de Autobezitters.
557. De wetgever heeft overwogen dat als indicaties voor de representativiteit kunnen dienen (i) de vraag hoeveel Autobezitters zich bij Car Claim hebben aangesloten en (ii) welke omvang de vorderingen van die Autobezitters heeft. Tegelijkertijd volgt uit de wetsgeschiedenis niet wanneer een belangenorganisatie wordt geacht op te komen voor een “*voldoende groot deel van de groep getroffen gedupeerden*”.³⁶² Een minimaal percentage op het geheel aan gedupeerden heeft de wetgever niet gegeven.
558. Vóór de inwerkingtreding van de WAMCA bestond er ook geen harde kwantitatieve representativiteitseis voor ontvankelijkheid. De heersende opvatting was dat niet het aantal aangeslotenen, maar (bijvoorbeeld) de successen uit het verleden doorslaggevend zijn.³⁶³ Niet-representatieve belangenbehartigers zouden anders immers door middel van agressieve werving toch in staat kunnen zijn om een aanzienlijke achterban te verwerven, aldus de wetgever in 2013.³⁶⁴
559. Mede met het oog op de onderhavige collectieve vorderingen heeft de Consumentenbond haar volledige steun voor het initiatief van Car Claim uitgesproken (**Productie 158**).

³⁶¹ Dit op voorschrift van artikel 11.2 Statuten en conform Principe VII, uitwerking 6 van de Claimcode.

³⁶² *Kamerstukken II* 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 19.

³⁶³ Rutte 2015, p. 321.

³⁶⁴ *Kamerstukken I* 2012/13, 33 126, C, p. 3.

560. Voorts heeft Car Claim de afgelopen jaren veel tijd geïnvesteerd in het leggen en onderhouden van contacten met grotere *fleetowners*, die hun wagenparken met betrekking tot diverse merken, waarover Car Claim collectieve procedures voert, bij Car Claim hebben geregistreerd.
561. Uit de literatuur volgt tot slot dat de representativiteit snel zal worden aangenomen, wanneer de belangenorganisatie haar sporen heeft verdiend.³⁶⁵ Car Claim is inmiddels meer dan zes jaar actief in het dieselemissieschandaal, waarvan zij ruim drie jaar bij de rechtbank tegen Volkswagen c.s. heeft geprocedeerd. In de procedure tegen Volkswagen c.s. staat zeer vergelijkbare materie centraal en liggen overwegend dezelfde rechtsvragen voor als in de bij deze dagvaarding ingestelde collectieve vorderingen jegens Gedaagden.
562. Op 14 juli 2021 heeft de rechtbank geoordeeld dat Volkswagen c.s. de automobilisten in die procedure heeft bedrogen en bepaald dat de gedupeerden recht hebben op compensatie. Gelet op bovengenoemde gronden is de representativiteit van Car Claim om ten behoeve van de Autobezitters op te komen, gegeven.

XV.4 Car Claim handelt conform Claimcode

563. De Claimcode bevat governance principes voor 305a-organisaties die als doel hebben te komen tot collectief verhaal. De Claimcode strekt ertoe om degenen die zich aanmelden bij dergelijke organisaties garanties te bieden dat de 305a-organisatie de belangen van de collectief benadeelden centraal stelt.³⁶⁶ De Claimcode is in 2011 opgesteld door de Commissie Claimcode en in 2019 geredigeerd.³⁶⁷
564. De Claimcode is een particulier initiatief. Desalniettemin wordt in de rechtspraak getoetst aan de Claimcode waar het gaat om de ontvankelijkheid van 305a-organisaties. Met de introductie van de WAMCA zijn grote delen van de Claimcode gecodificeerd. Voor dat deel van de Claimcode dat met de inwerkingtreding van de WAMCA niet gecodificeerd is, geldt dat de Claimcode dient als een gezichtspunt in het kader van de ontvankelijkheidstoets van artikel 3:305a lid 1 en 2 BW (het Waarborgvereiste). Dit laat onverlet dat de Claimcode ook in het kader van de overige, reeds besproken, vereisten voor ontvankelijkheid ex artikel 3:305a BW door de rechtbank in ogenschouw kan worden genomen.
565. De Claimcode bestaat uit zeven Principes en gaat uit van het beginsel *comply or explain*.³⁶⁸ Car Claim voldoet aan elk Principe van de Claimcode. Dit is een belangrijke bevestiging van het feit dat Car Claim niet wordt gedreven door onzuivere commerciële motieven en dat de belangen van de Autobezitters op een juiste wijze worden gewaarborgd. Car Claim licht dit onderstaand per Principe op hoofdlijnen toe. Indien en

³⁶⁵ A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 9.4.

³⁶⁶ Consultatiedocument 'Zelfregulering claimstichtingen' bij de Claimcode 2011, p. 160 en Claimcode, p. 2.

³⁶⁷ De Claimcode kan worden geraadpleegd en gedownload via de Website, rubriek FAQ, onder de vraag "Voor niets gaat de zon op. Hoe wordt het project van de Stichting gefinancierd en wie wordt er beter van?"

³⁶⁸ Claimcode, p. 7. De governance van een 305a-organisatie is maatwerk. Afwijking van individuele bepalingen is onder omstandigheden geoorloofd. Zie Claimcode, p. 9.

zover Gedaagden zouden betwisten dat Car Claim voldoet aan één of meerdere Principes van de Claimcode, dan behoudt Car Claim zich het recht voor om haar stellingen nader te onderbouwen, indien en voor zover de rechtbank dit nodig zal achten.

Principe I van de Claimcode: naleving en handhaving van de Claimcode

566. Car Claim beschikt over de RvB en de RvT.³⁶⁹ Deze organen leggen jaarlijks verantwoording af in een jaarverslag.³⁷⁰ De jaarverslagen zijn gepubliceerd op een openbaar toegankelijk gedeelte van de Website. Deze Website wordt door de RvB in stand gehouden.³⁷¹ Uit deze jaarverslagen volgt op welke wijze de governance van Car Claim is vormgegeven. De governance structuur volgt eveneens uit de Statuten (Productie 130, artikel 3). Ook de Statuten staan gepubliceerd op het openbaar toegankelijke gedeelte van de Website.
567. De jaarverslagen bevatten een Compliance Overview Claim Code 2019 (opgesteld in het Engels). In dit overzicht staat uitgewerkt op welke wijze Car Claim voldoet aan de Principes van de Claimcode. Tevens is in dit document informatie opgenomen over de bezoldiging van de leden van de RvB en de RvT.³⁷²
568. De jaarverslagen en de Statuten zullen doorlopend beschikbaar blijven, zolang Car Claim actief is.
569. Gelet op het bovenstaande voldoet Car Claim tevens aan de vereisten van artikel 3:305a lid 2, sub d onder 1 tot en met 5 BW.
570. Tot slot geldt dat elke wijziging in de governance van Car Claim en de naleving van deze code onder een afzonderlijk agendapunt ter bespreking wordt voorgelegd aan de RvT. In dit verband wijst Car Claim naar artikel 6 onder 5 van haar Statuten:

“Het bestuur is verplicht om elke voorgenomen wijziging in de governance structuur van de stichting en in de naleving van de Claimcode ter bespreking voor te leggen aan de raad van toezicht. Het bestuur zal het voorafgaande als een afzonderlijke agendapunt op de agenda van de vergadering zetten.”³⁷³

571. Car Claim voldoet derhalve aan Principe I van de Claimcode.

³⁶⁹ Zie par. 536 e.v. van deze dagvaarding.

³⁷⁰ Zie Productie 155, Productie 156 en Productie 157.

³⁷¹ Onder de Rubriek ‘Nieuws’ kondigt Car Claim steeds aan wanneer de jaarverslagen zijn opgesteld. De jaarverslagen kunnen aldaar ook worden geraadpleegd en gedownload.

³⁷² Hiermee voldoet Car Claim tevens aan artikel 3:305a lid 2 sub d onder 5.

³⁷³ Productie 130.

Principe II van de Claimcode: Behartiging van collectieve belangen zonder winstoogmerk

572. Op basis van Principe II van de Claimcode dient Car Claim te bewaken dat uit haar Statuten, feitelijke werkzaamheden en uit haar governance volgt dat bij Car Claim rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen geen winstoogmerk hebben bij de uitoefening van hun activiteiten. Car Claim voldoet aan dit vereiste.
573. Artikel 4.3 Statuten³⁷⁴ bepaalt dat dat “[n]och een natuurlijk persoon, noch een rechtspersoon over (een deel van) het vermogen en inkomsten van de Stichting [kan] beschikken als ware het zijn of haar eigen vermogen en inkomsten.”
574. Met het oog op het vereiste tweehandtekeningen-stelsel bepaalt artikel 7.1 Statuten:
- “De Stichting wordt vertegenwoordigd door het bestuur. De bevoegdheid tot vertegenwoordiging komt mede aan twee gezamenlijk handelende bestuursleden toe.”*
575. Om te waarborgen dat een (rechts)persoon daadwerkelijk niet kan beschikken over de gelden van Car Claim, bevatten de Statuten de volgende voorschriften voor de RvB en de RvT:
- i. de RvB is niet bevoegd om te besluiten tot het aangaan van overeenkomsten tot verkrijging, vervreemding en bezwaring van registergoederen, en tot het aangaan van overeenkomsten waarbij Car Claim zich als borg of hoofdelijk medeschuldenaar verbindt, zich voor een derde sterk maakt of zich tot zekerheidstelling voor een schuld aan een ander verbindt en tot vertegenwoordiging van Car Claim van deze handeling;³⁷⁵
 - ii. de RvB is niet bevoegd om overeenkomsten te sluiten met (rechts)personen of een andere entiteit waarbij een bestuurslid of een lid van de RvT – al dan niet via een relatie als bedoeld in artikel 5 lid 3 Statuten – in de hoedanigheid van bestuurslid, oprichter, aandeelhouder, toezichthouder of werknemer is betrokken;³⁷⁶
 - iii. het besluit van de RvB omtrent de bestemming van het overschot na vereffening is onderworpen aan goedkeuring van de RvT;³⁷⁷
 - iv. bestuursleden met een (mogelijk) tegenstrijdig belang doen daarvan onverwijld mededeling aan de RvT en onthouden zich van de beraadslaging en besluitvorming indien sprake is van een tegenstrijdig belang;³⁷⁸
 - v. de vaststelling van een onkostenvergoeding, vacatiegeld en honorarium voor bestuursleden

³⁷⁴ Idem, p. 5.

³⁷⁵ Artikel 6 lid 2 Statuten.

³⁷⁶ Artikel 6 lid 3 Statuten.

³⁷⁷ Artikel 8 lid 10 Statuten.

³⁷⁸ Artikel 8 lid 14 Statuten.

- geschiedt door de RvT;³⁷⁹
- vi. leden van de RvT met een (mogelijk) tegenstrijdig belang doen onverwijld mededeling daarvan aan de overige leden van de RVT en onthouden zich van de beraadslaging en besluitvorming indien sprake is van een tegenstrijdig belang;³⁸⁰
 - vii. de vaststelling van een redelijke en niet bovenmatige onkostenvergoeding en vacatiegeld voor leden van de RvT geschiedt door de gemeenschappelijke vergadering van de RvB en de RvT;³⁸¹
 - viii. leden van de RvB en de RvT met een (mogelijk) tegenstrijdig belang doen daarvan onverwijld mededeling aan de RvT en, indien daadwerkelijk sprake blijkt te zijn van een tegenstrijdig belang, onthouden zich van de beraadslaging en besluitvorming in de gemeenschappelijke vergadering van de RvB en de RvT;³⁸² en
 - ix. het wijzigen van de Statuten door de RvB is onderworpen aan goedkeuring van de RvT en behoeft een meerderheid van twee derde van de stemmen, uitgebracht in een voltallige vergadering.³⁸³
576. Ter aanvulling op bovenstaande systematiek geldt dat Car Claim geen registratiebijdrage of een jaarlijkse bijdrage vraagt van de Autobezitters. Dergelijke gelden heeft Car Claim dan ook niet in kas. De facturen van de adviseurs van Car Claim worden voldaan door middelen afkomstig van procesfinancier Fortress, die met het doel van voldoening van de betreffende facturen, ter beschikking worden gesteld. Misbruik van de gelden van Car Claim door een (rechts)persoon is daardoor uitgesloten.
577. Car Claim stelt bij deze dagvaarding géén vorderingen in ter bevoordeling van zichzelf, noch ten behoeve van een aan haar verbonden partij. De vorderingen van Car Claim zijn ingesteld ten behoeve van de Autobezitters.
578. Car Claim spant zich zonder winstoogmerk in om de belangen van onder meer de Autobezitters zo goed mogelijk te behartigen.³⁸⁴ Alle Autobezitters kunnen zich kosteloos aanmelden bij Car Claim. De kosten (inclusief de juridische kosten) worden gedragen door Car Claim. De Autobezitters lopen zo geen financieel risico.
579. Car Claim streeft ernaar om de door haar gemaakte (juridische) kosten onderdeel te doen uitmaken van een eventueel met Gedaagden te bereiken (buitengerechtelijke) schikking of als onderdeel van een rechterlijk oordeel. Als dat niet (volledig) lukt, dan zal Car Claim de Autobezitters daarover informeren. Car Claim houdt een percentage van 25% in op de door Gedaagden aangeboden (of in rechte vastgestelde) vergoeding. Deze inhouding wordt door Car Claim aangewend om de kosten en het risico van de externe

³⁷⁹ Artikel 9 lid 1 Statuten.
³⁸⁰ Artikel 12 lid 12 Statuten.
³⁸¹ Artikel 13 lid 1 Statuten.
³⁸² Artikel 14 lid 3 Statuten.
³⁸³ Artikel 16 lid 2 Statuten.
³⁸⁴ Artikel 2 lid 3 Statuten.

financiers van Car Claim te dekken. Voorstaande informatie is opgenomen op het openbaar toegankelijke gedeelte van de Website. Car Claim voldoet hiermee tevens aan artikel 3:305a lid 2, sub d onder 8.

580. Voornoemde 'deelnemingsvoorwaarden' van Car Claim zijn in lijn met de praktijk rondom 305a-organisaties én met het bepaalde in Principe II.2 (toegestaan winstoogmerk van de externe financier). In dit verband zij opgemerkt dat Car Claim ernaar streeft dat de Autobezitters een zo groot mogelijk bedrag overhouden van hun vergoeding. Zo zal zij bij een eventuele minnelijke regeling of een rechterlijke uitspraak betrachten zoveel mogelijk van de door haar gemaakte kosten vergoed te krijgen. Het percentage van 25% betreft dan ook een *maximum* percentage. Dit draagt Car Claim ook openlijk uit.³⁸⁵

Principe III van de Claimcode: Externe financiering

581. De Claimcode staat het een belangenorganisatie toe om ten behoeve van de collectieve actie een financieringsovereenkomst aan te gaan met een externe financier. Uitgangspunt daarbij is dat de externe financier een solide partij is, het bestuur en de raad van toezicht van de belangenorganisatie zelfstandig en onafhankelijk zijn van de financier en de financier zelf onafhankelijk is van de wederpartij in de collectieve actie (in dit geval Gedaagden).
582. Voor haar initiatief maakt Car Claim gebruik van de financieringsdiensten van Fortress. Car Claim geeft dit ook duidelijk aan op de Website en in haar jaarverslagen.³⁸⁶ Fortress heeft een uitstekend *trackrecord* en behoort tot een groep van 's werelds grootste en meest ervaren externe procesfinanciers. Fortress is bovendien lid van de International Legal Finance Association (ILFA).³⁸⁷ Deze vereniging heeft *best practices* opgesteld voor externe financiers ter bescherming van partijen die gebruik willen maken van procesfinanciering.³⁸⁸ In de Volkswagen-procedure heeft de rechtbank reeds geoordeeld dat de financiële afspraken die Car Claim heeft gemaakt met Fortress (voorheen: Vannin), zijn toegestaan en de belangen van de gedupeerden automobilisten voldoende waarborgen.³⁸⁹
583. Car Claim bevestigt dat de volledige zeggenschap over de proces- en schikkingsstrategie *uitsluitend* bij Car Claim ligt.
584. Bovendien bestaan er feitelijk geen nauwe familie- of vergelijkbare relaties tussen enerzijds de respectieve leden van de RvB en de RvT en anderzijds Fortress of overige belanghebbenden/adviseurs bij Car Claim.³⁹⁰ Car Claim (en haar adviseurs) is (zijn) derhalve zelfstandig en onafhankelijk van Fortress.

³⁸⁵ Website, rubriek FAQ.

³⁸⁶ Productie 155 t/m 157 bij deze dagvaarding.

³⁸⁷ www.ilfa.com/membership-directory (laatstelijk geraadpleegd op 8 november 2021).

³⁸⁸ www.ilfa.com/#best-practice (laatstelijk geraadpleegd op 8 november 2021).

³⁸⁹ Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 5.40 – 5.42.

³⁹⁰ Hiermee voldoet Car Claim zowel aan de vereiste onafhankelijkheid ten opzichte van de externe financier op grond van Principe III van de Claimcode, als aan Principe IV, uitwerking 1 van de Claimcode.

585. Gelet op het bovenstaande, voldoet Car Claim eveneens aan het ontvankelijkheidsvereiste zoals gesteld in artikel 3:305a lid 2 onder c BW.

Principe IV van de Claimcode: De samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur

586. Dit Principe schrijft voor dat de RvB zodanig is ingesteld dat de leden ten opzichte van elkaar, de RvT, de procesfinancier en de belanghebbenden bij Car Claim onafhankelijk en kritisch kunnen opereren. Car Claim voldoet aan dit vereiste.
587. Er bestaan geen nauwe familie- of vergelijkbare relaties binnen de RvB en de RvT. Hetzelfde geldt voor de relaties van de leden van de RvB en de RvT met personen die zijn verbonden aan de externe financier.
588. Tussen Car Claim en de leden van de RvB en de RvT zijn evenmin overeenkomsten gesloten, zoals bedoeld in Principe IV, uitwerking 3 van de Claimcode.

Principe V van de Claimcode: De samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur

589. Dit Principe bevat voorschriften over de samenstelling, de taken en de werkwijze van de RvB. Car Claim voldoet ook aan Principe V van de Claimcode.
590. In par. 538 tot en met 555 en 574 van deze dagvaarding heeft Car Claim toegelicht dat de RvB voldoet aan Principe V, uitwerkingen 1 tot en met 5 en 7.
591. Dat Car Claim voldoet aan uitwerking 6 van Principe V, volgt uit de Statuten (artikel 15.4-15.7) en uit de jaarverslagen van Car Claim.
592. Car Claim voldoet eveneens aan uitwerking 8 van Principe V. Op de Website kan de informatie zoals genoemd onder (i) t/m (iii) en (v) t/m (xii) van uitwerking 8 worden geraadpleegd, al dan niet door middel van de op de Website gepubliceerde, vrij toegankelijke, jaarverslagen (inclusief het daarin opgenomen Claimcode 2019 Compliance-document) van Car Claim. Het bepaalde onder sub (iv) en (xiii) bij uitwerking 8 van Principe V is vooralsnog niet van toepassing. Deze informatie is op de Website daarom nog niet vermeld.
593. Omdat Car Claim voldoet aan Principe V, uitwerking 8 onder (xii), voldoet zij tevens aan de ontvankelijkheidseis van artikel 3:305a lid 2 sub d onder 7 BW. Volledigheidshalve merkt Car Claim nog op dat de Website eveneens informatie bevat over a) de doelstellingen en de werkwijzen van Car Claim, almede b) over de wijze waarop gedupeerden zich kunnen aansluiten bij Car Claim en op welke manier zij deze participatie kunnen beëindigen. Car Claim voldoet hiermee eveneens aan de ontvankelijkheidseisen van artikel 3:305a lid 2 sub d onder 6 en 9 BW.

Principe VI van de Claimcode: Vergoedingen aan bestuurders

594. Dit Principe bevat met name voorschriften voor de bezoldiging van de RvB van Car Claim. Car Claim voldoet aan dit Principe. Dit volgt uit de werkelijke gang van zaken binnen Car Claim, alsmede uit:
- i. artikel 9 onder 1 van de Statuten;
 - ii. artikel 9 onder 2 van de Statuten;
 - iii. de jaarverslagen;
 - iv. de Website (alsmede uit het feit dat Car Claim voldoet aan Principe V, uitwerking 8 onder (ix) en aan artikel 3:305a lid 2 sub d onder 5 BW).

Principe VII van de Claimcode: De Raad van Toezicht

595. Dit Principe stelt onder meer eisen aan de wijze waarop de RvT toezicht dient te houden op het beleid en de gang van zaken binnen Car Claim, alsmede aan het beloningsbeleid.
596. Car Claim voldoet aan Principe VII van de Claimcode. Dit volgt onder meer uit (i) de gang van zaken binnen Car Claim, (ii) par. 536 tot en met 555 van deze dagvaarding, (iii) de jaarverslagen en het Claimcode 2019 Compliance-document, (iv) artikel 11 sub 2 van de Statuten, (v) artikel 12 sub 1 van de Statuten, (vi) artikel 13 sub 1 van de Statuten en (vii) artikel 15 sub 4 en 5 van de Statuten.
597. De situatie zoals beschreven in Principe VII, uitwerking 3 van de Claimcode (benoeming van een lid van de RvT op voordracht van de procesfinancier) doet zich niet voor. Volledigheidshalve merkt Car Claim op dat de leden van de RvB evenmin door de procesfinancier zijn voorgedragen.

Feitelijke werkzaamheden

598. Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat de vraag of voldaan is aan het Waarborgvereiste mede wordt ingekleed met de feitelijke werkzaamheden die Car Claim ten behoeve van haar achterban (heeft) verricht.
599. In paragraaf 504 van deze conclusie stond Car Claim reeds stil bij de feitelijke werkzaamheden die zij heeft verricht ten behoeve van de Autobezitters. Hetgeen Car Claim daar heeft uiteengezet dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

(Inter)actieve communicatie met de achterban

600. In het kader van onder meer de Principes I en V.8 van de Claimcode stond Car Claim stil bij de door haar in stand gehouden Website. Naast de passieve communicatie van Car Claim met de Autobezitters via deze Website, communiceert zij met haar achterban ook op actieve wijze.

601. Alle bij Car Claim aangemelde Autobezitters ontvangen met regelmaat per persoonlijke e-mail een nieuwsbrief van Car Claim. Daarin wordt onder meer de actuele stand van de activiteiten van Car Claim, onder meer in verband houdende met Gedaagden, uiteengezet.
602. Car Claim geeft met de Website en haar nieuwsbrieven aan Autobezitters daarnaast de mogelijkheid om inspraak te hebben in de activiteiten van Car Claim. Dit doet zij onder meer door polls/enquêtes te verstrekken aan de Autobezitters. Tevens informeert Car Claim bijvoorbeeld bij haar achterban of zij prangende vragen hebben, die Car Claim beantwoordt. Car Claim informeert haar achterban in haar nieuwsbrieven, door middel van korte video's op de Website of rechtstreeks, door middel van e-mail of (telefonische) bespreking.
603. Naast deze digitale communicatie organiseert Car Claim in overleg met belangenorganisaties regelmatig informatiebijeenkomsten, waarin zij met de betreffende doelgroepen (behorend tot haar achterban) in gesprek gaat over de belangrijke ontwikkelingen die zich (zullen) voordoen.
604. Car Claim onderhoudt ook nauw contact met andere organisaties waarvan Autobezitters veel lid zijn, zoals ANWB en Consumentenbond, opdat ook die organisaties de achterban goed kunnen informeren over relevante ontwikkelingen.
605. Tussen de Autobezitters en Car Claim bestaat aldus een dynamische wisselwerking. Car Claim informeert regelmatig bij de Autobezitters naar hun ervaringen met betrekking tot het dieselemissieschandaal. Met de van Autobezitters verkregen input stuurt Car Claim haar beleid en strategie bij.
606. Car Claim zal haar achterban ook raadplegen met betrekking tot het eventueel sluiten van een collectieve schikking met Gedaagden.
607. Gelet op het bovenstaande, voldoet Car Claim ook aan het bepaalde in artikel 3:305a lid 2 onder b BW.

XVI. TERRITORIALITEITSVEREISTE

608. Artikel 3:305a lid 3 sub b BW vereist dat de collectieve vordering een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer heeft (de zogenoemde 'scope rule'). Hiervan is sprake, wanneer:
 - i. aannemelijk wordt gemaakt dat het merendeel van de personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvordering strekt, zijn gewone verblijfplaats in Nederland heeft; of
 - ii. degene tegen wie de rechtsvordering zich richt, woonplaats in Nederland heeft en bijkomende omstandigheden wijzen op voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer; of
 - iii. de gebeurtenis of de gebeurtenissen waarop de rechtsvordering betrekking heeft, in Nederland heeft of hebben plaatsgevonden.

609. In deze procedure komt Car Claim op voor de belangen van Autobezitters (zie Hoofdstuk IV). Alle Autobezitters hadden hun gewone verblijfplaats in Nederland ten tijde van het sluiten van de Overeenkomsten. Aangenomen kan worden dat het merendeel van de Autobezitter thans nog steeds hun gewone verblijfplaats in Nederland heeft. Aan het vereiste onder i. hierboven is derhalve voldaan, zodat sprake is van een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer.
610. Voorts geldt dat het overgrote deel van Gedaagden in Nederland is gevestigd. Ook in dit opzicht is sprake van een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer (op grond van sub ii. hierboven).
611. Tot slot geldt dat het *erfolgsort* in Nederland is gelegen,³⁹¹ zodat tevens sprake is van een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer op basis van sub iii. hierboven.

XVII. DE VORDERINGEN STREKKEN TOT DE BESCHERMING VAN GELIJKSOORTIGE BELANGEN

XVII.1 Inleiding

612. Door te toetsen aan het Gelijksortigheidsvereiste wordt beoordeeld of de vorderingsrechten van – in dit geval – de Autobezitters zich lenen voor simultaanbeoordeling.³⁹²
613. In dit hoofdstuk licht Car Claim toe dat de diverse bij deze dagvaarding ingestelde vorderingen strekken tot de bescherming van gelijksoortige belangen. Deze belangen lenen zich bij uitstek voor bundeling.
614. Eerst staat Car Claim kort stil bij het toepasselijke juridisch kader. Vervolgens zet zij uiteen dat de door haar ingestelde vorderingen voldoen aan het Gelijksortigheidsvereiste. Tot slot staat Car Claim stil bij het feit dat deze collectieve actieprocedure efficiënter en effectiever is dan het procederen door Autobezitters tegen Gedaagden op individuele basis.

XVII.2 Juridisch kader

615. De parlementaire geschiedenis laat zich slechts kort uit over het begrip 'gelijksoortige belangen'. De wetgever heeft enkel vermeld dat voor ontvankelijkheid niet het *type* vordering doorslaggevend is, maar de vraag of de bij de vordering betrokken *belangen* zich lenen voor bundeling.³⁹³ De wetgever heeft de verdere inkleuring van het begrip 'gelijksoortigheid' expliciet aan de rechtspraak overgelaten:

³⁹¹ HvJEU 9 juli 2020, C-343/19, ECLI:EU:C:2020:534 (*VKI/Volkswagen*).

³⁹² P.G.J. Wissink, 'De preliminaire ontvankelijkheidsbeslissing onder de WAMCA: hoe 'inhoudelijk' mag de voorfase zijn?', *TCR* 2021/1 ('**Wissink 2021**'), p. 4.

³⁹³ *Kamerstukken II* 1992/93, 22 486, nr. 3, p. 24.

“Het wordt bij voorbeeld aan de rechtspraak overgelaten om verder inhoud te geven aan het begrip «ongelijksoortigheid», vermeld in artikel 305a lid 2, en te beoordelen welke in dat lid bedoelde omstandigheden voldoende zijn.”³⁹⁴

616. Ten aanzien van collectieve vorderingen met een contractuele grondslag overweegt de wetgever dat sprake dient te zijn van (i) gelijkvormige overeenkomsten en (ii) parallel lopende belangen bij de nakoming of aantasting daarvan. De wetgever zegt daarover:

“In de huidige maatschappij zijn grote groepen gelijkvormige overeenkomsten een normaal verschijnsel (...). Dit heeft als gevolg dat eveneens een normaal verschijnsel is dat een grote groep contractanten identieke, parallel lopende belangen heeft ter zake van de nakoming, de niet-nakoming of de aantasting van dergelijke overeenkomsten.”³⁹⁵

617. De afgelopen drie decennia hebben de rechtspraak en literatuur nadere duiding gegeven aan het begrip ‘gelijksoortigheid’, in relatie tot verschillende collectieve rechtsvorderingen, met diverse grondslagen en ten aanzien van verschillende groepen betrokkenen.

618. De rechtsregel die bij de toetsing van ‘gelijksoortige belangen’ thans heeft te gelden, werd in 2010 door de Hoge Raad vastgesteld in het arrest *Plazacasa*.³⁹⁶ De Hoge Raad overwoog in dit arrest dat aan het vereiste van voldoende gelijksoortigheid is voldaan, indien de belangen tot bescherming waarvan de collectieve rechtsvordering strekt zich voor bundeling lenen, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd. De rechter zal in dit verband moeten toetsen of in één procedure geoordeeld kan worden over de rechtsvorderingen zonder dat daarbij de bijzondere omstandigheden aan de zijde van de individuele belanghebbenden betrokken behoeven te worden.³⁹⁷

619. De Hoge Raad overwoog in hetzelfde arrest bovendien dat het vereiste van gelijksoortigheid van belangen niet zo streng moet worden toegepast dat de posities, achtergronden en belangen van degenen ten behoeve van wie collectief wordt geageerd, identiek of zelfs overwegend gelijk zijn.³⁹⁸ Te veel nuancering zou het doel van een collectieve actie voorbij streven en een dergelijke actie onhanteerbaar maken. Een collectieve actie beoogt de toets op individueel niveau naar haar aard immers te ontstijgen.³⁹⁹

620. De benadering van de Hoge Raad sluit aan bij de eerdere gezaghebbende literatuur:

³⁹⁴ *Kamerstukken II 1992/93, 22 486, nr. 5, p. 2.*

³⁹⁵ *Kamerstukken II 1992/93, 22 486, nr. 8, p. 5.* Als voorbeelden worden onder meer genoemd kopers van eenzelfde product of slachtoffers van een ramp. Zie ook M.J. Kroeze, ‘Collectieve acties en gelijksoortige belangen’, *Ondernemingsrecht* 2004/190.

³⁹⁶ HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756 (*Plazacasa*).

³⁹⁷ HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756 (*Plazacasa*), r.o. 4.2.

³⁹⁸ In dezelfde zin ook A-G Verkade in zijn conclusie bij HR 23 december 2005, ECLI:NL:HR:AU3713 (*Safe Haven*), punt 5.37.

³⁹⁹ Wissink 2021, p. 3.

“De rechter dient (...) geen rekening te houden met theoretisch mogelijk bijzondere individuele omstandigheden. Om de omvang en de ingewikkeldheid van het rechtsverkeer in hanteerbare banen te houden past hier een zekere abstracte toetsing. Massaliteit en schaalvergroting in het verbintenissenrecht brengen standaardisatie mee, en daarbij past ook geen maatwerk meer maar konfektie. Bij een kollektieve actie geldt dat teveel nuanceren haar doel voorbijstreeft en een dergelijke actie onhanteerbaar maakt.”⁴⁰⁰

621. Kortom, toets van gelijksoortigheid als onderdeel van de ontvankelijkheidsvereisten van artikel 3:305a BW wordt in de rechtspraak en literatuur op ruimhartige wijze benaderd. Dit vereiste dient niet snel tot niet-ontvankelijkheid van een belangenorganisatie te leiden.⁴⁰¹
622. De benadering van de Hoge Raad in het *Plazacasa* arrest is ook onder de WAMCA de heersende leer. Zo overweegt de wetgever in lijn met dit arrest:

“In de genoemde voorbeelden zal de rechter moeten beoordelen of deze vordering voldoet aan de vereisten uit artikel 3:305a lid 1 BW dat er sprake is van gelijksoortige belangen die zich lenen voor bundeling in een collectieve schadevergoedingsactie. Dit betekent dat de vragen voldoende gemeenschappelijk moeten zijn. Er moet zodanig geabstraheerd kunnen worden van de bijzonderheden van individuele gevallen, dat de beoordeling niet anders zou kunnen uitvallen dan in een individueel geval.”⁴⁰²

623. Met de WAMCA heeft de wetgever 305a-organisaties in staat gesteld om collectief schadevergoeding te vorderen, met als doel het bereiken van finaliteit.⁴⁰³ Reden hiervoor is dat de collectieve afwikkeling van massaschade onder het oude regime afhankelijk bleef van bereidheid van aangesproken partijen om een collectieve schikking te treffen. De wetgever heeft 305a-organisaties willen voorzien van ‘een stok om mee te slaan’.⁴⁰⁴
624. In de MvT heeft de wetgever gesignaleerd dat de praktijk rondom de WCAM heeft laten zien dat massaschade zich collectief laat afwickelen. De wetgever heeft aansluiting gezocht bij deze praktijk en de rechter onder de WAMCA in staat gesteld om (eventueel na uitlating van partijen) een collectief schadeafwikkelingsmechanisme vast te stellen. Dit kan (indien nodig) aan de hand van een onderverdeling in categorieën van personen, waarbij per groep rekening kan worden gehouden met juridische vraagstukken zoals causaliteit en eigen schuld, zodat de afdoening van schadevorderingen zich leent voor bundeling:

⁴⁰⁰ Frenk 1994, p. 149.

⁴⁰¹ I. Tillema, ‘Kroniek collectieve acties 2015’ in: *Geschriften vanwege de Vereniging Corporate Litigation 2015-2016*, Deventer: Kluwer 2016, p. 88. Zie ook A-G Verkade in zijn conclusie bij HR 23 december 2005, ECLI:NL:HR:2005:AU3713 (*Safe Haven*), punt 4.24.

⁴⁰² *Kamerstukken II* 2017-2018, 34 608, nr. 6 (Nota n.a.v. het verslag), p. 18 (eerste citaat). De wetgever refereert hier impliciet aan r.o. 4.2 van het *Plazacasa*-arrest van de Hoge Raad.

⁴⁰³ *Kamerstukken II* 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 5.

⁴⁰⁴ *Kamerstukken II* 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 6.

“Met het in het verleden aangevoerde bezwaar tegen een collectieve schadevergoedingsactie dat causaliteit en schade slechts individueel kunnen worden bepaald, is in het voorstel rekening gehouden. De praktijk met de WCAM heeft laten zien dat ook massaschade zich wel degelijk collectief laat afwikkelen. Door, zoals in de WCAM gebeurt, de schadevergoeding te bepalen aan de hand van een onderverdeling in categorieën van personen kan in geval van collectieve afdoening rekening worden gehouden met vragen van omvang van de schade, causaliteit, toerekening en eigen schuld, die dan deels per groep van personen worden beoordeeld. In het wetsvoorstel is deze systematiek overgenomen (zie artikel 1018i Rv).”⁴⁰⁵

En

“Ten slotte is de procedure zelf zodanig vormgegeven dat het feit dat bepaalde bij een massaschade spelende vragen slechts individueel beantwoord kunnen worden, niet aan een efficiënte en effectieve afwikkeling in de weg behoeft te staan.”⁴⁰⁶

625. Onder de WAMCA geldt dus als uitgangspunt dat schadevergoedingsvorderingen zich lenen voor bundeling. Een striktere benadering zou ertoe leiden dat de ratio van de WAMCA – het in staat stellen van de rechter om massaschade direct op een efficiënte en effectieve wijze af te wikkelen, met als doel om finaliteit te bereiken – teniet zou worden gedaan.

XVII.3 De belangen en vorderingen in deze procedure zijn gelijksoortig

626. De belangen van de Autobezitters in deze procedure zijn gelijk. Alle Autobezitters hebben een of meerdere Getroffen Voertuigen onder zich (gehad) die betrokken zijn in het PSA-emissieschandaal. De Getroffen Voertuigen zijn als ‘groen’ aan hen aan de man gebracht, terwijl zij in werkelijkheid onder valse voorwendselen een typegoedkeuring hebben gekregen. Zij stoten veel meer NOx uit dan wettelijk is toegestaan. Om dit te verhullen, zijn de Getroffen Voertuigen voorzien van Manipulatie-Instrumenten, zodat deze de typegoedkeuringstesten op slinkse wijze hebben kunnen doorstaan. De aanwezigheid van deze Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen en het feit dat de Getroffen Voertuigen zo zijn ontworpen en geconstrueerd dat ze onder normale gebruiksomstandigheden niet aan de Emissieverordening voldoen, is steeds voor de Autobezitters verzwegen. Als gevolg van deze praktijken heeft iedere Autobezitter een gebrekkig product gekocht waarvoor zij te veel geld heeft betaald. Bovendien heeft elk Getroffen Voertuig eenzelfde onterecht verstrekt CvO ontvangen. Dit CvO had niet afgegeven mogen worden. Elk van deze CvO's vermeldt ten onrechte dat de NOx-uitstoot van de Getroffen Voertuigen aan de Euro 5 of Euro 6 emissienormen zou voldoen.
627. Deze collectieve procedure sluit naadloos aan bij de geest van het Nederlandse collectieve actierecht: het bieden van een effectieve en efficiënte rechtsbescherming aan een grote groep gedupeerde partijen met gelijksoortige belangen en het bieden van finaliteit.

⁴⁰⁵ Kamerstukken II 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 5 en 6.

⁴⁰⁶ Kamerstukken II 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 7.

628. Onderstaand bespreekt Car Claim per vordering zoals geformuleerd in het petitum bij deze dagvaarding dat de daaraan ten grondslag liggende feitelijke- en rechtsvragen voldoende gemeenschappelijk zijn, zodat daarover in één procedure kan worden geoordeeld. Elk van de vorderingen is er telkens op gericht de gelijksoortige belangen van (een groep binnen) de Autobezitters te dienen, zonder dat dit nadere beoordeling van individuele omstandigheden of rechtsverhoudingen behoeft.

XVII.3.1 Vordering sub 5: verklaring voor recht ten aanzien van kleine zelfstandigen zonder personeel

Sub 5: voor recht te verklaren dat natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer, in de in deze procedure te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen

629. De sub 5 gevorderde voorrechtverklaring strekt tot de kwalificatie van kleine zelfstandigen als Particuliere Partijen. Zoals toegelicht in Hoofdstuk IV is Car Claim van mening dat het oneerlijk zou zijn om deze groep Autobezitters over één kam te scheren met Zakelijke Partijen, nu kleine zelfstandigen de Getroffen Voertuigen (veelal) tevens voor privégebruik hebben aangeschaft. Deze voorrechtverklaring voorziet bovendien in een duidelijke scheidslijn tussen Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen. Dit komt een efficiënte schadeafwikkeling ten goede.

630. De voorwaarden die maken dat kleine zelfstandigen in de in deze procedure te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen, zijn voor elke 'kleine zelfstandige' steeds gelijk, te weten:

- i. natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel; en
- ii. eenmanszaken met slechts één werknemer.

631. Deze vordering voldoet derhalve naar haar aard aan het Gelijksoortigheidsvereiste.

XVII.3.2 Vorderingen sub 6(i) t/m (iv): verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad

Sub 6(i): voor recht te verklaren dat PSA c.s. en Stellantis Nederland onrechtmatig hebben gehandeld jegens de Autobezitters

632. De sub 6(i) gevorderde voorrechtverklaring ziet op de (dis)kwalificatie van het respectievelijk handelen van PSA c.s. en Stellantis Nederland.⁴⁰⁷ Over deze vorderingen kan in één procedure worden geoordeeld, zonder dat daarbij de bijzondere omstandigheden aan de zijde van de Autobezitters betrokken behoeven te worden.

⁴⁰⁷

Zie Hoofdstuk VII.2 van deze dagvaarding.

633. PSA c.s. heeft de Getroffen Voertuigen voorzien van Manipulatie-Instrumenten. Desondanks hebben PSA c.s. en Stellantis Nederland de Getroffen Voertuigen op de Nederlandse markt gebracht en de onrechtmatige toepassing van Manipulatie-Instrumenten voor de Autobezitters steeds op dezelfde manier verzwegen. Deze gedragingen en omissies van PSA c.s. en Stellantis Nederland staan volledig los van eventuele individuele omstandigheden zijdens de Autobezitters, zodat deze parallelle belangen van de Autobezitters gelijksoortig zijn.⁴⁰⁸

Sub 6(ii): voor recht te verklaren dat PSA c.s. en Stellantis Nederland hoofdelijk aansprakelijk zijn voor vergoeding van de door de Autobezitters geleden en nog te lijden schade;

Sub 6(iii): voor recht te verklaren dat de door Autobezitters geleden schade ten minste gelijk is aan de door de rechtbank in goede justitie vast te stellen prijsvermindering onder respectievelijk 7(iii) en 7(v)

Sub 6(iv): voor recht te verklaren dat PSA c.s. en Stellantis Nederland over de aan de Autobezitters te betalen schadevergoeding wettelijke rente verschuldigd zijn vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs, leaseprijs of bijtelling hebben voldaan, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet

634. De sub 6(ii) t/m 6(iv) gevorderde voorrechtverklaringen zien op de vaststelling in rechte dat PSA c.s. en Stellantis Nederland hoofdelijk schadeplichtig zijn jegens de Autobezitters, dat de in dit verband door hen aan Autobezitters te betalen schadevergoeding ten minste gelijk is aan de door de rechtbank in het kader van de contractuele vorderingen vast te stellen prijsvermindering en dat PSA c.s. en Stellantis Nederland gehouden zijn om over de te betalen schadevergoeding wettelijke rente te betalen.
635. In par. 623 – 625 heeft Car Claim toegelicht dat de wetgever de WAMCA bewust zo heeft ingericht, dat massaschade collectief kan worden afgewikkeld. Zo nodig kan daarbij rekening worden gehouden met vraagstukken als causaliteit, door gedupeerden (Autobezitters) onder te verdelen in diverse subgroepen (hetgeen Car Claim doet, zie Hoofdstuk IV van deze dagvaarding).
636. Wat betreft de causaliteit geldt dat in deze collectieve procedure steeds op gelijke wijze kan worden geoordeeld over het causaal verband tussen enerzijds de onrechtmatige gedragingen van PSA c.s. en Stellantis Nederland en anderzijds de door Autobezitters geleden schade. Car Claim heeft dit toegelicht in Hoofdstuk VIII.2 van deze dagvaarding. In zoverre is het niet noodzakelijk om een onderverdeling in Autobezitters te maken.

⁴⁰⁸

Car Claim verwijst in dit verband op het eerdere ontvankelijkheidsoordeel van de rechtbank ten aanzien van Car Claim in de procedure tegen Volkswagen c.s. (ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 6.11).

637. Over de hoogte van de schade kan worden geoordeeld door te abstraheren van de individuele omstandigheden van het geval. Autobezitters hebben te veel betaald voor de Getroffen Voertuigen (via de koopprijs, dan wel via de leaseprijs en betaalde bijtelling). Dit zijn schadeposten die objectief voor alle Autobezitters collectief kunnen worden vastgesteld en zo nodig door de rechtbank kunnen worden geschat (artikel 6:97 BW),⁴⁰⁹ zodat bundeling van deze vorderingen strekt tot een efficiënte en effectieve rechtsbescherming van de Autobezitters.
638. Voor zover zou gelden dat de rechtbank niet reeds in dit stadium van de procedure zou kunnen vaststellen dat de door Autobezitters geleden schade zich leent voor collectieve afwikkeling, dan verzoekt Car Claim de rechtbank om haar vooralsnog ontvankelijk te verklaren op dit punt. Dit sluit ook aan bij het stelsel van de WAMCA, waarin de rechtbank zich pas in een later stadium van de procedure zal buigen over de mogelijke wijzen van schadeafwikkeling en partijen in de gelegenheid kan stellen om hun visie op een dergelijke schadeafwikkeling met de rechtbank te delen (artikel 1018i Rv).
639. Tot slot zijn PSA c.s. en Stellantis Nederland aan Autobezitters wettelijke (handels)rente verschuldigd op grond van de wet (artikelen 6:119 en 6:119a BW). Dit recht is voor iedere Autobezitter gelijk, zodat ook deze voorrechtverklaring zich leent voor collectieve toewijzing. Wat betreft de *hoogte* (ingangsdatum) van de verschuldigde wettelijke rente (sub 7 petitum) geldt dat aan de wijze van vaststelling daarvan in de nader door de rechtbank vast te stellen schadeafwikkeling (dan wel door partijen te sluiten collectieve schikking) nader invulling kan worden gegeven.

XVII.3.3 Vorderingen sub 7 (i) t/m (iii): verklaringen voor recht ten aanzien non-conformiteit

Sub 7(i): *voor recht te verklaren dat de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn, althans dat de Getroffen Voertuigen andere dan gebruiksbepalende eigenschappen bezitten die niet aan de Overeenkomsten voldoen*

640. Vordering sub 7(i) sluit aan bij het bepaalde in artikel 7:17 lid 2 BW en ziet op de vaststelling van de non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen.
641. De Getroffen Voertuigen lijden stuk voor stuk aan identieke gebreken. Zij bevatten elk één of meerdere Manipulatie-Instrumenten. De Getroffen Voertuigen voldoen collectief op dezelfde wijze niet aan dezelfde Europese en Nederlandse wet- en regelgeving, welk gegeven steeds op soortgelijke wijze tot non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen leidt.⁴¹⁰

⁴⁰⁹ Zie *mutatis mutandis* Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.), r.o. 18.28.

⁴¹⁰ Zie Hoofdstuk VIII.3.2 van deze dagvaarding.

642. Bij de beoordeling van deze gevorderde verklaring voor recht spelen individuele rechtsverhoudingen geen rol. Het staat niet ter discussie dat iedere Autobezitter er bij het kopen of leasen van een auto vanuit moet kunnen gaan dat het voertuig is voorzien van een deugdelijk CvO en voldoet aan de wettelijke vereisten die voor het desbetreffende voertuig gelden (zie par. 415). Dit uitgangspunt betreft geen subjectieve veronderstelling, die samenhangt met individueel gesloten overeenkomsten, maar een minimumvereiste dat geldt voor alle Autobezitters. Dit is een harde ondergrens, die op gelijke wijze geldt voor alle Overeenkomsten die Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben gesloten.
643. Het collectief ontbreken van dit gelijkvormig minimumvereiste heeft tot gevolg dat géén van de Getroffen Voertuigen de eigenschappen bezit die aan de door Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B gesloten Overeenkomsten beantwoorden. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben parallel lopende belangen bij de aantasting van de desbetreffende Overeenkomsten.

Sub 7(ii): voor recht te verklaren dat de redelijke termijn van de Handelaren tot herstel en/of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken

644. Car Claim heeft in par. 419 e.v. toegelicht dat de redelijke termijn van de Handelaren voor herstel van de gebreken in de Getroffen Voertuigen reeds ongebruikt is verstreken. Zij heeft in dat kader tevens toegelicht dat de Autobezitters herstel van Getroffen Voertuigen op basis van het stilzitten van Gedaagden niet meer hoeven te verwachten.
645. Nu de gebreken van de Getroffen Voertuigen niet zijn hersteld en de wettelijke termijn om dit te doen is verstreken, zijn Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van rechtswege bevoegd om zich op gedeeltelijke ontbinding (prijsvermindering) te beroepen.
646. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben aldus een gelijksoortig belang bij de gevorderde verklaring voor recht. Bundeling van deze belangen strekt tot een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B.

Sub 7(iii): voor recht te verklaren dat Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Koopovereenkomsten op grond van gedeeltelijke ontbinding te verminderen op een nader door de rechtbank vast te stellen wijze

647. De sub 7(iii) gevorderde voorrechtverklaring houdt verband met de mogelijkheid voor Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B om de Koopovereenkomsten die zij met de respectieve Handelaren hebben gesloten, gedeeltelijk te ontbinden met een beroep op non-conformiteit en het teveel betaalde van de betreffende Handelaren terug te vorderen (prijsvermindering).

648. Conform het getrapte stelsel van artikel 7:17 e.v. BW leidt toewijzing van het sub 7(i-ii) gevorderde er van rechtswege toe dat Particuliere Partijen A en B in beginsel de bevoegdheid hebben om de door hen betaalde bedragen uit hoofde van de Koopovereenkomsten te verminderen (gedeeltelijke ontbinding).
649. De Zakelijke Partijen hebben deze bevoegdheid eveneens, zij het krachtens artikel 6:265 BW juncto artikel 6:270 BW.
650. Een collectief oordeel dat Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn de door hen met de respectieve Handelaren gesloten Koopovereenkomsten gedeeltelijk te ontbinden, strekt tot de bescherming van de gelijksoortige belangen van deze subgroepen Autobezitters. Door deze belangen te bundelen, wordt een doelmatige en efficiënte rechtsbedeling bevorderd.
651. De Stichting beschouwt haar opmerkingen in par. 647 - 650 hier als herhaald en ingelast.

XVII.3.4 Vorderingen sub 7(iv) en (v): (subsidiäre) verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling

Sub 7(iv): voor recht te verklaren dat de sub 7(i) genoemde gebreken en de omissies aan de Getroffen Voertuigen zo essentieel zijn dat weldenkende kopers bij een juiste voorstelling van zaken de Overeenkomsten niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden, zouden hebben gesloten

Sub 7(v): voor recht te verklaren dat Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Koopovereenkomsten op grond van gedeeltelijke vernietiging te verminderen op een nader door de rechtbank vast te stellen wijze

652. De sub 7(iv) en (v) gevorderde voorrechtverklaringen houden verband met de mogelijkheid voor Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B om de Koopovereenkomsten gedeeltelijk te vernietigen met een beroep op dwaling en het teveel betaalde van de betreffende Handelaren terug te vorderen (prijsvermindering).
653. In par. 431 – 434 heeft Car Claim uiteengezet dat de literatuur en rechtspraak aannemen dat een vordering tot dwaling zich leent voor collectieve behandeling, indien (i) steeds over dezelfde eigenschappen is gedwaald en (ii) deze eigenschappen zo essentieel zijn dat een weldenkende koper bij een juiste voorstelling van zaken de overeenkomst (onder dezelfde voorwaarden) niet zou hebben gesloten.
654. In par. 435 e.v. heeft Car Claim toegelicht dat de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B steeds over dezelfde eigenschappen van de Getroffen Voertuigen hebben gedwaald, te weten het niet voldoen aan de geldende nationale en Europese wet- en regelgeving. In dit kader heeft Car Claim eveneens toegelicht dat het niet voldoen aan de wet een dermate essentieel gebrek is, dat kan worden aangenomen

dat de Overeenkomsten bij een juiste voorstelling van zaken niet (onder dezelfde voorwaarden) zouden zijn gesloten.

655. De rechtsvraag of Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B op dezelfde voet hebben gedwaald, behoeft in dit geval daarom geen nadere beoordeling van individuele omstandigheden. De vordering leent zich voor gebundelde behandeling en strekt tot een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B.

XVII.3.5 Vordering sub 7(vi): verklaring voor recht ten aanzien van wettelijke (handels)rente

Sub 7(vi): voor recht te verklaren dat de respectieve Handelaren over de prijsvermindering jegens de Particuliere Partijen A en B wettelijke rente, en jegens de Zakelijke Partijen A en B wettelijke handelsrente verschuldigd zijn vanaf de datum waarop de desbetreffende Autobezitters de koopprijs aan de desbetreffende Handelaren hebben voldaan

656. Over de terug te betalen prijsvermindering (op grond van gedeeltelijke ontbinding, dan wel gedeeltelijke vernietiging) zijn de Handelaren aan de Particuliere Partijen A en B wettelijke rente verschuldigd op grond van de wet (artikel 6:119 BW). Aan de Zakelijke Partijen A en B zijn de Handelaren van rechtswege wettelijke *handels*rente verschuldigd (artikel 6:119a BW).
657. Het recht op de wettelijke (handels)rente is voor iedere Autobezitter binnen de respectieve subgroepen Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B gelijk, zodat hierover collectief kan worden geoordeeld.

XVII.3.6 Vordering sub 8: veroordeling tot schadevergoeding

Sub 8: PSA c.s. en Stellantis Nederland hoofdelijk te veroordelen aan de Autobezitters de schade te vergoeden die zij hebben geleden, door middel van betaling aan hen van een nader door de rechtbank vast te stellen schadevergoeding, te vermeerderen met wettelijke rente, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet

658. Uit de toelichting van Car Claim op vorderingen sub 6(i) t/m 6(iv) volgt dat ook bundeling van de vordering sub 8 een doelmatige en efficiënte rechtsbedeling bevordert. Deze vordering leent zich derhalve voor collectieve behandeling.

XVII.3.7 Vordering sub 9 t/m 11: vernietiging, ontbinding en veroordeling tot terugbetaling

Sub 9 (primair): de gedeeltelijke ontbinding van de Koopovereenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken

Sub 10 (subsidiar): *de gedeeltelijke vernietiging van de Koopovereenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken*

Sub 11 (primair en subsidiar): *de respectieve Handelaren te veroordelen tot betaling aan Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van dat deel van de koopprijs dat deze Autobezitters aan de desbetreffende Handelaren te veel hebben betaald voor de Getroffen Voertuigen (de prijsvermindering), in geval van Particuliere Partijen te vermeerderen met wettelijke rente en in geval van Zakelijke Partijen wettelijke handelsrente, vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs hebben voldaan, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet*

659. De vorderingen sub 9 en 10 houden een collectieve gedeeltelijke ontbinding (dan wel subsidiar: gedeeltelijke vernietiging) van de Koopovereenkomsten in, terwijl de vordering sub 11 een veroordeling van de Handelaren inhoudt tot terugbetaling aan de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van de nader door de rechtbank vast te stellen prijsvermindering.
660. De gedeeltelijke ontbinding, dan wel gedeeltelijke vernietiging leidt tot betalingsverlichtingen van de respectieve Handelaren aan de desbetreffende Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B (op grond van een ongedaanmakingsverbintenis, dan wel onverschuldigde betaling).
661. Uit de toelichting van Car Claim op vorderingen sub 7(i) t/m 7(vi) volgt dat ook bundeling van de vorderingen sub 9 t/m 11 een doelmatige en efficiënte rechtsbedeling bevordert. Deze vorderingen lenen zich derhalve voor collectieve behandeling.

XVII.4 Tussenconclusie

662. Gelet op het bovenstaande meent Car Claim dat de bij deze dagvaarding jegens Gedaagden ingestelde vorderingen voldoen aan het Gelijksortigheidsvereiste. De belangen van de Autobezitters bij deze vorderingen zijn gelijksoortig, waardoor zij zich lenen voor bundeling en een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de Autobezitters wordt bevorderd.⁴¹¹

XVII.5 Efficiëntie en effectiviteit van deze collectieve actieprocedure

663. Artikel 1018c lid 5 Rv schrijft voor dat de rechtbank pas overgaat tot de inhoudelijke behandeling van een collectieve vordering, wanneer Car Claim voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat het voeren van deze collectieve vordering efficiënter en effectiever is dan het instellen van een individuele vordering, doordat:

⁴¹¹ Vgl. Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.).

- i. de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen in voldoende mate gemeenschappelijk zijn;
- ii. het aantal personen tot bescherming van wier belangen de vordering strekt voldoende is; en
- iii. indien de vordering strekt tot schadevergoeding: dat zij alleen dan wel gezamenlijk een voldoende groot financieel belang hebben.⁴¹²

664. Dat de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen in voldoende mate gemeenschappelijk zijn en zich zodoende voor bundeling lenen (punt i. hierboven), heeft Car Claim eerder in dit hoofdstuk al toegelicht. Dit leidt ertoe dat de onderhavige collectieve actieprocedure *de facto* een meerwaarde heeft boven het procederen op individuele basis. In de wetsgeschiedenis en jurisprudentie wordt immers aangenomen dat het vereiste dat sprake dient te zijn van een efficiënte en effectieve rechtsbescherming in het Gelijksortigheidsvereiste besloten ligt.⁴¹³
665. In dit kader wijst Car Claim ter illustratie naar de ontwikkelingen in Duitsland, waar een toestroom van individuele procedures in verband met het dieselemissieschandaal de overbelasting van het Duitse rechtssysteem tot gevolg hebben.⁴¹⁴ Een dergelijk scenario kan zo veel mogelijk voorkomen worden, door op collectieve basis te procederen.
666. Voor wat betreft punt ii. wijst Car Claim mede op Hoofdstuk IV van deze dagvaarding. Car Claim komt met deze collectieve vordering op voor de belangen van honderdduizenden Autobezitters.
667. Wat betreft punt iii. staat buiten kijf dat de Autobezitters gezamenlijk een groot financieel belang hebben. Hoewel de exacte hoogte van de geleden schade van de Autobezitters in deze procedure nader zal moeten worden vastgesteld, schat Car Claim dat deze schade duizenden euro's per Getroffen Voertuig bedraagt. De financiële belangen van de individuele Autobezitters afzonderlijk bezien zijn evenwel niet zo groot dat de Autobezitters in staat kunnen worden geacht om hun individuele belangen door middel van individuele rechtsvorderingen te beschermen, omdat de onderzoekskosten en de kosten van een afzonderlijke gerechtelijke procedure van een Autobezitter tegen de Gedaagden vele malen hoger zijn dan de schade van een individuele Autobezitter.⁴¹⁵ De Autobezitters zijn zelfstandig derhalve niet in staat om op

⁴¹² Hoewel dit voorschrift strikt genomen niet van toepassing is voor Car Claim. Zij stelt jegens Gedaagden een collectieve vordering in op basis van artikel 1018d lid 1 Rv. Dit artikel verklaart slechts lid 1 van artikel 1018c Rv van toepassing, niet ook lid 5.

⁴¹³ Zie bijvoorbeeld recent A-G De Bock in zijn conclusie van 17 september 2021, ECLI:NL:PHR:2021:834 (*Trafigura*), punt 6.19-6.20: "[6.19] (...) Ik begrijp de parlementaire geschiedenis zo, dat aan een dergelijke voorwaarde geen behoefte bestaat, omdat het aspect van het bevorderen van een effectieve en efficiënte rechtsbescherming c.q. de meerwaarde van een collectieve actie boven individuele acties (reeds) in het gelijksoortigheidsvereiste besloten ligt. [6.20] Dit sluit ook aan bij de formulering die de Hoge Raad in verband met het gelijksoortigheidsvereiste van art. 3:305a BW (oud) bezigt, namelijk dat aan dit vereiste is voldaan indien "de belangen ter bescherming waarvan de rechtsvordering strekt, zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd" (zie onder 5.14; mijn onderstreping)."

⁴¹⁴ Zie bijvoorbeeld **Productie 159** en **160**.

⁴¹⁵ Vergelijk in dit verband Rb. Amsterdam 9 december 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:6122, r.o. 4.16. In die zaak werd de 305a-organisatie Stichting Elco Foundation niet-ontvankelijk verklaard, omdat zij wenste op te komen voor de financiële belangen van uitsluitend

vergelijkbare efficiënte wijze als door middel van de onderhavige collectieve actieprocedure genoegdoening te verkrijgen.

668. Over het vereiste van een effectieve en efficiënte rechtsbescherming merkt Car Claim verder nog het volgende op. Of een collectieve actieprocedure efficiënter en/of effectiever is dan het procederen door de belanghebbenden zelf, vraagt naar opvatting van Car Claim om een vergelijking tussen de situatie waarin sprake is van een collectieve actieprocedure en die waarin op individuele basis wordt geprocedeerd. Het is evident efficiënter en effectiever wanneer de rechtbank zich in één collectieve procedure toelegt op een beoordeling van het petitum van Car Claim en in dat kader aangedragen feiten en omstandigheden die voor alle Autobezitters gelden, dan wanneer diverse rechtbanken door het hele land duizenden keren over dezelfde feiten en dezelfde rechtsvragen zouden moeten oordelen.
669. Wat een efficiënte en/of effectieve rechtsgang is, heeft de wetgever toegelicht bij de totstandkoming van artikel 3:305a BW.⁴¹⁶ Een efficiënte rechtsgang ziet op de waarborging van de proces-economie.⁴¹⁷ Een effectieve rechtsgang richt zich op het effectief kunnen voorleggen van aan een partij toekomende rechten aan de rechter. Indien de onderhavige collectieve procedure ook maar één enkel voordeel voor de Autobezitters (en Gedaagden) biedt ten aanzien van de efficiëntie óf effectiviteit boven het procederen op naam, dan is reeds aan de eis van een effectieve en efficiënte rechtsbescherming voldaan.⁴¹⁸
670. De onderhavige collectieve actieprocedure bevat meerdere voordelen voor de Autobezitters, Car Claim, de rechterlijke macht en Gedaagden waar het gaat om de proces-economie en om een effectieve waarborging van hun rechten. Bij de voordelen van de onderhavige procedure boven het procederen op naam kan (onder meer) worden gedacht aan het volgende:
- i. Car Claim beschikt over diepgaande kennis en ervaring met betrekking tot het dieselemissieschandaal. Daarnaast beschikt zij over een breed netwerk van verschillende consumenten- en belangenorganisaties en NGO's. Car Claim staat eveneens op goede voet met diverse leden van de Europese Commissie en het Europees Parlement, met wie zij regelmatig spreekt over de ontwikkelingen in het dieselemissieschandaal en de mogelijke oplossingen. Voorts is Car Claim op dit moment het enige initiatief dat in Nederland procedeert tegen een grote autofabrikant in het dieselemissieschandaal dat door de rechtbank ontvankelijk is verklaard. Gelet

professionele financiële instellingen. Van deze instellingen mocht worden verwacht dat zij hun belangen met individuele rechtsovereenkomsten kunnen verdedigen, waardoor een collectieve rechtsbescherming niet noodzakelijk werd geacht.

⁴¹⁶ *Kamerstukken II* 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 5.

⁴¹⁷ Zo overwoog de wetgever (*Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 6 en 7) dat van een efficiënte collectieve actie bijvoorbeeld geen sprake is wanneer de groep ten behoeve van wie de 305a-organisatie opkomt van zodanige omvang is, dat het procederen op naam van die belanghebbenden eenvoudig te realiseren is. Met een achterban zo groot als de Autobezitters, is procederen op naam van de Autobezitters zelf niet te realiseren en daarmee geen optie.

⁴¹⁸ *Kamerstukken II* 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 23: "Biedt een collectieve actie in een concrete situatie geen enkel voordeel boven het procederen op naam van de belanghebbenden zelf, dan dient voorkeur te worden gegeven aan het laatste."

- op het voorstaande komt de betrokkenheid van Car Claim in deze collectieve procedure de Autobezitters ten goede;
- ii. de proceskosten van deze procedure (het proceskostenrisico bij verlies) worden gedragen door Car Claim;
 - iii. belangrijke vraagstukken omtrent bijvoorbeeld de kwalificering van het handelen van Gedaagden jegens de Autobezitters worden in de onderhavige procedure voor de Autobezitters *in ieder geval* beantwoord, zonder dat daarvoor individuele procedures noodzakelijk zijn;
 - iv. een eventueel gebrek aan prikkels bij de Autobezitters (partijen in het algemeen) om de vorderingen aan de rechter voor te leggen (al dan niet ingegeven door de hoge kosten van het procederen), wordt met de onderhavige procedure en het te verkrijgen vonnis geadresseerd;
 - v. de bestaande informatie-asymmetrie tussen Gedaagden en de Autobezitters wordt deels gereduceerd, doordat Car Claim een deel van de beschikbare informatie ten behoeve van de Autobezitters in kaart heeft gebracht;
 - vi. bewijsvergaring gaat gepaard met het maken van kosten, die de Autobezitters met een collectieve actieprocedure bespaard zullen blijven;
 - vii. de houding en uitspraken van Gedaagden met betrekking tot het dieselemissieschandaal duiden erop dat het individuele Autobezitters hetzij de (financiële) middelen zal ontberen om een uitspraak van de rechtbank (en hogere rechterlijke instanties) te verkrijgen over het handelen van Gedaagden, hetzij dat de individuele Autobezitters door de forse financiële draagkracht van Gedaagden ontmoedigd zullen raken om tegen Gedaagden überhaupt een procedure te starten;
 - viii. deze collectieve procedure kan zorgen voor politieke en maatschappelijke druk op PSA c.s. en de overige Gedaagden om de Autobezitters te compenseren voor het door hen geleden nadeel;⁴¹⁹
 - ix. oordeelt de rechtbank dat de WAMCA van toepassing is op deze collectieve vordering, dan is de uitspraak in deze procedure algemeen verbindend voor alle Autobezitters (mits zij geen gebruik maken van hun opt-out mogelijkheid);⁴²⁰
 - x. voor zover de WAMCA niet van toepassing zou zijn, geldt dat het in deze collectieve actieprocedure te verkrijgen vonnis leidend is in opvolgende individuele procedures.⁴²¹ Partijen in opvolgende procedures zijn dus aan de eerder in een collectieve actieprocedure verkregen rechterlijke beslissing gebonden, *tenzij* een van de in de opvolgende procedure betrokken partijen weet te onderbouwen dat en waarom moet worden afgeweken van de in de eerdere collectieve actieprocedure gewezen rechterlijke beslissing.⁴²² Kosten en inspanningen voor Autobezitters in opvolgende procedures

⁴¹⁹ Hof Amsterdam 14 april 2020, ECLI:NL:GHAMS:2020:1157 (*Trafigura*), r.o. 3.38 en 3.39. Een sprekend voorbeeld hiervan is de collectieve procedure van Car Claim tegen Volkswagen c.s. Mede naar aanleiding van het eindvonnis van de rechtbank in deze procedure (ECLI:NL:RBAMS:2021:3617) hebben de Europese Commissie en Europese consumentenautoriteiten Volkswagen c.s. opgeroepen om consumenten uit alle EU-landen te compenseren (Productie 131).

⁴²⁰ Artikel 1018k lid 1 Rv en 1018f lid 1 Rv.

⁴²¹ HR 27 november 2009, ECLI:NL:HR:2009:BH2162 (*VEB/World-Online*), r.o. 4.8.2. Zie tevens *Kamerstukken II* 2012/13, 33 126, nr. 7, p. 13 en A-G De Bock in zijn conclusie van 17 september 2021, ECLI:NL:PHR:2021:834 (*Trafigura*), punt 6.30.

⁴²² Zie B.T.M. van der Wiel, 'Derdenwerking van rechterlijke uitspraken', in: *NJB*: 2011/671 en C.M.D.S. Pavillon, 'De derdenwerking van collectieve acties tegen onredelijke bedingen in het licht van de Europese Rechtspraak', in: *TvC* 2016-4.

blijven hierdoor beperkt;

- xi. de onderhavige procedure voorkomt dat de rechtbank en andere rechtbanken in Nederland worden geoccupeerd met honderden tot duizenden rechtszaken die stuk voor stuk (deels) zien op dezelfde rechtsvragen die nu collectief in één procedure kunnen worden beantwoord. Deze collectieve actieprocedure voorkomt een overbelasting van de rechterlijke macht en voorkomt daarmee de verkwisting van de kostbare middelen van de rechtspraak.

671. Elk van bovengenoemde voordelen is op zichzelf, maar zeker in onderlinge samenhang bezien voldoende om tot de conclusie te komen dat de onderhavige procedure efficiënter en/of effectiever is dan wanneer de Autobezitters individuele procedures zouden instellen jegens Gedaagden. Juist voor massaschandalen zoals het PSA-diesemissieschandaal kent het Nederlands rechtssysteem de mogelijkheid tot het instellen van een collectieve actie ex artikel 3:305a BW. De Autobezitters hebben dan ook baat bij de door Car Claim ingestelde vorderingen.⁴²³

XVIII. BEKENDE VERWEREN VAN GEDAAGDEN

672. Gedaagden hebben inhoudelijk niet gereageerd op de brieven van Car Claim van respectievelijk 17 augustus, 21 oktober, 3 december, 13 december, 24 december en 29 december 2021.⁴²⁴ Car Claim is dan ook niet bekend met enige verweren van Gedaagden.
673. Car Claim is wel via openbare bronnen bekend met een aantal standpunten van Gedaagden die de problematiek in deze collectieve procedure raken. Deze standpunten van Gedaagden heeft Car Claim in deze dagvaarding reeds besproken en weerlegd.

XIX. INTERNATIONALE BEVOEGDHEID NEDERLANDSE RECHTER

674. De Nederlandse rechter (specifiek de Rechtbank Amsterdam) komt internationale rechtsmacht toe om te oordelen over alle door Car Claim jegens Gedaagden ingestelde vorderingen.

XIX.1 Stellantis, Stellantis Nederland en de Handelaren

675. Voor Stellantis, Stellantis Nederland en de Handelaren geldt dat zij statutair in Nederland zijn gevestigd. De rechtbank is derhalve bevoegd om van de vorderingen van Car Claim jegens de Gedaagden kennis te nemen op grond van artikel 2 Rv.

⁴²³ Vgl. Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

⁴²⁴ Producties 114, 115 en 132 t/m 153.

XIX.2 Gedaagden buiten Nederland

676. PSA Automobiles, Peugeot en Citroën zijn in Frankrijk gevestigd. Opel is in Duitsland gevestigd. GM in de Verenigde Staten. Ook ten aanzien van deze partijen komt de Nederlandse rechter rechtsmacht toe.

XIX.2.1 Het schadetoebrengende feit doet zich voor in Nederland

677. De vorderingen van Car Claim jegens PSA c.s. zijn gebaseerd op onrechtmatige daad. Ten aanzien van verbintenissen uit onrechtmatige daad bepaalt artikel 7 lid 2 Brussel I bis-Vo⁴²⁵ dat het gerecht van de plaats waar het schadetoebrengende feit zich heeft voorgedaan of kan voordoen, bevoegd is.
678. Op grond van vaste jurisprudentie wordt hieronder niet alleen verstaan de plaats van de schadetoebrengende handeling (Handlungsort), maar ook de plaats waar de schade wordt geleden (Erfolgsort). De verweerder kan ter keuze van de eiser voor de rechter van de ene dan wel van de andere plaats worden opgeroepen.⁴²⁶ Onder het Erfolgsort mag alleen worden geschaard de plaats waar het veroorzakende feit dat de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad meebrengt, rechtstreeks schadelijke gevolgen heeft gehad voor diegene die er rechtstreeks door is gelaedeerd.⁴²⁷
679. In geval van schade door de aanschaf van een dieselauto die is voorzien van Manipulatie-Instrumenten geldt dat het Erfolgsort is gelegen in de lidstaat waar het desbetreffende voertuig is aangeschaft.⁴²⁸ Voor de Autobezitters geldt dat zij de Getroffen Voertuigen in Nederland hebben aangeschaft, zodat het Erfolgsort steeds in Nederland is gelegen.
680. De door de Autobezitters geleden schade is geen zuivere financiële vermogensschade. De aankoop van een voertuig dat van Manipulatie-Instrumenten is voorzien, leidt niet tot zuivere vermogensschade, maar tot zaakschade met een waardeverlies van het desbetreffende voertuig tot gevolg.⁴²⁹
681. Ten aanzien van GM geldt het volgende. GM is gevestigd buiten de Europese Unie. Brussel I bis-Vo is daarom op GM niet rechtstreeks van toepassing, zodat moet worden teruggevallen op het Nederlands internationaal privaatrecht. Op grond van artikel 6 sub e Rv heeft de Nederlandse rechter rechtsmacht ten aanzien van vorderingen gebaseerd op de onrechtmatige daad waarvan het schadebrengende feit zich in Nederland heeft voorgedaan. Voor de uitleg van de term “*schadebrengende feit*” dient te worden aangesloten bij artikel 7 Brussel I bis-Vo.⁴³⁰ De rechtspraak van het HvJEU over deze bepaling is derhalve

⁴²⁵ Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking).

⁴²⁶ HvJEU 30 november 1976, C-21/76 (*Kalimijnen*), r.o. 24 en 25, en HvJEU 5 februari 2004, C-18/02 (*DFDS Torline*), r.o. 40.

⁴²⁷ HvJEU 11 januari 1990, C-220/88 (*Dumez France*), r.o. 20 en 22.

⁴²⁸ HvJEU 9 juli 2020, C-343/19 (*VKI/Volkswagen*).

⁴²⁹ HvJEU 9 juli 2020, C-343/19 (*VKI/Volkswagen*).

⁴³⁰ MvT, *Parl. Gesch. Herz. Rv*, p. 102-103.

relevant bij de uitleg van artikel 6 sub e Rv. Als gevolg hiervan komt de Nederlandse rechter in deze procedure rechtsmacht toe jegens GM (artikel 6 sub e Rv juncto artikel 7 Brussel I bis-Vo en de toelichting onder par. 675 tot en met 678 hierboven).

XIX.2.2 Samenhang met vorderingen jegens Stellantis, Stellantis Nederland, de Handelaren

682. De internationale bevoegdheid van de Nederlandse rechter kan bovendien worden gegrond op artikel 8 lid 1 Brussel I bis-Vo. Dit artikel verklaart het gerecht van de woonplaats van één van de verweerders eveneens bevoegd om kennis te nemen van tegen de overige verweerders ingestelde vorderingen, mits tussen die vorderingen een dergelijke nauwe band bestaat dat een goede rechtsbedeling vraagt om hun gelijktijdige behandeling en berechting, om te vermijden dat bij afzonderlijke berechting van zaken onverenigbare beslissingen worden gegeven. Aan deze voorwaarde is voldaan.

683. De bevoegdheid van de Nederlandse rechter ten aanzien van Stellantis, Stellantis Nederland en de Handelaren staat vast (zie par. 675). Tussen de vorderingen die Car Claim bij deze dagvaarding tegen alle Gedaagden instelt, bestaat een zeer nauw verband. De vorderingen houden alle verband met de schade die de Autobezitters hebben geleden en nog zullen lijden als gevolg van het feit dat zij een Getroffen Voertuig hebben (gehad). Aan de vorderingen jegens Gedaagden ligt steeds hetzelfde feitencomplex ten grondslag. Het enkele feit dat de vorderingen jegens Gedaagden een verschillende grondslag kennen (contractuele en niet-contractuele vorderingen), doet hier niet aan af.⁴³¹

684. Voor GM geldt dat de internationale bevoegdheid van de Nederlandse rechter niet op artikel 8 lid 1 Brussel I bis-Vo is gebaseerd, maar op artikel 7 lid 1 Rv (het Nederlandse equivalent van artikel 8 lid 1 Brussel I bis-Vo). De wetgever heeft artikel 7 lid 1 Rv ontleend aan artikel 8 Brussel I bis-Vo.⁴³²

XIX.2.3 Conclusie internationale rechtsmacht

685. Op grond van het voorgaande is de Nederlandse rechter internationaal bevoegd van de vorderingen van Car Claim jegens Gedaagden kennis te nemen.

XX. **RELATIEVE BEVOEGDHEID RECHTBANK AMSTERDAM**

686. Naast de internationale bevoegdheid bepaalt artikel 8 lid 1 Brussel I bis-Vo (en artikel 7 lid 1 Rv) tevens de relatieve bevoegdheid van een gerecht. Stellantis, Stellantis Nederland en een aantal Handelaren zijn gevestigd binnen het arrondissement van de Rechtbank Amsterdam. Deze Gedaagden fungeren derhalve

⁴³¹ HvJEU 11 oktober 2007, C-98/06 (*Freeport/Arnoldsson*).

⁴³² MvT, *Parl. Gesch. Herz. Rv*, p. 108.

als ‘ankergedaagden’, zodat deze rechtbank ook relatief bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen van Car Claim jegens de overige Gedaagden.

687. Car Claim wijst er voorts op dat zij op grond van de WAMCA gehouden is om haar collectieve vordering aan de Rechtbank Amsterdam voor te leggen op grond van artikel 1018d lid 1 Rv.⁴³³

688. Tot slot geldt dat de relatieve bevoegdheid van de Rechtbank Amsterdam ook om de volgende praktische redenen voor de hand ligt:

- deze rechtbank heeft ruime expertise op het gebied van massaschade zaken van een omvang als de onderhavige;
- aan deze rechtbank is een veelvoud van zaken voorgelegd die verband houden met het dieselmismissieschandaal. In één van die zaken (van Car Claim jegens Volkswagen c.s.) heeft de rechtbank inhoudelijk ook uitspraak gedaan.⁴³⁴ Dit maakt dat de rechtbank ook inhoudelijk bekend is met de voorliggende (technische) materie; en
- het merendeel van de onder de WAMCA ingestelde collectieve vorderingen is aangebracht bij deze rechtbank.

XXI. TOEPASSELIJK RECHT

689. Op alle vorderingen van Car Claim jegens Gedaagden is Nederlands recht van toepassing. Car Claim licht dit toe.

XXI.1 Stellantis, Stellantis Nederland en de Handelaren

690. Stellantis, Stellantis Nederland en de Handelaren hebben hun statutaire zetel in Nederland. De vraag welk recht dient te worden toegepast, is voor wat betreft de vorderingen op deze Gedaagden niet aan de orde, aangezien zowel Car Claim (eiseres) als deze Gedaagden in Nederland gevestigd zijn. Deze rechtsverhouding wordt beheerst door het Nederlandse recht.

⁴³³ De laatste volzin van dit artikel luidt: “De collectieve vordering wordt ingesteld bij dezelfde rechtbank als waar de eerder in het register aangetekende collectieve vordering is ingesteld.”

⁴³⁴ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617.

XXI.2 Gedaagden buiten Nederland

691. De Autofabrikanten zijn buiten Nederland gevestigd, maar binnen de Europese Unie. De vorderingen van Car Claim tegen deze Gedaagden zijn gebaseerd op onrechtmatige daad. Het op deze vorderingen toepasselijke recht dient te worden vastgesteld aan de hand van de Rome II-Vo.⁴³⁵
692. Artikel 4 lid 1 Rome II-Vo bepaalt dat het recht van het land waar de schade zich voordoet van toepassing is, ongeacht in welk land de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan en ongeacht in welke landen de indirecte gevolgen van die gebeurtenis zich voordoen.
693. Voor de uitleg van deze bepaling moet aansluiting worden gezocht bij de jurisprudentie van het HvJEU inzake artikel 7 lid 2 Brussel I bis-Vo en de lokalisering van het Erfolgsort.⁴³⁶ Bij de bespreking van de internationale rechtsmacht van de Nederlandse rechter in deze dagvaarding heeft Car Claim al toegelicht dat het Erfolgsort in deze zaak in Nederland gelegen is (zie par. 677 e.v.). Nu de Autobezitters schade lijden in Nederland, is Nederlands recht ook van toepassing op de vorderingen van Car Claim jegens de Autofabrikanten.
694. Voor GM geldt dat zij niet binnen de Europese Unie is gevestigd. Daarmee vallen de verbintenissen uit onrechtmatige daad van GM in beginsel buiten de werkingssfeer van Rome II-Vo. Rome II-Vo is op voornoemde verbintenissen echter van overeenkomstig toepassing op grond van artikel 10:159 BW, zodat Nederlands recht ook op de vorderingen van Car Claim jegens GM van toepassing is. Car Claim verwijst in dit verband naar par. 692 en 693 hierboven.

XXII. (PROCES)KOSTEN

695. Indien in deze procedure vonnis wordt gewezen, dan vordert Car Claim een hoofdelijke veroordeling van Gedaagden in de redelijke en evenredige gerechtskosten en andere kosten die Car Claim heeft gemaakt. Onder deze 'andere kosten' dienen onder meer, maar niet uitsluitend, te worden verstaan:
- (i) de door Car Claim gemaakte volledige buitengerechtelijke kosten;
 - (ii) de door Car Claim gemaakte volledige kosten voor haar procesfinancier;
 - (iii) de kosten die Car Claim zal maken in verband met de handelingen die Car Claim in haar eventuele hoedanigheid van exclusieve belangenbehartiger of als overige procespartij tot aan het eindvonnis

⁴³⁵ Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen.

⁴³⁶ X.E. Kramer & H.L.E. Verhagen, *Asser 10-III 2015*, nr. 990.

geacht zal worden uit te voeren (waaronder maar niet beperkt tot kosten ex artikel 1018f lid 3 BW);
en

- (iv) de volledige kosten van Car Claim die zij in verband met de schadeafwikkeling zal maken vanaf het in deze procedure te wijzen eindvonnis.

696. Daarnaast vordert Car Claim de door haar gemaakte en nog te maken redelijke kosten ter vaststelling van de schade en de aansprakelijkheid op de voet van artikel 6:96 lid 2 aanhef en sub b BW.⁴³⁷

697. Car Claim zal de voornoemde kosten op een later moment in deze procedure nader specificeren.

698. Indien en voor zover de WAMCA op de vorderingen van Car Claim niet van toepassing zou zijn, dan vordert Car Claim dat Gedaagden hoofdelijk in de door Car Claim gemaakte proceskosten (met inbegrip van de nakosten) worden veroordeeld.

699. Car Claim maakt dan tevens aanspraak op de door haar gemaakte (redelijke) buitengerechtelijke kosten. Onder deze kosten valt onder meer het opbouwen van het dossier, het inwinnen van inlichtingen, het verrichten van feitenonderzoek, en het opstellen en verzenden van de uitnodigingen tot overleg aan Gedaagden. Deze kosten overstijgen de maximumvergoeding onder de BIK-staffel⁴³⁸ van EUR 6.775. Car Claim vordert dit bedrag.

XXIII. INFORMATIEPLICHT GEDAAGDEN⁴³⁹

XXIII.1 Openbaarmaking van relevante informatie

700. Car Claim wijst erop dat een aanzienlijk deel van de voor deze procedure relevante (met name technische) informatie en documentatie binnen het domein van Gedaagden valt. Deze informatie is door Gedaagden niet gedeeld, is (nog) niet openbaar en is daarom niet of niet eenvoudig beschikbaar. Duidelijk is dat er ten nadele van de Autobezitters en Car Claim en ten voordele van Gedaagden (en in het bijzonder: PSA c.s.) een informatie-asymmetrie bestaat.

701. Om zoveel mogelijk toegang te krijgen tot benodigde informatie om haar vorderingen jegens (onder meer) PSA c.s. nader te kunnen onderbouwen, heeft Car Claim onder meer bij instanties in Nederland (op basis van de Wet openbaarheid van bestuur), in Duitsland (op basis van de *Gesetz zur Regelung des Zugangs*

⁴³⁷ Deze kosten komen zowel onder het oude collectieve actierecht (art. 3:305a oud BW) als onder de nieuwe WAMCA voor vergoeding in aanmerking (vgl. HR 13 oktober 2006, NJ 2008/527 (*De Nederlandsche Bank Bank NV/Stichting Vie d'Or*)).

⁴³⁸ <https://www.rechtspraak.nl/Voor-advocaten-en-juristen/Reglementen-procedures-en-formulieren/Civiel/paginas/staffel-buitengerechtelijke-incassokosten.aspx>.

⁴³⁹ Zie ook SDEJ Dagvaarding, Hoofdstuk 3.

zu *Informationen des Bundes*) en in Frankrijk (op basis van de *Loi No. 78-753 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administrative, social et fiscal*) verzoeken tot openbaarmaking van informatie ingediend.

702. Car Claim heeft van de aangeschreven instanties geen documentatie ontvangen. Als dit zo blijft, dan dienen de waarborgen van artikelen 21 en 22 Rv ervoor te zorgen dat deze informatie alsnog door PSA c.s. beschikbaar wordt gesteld in de onderhavige procedure om recht te doen aan het in artikel 6 EVRM neergelegde principe van de 'equality of arms' en de rechtbank in staat te stellen om volledig te worden geïnformeerd en weloverwogen en deugdelijk geïnformeerde beslissingen te nemen.

XXIII.2 Waarheidsplicht ex artikel 21 Rv

703. De waarheidsvinding is een fundamenteel beginsel van procesrecht. Hieraan kan slechts betekenisvol invulling worden gegeven met een volledige en correcte vaststelling van de feiten. Op de partijen rust derhalve een waarheids- en volledigheidsplicht. De rechter heeft de opdracht om recht te doen op grond van de werkelijkheid (de waarheidsvinding).

704. Partijen mogen uit hoofde van artikel 21 Rv in elk geval:

- i. geen feiten stellen waarvan zij weten dat die feiten niet juist zijn of niet juist kunnen zijn,
- ii. geen feiten ontkennen waarvan zij weten dat die juist zijn,⁴⁴⁰ en
- iii. geen feiten achterhouden waardoor de rechter (en de wederpartij) op het verkeerde been wordt gezet.⁴⁴¹ Onder dit laatste valt ook het geval dat een partij slechts een deel van het verhaal vertelt en enkel de daarbij behorende stukken overlegt.⁴⁴² De verplichting tot volledigheid is immers een belangrijk aspect van de waarheidsplicht.⁴⁴³

XXIII.3 Informatieverzoek ex artikel 22 Rv

705. In de collectieve actieprocedure voor de rechtbank tegen Volkswagen c.s. is diverse malen gebleken dat artikel 21 Rv door de in die procedure gedaagde partijen met voeten werd getreden. In die procedure beval de rechtbank de autofabrikanten meermaals op grond van artikel 22 Rv om de ontbrekende (met name technische) informatie in het geding te brengen. Mocht de rechtbank constateren dan wel vermoeden dat zulks ook in de onderhavige procedure tegen de Gedaagden het geval is, dan verzoekt Car Claim de

⁴⁴⁰ Vgl. R.H. de Bock, *Tussen waarheid en onzekerheid: over het vaststellen van feiten in de civiele procedure*, Deventer: Kluwer 2011, par. 2.4.1, p. 53 en de daarin voetnoot 42 genoemde bronnen.

⁴⁴¹ *Kamerstukken II* 1999/2000, 26 855, 3, p. 53.

⁴⁴² A-G Spier in zijn conclusie voor HR 14 november 2014, ECLI:NL:HR:2014:3241, *NJ* 2015/193 m.nt. D.W.F. Verkade, onder 4.7.1.

⁴⁴³ R.H. de Bock, *Tussen waarheid en onzekerheid: over het vaststellen van feiten in de civiele procedure*, Kluwer 2011, par. 2.4.1.

rechtbank reeds nu om ook in deze procedures in een zo vroeg mogelijk stadium van de procedure gebruik te maken van haar bevoegdheden ex artikel 22 Rv.

XXIII.4 Bewijsverrichtingen ex artikel 843a Rv

706. Car Claim vertrouwt erop dat voornoemde procedurele waarborgen afdoende zullen zijn om de rechtspositie van de Autobezitters in deze procedure te waarborgen. Mochten de conclusies van antwoord van Gedaagden (of andere processtukken) onvoldoende inzicht verschaffen in de ontbrekende feiten of mochten Gedaagden bepaalde relevante stukken niet eigener beweging in het geding brengen, dan behoudt Car Claim zich het recht voor inzage of afschrift van dergelijke stukken te vorderen op de voet van artikel 843a Rv.

XXIV. BEWIJSMIDDELEN EN GETUIGEN

707. Car Claim meent dat haar vorderingen jegens Gedaagden vaststaan. Indien en voor zover de bewijslast op Car Claim mocht rusten en de rechtbank van oordeel is dat deze bewijslast met het overleggen van de bij deze dagvaarding gevoegde producties nog niet is geleverd, dan biedt zij aan haar stellingen nog nader te bewijzen, door alle middelen rechtens, in het bijzonder door middel van overlegging van aanvullende producties en het horen van deskundigen en getuigen.

XXV. PRODUCTIES

708. De producties behorende bij deze dagvaarding zullen op de eerstdienende dag in het geding worden gebracht.

XXVI. DE EIS

dat het de rechtbank behage bij vonnis, zoveel als mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

Ontvankelijkheid en exclusieve belangenbehartiger

1. voor recht te verklaren dat Car Claim ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure;
2. indien en voor zover ook SDEJ ontvankelijk is, SDEJ aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv en te bepalen dat het Car Claim wordt toegestaan zelfstandige proceshandelingen te verrichten, een en ander zo veel mogelijk afgestemd met de exclusieve belangenbehartiger;
3. indien en voor zover SDEJ niet-ontvankelijk is of niet zal worden aangewezen als exclusieve

belangenbehartiger, Car Claim aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv;

Opt out

4. te bepalen dat:

- i. iedere Autobezitter met woonplaats of verblijf in Nederland gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging van de uitspraak waarbij Car Claim als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten zich van de behartiging van diens belangen in deze collectieve vordering te onttrekken (opt-out, artikel 1018f lid 1 Rv);
- ii. iedere Autobezitter zonder woonplaats of verblijfplaats in Nederland gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging van de uitspraak waarbij Car Claim als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten zich van de behartiging van diens belangen in deze collectieve vordering te onttrekken (opt-out, artikel 1018f lid 5 slotzin Rv);

Verklaringen voor recht

5. voor recht te verklaren dat natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer, in de in deze procedure te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen;
6. voor recht te verklaren dat:
 - i. PSA c.s. en Stellantis Nederland onrechtmatig hebben gehandeld jegens de Autobezitters;
 - ii. PSA c.s. en Stellantis Nederland hoofdelijk aansprakelijk zijn voor vergoeding van de door de Autobezitters geleden en nog te lijden schade;
 - iii. de door Autobezitters geleden schade ten minste gelijk is aan de door de rechtbank in goede justitie vast te stellen prijsvermindering onder respectievelijk 7(iii) en 7(v);
 - iv. PSA c.s. en Stellantis Nederland over de aan de Autobezitters te betalen schadevergoeding wettelijke rente verschuldigd zijn vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs, leaseprijs of bijtelling hebben voldaan, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

7. voor recht te verklaren dat:

primair

- i. de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn, althans dat de Getroffen Voertuigen andere dan gebruiksbepalende eigenschappen bezitten die niet aan de Overeenkomsten voldoen;
- ii. de redelijke termijn van de Handelaren tot herstel en/of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;
- iii. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Koopovereenkomsten op grond van gedeeltelijke ontbinding te verminderen op een nader door de rechtbank vast te stellen wijze;

subsidiar

- iv. de sub 7(i) genoemde gebreken en de omissies aan de Getroffen Voertuigen zo essentieel zijn dat weldenkende kopers bij een juiste voorstelling van zaken de Overeenkomsten niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden, zouden hebben gesloten;
- v. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Koopovereenkomsten op grond van gedeeltelijke vernietiging te verminderen op een nader door de rechtbank vast te stellen wijze;

primair en subsidiar

- vi. de respectieve Handelaren over de prijsvermindering onder 7(iii) en (v) jegens de Particuliere Partijen A en B wettelijke rente, en jegens de Zakelijke Partijen A en B wettelijke handelsrente verschuldigd zijn vanaf de datum waarop de desbetreffende Autobezitters de koopprijs aan de betreffende Handelaren hebben voldaan;

Vordering tot ongedaanmaking, terugbetaling en schadevergoeding

Jegens PSA c.s. en Stellantis Nederland

- 8. PSA c.s. en Stellantis Nederland hoofdelijk te veroordelen aan de Autobezitters de schade te vergoeden die zij hebben geleden, door middel van betaling aan hen van een nader door de rechtbank

vast te stellen schadevergoeding, te vermeerderen met wettelijke rente, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

Jegens de Handelaren

primair

9. de gedeeltelijke ontbinding van de Koopovereenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken;

subsidiar

10. de gedeeltelijke vernietiging van de Koopovereenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken;

primair en subsidiar

11. de respectieve Handelaren te veroordelen tot betaling aan Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van dat deel van de koopprijs dat deze Autobezitters aan de betreffende Handelaren te veel hebben betaald voor de Getroffen Voertuigen (de prijsvermindering), in geval van Particuliere Partijen te vermeerderen met wettelijke rente en in geval van Zakelijke Partijen wettelijke handelsrente, vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs hebben voldaan, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

Collectieve schadeafwikkeling

12. indien en voor zover Car Claim als exclusieve belangenbehartiger zal worden aangewezen, te bepalen dat alle door Gedaagden aan Autobezitters verschuldigde vergoedingen aan Car Claim zullen worden betaald onder nader door de rechtbank te stellen voorwaarden van collectieve schadeafwikkeling met inachtneming van het bepaalde in artikel 1018i lid 2 Rv;

Buitengerechtelijke kosten en (proces)kosten (art. 6:96 BW en art. 1018i lid 2 Rv)

13. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen tot vergoeding aan Car Claim van:
 - i. de volledige door Car Claim gemaakte buitengerechtelijke kosten, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

- ii. de volledige proceskosten van Car Claim, waaronder de kosten van haar procesfinancier, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen vonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
- iii. indien en voor zover Car Claim als exclusieve belangenbehartiger zal worden aangewezen, de kosten die Car Claim zal maken in verband met de handelingen die Car Claim in haar hoedanigheid van exclusieve belangenbehartiger tot aan het eindvonnis geacht zal worden uit te voeren, waaronder maar niet beperkt tot kosten ex artikel 1018f lid 3 BW;
- iv. indien en voor zover Car Claim als exclusieve belangenbehartiger zal worden aangewezen, de volledige kosten van Car Claim die zij in verband met de schadeafwikkeling zal maken vanaf het in deze procedure te wijzen eindvonnis, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet; en
- v. de kosten die Car Claim zal maken ter vaststelling van de schade en de aansprakelijkheid, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

een en ander met dien verstande dat indien en voor zover de rechtbank van oordeel is dat op het onderliggende feitencomplex het collectieve actierecht van toepassing is zoals dat gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie, dan heeft te gelden dat de vorderingen sub 2, 3, 4, 8, 11, 12, 13(iii) en (iv) van dit petitum komen te vervallen.

Inzake: Stichting Car Claim / PSA Groupe – 297104. Deze zaak wordt behandeld door mr. P. Haas MBA en mr. A.I. Reznitchenko, AKD N.V., Postbus 4302, 3006 AH Rotterdam. E-mail: phaas@akd.eu / areznitchenko@akd.eu en tel: 088 – 253 5532 / 5380.

XXVII. PRODUCTIELIJST

PRODUCTIE	OMSCHRIJVING
Productie 1	(Niet-limitatieve) lijst van Getroffen Voertuigen
Productie 2	PSA Groupe Registration Document 2018
Productie 3	Kentekeninformatie van een aantal Getroffen Voertuigen
Productie 4	Antwoorden Faurecia op schriftelijke vragen EMIS 27 juni 2016
Productie 5	Jaarverslag 2019 Opel Automobile
Productie 6	Persbericht Stellantis 16 januari 2021
Productie 7	Fusieakte Stellantis Nederland 30 september 2021
Productie 8	Jaarverslag Opel Nederland 2017
Productie 9	M. Contag e.a., 'How They Did It: An Analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles' 23 juni 2017
Productie 10	Persbericht Opel mei 2014
Productie 11	Antwoorden PSA op schriftelijke vragen EMIS 31 augustus 2016
Productie 12	Green Car Congress 12 januari 2006
Productie 13	Screenshot Wayback Machine www.factsaboutscr.com 14 september 2008
Productie 14	Persbericht PSA Groupe 4 mei 2016
Productie 15	Persbericht Opel 4 augustus 2014
Productie 16	Persbericht Opel 17 juni 2014
Productie 17	Persbericht Opel 22 juni 2014
Productie 18	Boetebesluit Europese Commissie 8 juli 2021
Productie 19	EMIS vragen aan [REDACTED] 16 juni 2016
Productie 20	Persbericht ICCT 15 mei 2017
Productie 21	Rapport Gezondheidsraad 23 januari 2018
Productie 22	Mobility 10 november 2021
Productie 23	PSA Groupe CSR rapport 2017
Productie 24	PSA Groupe Code of Ethics juni 2010
Productie 25	Autoblog 30 juni 2007
Productie 26	AutoReview 28 augustus 2008
Productie 27	Screenshot Wayback Machine www.opel.nl 8 februari 2010
Productie 28	PSA Groupe CSR rapport 2011
Productie 29	Persbericht PSA Groupe 4 mei 2016
Productie 30	PSA Groupe CSR rapport 2016
Productie 31	GM sustainability rapport 2016
Productie 32	PSA Groupe CSR rapport 2014
Productie 33	PSA Groupe CSR rapport 2015

Productie 34	PSA Groupe CSR rapport 2019
Productie 35	PSA Groupe CSR rapport 2018
Productie 36	Brochure Citroën Berlingo 2009
Productie 37	Brochure Citroën C4 2009
Productie 38	Brochure Citroën C4 Gamma 2015
Productie 39	Brochure Citroën Cactus C4 2017
Productie 40	Brochure Peugeot Partner Tepee 2011
Productie 41	Brochure Peugeot 3008 2016
Productie 42	Brochure Peugeot 3008 2017
Productie 43	Brochure Peugeot 5008 2017
Productie 44	Brochure Opel Corsa 2008
Productie 45	Brochure Opel Combo 2008
Productie 46	Brochure Opel Insignia 2011
Productie 47	Brochure Opel Meriva 2011
Productie 48	Brochure Opel Mokka X 2015
Productie 49	Brochure Opel Mokka X 2017
Productie 50	Screenshot Wayback Machine www.sustainability.psa-peugeot-citroen.com 13 november 2006
Productie 51	Screenshot Wayback Machine www.psa-peugeot-citroen.com 11 juli 2014
Productie 52	Screenshot Wayback Machine www.opel.nl 3 juli 2009
Productie 53	Screenshot Wayback Machine www.opel.nl 27 januari 2009
Productie 54	Screenshot Wayback Machine www.opel.nl 27 januari 2009
Productie 55	Screenshot Wayback Machine www.opel.com 20 januari 2015
Productie 56	Persbericht T&E 29 februari 2016
Productie 57	Tussenrapport Commissie Royal 28 april 2016
Productie 58	Eindrapport Commissie Royal 29 juli 2016
Productie 59	Europe Autonews 21 april 2016
Productie 60	Le Monde 8 september 2017
Productie 61	Le Monde 9 september 2017
Productie 62	Arrest HvJEU 6 mei 2021 in gevoegde zaken C-690/18 tot en met C-692/18
Productie 63	Reuters 9 juni 2021
Productie 64	Reuters 10 juni 2021
Productie 65	AFP 1 december 2021
Productie 66	JRC rapport 2019
Productie 67	Rapport ICCT september 2017
Productie 68	Rapport T&E september 2016

Productie 69	Rapport Vehicle Emissions Testing Programme april 2016
Productie 70	Rapport BMVI april 2016
Productie 71	Testresultaten DUH Emission Control Institute
Productie 72	DUH rapport oktober 2015
Productie 73	Rapport TNO 10 oktober 2016
Productie 74	RDW rapport september 2016
Productie 75	RDW rapport juli 2017
Productie 76	Reuters 15 oktober 2018
Productie 77	Antwoorden Opel op schriftelijke vragen EMIS 24 januari 2017
Productie 78	Truth About Cars 17 mei 2016
Productie 79	Antwoorden Opel op aanvullende schriftelijke vragen EMIS 13 februari 2017
Productie 80	Screenshot www.opel.nl 10 januari 2022
Productie 81	Zeit 22 april 2016
Productie 82	Zeit 15 oktober 2018
Productie 83	Persbericht KBA 19 oktober 2018
Productie 84	DPA 19 oktober 2021
Productie 85	Perild 20 oktober 2021
Productie 86	KBA lijst met getroffen voertuigen 18 oktober 2021
Productie 87	Antwoorden PSA Groupe op schriftelijke vragen EMIS 11 november 2016
Productie 88	PSA Groupe Registration Document 2013
Productie 89	Brief [REDACTED] aan EMIS 7 november 2016
Productie 90	Gemeenschappelijk Voorstel voor Grensoverschrijdende Fusie FCA en PSA 27 oktober 2020
Productie 91	Automobiel Management 20 augustus 2010
Productie 92	Jaarverslag General Motors Corporation 2007
Productie 93	Persbericht GM 10 november 2009
Productie 94	Economic Times 15 januari 2010
Productie 95	Persbericht GM 11 april 2011
Productie 96	Persbericht GM 21 november 2011
Productie 97	Persbericht GM 31 januari 2013
Productie 98	Autoweek 12 juni 2017
Productie 99	GM sustainability rapport 2016
Productie 100	Jaarverslag General Motors Company 2020
Productie 101	Screenshot Wayback Machine www.peugeot.nl 20 april 2021
Productie 102	Screenshot Wayback Machine www.citroen.nl 17 april 2021
Productie 103	Screenshot Wayback Machine www.opel.nl 9 mei 2021

Productie 104	AGCM Boetebesluit 4 augustus 2016
Productie 105	Jaarverslag Citroën Nederland 2018
Productie 106	Jaarverslag Peugeot Nederland 2018
Productie 107	Jaarverslag Citroën Nederland 2015
Productie 108	Jaarverslag Peugeot Nederland 2015
Productie 109	Jaarverslag PSA Groupe 2019
Productie 110	Rapport Moody's 13 juli 2012
Productie 111	Jaarverslag Opel Nederland 2016
Productie 112	Jaarverslag Opel Nederland 2018
Productie 113	Jaarverslag Opel Nederland 2019
Productie 114	Voorbeeldbrief Car Claim aan Handelaren 21 oktober 2021
Productie 115	Brief Car Claim aan Carabas B.V. 29 december 2021
Productie 116	Website US District Court Northern District of California 11 januari 2022
Productie 117	Persbericht DW 28 februari 2020
Productie 118	Website Maurice Blackburn 16 november 2021
Productie 119	Vonnis Mercantil Court Madrid no. 1 25 januari 2021
Productie 120	M. Achtnicht, German Car Buyers' willingness to Pay to Reduce CO2 emissions' 13 oktober 2009
Productie 121	T.G. Poder en J. He, 'Willingness to pay for a cleaner car: The case of car pollution in Quebec and France' 21 april 2017
Productie 122	Persbericht SpringerLink 30 maart 2018
Productie 123	A. Rosales-Tristancho, A.F. Carazo en R. Brey, 'A study of the willingness of Spanish drivers to pay a premium for ZEVs' 11 januari 2021
Productie 124	Antwoorden PSA Groupe op schriftelijke vragen EMIS 26 augustus 2016
Productie 125	Rapport Wachtmeister 8 januari 2018
Productie 126	Rapport Baar e.a. 15 februari 2018
Productie 127	TNO rapport 3 juli 2017
Productie 128	Persbericht PSA Groupe 9 februari 2017
Productie 129	Persbericht Stellantis 10 juni 2021
Productie 130	Statuten
Productie 131	FD 28 september 2021
Productie 132	Brief Car Claim aan Stellantis 17 augustus 2021
Productie 133	Brief Car Claim aan PSA Automobiles 17 augustus 2021
Productie 134	Brief Car Claim aan Peugeot 17 augustus 2021
Productie 135	Brief Car Claim aan Citroën 17 augustus 2021
Productie 136	Brief Car Claim aan Opel Automobile 17 augustus 2021

Productie 137	Brief Car Claim aan General Motors 17 augustus 2021
Productie 138	E-mail Car Claim aan Auto Visscher I 6 december 2021
Productie 139	E-mail Car Claim aan Van Mill Dordrecht 6 december 2021
Productie 140	E-mail Car Claim aan Autobedrijf Mulder 6 december 2021
Productie 141	E-mail Car Claim aan Autobedrijf Mulder Dordrecht 6 december 2021
Productie 142	Brief Car Claim aan Stellantis Nederland 3 december 2021
Productie 143	Brief Car Claim aan PSA Automobiles 3 december 2021
Productie 144	Brief Car Claim aan Peugeot 3 december 2021
Productie 145	Brief Car Claim aan Citroën 3 december 2021
Productie 146	Brief Car Claim aan Opel Automobile 3 december 2021
Productie 147	Brief Car Claim aan General Motors 3 december 2021
Productie 148	Deurwaardersexploit General Motors 13 december 2021
Productie 149	Deurwaardersexploit General Motors Holdings 24 december 2021
Productie 150	Deurwaardersexploit General Motors Company 24 december 2021
Productie 151	Deurwaardersexploit Registered Agent General Motors Holdings 24 december 2021
Productie 152	Deurwaardersexploit Registered Agent General Motors Company 24 december 2021
Productie 153	Deurwaardersexploit Adam Opel 24 december 2021
Productie 154	Uittreksel Car Claim 11 januari 2022
Productie 155	Jaarverslag Car Claim 2018
Productie 156	Jaarverslag Car Claim 2019
Productie 157	Jaarverslag Car Claim 2020
Productie 158	Support Letter Consumentenbond
Productie 159	Legal Tribune Online 13 augustus 2021
Productie 160	SWR 5 juli 2021