

DAGVAARDING

HOUDENDE EEN COLLECTIEVE VORDERING KRACHTENS

ARTIKEL 3:305a BW

Vandaag, _____ tweeduizend eenentwintig,

Heb ik

op het verzoek van:

Stichting Diesel Emissions Justice, statutair gevestigd te Amsterdam, en kantoorhoudende te (1016 BX) Amsterdam aan de Herengracht 282;

Eiseres,

te dezer zake domicilie kiezende bij haar advocaten, mr. J.D. (Joost) Edixhoven en mr. Q.L.C.M. (Quirijn) Bongaerts, verbonden aan Birkway B.V., die beiden kantoorhouden aan de J.J. Viottastraat 33 te (1071 JP) Amsterdam en mr. L.C.M. (Louis) Berger en mr. W.A. (Wesley) Vader, verbonden aan bureau Brandeis B.V., die beiden kantoorhouden aan de Sophialaan 8 te (1075 BR) Amsterdam en, en die de Stichting Diesel Emissions Justice in deze procedure als advocaten stelt, met het recht van substitutie;

GEDAGVAARD:

1. de vennootschap naar Frans recht **Renault S.A.**, ingeschreven in het handelsregister van Nanterre, Frankrijk met nummer B 441 639 465, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te (92100) Boulogne-Billancourt, Frankrijk aan het adres Quai Alphonse Le Gallo 13-15,

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

SCP BENZAKEN-FOURREAU- SEBBAN-LACAS
38, Rue Salvador Allende
92000 NANTERRE
Frankrijk

per UPS-koerier vandaag te hebben verzonden twee afschriften van dit exploit in de Nederlandse taal, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden;

met het oog op het formulier F1 – zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Verordening, gesteld en ingevuld in de Franse taal – gedaan 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;

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;

BOVENDIEN WORDT, TER BETEKENING/KENNISGEVING AAN RENAULT S.A., VOORNOEMD,

vandaag een afschrift van dit exploit, zonder vertaling door mij, in overeenstemming met artikel 56 lid 3 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en artikel 14 van de genoemde EU Betekeningsverordening, per koerier gezonden aan het adres van **Renault S.A.**, voornoemd, voorzien van het in artikel 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat **Renault S.A.**, dit stuk mag weigeren indien het niet gesteld is in een taal of niet vergezeld gaat van een vertaling, bedoeld in artikel 8 lid 1 van de EU Betekeningsverordening en dat de geweigerde stukken dienen te worden teruggezonden binnen de termijn zoals gesteld in voormeld artikel.

2. de vennootschap naar Frans recht **Renault S.A.S.**, ingeschreven in het handelsregister van Nanterre, Frankrijk, met nummer B 780 129 987 03591, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te (92100) Boulogne-Billancourt, Frankrijk aan het adres Quai Alphonse Le Gallo 13-15,

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-betekeningsverordening) door in mijn hoedanigheid als verzendende instantie aan de bevoegde ontvangende instantie

SCP BENZAKEN-FOURREAU- SEBBAN-LACAS
38, Rue Salvador Allende
92000 NANTERRE
Frankrijk

per UPS-koerier vandaag te hebben verzonden twee afschriften van dit exploit in de Nederlandse taal, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden;

met het oog op het formulier F1 – zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Verordening, gesteld en ingevuld in de Franse taal – gedaan 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;

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;

BOVENDIEN WORDT, TER BETEKENING/KENNISGEVING AAN RENAULT S.A.S., VOORNOEMD,

vandaag een afschrift van dit exploit, zonder vertaling door mij, in overeenstemming met artikel 56 lid 3 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en artikel 14 van de genoemde EU Betekeningsverordening, per koerier gezonden aan het adres van **Renault S.A.S.**, voornoemd, voorzien van het in artikel 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat **Renault S.A.S.**, dit stuk mag weigeren indien het niet gesteld is in een taal of niet vergezeld gaat van een vertaling, bedoeld in artikel 8 lid 1 van de EU Betekeningsverordening en dat de geweigerde stukken dienen te worden teruggezonden binnen de termijn zoals gesteld in voormeld artikel.

3. de vennootschap naar Roemeens recht **Automobile Dacia S.A.**, ingeschreven in het handelsregister van Boekarest, Roemenië met nummer J03/81/1991, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te (115400) Mioveni, Roemenië aan het adres Strada Uzinei 1-2,

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

Judecătoria PITEȘTI
PITEȘTI, B-dul. Eroilor, nr. 5, jud. ARGES
110058 Pitesti
Roemenië

per UPS-koerier vandaag te hebben verzonden twee afschriften van dit exploit in de Nederlandse taal, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden;
met het oog op het formulier F1 – zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Verordening, gesteld en ingevuld in de Engelse taal – gedaan 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;
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;

BOVENDIEN WORDT, TER BETEKENING/KENNISGEVING AAN AUTOMOBILE DACIA S.A., VOORNOEMD,

vandaag een afschrift van dit exploit, zonder vertaling door mij, in overeenstemming met artikel 56 lid 3 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en artikel 14 van de genoemde EU Betekeningsverordening, per koerier gezonden aan het adres van **Automobile Dacia S.A.**, voornoemd, voorzien van het in artikel 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat **Automobile Dacia S.A.**, dit stuk mag weigeren indien het niet gesteld is in een taal of niet vergezeld gaat van een vertaling, bedoeld in artikel 8 lid 1 van de EU Betekeningsverordening en dat de geweigerde stukken dienen te worden teruggezonden binnen de termijn zoals gesteld in voormeld artikel.

4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **Renault-Nissan B.V.**, statutair gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (1044 AN) Amsterdam aan het adres Hornweg 32, aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes, latende aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

5. de naamloze vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **Renault Nederland N.V.**, statutair gevestigd te gemeente Amsterdam en kantoorhoudende te (1118 ZX) Schiphol-Rijk aan het adres Boeingavenue 275, aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes, latende aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

6. de besloten vennootschap ******* aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

7. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

8. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

9. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

10. de besloten vennootschap [***], aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

11. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

12. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

13. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

14. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

15. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

16. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

17. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

18. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

19. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

20. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

21. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

22. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

23. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

24. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

25. de besloten vennootschap [***], aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

26. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

27. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

28. de besloten vennootschap [***] aan het adres Parellaan 11, aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

29. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

30. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

31. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

32. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

33. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

34. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

35. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

36. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

37. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

38. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

39. de heer [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

40. de vennootschap onder firma [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

41. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

42. de vennootschap onder firma [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

43. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

44. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

45. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

46. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

47. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

48. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

49. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

50. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

51. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

52. de besloten vennootschap [***] aan het adres Purmerenderweg 94, aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

53. de vennootschap onder firma [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

54. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

55. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

56. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

57. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

58. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

59. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

60. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

61. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

62. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

63. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

64. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

65. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

66. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

67. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

68. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

69. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

70. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

71. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

72. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

73. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

74. de vennootschap onder firma [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

75. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

76. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

77. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

78. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

79. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

80. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

81. de besloten vennootschap [***] aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes te laten aan:

Voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu aldaar niemand aan trof aan wie rechtsgeldig afschrift kan worden gelaten;

OM:

Op woensdag negenentwintig (29) december tweeduizend eenentwintig (2021) om 10.00 uur niet in persoon maar vertegenwoordigd door een advocaat te verschijnen ter terechtzitting van de rechtbank Amsterdam, alsdan te houden in één van de lokalen van het gerechtsgebouw aan de Parnassusweg 280 te (1076 AV) Amsterdam.

MET AANZEGGING DAT:

- a) uit het centraal register voor collectieve acties als bedoeld in artikel 305a, zevende lid, van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, te vinden op: www.rechtspraak.nl/Registers/centraal-register-voor-collectieve-vorderingen, volgt dat tegen gedaagde sub 1 en gedaagde sub 5 reeds een collectieve actieprocedure zoals bedoeld in artikel 305a van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek jo artikel 1018c, eerste lid, van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering aanhangig is gemaakt bij de rechtbank Amsterdam, geregistreerd onder zaak- en rolnummer: 702519 / HA ZA 21-500;
- b) deze dagvaarding strekt tot het instellen van collectieve vorderingen voor dezelfde gebeurtenissen en over gelijksoortige feiten 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, eerste en tweede lid, van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering;

- c) de bij deze dagvaarding ingestelde collectieve vorderingen, samen met (i) de onder a. van deze aanzegging genoemde collectieve vorderingen alsmede (ii) eventueel andere nadien en tijdig door andere belangenbehartigers ingestelde collectieve vorderingen voor dezelfde gebeurtenissen ex artikel 1018d van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, na inschrijving op de rol ingevolge artikel 1018d, derde lid, van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering als één zaak zullen worden behandeld;
- d) indien een gedaagde verzuimt advocaat te stellen of het hierna te noemen griffierecht niet tijdig betaalt, de rechter verstek tegen die gedaagde zal verlenen en de hierna omschreven vordering zal toewijzen, tenzij deze hem onrechtmatig of ongegrond voorkomt;
- e) indien ten minste één van de gedaagden in het geding verschijnt en het griffierecht tijdig heeft voldaan, tussen alle partijen één vonnis zal worden gewezen, dat als een vonnis op tegenspraak wordt beschouwd;
- f) 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;
- g) de hoogte van de griffierechten is vermeld in de meest recente bijlage behorend bij de Wet griffierechten burgerlijke zaken, die onder meer is te vinden op de website: www.kbvg.nl/griffierechtentabel;
- h) 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 overgelegd:
 - 1) een afschrift van het besluit tot toevoeging, bedoeld in artikel 29 van de 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 artikel 24, tweede lid, van de Wet op de rechtsbijstand, dan wel
 - 2) een verklaring van het bestuur van de raad voor rechtsbijstand, bedoeld in artikel 7, derde lid, onderdeel e, van de Wet op de rechtsbijstand waaruit blijkt dat zijn inkomen niet meer bedraagt dan de inkomens bedoeld in de algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 35, tweede lid, van die wet;
- i) van gedaagden die bij dezelfde advocaat verschijnen en gelijkluidende conclusies nemen of gelijkluidend verweer voeren, op basis van artikel 15 van de Wet griffierechten burgerlijke zaken slechts eenmaal een gezamenlijk griffierecht wordt geheven;
- j) eiseres binnen twee dagen na de dag van betekening van deze dagvaarding (i) het exploot van dagvaarding ter griffie indient en (ii) gelijktijdig aantekening maakt van de dagvaarding in het centraal register voor collectieve acties als bedoeld in artikel 305a, zevende lid, van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, te vinden op: www.rechtspraak.nl/Registers/centraal-register-voor-collectieve-vorderingen. Deze aantekening zal vergezeld gaan van een afschrift van (een geanonimiseerde versie van) deze dagvaarding. Dit op straffe van niet-ontvankelijkheid indien en voor zover dat uit artikel 1018c, tweede lid, van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering volgt.

TENEINDE

alsdan en aldaar tegen zich als gedaagden namens eiseres te horen eisen als volgt:

INHOUDSOPGAVE

AFKORTINGEN EN DEFINITIES.....	3
I. INLEIDING	7
I.A. Kern van de zaak en plan van aanpak	7
I.B. Partijen.....	8
<i>I.B.1. De Stichting.....</i>	<i>8</i>
<i>I.B.2. Gedaagden</i>	<i>8</i>
<i>I.B.2.a) Renault Holding; Renault en Dacia</i>	<i>8</i>
<i>I.B.2.b) Renault-Nissan.....</i>	<i>8</i>
<i>I.B.2.c) De Importeur en de Handelaren</i>	<i>9</i>
<i>I.B.2.d) Niet gedaagde partijen</i>	<i>9</i>
I.C. De benadeelden voor wiens belangen de Stichting opkomt	10
I.D. Aanwijzing EB	10
II. TECHNISCHE ACHTERGROND EN REGULATOIR KADER.....	10
II.A. Technische achtergrond.....	10
<i>II.A.1. Oneigenlijke bevoordeling dieselloertuigen en gesjoemel voor fabrikanten.....</i>	<i>10</i>
<i>II.A.2. Problemen NO_x vervuiling.....</i>	<i>11</i>
<i>II.A.3. Evolutie van de emissiegrenswaarden</i>	<i>12</i>
<i>II.A.4. Gevolgen van het Dieselschandaal.....</i>	<i>12</i>
II.B. Dieselluitstoot, uitstootreductiesystemen en Illegale Manipulatie-instrumenten	12
<i>II.B.1. Algemeen</i>	<i>12</i>
<i>II.B.2. Intern-motorische reiniging (EGR).....</i>	<i>12</i>
<i>II.B.3. Nabehandelingstechnieken, waaronder LNT en SCR.....</i>	<i>13</i>
<i>II.B.4. Prikkels voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten</i>	<i>13</i>
<i>II.B.5. Elektronische aansturing van de motor en mogelijkheden voor manipulatie</i>	<i>14</i>
<i>II.B.6. De voor deze zaak relevante typen Illegale Manipulatie-instrumenten.....</i>	<i>14</i>
II.C. Regulator kader.....	15
<i>II.C.1. Overzicht regelgeving.....</i>	<i>15</i>
<i>II.C.2. De uitleg van het verbod op Manipulatie-instrumenten in de Emissieverordening.....</i>	<i>16</i>
<i>II.C.2.a) Kernoverwegingen en bepalingen van de Emissieverordening</i>	<i>16</i>
<i>II.C.3. Typegoedkeuringstest.....</i>	<i>18</i>
<i>II.C.4. Certificaat van Overeenstemming (CvO).....</i>	<i>18</i>
<i>II.C.5. Interpretatie van de Emissieverordening in de Rechtspraak</i>	<i>19</i>
III. HET GEBRUIK VAN ILLEGALE MANIPULATIE-INSTRUMENTEN DOOR RENAULT	19
III.A. Inleiding en verkorte weergave feitelijke grondslagen Car Claim Dagvaarding.....	19
III.B. Aanvullende feiten: allianties en samenwerkingen Renault	20
<i>III.B.1. Inleiding</i>	<i>20</i>
<i>III.B.2. Alliantie tussen Renault en Nissan (Renault-Nissan)</i>	<i>21</i>
<i>III.B.3. Alliantie met Daimler.....</i>	<i>24</i>
III.C. Rapportering van Illegale Manipulatie-instrumenten in Renaults door het KBA en de Britse toezichthouder	24
III.D. Vaststelling Illegale Manipulatie-instrumenten in Daimler-voertuigen door het KBA.....	28
<i>III.D.1. Daimler voertuigen met Illegaal Manipulatie-instrument</i>	<i>28</i>
<i>III.D.2. Testen door Deutsche Umwelthilfe</i>	<i>29</i>
<i>III.D.3. Toetsing Illegaal Manipulatie-instrument K9K/OM 607 door het Landgericht Stuttgart.....</i>	<i>29</i>
<i>III.D.4. Tussenconclusie</i>	<i>30</i>
III.E. Aantallen getroffen voertuigen volgens analyse van de Stichting	30
<i>III.E.1. Aantallen dieselloertuigen</i>	<i>30</i>
<i>III.E.1.a) Renault</i>	<i>30</i>
<i>III.E.1.b) Aantallen en motortypen Dacia.....</i>	<i>32</i>
III.F. Conclusies	33
IV. JURIDISCH KADER EN AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN PER GEDAAGDE	33
IV.A. Plan van behandeling.....	33
IV.B. Onrechtmatige daad	33
<i>IV.B.1. Algemeen</i>	<i>33</i>
<i>IV.B.2. De Autofabrikanten</i>	<i>34</i>
IV.C. De wet op de oneerlijke handelspraktijken.....	34
<i>IV.C.1. Algemeen kader</i>	<i>34</i>

IV.C.2.	Misleidende handelspraktijk op grond van art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW	35
IV.C.3.	De misleidende omissie	38
IV.C.4.	Ongeschreven normen in het maatschappelijk verkeer	38
IV.C.5.	Toerekenbaarheid aan de Importeur, Renault Holding en Renault-Nissan.....	38
IV.C.5.a)	Tekst en strekking van de wet en de Richtlijn OHP.....	39
IV.C.5.b)	Toerekenbaarheid o.g.v. rol Importeur en de Handelaren in productie- en verkoopketen.....	40
IV.C.5.c)	Toerekenbaarheid op grond van maatschappelijke maatstaven geboden	40
IV.C.6.	Causaliteit	41
IV.C.7.	Conclusie	42
IV.D.	Contractuele aansprakelijkheid.....	42
IV.D.1.	Non-conformiteit.....	42
IV.D.2.	Dwaling.....	42
V.	SCHADE	43
V.A.	Inleiding.....	43
V.B.	Schadecomponenten	43
VI.	TOEPASSELIJKHEID WAMCA.....	44
VI.A.	Inleiding.....	44
VI.B.	Het Amendement Van Gent.....	44
VI.C.	Het onrechtmatig handelen van Gedaagden loopt door na 15 november 2016	45
VII.	ONTVANKELIJKHEID STICHTING	45
VII.A.	Inleiding.....	45
VII.B.	Achterban en gemeenschappelijkheid feitelijke en rechtsvragen (ex art. 1018c lid 1 sub c Rv) ..	46
VII.C.	De vorderingen ontleed	47
VII.D.	Tussenconclusie.....	48
VII.E.	Ontvankelijkheidseisen art. 3:305a lid 1 tot en met 3 BW	49
VII.E.1.	Plan van behandeling.....	49
VII.E.2.	Statuten	49
VII.E.3.	Waarborgvereiste (art. 3:305a lid 2 BW)	50
VII.E.4.	Geen rechtstreeks of middellijk winst oogmerk (art. 3:305a lid 3 sub a BW)	52
VII.E.5.	Territoriaal ontvankelijkheidsvereiste (art. 3:305a lid 3 sub b BW).....	52
VII.E.5.a)	Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste uitgewerkt.....	52
VII.E.5.b)	Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste moet achterwege blijven	52
VII.E.6.	De Stichting heeft de Gedaagden uitgenodigd voor overleg (art. 3:305a lid 3 sub c BW)	53
VIII.	AANWIJZING EXCLUSIEVE BELANGENBEHARTIGER (ART. 1018C LID 1 SUB E RV)	54
IX.	BEKENDE VERWEREN GEDAAGDEN	55
X.	FORMELE ASPECTEN	55
X.A.	Inleiding.....	55
X.B.	Bevoegdheid rechter	56
X.B.1.	Inleiding.....	56
X.B.2.	De Gedaagden met vestiging in Nederland	56
X.B.3.	De Gedaagden met vestiging buiten Nederland.....	56
X.C.	Toepasselijk recht.....	58
XI.	BEWIJSAANBOD	58
XI.A.	Het bewijs is geleverd	58
XI.B.	Bijzondere bewijsregels.....	58
XI.C.	Bewijsaanbod	60
XII.	PROCESKOSTEN	60
XIII.	PETITUM.....	60
OVERZICHT PRODUCTIES.....	64	

AFKORTINGEN EN DEFINITIES

Amendement Van Gent	Amendement van de Kamerleden Van Gent, Van der Staaij en Van Dam van december 2018 (Kamerstukken II 2018/19, 34608, nr. 13)
Autobezitter	De Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen
Autofabrikanten	Renault c.s., zijnde Renault, Renault Holding, Renault-Nissan en Dacia.
Bestuur	Het bestuur van de Stichting
Boetebesluit	Het besluit van de ACM tot het opleggen van een boete aan Volkswagen van 18 oktober 2017 in zaaknummer ACM/17/003870 dat bekrachtigd is in de beslissing op bezwaar van 25 oktober 2018
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
Car Claim	De stichting Stichting Car Claim
Car Claim Dagvaarding	Dagvaarding van Car Claim
Claimcode	Claimcode 2019, gepubliceerd door de Commissie Claimcode op 5 maart 2019
CvO	Het Certificaat van Overeenstemming, ook wel aangeduid (in het Engels) als een Certificate of Conformity
Dacia	Automobile Dacia S.A. Afhankelijk van de specifieke context kan ook het merk "Dacia" zijn bedoeld
Daimler	Daimler AG
Deutsche Umwelthilfe/ DUH	Deutsche UmweltHilfe is een Duitse milieuorganisatie die zich in het kader van onder meer het Dieselschandaal bezig houdt met het testen van diesel voertuigen van verschillende automerken
Diesel Particulate Filter	Een filter die ervoor dient fijnstof dat bij de verbranding van dieselbrandstof vrijkomt op te vangen
Dieselschandaal	De grootschalige en systematische inzet van Manipulatie-instrumenten in dieselloertuigen van autofabrikanten van onder meer de volgende (auto)merken, zoals Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda, Porsche, Mercedes, Fiat, Alfa Romeo, Jeep Renault en Dacia, waarmee onder meer autoriteiten en bezitters van Getroffen Voertuigen zijn misleid
DPF	Diesel Particulate Filter
EB	Exclusieve belangenbehartiger
ECU/EDC (Software)	Engine Control Unit of Electronic Diesel Control. Dit is het onderdeel van de auto waarmee bijna alle functies van het voertuig worden beheerst en dat onder andere zorgt voor de beheersing van de motor en de menging van brandstof en andere stoffen in de motor. Hiermee wordt hetzelfde bedoeld als met het voertuig- of motormanagementsysteem. De ECU is een samenstelling van firmware, simpel gezegd: het tastbare apparaat, en een softwareprogramma. DE ECU of EDC Software is de daarbij (het motormanagement) bekende software
EGR	Exhaust Gas Recirculation: uitlaatgasrecirculatie, deze techniek voert vuile uitlaatgassen uit de motor terug naar de inlaat van de motor. Dit verlaagt de

	verbrandingstemperatuur van de motor en reduceert hiermee de uitstoot van NO _x . De hoeveelheid uitlaatgas die wordt teruggevoerd naar de motor wordt geregeld met behulp van een EGR-klep. Nadeel van deze techniek is dat de motor onder bepaalde condities vervuild kan raken
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-Rapport	Het rapport van de enquêtecommissie van de Parlementaire Enquête van het Europees Parlement naar aanleiding van het Dieselschandaal van 4 april 2017
FCA	Stellantis N.V., voorheen genaamd Fiat Chrysler Automobiles N.V.
Funder	Consumer Justice Network B.V., de financier van de (statutaire) werkzaamheden van de Stichting
Gedaagde	Eén van de Gedaagden
Gedaagden	De gedaagden in deze procedure, namelijk: Renault, Renault Holding, Renault-Nissan, Dacia, de Importeur en de Handelaren
Getroffen Voertuig	Euro 5 en Euro 6 diesellootvoertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van artikel 2 van de Emissieverordening, die onder de merken Renault en Dacia vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019 op de markt zijn gebracht
Handelaren	In Nederland gevestigde autodealers en leasemaatschappijen die één of meer Getroffen Voertuigen van één of meer van de merken Renault of Dacia aan één of meer Gedupeerden hebben geleased, verkocht of geleverd
HvJEU	Hof van Justitie van de Europese Unie
Illegaal Manipulatie-instrument	Een manipulatie-instrument zoals bedoeld in artikel 5 lid 2 eerste zin van Europese Verordening nr. 715/2007 en dus de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, zonder dat één of meer van de uitzonderingen genoemd in hetzelfde lid 2 (tweede zin en de opsomming) van toepassing is
Importeur	Renault Nederland N.V., als importeur van de automerken Renault en Dacia in Nederland
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 en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn)
KBA	Het Kraftfahrt Bundesamt, de Duitse typegoedkeuringsautoriteit die verantwoordelijk is voor het testen en goedkeuren van in Duitsland ter typegoedkeuring aangeboden voertuigtypen. Het KBA is het equivalent van de Nederlandse Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)
Koopovereenkomst	De (huur)koopovereenkomst die Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben gesloten met de respectievelijke Handelaren met betrekking tot (huur)koop en levering van een Getroffen Voertuig
Leaseovereenkomst	De leaseovereenkomst die Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben gesloten met de respectievelijke Handelaren met betrekking tot de levering en het gebruik van een Getroffen Voertuig
LNT	Lean NO _x Trap, een emissiereductietechniek waarbij NO _x door een opslagkatalysator wordt opgevangen

Manipulatie-instrument	Een manipulatie-instrument in de zin van art. 3 sub 10 van Europese Verordening nr. 715/2007, zijnde een constructieonderdeel dat temperatuur, rijsnelheid, motortoerental, versnelling, 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
Nauw Omschreven Groep	De Autobezitters
NEDC (Test)	New European Driving Cycle, een testprocedure ontworpen voor het meten van de emissieniveaus en het brandstofverbruik van personenauto's
NO _x	Verzamelnaam voor verschillende stikstofoxiden
Overeenkomst(en)	De Koopovereenkomst(en) en Leaseovereenkomst(en)
Overgangswet	Overgangswet Nieuw Burgerlijk Wetboek
Parlementaire Enquête	De Parlementaire Enquête naar aanleiding van het Dieselschandaal is gestart, de vierde in de geschiedenis van het Europees Parlement, waarvan de bevindingen zijn neergelegd in het EMIS-Rapport
Particuliere Partijen	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 via een Handelaar 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 via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Particuliere Partijen C	Natuurlijk 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 Handelaar hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een Handelaar, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of andere leasemaatschappij
PEMS	Portable Emissions Measurement System. Een voertuig emissietestinrichting dat klein en licht genoeg is om een voertuig tijdens normaal gebruik (real driving) te kunnen testen, in plaats van in een testomgeving
RDE (test)	De Real Driving Emissions test
RDW	De RDW, voorheen genaamd Rijksdienst voor het Wegverkeer, is de organisatie die de registratie van gemotoriseerde voertuigen en rijbewijzen in Nederland verzorgt. De RDW is een zelfstandig bestuursorgaan van de Nederlandse overheid
Rechtbank	Rechtbank Amsterdam
Register	Centraal register voor collectieve vorderingen (art. 3:305a lid 7 Rv)
Renault	Renault S.A.S. Afhankelijk van de specifieke context kan ook het merk "Renault" zijn bedoeld

Renault c.s.	Renault, Renault Holding, Renault-Nissan en Dacia tezamen
Renault Holding	Renault S.A.
Renault-Nissan	Renault-Nissan BV
Richtlijn OHP	De Richtlijn 2005/29/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005 betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt en tot wijziging van Richtlijn 84/450/EEG van de Raad, Richtlijnen 97/7/EG, 98/27/EG en 2002/65/EG van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening (EG) nr. 2006/2004 van het Europees Parlement en de Raad
SEC	Stichting Emission Claim
SCR	<i>Selective Catalytic Reduction</i> of selectieve katalytische reductie: deze techniek gebruikt een katalysator om uitlaatgassen te ontdoen van NO _x met behulp van een ureumoplossing (zoals bijvoorbeeld AdBlue). De motor kan efficiënt draaien bij een hoge verbrandingstemperatuur, wat resulteert in een lage CO ₂ -uitstoot en een laag brandstofverbruik. De hoge NO _x -uitstoot wordt door de SCR-katalysator verlaagd door omzetting naar hoofdzakelijk stikstof en water. Nadeel is dat ureum regelmatig extra aangevuld moet worden tussen de onderhoudsbeurten door en dat dit niet altijd beschikbaar is bij tankstations
Stichting	Stichting Diesel Emissions Justice, de eiseres in deze procedure
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 emissiebeheersingssystemen beperkt
VN/ECE	De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de opsteller van Reglement 83
Volkswagen c.s.	Volkswagen AG, Audi AG, SEAT S.A., Skoda a.s. en Porsche AG
WLTP	World Harmonised Light Vehicle Test Procedure
WvW	Wegenverkeerswet 1994
Zakelijke Partijen	Zakelijke Groep A, Zakelijke Groep B en Zakelijke Groep C
Zakelijke Groep 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 via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Groep 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 via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Groep 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 hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een Handelaar, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of een andere leasemaatschappij

I. INLEIDING

I.A. Kern van de zaak en plan van aanpak

1. Deze dagvaarding ziet op het handelen van Renault c.s. in het Dieselschandaal. Nadat in 2015 bekend werd dat Volkswagen haar klanten en de autoriteiten op grote schaal over de uitstoot van haar voertuigen had misleid, daagde langzaam het besef dat ook andere grote autofabrikanten in de fout gegaan waren. Een van die fabrikanten is Renault. Renault is, zoals Car Claim terecht opmerkt, een van de stoutste jongetjes van de klas. Haar uitstoot is vergelijkbaar met die van Fiat Chrysler, waartegen de Stichting eerder al een collectieve actie aanhangig heeft gemaakt. In Frankrijk loopt inmiddels een strafrechtelijke procedure tegen Renault. Toch is Renault, ook in Nederland, civielrechtelijk grotendeels buiten schot gebleven.
2. De Stichting heeft ten doel het behartigen van de belangen van door het Dieselschandaal getroffen autobezitters. Zij heeft daaraan al eerder invulling gegeven door collectieve actieprocedures in te stellen tegen het Volkswagen concern, Fiat Chrysler Automobiles N.V. (het huidige Stellantis N.V.) en Daimler AG. In de procedure tegen Daimler stelde ook SEC een eigen collectieve vordering in. Car Claim beperkte zich in die procedure tot een relatief korte dagvaarding waarin zij zich aansloot bij de door de Stichting gestelde feiten en rechtsgronden en waarin zij de kandidatuur van de Stichting als exclusieve belangenbehartiger (**EB**) ondersteunde.
3. Vervolgens heeft SEC collectieve vorderingen ingesteld tegen Renault en PSA. De Stichting en Car Claim hebben in beide procedures om een verlenging van de dagvaardingstermijn verzocht. Dat uitstel strekte ertoe de feiten en de mogelijkheid tot een verdergaande samenwerking met Car Claim nader te kunnen onderzoeken. Ratio van een samenwerking is dat belangenorganisaties hun krachten kunnen bundelen om vervolgens een groter tegengewicht naar de gedaagden te vormen. Daartoe bestaat alle aanleiding nu de gedaagden in alle aan het Dieselschandaal gerelateerde procedures grote, kapitaalkrachtige partijen zijn die gezamenlijk optrekken. De Stichting heeft moeten vaststellen dat de betrokken autofabrikanten in iedere tegen hen ingestelde procedure de hakken in het zand zetten en zo veel mogelijk verweren opwerpen die ook maar enigszins pleitbaar lijken.
4. Car Claim en de Stichting hebben besloten ook in deze procedure de krachten te bundelen. Daarmee zijn Car Claim en de Stichting in staat het met een grotere gelijkheid der wapenen tegen de autofabrikanten op te nemen. Aangezien hun achterban identiek is, zijn de belangen van de Autobezitters daarmee het beste gediend. De wetgever heeft een samenwerking tussen de verschillende belangenorganisaties ook uitdrukkelijk voor ogen gehad en ook deze rechtbank heeft die mogelijkheid in haar verlengingsbeslissing van de driemaandentermijn onderkend.
5. Praktisch betekent dit dat de Stichting zich in deze dagvaarding, net als Car Claim in de Daimler zaak, niet alle feiten zoals genoemd in de Car Claim Dagvaarding zal herhalen, maar met een beknopte weergave zal volstaan om voor het overige naar het door Car Claim gestelde feitencomplex te verwijzen. Op die manier voorkomt de Stichting onnodige herhaling. De Stichting hanteert daarbij goeddeels dezelfde definities als Car Claim. Zij verzoekt de Rechtbank het gestelde over de feiten in de Car Claim Dagvaarding als herhaald en ingelast te beschouwen, inclusief de producties daarbij. Deze dagvaarding met bijbehorende producties brengt de Stichting volledigheidshalve als **Productie 1** in het geding.
6. Ter verdere aanvulling zal de Stichting vanuit haar eigen expertise stil staan bij een aantal facetten die in de Car Claim Dagvaarding nog niet zijn belicht en die, naar mening van de Stichting, bijdragen aan een beter begrip van het handelen van de Gedaagden. Dat behelst, in het kader van deze dagvaarding, met name:
 - (i) informatie over de betrokkenheid van de Renault-Nissan bij de ontwikkeling van de door Renault c.s. gebruikte power train en haar verantwoordelijkheid daarvoor;
 - (ii) de via Renault-Nissan vormgegeven alliantie tussen Renault c.s. en Daimler, waarbij Daimler gedurende nagenoeg de gehele relevante periode op grote schaal gebruik maakte van Renault motoren;
 - (iii) de mededelingen van onder meer het Duitse KBA omtrent het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door Renault;

- (iv) de door het KBA en het Landgericht Stuttgart vastgestelde aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten in voertuigen met Renault motoren in bepaalde Daimler (Mercedes) voertuigen. Het betreft voertuigen met de motoren van het type K9K en de R9M;
 - (v) het feit dat de omschreven emissieoverschrijdingen en de aard van de Manipulatie-instrumenten bij deze Daimler voertuigen nagenoeg geheel overeenkomen met de voor Renault al geconstateerde misleiding; en
 - (vi) de aantallen Renault en Daimler voertuigen, uitgesplitst naar model en type. De Stichting heeft daarbij geput uit haar uitvoerige databases die zij ter voorbereiding van de onderhavige procedure heeft opgebouwd. Uit deze informatie blijkt dat de twee motortypen waarbij in Duitsland al Illegale Manipulatie-instrumenten zijn vastgesteld, ook in ongeveer 77% van de gecombineerde Renault en Dacia dieselvloot zijn ingebouwd.
7. Daarnaast verricht de Stichting op dit moment nog onderzoek naar de werking van de Manipulatie-instrumenten van Renault, zoals dat ook in het kader van onder meer de collectieve procedure tegen Daimler is gebeurd. Een dergelijk onderzoek is technisch complex van aard. Omdat SEC door het indienen van haar dagvaarding de voorbereidingstijd van de Renault dagvaarding drastisch heeft ingeperkt, is dit onderzoek op dit moment nog niet afgerond. De Stichting verwacht ook op deze wijze verder aan de procedure te kunnen bijdragen.

I.B. Partijen

I.B.1. De Stichting

8. De Stichting is op 1 juli 2019 opgericht en is een belangenbehartiger als bedoeld in art. 3:305a BW. De Stichting heeft onder meer als doel het behartigen van de belangen van voormalige en huidige eigenaren en gebruikers van door het Dieselschandaal getroffen voertuigen. De Stichting voert, naast deze procedure, in verband met het Dieselschandaal drie andere procedures tegen autofabrikanten en aan hen gelieerde partijen, te weten Volkswagen c.s., Daimler c.s. en FCA c.s.. Daarnaast heeft zij een procedure in voorbereiding tegen het voormalige PSA, dat inmiddels met FCA voortgaat onder de naam Stellantis.
9. In de procedures tegen FCA en Volkswagen is de Stichting de enige belangenorganisatie die een collectieve vordering heeft ingesteld, met dien verstande dat Car Claim al een procedure tegen Volkswagen had lopen onder het oude recht waarin deze rechtbank recent een op belangrijke punten toewijzend vonnis heeft gewezen. In de zaak tegen Daimler hebben ook Car Claim en SEC een collectieve vordering ingesteld. Car Claim heeft zich in die procedure op het standpunt gesteld dat de Stichting als EB dient te worden aangewezen. SEC dingt in die procedure wel mee naar de positie van EB.
10. In deze dagvaarding richt de Stichting zich, net als Car Claim, op voertuigen die zijn geproduceerd sinds de invoering van de Euro 5 norm, in september 2009, tot aan de invoeringsdatum van de Euro 6 temp norm op 1 september 2019.

I.B.2. Gedaagden

I.B.2.a) Renault Holding; Renault en Dacia

11. Renault Holding is een vennootschap naar het recht van Frankrijk en de moedermaatschappij van onder meer de autofabrikanten Renault en Dacia. Renault is gevestigd in Frankrijk. Renault is een van de grotere Europese autofabrikanten en de grootste van Frankrijk. Renault heeft een aanzienlijk belang in de Japanse autofabrikant Nissan. Renault heeft een vergaande alliantie met Nissan die is ondergebracht in de Nederlandse vennootschap Renault-Nissan B.V. Dacia is een Roemeense fabrikant die deel uitmaakt van het Renault concern en die dezelfde motoren en techniek gebruikt als Renault.

I.B.2.b) Renault-Nissan

12. De reden om Renault-Nissan in deze procedure te betrekken is dat Renault-Nissan volgens eigen mededelingen binnen de samenwerking van Renault en Nissan de verantwoordelijkheid droeg voor de ontwikkeling van de gehele zogeheten “power train” van het merendeel van de door de Renault- en

Nissan concerns geproduceerde voertuigen. Volgens mededelingen van Renault-Nissan diende deze *power train* (bestaande uit onder meer de motor, de aansturing en de transmissie) dan ook niet als een *power train* van Renault of Nissan, maar als een *power train* “van de alliantie” te worden aangemerkt. Doel van de alliantie was binnen de Renault- en Nissan concerns tot een identieke toepassing van motoren en aandrijflijnen te komen, waarbij een voorbeeld werd genomen aan het Volkswagen-concern. Renault nam daarbij de dieselmotoren voor haar rekening en Nissan de benzinemotoren. De centrale positie van Renault-Nissan blijkt ook wel uit het feit dat haar bestuurders van de kant van Renault ook bestuurders van Renault en Renault Holding zijn, inclusief hun bestuursvoorzitter/CEO. Renault-Nissan is dus een spin in het web waar het gaat om de ontwikkeling van de door Renault c.s. gebruikte dieselmotoren en gerelateerde technologie, en draagt daarvoor een directe verantwoordelijkheid.

13. Renault-Nissan was ook de entiteit waarmee andere strategische allianties werden gesmeed, waaronder in het laatste decennium de vergaande samenwerking met Daimler. Die samenwerking is ook voor deze zaak relevant, omdat de Duitse typegoedkeuringsautoriteit, het KBA, ten aanzien van diverse Daimler voertuigen dezelfde Illegale Manipulatie-instrumenten heeft vastgesteld die volgens haar publieke overzichten in Renault-voertuigen aanwezig zijn.
14. De Stichting ziet zich genoodzaakt Renault-Nissan mee te dagen, ook om te voorkomen dat de andere aangesproken partijen (met name Renault Holding en Renault) zullen pogen de verantwoordelijkheid van zich af proberen te schuiven door te beweren dat zij niet betrokken waren bij de besluitvorming ten aanzien van de toegepaste sjoemelsoftware. Het dagvaarden van deze in Nederland gevestigde partij heeft bovendien als voordeel dat een toewijzend vonnis in Nederland ten uitvoer kan worden gelegd zodat kostbare executieproblematiek kan worden voorkomen. Dat geldt ook voor de Importeur en de Handelaren, zoals Car Claim al terecht opmerkte in haar dagvaarding.

I.B.2.c) De Importeur en de Handelaren

15. De Importeur is net als Renault-Nissan statutair gevestigd in Amsterdam en is de enige officiële importeur van Getroffen Voertuigen in Nederland. De Importeur maakt deel uit van het Renault concern, en verzorgt in samenwerking met Renault de import van de Getroffen Voertuigen, zowel voor Renault als voor Dacia.
16. Het distributienetwerk van Renault c.s. bestaat daarnaast uit de aan haar gelieerde en door haar aangestuurde Handelaren. De Handelaren hebben zowel nieuwe als gebruikte Getroffen Voertuigen aan de Autobezitters verkocht. Ook biedt het merendeel van de Handelaren leaseproducten aan. De ervaring leert bovendien dat de Handelaren instrumenteel zijn in het doorvoeren van software updates, gevraagd of ongevraagd.
17. Zoals Car Claim in haar dagvaarding heeft uiteengezet is het in deze procedure noodzakelijk ook de Handelaren in het geding te betrekken. De belangrijkste reden daarvoor is dat de meeste Autobezitters in een contractuele rechtsverhouding tot een of meer Handelaren staan, en hun rechten voor wat bepaalde vorderingen betreft alleen via de Handelaren geldend kunnen worden gemaakt. De Stichting verwijst naar hetgeen Car Claim in dit kader heeft gesteld en voegt daaraan toe dat dit zowel geldt in het geval het nieuwe, als in het geval het oude collectieve actierecht op deze zaak van toepassing zou worden verklaard. Zou immers het oude recht van toepassing worden verklaard, dan heeft de achterban van de Stichting belang bij een verklaring voor recht waar zij dan in opvolgende procedures haar voordeel mee kan doen.

I.B.2.d) Niet gedaagde partijen

18. Net als Car Claim heeft de Stichting ervoor gekozen Bosch in deze procedure niet mede te dagvaarden, zoals SEC wel heeft gedaan. De Stichting verwijst in dit kader naar wat Car Claim daarover in haar dagvaarding schrijft.
19. Ook heeft de Stichting ervoor gekozen Nissan niet in deze procedure te betrekken. De reden daarvoor is dat het aantal diesel-aangedreven Nissans dat op de Nederlandse weg is gebracht relatief beperkt is en de Stichting het niet wenselijk achtte de procedure door het toevoegen van Japanse partijen te vertragen en te compliceren. De Stichting behoudt zich ook jegens Nissan haar rechten voor nu zij zich voor haar dieselvloot in overwegende mate van door Renault-Nissan/Renault ontwikkelde techniek bedient.

I.C. De benadeelden voor wiens belangen de Stichting opkomt

20. De Stichting sluit zich aan bij de afbakening van de Nauw Omschreven Groep zoals opgenomen in onderdeel IV van de Car Claim Dagvaarding. Zij verzoekt de Rechtbank het gestelde in dat onderdeel hier als herhaald en ingelast te beschouwen. Het gaat dan om Autobezitters die op het moment dat de Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden. Voor zover bepaalde Autobezitters inmiddels uit Nederland zijn geëmigreerd verzoekt de Stichting de Rechtbank te bepalen dat de procedure voor hen leidt tot gebondenheid op basis van opt-out (art. 1018f lid 1 Rv). De Stichting hanteert daarbij net als Car Claim een onderscheid in Particuliere Partijen (subcategorieën A, B en C) en Zakelijke Partijen (subcategorieën A, B en C).

I.D. Aanwijzing EB

21. Car Claim heeft zich in haar dagvaarding op het standpunt gesteld dat zij als de Exclusieve Belangenbehartiger dient te worden aangewezen. De Stichting steunt Car Claim daarin en meent dat Car Claim een gedegen initiatief is met een bewezen trackrecord. Zij meent daarnaast dat Car Claim, net als de Stichting, de juiste partijen in deze procedure heeft betrokken om de slaagkans daarvan zo veel mogelijk te waarborgen.
22. De Stichting meent daarentegen dat de belangen van haar achterban met een aanwijzing van SEC als EB niet gediend zouden zijn, onder meer omdat zij met haar beperkte selectie gedaagden cruciaal gebleken rechtsgronden op voorhand uitsluit (zie, in meer detail, § 253 hierna).
23. Hoewel de Stichting de kandidatuur van Car Claim als EB ten volle steunt, wenst zij ook zelf in deze procedure actief te blijven en in staat te worden gesteld daarin als belangenbehartiger eigen processtukken te kunnen indienen. De belangen van de achterban van alle drie de stichtingen zijn daarmee gebaat. De Stichting heeft gedurende het verloop van de tot nu door haar gevoerde collectieve procedures de nodige expertise opgebouwd. Daarbij gaat het onder meer om analyse van Illegale Manipulatie-instrumenten, de opbouw van databases van getroffen voertuigen en het vaststellen van Illegale Manipulatie-instrumenten door middel van onder meer het verrichten van onderzoek ten aanzien van de software van getroffen voertuigen.
24. Ook in het kader van de procedure tegen Daimler is dergelijk onderzoek verricht, hetgeen ertoe heeft geleid dat er voor het eerst duidelijkheid is ontstaan over de exacte werking van Illegale Manipulatie-instrumenten in het betreffende Daimler voertuig. Voor meer detail verwijst de Stichting naar hoofdstuk III.D van de Daimler dagvaarding¹ waarin de resultaten van dat onderzoek tot in detail zijn uiteengezet. Hoewel de Stichting daar als gevolg van de door SEC gedicteerde termijn voor het indienen van de dagvaarding nog geen gelegenheid toe heeft gevonden, treft zij op dit moment de voorbereidingen voor een dergelijk onderzoek.

II. TECHNISCHE ACHTERGROND EN REGULATOIR KADER

II.A. Technische achtergrond

25. De Stichting deelt de analyse van de technische achtergrond en het regelgevingskader in de Car Claim Dagvaarding en verzoekt de Rechtbank deze als herhaald en ingelast te beschouwen. In aanvulling daarop merkt zij het volgende op.

II.A.1. Oneigenlijke bevoordeling dieselloertuigen en gesjoemel voor fabrikanten

26. Centraal kenmerk van dieselmotoren is dat zij verhoudingsgewijs minder CO² uitstoten, maar juist meer NO_x, SO_x en fijnstof. De relatief geringere uitstoot van CO² leidde ertoe dat bezitters van dieselloertuigen allerlei belastingvoordelen genoten die aan de verondersteld geringe CO²-emissies van hun voertuigen was gerelateerd. De voordelen van dieselmotoren werden in de praktijk zwaar overschat, zoals blijkt uit schriftelijke antwoorden van de heer [***] van Transport & Environment op vragen van de Parlementaire Enquêtecommissie van het Europees Parlement (**Productie 2**), p. 3.

¹ [Dagvaarding collectieve vordering Daimler AG \(rechtspraak.nl\)](#)

27. De oneigenlijke voordelen voor dieselloertuigen hebben ertoe geleid dat het marktaandeel voor deze voertuigen binnen de Europese Unie explosief is gegroeid. De Stichting verwijst naar overweging D van het EMIS-Rapport in het kader van de Parlementaire Enquête (**productie 3**):

"(...) whereas the market share of diesel-powered passenger cars has grown in the European Union over recent decades to a level where these vehicles now represent more than half of new cars sold in almost every Member State; whereas this sustained growth in market share of diesel vehicles also came about as a result of EU climate policy, as diesel technology has an advantage over petrol engines when it comes to CO² emissions; whereas, at the combustion stage, diesel engines, in comparison with petrol engines, produce far more pollutants, other than CO², which are significantly and directly harmful to public health, such as NO_x, SO_x and particulate matter; whereas mitigation technologies for these pollutants exist and are deployed in the market."

28. Een van de kernconclusies van het EMIS-Rapport was dat, hoewel het met de beschikbare technieken allang mogelijk was onder normale gebruiksomstandigheden aan de geldende emissienormen te voldoen, een aantal autofabrikanten er niettemin om puur economische redenen voor koos om met de emissie te sjoemelen, zodat de auto's alleen binnen de tests aan de emissienormen voldeden maar niet daarbuiten. Zie EMIS-Rapport, conclusie 1, p. 4.

"Evidence shows that the Euro 6 emission limits can be met in real-world conditions regardless of fuel type, if appropriate widely available technology is used. This implies that some car manufacturers have opted to use technology that assures compliance with emission limits only in laboratory test, not for technical reasons but for economic reasons."

29. Het EMIS-Rapport concludeerde ook dat deze praktijken er in belangrijke mate aan bijdroegen dat verschillende lidstaten niet in staat waren aan de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen te voldoen (rapport, conclusie 2, p. 4):

"There are large discrepancies between the NO_x emissions of most Euro 3-6 diesel cars measured during the type-approval process with the New European Driving Cycle (NEDC) laboratory test, which meet the legal emission limit, and their NO_x emissions measured in real driving conditions. [...] Those discrepancies contribute, to a large extent, to infringements by several Member States of Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe."

30. De Europese Commissie is inmiddels inbreukprocedures begonnen tegen, onder meer, Frankrijk. In het persbericht over deze inbreukprocedures (**Productie 4**) weet de verantwoordelijke Eurocommissaris [***] deze gang van zaken in belangrijke mate aan de sjoemelende dieselfabrikanten:

"We hebben alleen kans van slagen bij de bestrijding van luchtverontreiniging in de steden als de automobielsector zijn deel doet. Uitstootloze auto's zijn de toekomst. Tot het zover is, moet de emissiewetgeving stipt worden nageleefd. Autoproducenten die de wet blijven minachten, moeten de gevolgen van hun fouten dragen."

II.A.2. Problemen NO_x vervuiling

31. De stikstofverontreiniging als gevolg van dieseluitstoot is een ernstige kwestie die ook in de Car Claim Dagvaarding al is omschreven. De gevolgen van de stikstofverontreiniging zijn veelomvattend en bestaan onder meer uit:

- (i) een vergaande eutrofiëring (overvoeding) van het milieu te land en te water, met als gevolgen onder meer een sterke vermindering van de biodiversiteit en de vorming van excessieve algenpopulaties in water;
- (ii) een verslechtering van de luchtkwaliteit, met schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid en onnodige sterfgevallen als gevolg;
- (iii) klimaatopwarming en
- (iv) zure regen.

32. Ook in Nederland doen de gevolgen van de nitratenverontreiniging zich voelen. Een sprekend voorbeeld is de instelling van het Adviescollege stikstofproblematiek onder voorzitterschap van Johan Remkes, en de nasleep die het rapport 'Niet alles kan' heeft gekregen met lagere snelheidsbegrenzingsen voor het wegverkeer, het stilleggen van bouwprojecten en de sluiting van veehouderijen.

II.A.3. Evolutie van de emissiegrenswaarden

33. Gelet op de steeds verder om zich heen grijpende NO_x-vervuilingsproblematiek worden de Europese emissiestandaarden steeds strenger. De vermindering van de voertuigemissies was een integraal onderdeel van de algehele strategie om een verbeterde luchtkwaliteit te komen. Overwogen werd dat het om de luchtkwaliteitsdoelstellingen in de Europese Unie te kunnen halen noodzakelijk was, dat de in de Euro 5 en 6 neergelegde emissienormen onverminderd dienden te worden nagestreefd en dat met name de NO_x-uitstoot van dieselveertuigen aanzienlijk zou moeten dalen om aan de gestelde doelen voor luchtverontreiniging te kunnen voldoen.
34. Om de industrie in staat te stellen zich tijdig op deze normen voor te bereiden, bevat de Emissieverordening (uit 2007) naast de Euro 5-normen ook al de Euro 6-emissiegrenswaarden, die 'pas' vanaf 2014 voor personenvoertuigen zouden gaan gelden. Doordat de grenswaarden van de (toen nog) toekomstige Euro 6 norm al in een zeer vroeg stadium werden vastgesteld, verkregen de autofabrikanten de zekerheid die zij voor hun Europese langetermijnplanning nodig hadden.
35. Anders dan de autofabrikanten plegen te suggereren waren en zijn de emissienormen voor de auto-industrie niet excessief streng. Terwijl de NO_x-grenswaarde bij de invoering van de euro 5 normen 180 milligram (mg) per kilometer was, bedroeg de NO_x-norm in de VS op dat moment al 44 mg/km (EMIS-Rapport, productie 3, par 24). Ook de in 2014 ingevoerde Euro 6 norm, 80 mg/km is nog steeds bijna twee keer zo ruim de Amerikaanse norm, die in de VS strikt wordt nageleefd. Technisch was het allang mogelijk aan de geldende normen te voldoen. Een flink aantal fabrikanten, waaronder Renault, koos er echter met het oog op financieel gewin voor om op grote schaal met de uitstootnormen te sjoemelen.

II.A.4. Gevolgen van het Dieselschandaal

36. Het Dieselschandaal heeft ook in economisch opzicht verstrekende gevolgen. De markt voor nieuwe en tweedehands dieselveertuigen is inmiddels ingestort. De problemen rondom NO_x- en overige dieselemisies leidden er op lokaal niveau ook toe dat een toenemend aantal Europese steden tot de invoering van milieuzones overgaat. Het 'weigeringsbeleid' van 'diesels' is progressief. Eerst wordt de vervuileendste auto geweerd en vervolgens vindt aanscherping plaats. In Duitsland zijn de ontwikkelingen op dit vlak verder dan in Nederland en worden Dieselauto's van steeds recentere bouwjaren uit de binnensteden geweerd. In een groeiend aantal Duitse steden, waaronder (sinds november 2019) Berlijn, geldt nu al een rijverbod voor diesels die niet voldoen aan de Euro 5 norm (in werking tot september 2014) en ouder. Het feit dat Euro 6 dieselveertuigen van onder meer Renault in werkelijkheid zelfs bij lange na niet aan de Euro 5 norm blijken te voldoen, vergroot de kans dat deze dieselverboden zich binnen afzienbare tijd ook tot deze Euro 6 voertuigen zullen uitstrekken. Ook is niet uit te sluiten dat dieselmotoren op termijn geheel in de ban zullen worden gedaan.

II.B. **Dieseluitstoot, uitstootreductiesystemen en Illegale Manipulatie-instrumenten**

II.B.1. Algemeen

37. Een specifiek nadeel van dieselmotoren is dat de NO_x, als gevolg van de hoge zuurstofgraad van de emissies, niet door middel van een conventionele driewegkatalysator kan worden weggenomen zoals bij benzinemotoren het geval is (ICCT-Rapport, p. 4). Om deze emissies weg te nemen, dient er een emissiereductiesysteem in het voertuig te worden ingebouwd, bestaande uit een intern-motorische reiniging, al dan niet in combinatie met een extern-motorische nabehandlungsstrategie. Van beide technieken geeft de Stichting hierna een korte omschrijving.

II.B.2. Intern-motorische reiniging (EGR)

38. De gangbaarste reductietechniek is de zogeheten "Exhaust Gas Recirculation" (**EGR**). Daarbij wordt het uitlaatgas terug in de verbrandingskamer gevoerd. Nadeel van deze methode is dat er relatief veel fijnstof

wordt uitgestoten. Zonder recirculatie zou de productie van kleine deeltjes roet lager zijn, maar de uitstoot van NO_x hoger. Deze tegenstrijdigheid wordt wel aangeduid als de NO_x-roet-paradox. Een ander probleem is dat de toepassing van EGR onder bepaalde omstandigheden tot vervuiling van bepaalde motoronderdelen kan leiden, waaronder de EGR-klep en, indien toepasselijk, de turbokoeler.

II.B.3. Nabehandelingstechnieken, waaronder LNT en SCR

39. Onder de Euro 6 normering, die vanaf september 2014 van kracht is, werd de NO_x norm voor personenauto's aangescherpt van 180 mg/km tot 80 mg/km. Met intern-motorische maatregelen alleen werden deze nieuwe emissienormen niet gehaald. Er waren dus aanvullende nabehandelingstechnieken nodig zoals (i) de *Lean NO_x-trap (LNT)* techniek en (ii) de *Selective Catalytic Reduction (SCR)* techniek.
40. Bij toepassing van LNT is er sprake van een zogenoemde 'moleculaire spons' waarbij de vrijkomende NO_x zich aan een absorberend middel hecht, bijvoorbeeld zeoliet. Op een gegeven moment is de 'spons' vol en moet deze worden gereinigd/geleegd. Dit reinigingsproces, ook wel *regeneration* genoemd, vereist aanvullende brandstofinjecties. LNT werd met name bij motoren met een kleinere inhoud toegepast.
41. Bij de SCR-techniek wordt NO_x uit het uitlaatgas gefiltreerd met een katalysator. Als katalysator fungeert een mengsel van ureum en gedemineraliseerd water, dat onder meer onder de naam AdBlue op de markt wordt gebracht. Bij een juiste toepassing van deze techniek kan de motor bij een hoge verbrandingstemperatuur efficiënt draaien. Dat resulteert weer in een lagere CO₂-uitstoot en een lager brandstofverbruik.
42. De relatief hoge NO_x -uitstoot die zich in die omstandigheden voordoet, wordt door de SCR-katalysator verlaagd door omzetting naar hoofdzakelijk zuurstof en water. SCR leidt (in geval van optimale toepassing) over het algemeen tot veel betere resultaten dan de LNT-techniek. Toepassing van deze techniek is echter ook duurder dan de LNT-techniek. Bovendien leidt deze techniek tot het gebruik van een extra grondstof, namelijk de ureumoplossing. Renault paste SCR daarom nauwelijks toe bij kleinere motoren. Bij diverse fabrikanten die het wel toepasten, is bovendien wederom misleiding vastgesteld. Dat was bijvoorbeeld het geval in het zogenaamde Adblue Kartel tussen VW, Audi, Porsche, BMW en Daimler waarbij deze fabrikanten afspraken het gebruik van Adblue zodanig te beperken dat de positieve werking van het systeem grotendeels ongedaan werd gemaakt (zaaknummer: AT.40178). Ook de in het kader van de Daimler-procedure onderzochte Mercedes leed aan hetzelfde euvel.

II.B.4. Prikkels voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten

43. Zoals besproken is het allang mogelijk om bij gebruik op de weg ten volle aan de geldende emissienormen te voldoen, maar kost dit geld. De economische ratio voor autofabrikanten om op deze wijze met de uitstoot te sjoemelen, is volgens het ICCT-Rapport gelegen in onder meer de volgende factoren (**Productie 5**, p. 4):
- (i) een complete LNT-installatie kost volgens het ICCT ongeveer USD 360, en een SCR-systeem ongeveer USD 800. Door een inferieur systeem in te bouwen kan de autofabrikant honderden euro's besparen per auto;
 - (ii) een *Diesel Particulate Filter* (de **DPF**) kost ongeveer USD 240. Wanneer de aansturing van een motor zo wordt afgesteld dat de NO_x uitstoot hoger is, maar de fijnstofuitstoot lager (de roet- NO_x paradox), dan hoeft het DPF-filter minder vaak te worden "geregenereerd" oftewel schoongebrand. Op die manier kan de fabrikant met een goedkoper roetfilter volstaan;
 - (iii) wanneer een voertuig van een LNT-installatie is voorzien, dient deze eveneens periodiek te worden "geregenereerd". Daarvoor wordt brandstof verbruikt. Wordt de werking van het LNT-systeem gereduceerd of geheel afgeschakeld, dan is een brandstofbesparing van 2-5% mogelijk;
 - (iv) een hogere NO_x uitstoot maakt een optimalere verbranding mogelijk. Wanneer op een hogere NO_x wordt gestuurd, kan het brandstofgebruik worden verminderd;
 - (v) bij voertuigen met een SCR-systeem moet de ureum-oplossing die nodig is voor de omzetting van NO_x, in een hervulbare tank worden opgeslagen. Wanneer dit systeem wordt afgeschakeld kan met een kleinere tank worden volstaan. Een SCR-systeem is bovendien relatief kostbaar – fabrikanten hebben een prikkel om voor goedkopere systemen te kiezen;

- (vi) dieselmotoren stonden in het verleden bekend om hun “rammelende” geluid. Dat geluid is in moderne voertuigen vergaand teruggebracht door de brandstof in fasen te injecteren in plaats van in één keer. Deze injectiestrategieën leiden ook tot een hogere NO_x-uitstoot en
 - (vii) door het EGR-systeem af te schakelen, is er meer zuurstof beschikbaar. De reactiesnelheid neemt zo toe, zodat de motor in staat is sneller op het gaspedaal te reageren en dus hogere prestaties levert.
44. Deze en andere prikkels doen zich bij uitstap bij dieselveertuigen voor en in veel mindere mate bij benzinevoertuigen. Dat heeft te maken met de hoge kosten van de emissiecontrolesystemen in dieselveertuigen en financiële en technische nadelen die met het beperken van NO_x-uitstoot gemoeid zijn.
- II.B.5. Elektronische aansturing van de motor en mogelijkheden voor manipulatie
45. Bij het voorgaande is van belang dat moderne motoren allang niet meer uit louter mechanische onderdelen bestaan met een klassieke elektrische aansturing, maar een complex samenstel vormen van software en fysieke techniek. De Engine Control Unit (**ECU**) stelt fabrikanten in staat alle aspecten van motorcontrole exact te beïnvloeden en te controleren. Ook de hiervoor besproken EGR, LNT en SCR-technieken vergen een actieve controle door de ECU om op juiste wijze te kunnen functioneren. Het is dan ook met name de in de ECU opgenomen sturingssoftware die bepaalt of het voertuig al dan niet aan de geldende emissienormen voldoet.
46. Als gevolg van deze elektronische aansturing van de motor en de emissiecontrolemechanismen is het voor autofabrikanten aanzienlijk eenvoudiger geworden om de NEDC-testcyclus te herkennen en/of te omzeilen. Het ICCT-Rapport vermeldt dan ook dat autoriteiten bij de opsporing van Illegale Manipulatie-instrumenten in de eerste plaats aangewezen zullen blijven op in de uitlaat gemeten emissiewaarden die de grensnorm overschrijden. Daar was de NEDC test echter niet op toegerust.
- II.B.6. De voor deze zaak relevante typen Illegale Manipulatie-instrumenten
47. In de wetenschappelijke literatuur die sinds het uitbreken van het Dieselschandaal is verschenen wordt ruwweg een onderscheid gemaakt in twee typen Illegale Manipulatie-Instrumenten, namelijk actieve instrumenten en passieve instrumenten. Beide typen Manipulatie-instrumenten zijn illegaal, zoals recentelijk door het Europese Hof van Justitie is onderkend (onderdeel II.C.5 hierna).
48. Een Illegaal Manipulatie-instrument is **actief**, wanneer het systeem kan onderkennen dat het Getroffen Voertuig zich in NEDC-testomstandigheden bevindt en op basis daarvan bepaalde functionaliteiten in- of uitschakelt. Het bekendste voorbeeld hiervan is het door Volkswagen gebruikte Illegale Manipulatie-instrument.
49. Een ander bekend voorbeeld van een actief Illegaal Manipulatie-instrument is wat in de literatuur ook wel als “*preconditioning*” wordt aangeduid. Dat mechanisme wordt onder meer door Renault gebruikt (zie Car Claim Dagvaarding, § 201-203).
50. Omdat in een NEDC-test hoge eisen worden gesteld aan reproduceerbaarheid van de emissietest wordt voorafgaand aan de NEDC-test een korte “preconditioningstest” uitgevoerd. De preconditioning vindt plaats door het rijden van een testcyclus op de rollenbank voorafgaand aan de typegoedkeuringstest. Zo wordt bij de zogenaamde 3*EUDC preconditioningstest in 1200 seconden een afstand van ongeveer 21 kilometer ‘gereden’. Na de preconditioning wordt het voertuig in een conditioneringsruimte geplaatst met een geregelde temperatuur (20 tot 30 °C) en koelt het voertuig 6 tot 36 uur af. Deze vervolgstap wordt de “voertuigconditioning” genoemd. Het feit dat deze test plaatsvindt en eveneens vast omschreven parameters heeft, maakt het mogelijk om software te ontwikkelen die deze test herkent, zodat het voertuig ook kan herkennen dat het vervolgens in een NEDC-test geplaatst zal worden. Dit stelt de fabrikant bijvoorbeeld in staat de ECU zo te programmeren dat tijdens de NEDC test zelf zo min mogelijk LNT-regeneraties plaatsvinden, nu die met een hogere NO_x uitstoot gepaard gaan. In het RDW-rapport “Programma emissietesten RDW – Resultaten indicatieve testen aanwezigheid ongeoorloofd defeat device” van september 2016 (**productie 6**) wordt dit als een belangrijk type Illegaal Manipulatie-instrument beschreven (p. 23):

“Als het emissiegedrag van een voertuig hier onlogisch op reageert [op bepaalde afwijkingen in de standaardtests, adv.] dan is er mogelijk sprake van een ongeoorloofd defeat device zoals gebruikt bij Volkswagen.

De volgende afwijkingen zijn hierbij mogelijk:

Gebruik van preconditionering

Het voertuig gebruikt de herkenning van de preconditioning om de NEDC te herkennen. Dit is te herkennen als de cycli met preconditioning veel beter presteren dan de hot cycle.”

51. Dit type Illegaal Manipulatie-manipulatie-instrument is voor deze zaak van belang omdat in diverse onderzoeken ten aanzien van Renault-voertuigen “hot cycle/hot start” afwijkingen zijn waargenomen (zie Car Claim Dagvaarding, §§ 226-228, onder verwijzing naar onderzoek van Transport & Environment).
52. Een Illegaal Manipulatie-instrument is **passief** als het niet zozeer is gericht op het detecteren van de testcyclus, maar zo is ingericht dat het emissiecontrolesysteem buiten de NEDC-testcyclus geheel of ten dele wordt afgeschakeld. Deze Manipulatie-instrumenten maken gebruik van de voorspelbaarheid en de geringe belasting die binnen de test van het voertuig wordt geleverd. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan functionaliteiten die het systeem afschakelen bij bepaalde temperaturen die zich binnen de NEDC-cyclus niet voordoen (het zogenaamde temperatuurvenster, *thermal window* of Thermovenster). Deze functionaliteiten kunnen betrekking hebben op het EGR-systeem, op het LNT of SCR-systeem (afhankelijk van het type nabehandelingssysteem) of beide (ICCT-Rapport, productie 3 p. 7).
53. Renault is met haar extreem breed opgezette Thermovenster van tussen de 17 en 35 graden (en, na haar software update van tussen de 10 en 35 graden) een van de ernstigste misbruikers van dit Illegale Manipulatie-instrument.

II.C. Regulator kader

II.C.1. Overzicht regelgeving

54. De Europese emissieregelgeving strekt ertoe de uitstoot van onder meer diesellootvoertuigen steeds verder terug te brengen om zo de luchtkwaliteit te bevorderen en het milieu te beschermen. Het is autofabrikanten vanzelfsprekend niet toegestaan om deze normen door middel van Manipulatie-instrumenten bij gebruik op de weg te omzeilen.
55. Binnen het bestek van deze dagvaarding is met name de volgende regelgeving relevant:
 - (i) 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 geïmplementeerd in de Wegenverkeerswet 1994 en is op de gehele relevante periode van toepassing (**WvW**);
 - (ii) 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 vanaf 1 september 2009 en Euro 6 vanaf 1 september 2014, de **Emissieverordening**);
 - (iii) 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 en
 - (iv) verordening (EG) nr. 385/2009 van de Commissie van 7 mei 2009 tot vervanging van bijlage IX bij de Kaderrichtlijn.
56. Voor de beoordeling van de illegaliteit van emissienormoverschrijdingen en het gebruik van Manipulatie-instrumenten is met name het begrippenkader van de Emissieverordening van belang. Bij de interpretatie van dat begrippenkader is ook het Reglement nr. 83 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) relevant. Dit reglement bevat uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen in verband met de emissie van verontreinigende stoffen, waaronder NO_x (Reglement 83). Dit document, dat als bijlage in de Kaderrichtlijn is opgenomen, maakt op grond van art. 34, 35 en bijlage IV daarvan deel uit van de EG-typegoedkeuringsprocedure. Het bevat een omschrijving van de

kernbegrippen die ook terugkomen in de latere Emissieverordening waaronder die van Manipulatie-instrument.

II.C.2. De uitleg van het verbod op Manipulatie-instrumenten in de Emissieverordening

II.C.2.a) *Kernoverwegingen en bepalingen van de Emissieverordening*

57. De Emissieverordening, die rechtstreekse werking heeft en autofabrikanten dus directe, afdwingbare verplichtingen oplegt, bevat de kernbegrippen voor emissiereductie. De doelstellingen van de Emissieverordeningen zijn kenbaar uit de considerans van de Emissieverordening:

- (i) overweging 1 Emissieverordening benadrukt dat de harmonisatie van de typegoedkeuringsregelingen ertoe strekken een hoog niveau van milieubescherming te bewerkstelligen;
- (ii) overweging 5 benadrukt dat een onverminderd streven naar reductie van voertuigemissies noodzakelijk is om de luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen;
- (iii) overweging 6 benadrukt dat om aan de grenswaarden voor luchtvervuiling te voldoen, met name de NO_x emissies van dieselveertuigen sterk dienen af te nemen en
- (iv) overweging 12 bepaalt:

“Er moet onverminderd worden gestreefd naar vaststelling van strengere emissiegrenswaarden, o.a. kooldioxide-emissieverminderingen, en de garantie dat die grenswaarden in relatie staan tot de werkelijke gebruiksprestaties van voertuigen.”

58. Uit deze overwegingen volgt eenduidig dat het doel van de Emissieverordening is de luchtvervuiling door dieselauto's terug te brengen, met name die van NO_x, en dat daarbij een reductie van vervuiling bij werkelijk gebruik is beoogd.

59. Deze doelstelling is ook direct terug te lezen in de relevante bepalingen van de Emissieverordening. Art. 3 lid 10 Emissieverordening bevat de definitie van een “Manipulatie-instrument” of “*defeat device*”. Deze definitie luidt als volgt:

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

60. De ratio van deze definitie is, zoals uit deze tekst blijkt, te voorkomen dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem buiten de testsituatie op een lager niveau wordt gesteld dan tijdens de testsituatie. Ook Reglement 83 van VN/ECE bevat een gelijklopende definitie (Reglement 83, artikel 2.16). Deze definitie omvat ook sjoemelsoftware, zoals het Europese Hof van Justitie in zijn arrest van 17 december 2020 heeft bevestigd². Het Hof bevestigde ook dat het begrip “Emissiecontrolesysteem” alle technieken en strategieën omvat die de emissies beogen te beperken, zowel binnenmotorisch als op het punt van de nabehandeling³.

61. Art. 4 lid 1 Emissieverordening bevat de verplichting van autofabrikanten om aan te tonen dat hun voertuigen aan (onder meer) de emissienormen voldoen:

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

² EHvJEU 17 december 2020 (C-893/18) r.o. 66 en 68.

³ EHvJEU 17 december 2020 (C-893/18) r.o. 70 en 90.

typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen.”

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

63. In art. 4 lid 2 Emissieverordening is onder meer bepaald dat de fabrikanten toe moeten zien op de naleving van de voorwaarden van de typegoedkeuringsprocedures. Verder volgt hieruit dat de genomen maatregelen zodanig zijn dat de emissies daadwerkelijk worden beperkt gedurende onder normale gebruiksomstandigheden en tijdens de gehele normale levensduur van de voertuigen.

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

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

64. Dat een voertuig niet alleen tijdens de testsituatie, maar ook daarbuiten aan de emissienormen moet voldoen, volgt ook uit art. 5 lid 1 Emissieverordening dat als volgt luidt:

“De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen.”

65. Ook Reglement 83 van VN/ECE bevat in artikel 5.1 bepalingen van vergelijkbare strekking.

66. Art. 5 lid 2 bepaalt, net als voorheen Reglement 83 van VN/ECE, dat het gebruik van Manipulatie-instrumenten (in de bewoordingen van Reglement 83: manipulatie-voorzieningen) verboden zijn. Dit verbod strekt ertoe te voorkomen dat autofabrikanten mechanismen in hun voertuigen zouden inbouwen die de werking van het emissiecontrolesysteem onnodig beperken. Omdat onder bepaalde extreme omstandigheden tijdelijke inperking van het Emissiecontrolesysteem noodzakelijk kan zijn, bevat het verbod op Manipulatie-instrumenten een drietal limitatieve uitzonderingen. Het verbod en de uitzonderingen daarop zijn als volgt geformuleerd:

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

- “(i) Het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren.
- “(ii) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt, of
- “(iii) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies.”

67. De bewoordingen, strekking en de totstandkoming van de Emissieverordening brengen met zich mee dat de uitzondering restrictief dient te worden geïnterpreteerd. De restrictieve interpretatie brengt, in samenhang met de hiervoor geciteerde bepalingen, met zich mee dat de autofabrikant moet zorgen dat het emissiecontrolesysteem en andere relevante componenten van zodanige kwaliteit zijn dat hun voortdurende veilige werking tijdens normale gebruiksomstandigheden gegarandeerd is. Een autofabrikant kan zich bijvoorbeeld niet achter het gebruik van inferieure componenten verschuilen.

68. Relevant is ook art. 13 van de Emissieverordening. Daaruit volgt dat de EU-lidstaten sancties moeten vaststellen, die bij de overtreding van de Emissieverordening aan de betreffende fabrikanten worden opgelegd. Zij dienen alle nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat die sancties ook worden toegepast. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. In ieder geval de volgende typen overtredingen moeten bestraft worden:

- (i) het afleggen van onjuiste verklaringen tijdens de typegoedkeuringsprocedures of de procedures die tot een terugroeping leiden;
 - (ii) het vervalsen van testresultaten voor typegoedkeuring of conformiteit onder bedrijfsomstandigheden;
 - (iii) het achterhouden van gegevens of technische specificaties die tot terugroeping of intrekking van de typegoedkeuring zouden kunnen leiden;
 - (iv) het gebruiken van Manipulatie-instrumenten; en/of
 - (v) het weigeren om toegang tot informatie te verschaffen.
69. De beoogde gedragingen die op lidstaatsniveau gesanctioneerd zouden moeten worden zijn in deze zaak ook vanuit civielrechtelijk oogpunt van belang. Ze laten immers duidelijk zien wat voor gedragingen volgens de Uniewetgever niet door de beugel kunnen.
70. Uit sub c van art. 13 volgt verder dat het de bedoeling van de Uniewetgever is geweest dat het fabrikanten niet toegestaan zou zijn gegevens of technische specificaties achter te houden tot terugroeping of intrekking van de typegoedkeuring zouden kunnen leiden.
71. Om het gebruik van onder meer Thermovensters en “hot start” mechanismen te voorkomen, bepaalt artikel 3 lid 9 van de Testverordening nog dat autofabrikanten bij de aanvraag voor de typegoedkeuring informatie aan de goedkeuringsinstantie verstrekken waaruit blijkt dat het NO_x nabehandelingssysteem binnen 400 seconden na een koude start bij -7 C en voldoende hoge temperatuur bereikt om efficiënt te werken. Ook dient de fabrikant informatie te verstrekken over de werking van het EGR systeem, ook bij lage temperaturen.
- II.C.3. Typegoedkeuringstest
72. Het typegoedkeuringsproces zoals dat tot voor kort van toepassing was, is de New European Driving Cycle (**NEDC**). De NEDC test is in 2018 vanwege haar fraudegevoeligheid vervangen door de *World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)*, die net als de NEDC op de rollenbank werd uitgevoerd. Sinds september 2019 is de WLTP aangevuld met de *Real Emissions Driving test*, waarbij het gebruik op de weg wordt gemeten. Aangezien iedere parameter van de NEDC test bij de fabrikanten bekend was, was het in de praktijk bijzonder eenvoudig die te omzeilen. Ook de WLTP bleek fraudegevoelig. De Stichting verwijst naar hetgeen Car Claim hierover stelt.
- II.C.4. Certificaat van Overeenstemming (CvO)
73. Verleent de bevoegde nationale instantie een typegoedkeuring voor een bepaald type voertuig, dan stelt dat de autofabrikant of de importeur daarvan in staat om een Certificaat van Overeenstemming te verstrekken aan de afnemer van het betreffende voertuig. Het CvO is het ‘geboortebewijs’ van een voertuig. Het CvO strekt ertoe te bewijzen dat het geproduceerde type voertuig op het moment van de productie aan alle gestelde toelatingseisen voldoet, inclusief de technische eisen in het kader van de EG-Typegoedkeuring (zoals voorgeschreven in art. 6 Kaderrichtlijn e.v.). Het CvO bevat voertuigidentificatiegegevens (zoals: merk, type-variant-versie, Commerciële Naam, VIN), de naam van de fabrikant van het voertuig, het Europese Type Goedkeuringsnummer, de voertuigspecificaties/-kenmerken (afmetingen, massa, prestaties, kleur) en de officiële testresultaten van geluid, uitlaatemissies en brandstofverbruik, een en ander met inachtneming van de EU-normen, in het bijzonder de Emissieverordening. Op grond van het beginsel van wederzijdse erkenning is een Europees CvO geldig in alle lidstaten van de EU.
74. Zonder een CvO kan een voertuig niet rechtsgeldig als zodanig op de (Europese) markt worden gebracht of geregistreerd, en mag het niet op de openbare weg worden gebruikt. De inhoud van het CvO, waaronder het testresultaat in verband met de uitstoot van schadelijke stoffen, raakt dus aan de wezenskenmerken en kernfuncties van een voertuig. Wanneer een voertuig als gevolg van een Illegaal Manipulatie-instrument niet aan de toelatingsvereisten blijkt te voldoen, verliest ook het CvO haar gelding, met als uiterste consequentie dat het voertuig in kwestie in beginsel de weg niet meer op mag.

II.C.5. Interpretatie van de Emissieverordening in de Rechtspraak

75. De diverse autofabrikanten hebben zich in de afgelopen jaren van allerlei argumenten bediend om te betogen dat de door hen ingebouwde Manipulatie-instrumenten niet onder de hierboven besproken verbodsbepalingen zouden vallen. Meer specifiek beriep Renault zich er met name op dat voertuigen alleen binnen de NEDC test aan de normen dienden te voldoen, en op de uitzondering van art. 5 lid 2 Emissieverordening.
76. Inmiddels hebben het Europese Hof van Justitie en de aan haar verbonden advocaten-generaal de nodige duidelijkheid geschapen, zoals in de Car Claim Dagvaarding al uitvoerig is uiteengezet. Uit de recente uitspraken en conclusies kunnen de volgende conclusies worden verbonden.
- (i) Op grond van artikel 5 lid 1 Emissieverordening moet het voertuig zo zijn ontworpen dat het:
 - (a) onder normale gebruiksomstandigheden aan de emissiegrenswaarden kan voldoen én
 - (b) de doelmatigheid van hun emissiebeheersingssysteem niet kan worden verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik te verwachten zijn⁴;
 - (ii) Bij normale gebruiksomstandigheden moet worden uitgegaan van de reële rijomstandigheden. Uit de bewoordingen, doelstellingen en context van art. 3 lid 10 Emissieverordening volgt dat bij normaal gebruik niet de testomstandigheden van de NEDC test als uitgangspunt gelden⁵.
 - (iii) De autofabrikanten dienen ervoor te zorgen dat de voertuigen *gedurende hun gehele levensduur* aan de emissienormen voldoen⁶.
 - (iv) De uitzonderingen van art. 5 lid 2 Emissieverordening dienen restrictief te worden geïnterpreteerd en strekken slechts ter afwending van direct gevaar. Een risico op vervuiling van de motor als zodanig levert geen voldoende rechtvaardiging op. Van de autofabrikanten kan immers worden gevergd dat zij bij het ontwerp en de materiaalkeuze van hun voertuigen rekening houden met de emissievereisten. Het toepassen van inadequate technologie levert geen uitzonderingsgrond op⁷.
 - (v) Zowel passieve als actieve Manipulatie-instrumenten zijn verboden. Ook een thermovenster valt onder de reikwijdte van de Emissieverordening⁸.

III. **HET GEBRUIK VAN ILLEGALE MANIPULATIE-INSTRUMENTEN DOOR RENAULT**

III.A. **Inleiding en verkorte weergave feitelijke grondslagen Car Claim Dagvaarding**

77. De Stichting deelt de grondige bevindingen van Car Claim ten aanzien van het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door Renault, de illegaliteit daarvan en de ernstige normschendingen die in de loop der tijd bij voertuigen van Renault en Dacia zijn vastgesteld. De Stichting vat de essentie van deze stellingen onderstaand kort samen, en verzoekt de Rechtbank de betreffende onderdelen als integraal herhaald en ingelast te beschouwen.
78. De bevindingen zijn voor het overgrote deel afkomstig uit diverse onderzoeken van autoriteiten en milieuorganisaties die ook in de andere lopende dieselsaken relevantie hebben en daarin de revue zijn gepasseerd. Het gaat daarbij onder meer om:
- (i) de rapportages en interviewverslagen in het kader van de parlementaire enquête van het Europese parlement (**EMIS**);
 - (ii) de diverse onderzoeken van de Franse autoriteiten in verband met het Dieselschandaal;
 - (iii) de steekproeven die door of op verzoek van de typegoedkeuringsautoriteiten van diverse landen zijn gedaan waaronder het Duitse KBA;
 - (iv) de uitvoerige testen door milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe zijn gedaan.

⁴ Opinie A-G Sharpston HvJEU 30 april 2020, C-693/18 § 52; Opinie A-G Rantos HvJEU 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20 § 88.

⁵ HvJEU 17 december 2020 (C-893/18), r.o. 96 e.v., opinie A-G Rantos HvJEU 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20 § 93. Zie ook Opinie A-G Sharpston HvJEU 30 april 2020, C-693/18, §§ 121-124.

⁶ Opinie A-G Sharpston HvJEU 30 april 2020, C-693/18, § 125.

⁷ Opinie A-G Sharpston HvJEU 30 april 2020, C-693/18.

⁸ Opinie A-G Sharpston § 125; Opinie A-G Rantos HvJEU 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20.

79. Naar aanleiding van het onderzoek van de Franse autoriteiten heeft de Franse onderzoeksrechter prejudiciële vragen gesteld bij het Europese Hof van Justitie, onder meer in verband met de betrokkenheid van Renault. Deze vragen zijn inmiddels in voor de autofabrikanten negatieve zin beantwoord (onderdeel II.C.5 hiervoor).
80. Uit de diverse onderzoeken blijkt, zoals Car Claim al uitvoerig beschreef, steevast dat de voertuigen van Renault de toepasselijke normen vergaand overschrijden, tot wel 16 keer de norm. Dat geldt, voor zover de Stichting kan nagaan, voor alle getroffen voertuigen. Renault blijkt een van de “*worst offenders*” te zijn van alle autofabrikanten.
81. Zoals Car Claim al omschreef, maakte Renault gebruik van:
- (i) een uitzonderlijk breed uitgeworpen Thermovenster, dat de werking van het EGR-systeem afbouwt bij temperaturen onder de 17 graden en 35 graden Celsius, hetgeen betekent dat het systeem in de meeste omstandigheden niet of beperkt functioneert;
 - (ii) een zogeheten “hot start” mechanisme (§§ 226-228 Car Claim Dagvaarding) en
 - (iii) in ieder geval in bepaalde voertuigen, een Illegaal Manipulatie-instrument dat ervoor zorgde dat de LNT-inrichting bij snelheden onder de 50km/uur niet naar behoren functioneerde⁹.
82. Het gebruik van het Thermovenster is door Renault erkend. Een deugdelijke technische rechtvaardiging ontbreekt.
83. Hoewel de Franse autoriteiten een strafrechtelijke procedure tegen Renault zijn begonnen, zijn de betreffende stukken niet publiek toegankelijk. Ook de Franse typegoedkeuringsautoriteit CNRV is niet toeschietelijk met informatie. Zoals in de Car Claim Dagvaarding te lezen is, hebben informatieverzoeken van Car Claim nog niet tot resultaten geleid.
84. Ter verdere aanvulling van het feitencomplex bespreekt de Stichting in dit hoofdstuk:
- (i) de betrokkenheid van de Renault-Nissan alliantie, Renault-Nissan, bij de ontwikkeling van de door Renault c.s. gebruikte *power train* en haar verantwoordelijkheid daarvoor;
 - (ii) de via Renault-Nissan vormgegeven alliantie tussen Renault c.s. en Daimler, waarbij Daimler gedurende nagenoeg de gehele relevante periode op grote schaal gebruik maakte van Renault motoren;
 - (iii) de mededelingen van het Duitse KBA over het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door Renault;
 - (iv) de door het KBA en het Landgericht Stuttgart vastgestelde aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten in Daimler voertuigen met Renault motoren.
 - (v) het feit dat de omschreven emissieoverschrijdingen en de aard van de Illegale Manipulatie-instrumenten bij deze Daimler voertuigen precies overeenkomen met de voor Renault al geconstateerde misleiding en
 - (vi) de aantallen door Renault en Dacia geproduceerde voertuigen, uitgesplitst naar model en type. De Stichting heeft daarbij geput uit haar uitvoerige databases die zij ter voorbereiding van de onderhavige procedure heeft opgebouwd. Uit deze informatie blijkt dat de twee motortypen waarbij in Duitsland Illegale Manipulatie-instrumenten zijn vastgesteld, ook in ongeveer 77% van de gecombineerde Renault en Dacia dieselvloot zijn ingebouwd.

III.B. Aanvullende feiten: allianties en samenwerkingen Renault

III.B.1. Inleiding

85. Renault-Nissan, waarin de alliantie tussen Renault en Nissan is ondergebracht, neemt in deze procedure een centrale rol in. De reden daarvoor is dat, volgens publieke mededelingen van Renault-Nissan, de gehele *power train* van het grootste deel van de voertuigen van Renault en Nissan door de Alliantie is ontwikkeld. Deze *power train* omvat zowel de motor, de aansturing daarvan als de transmissie. In deze

⁹ Bron: <https://www.actu-environnement.com/ae/news/diesel-renault-action-collective-34356.php4> : « *Le second dispositif est le piège à NOx qui ne fonctionne pas en-dessous de 50 km/h, soit sur les trajets en ville.* » . Zie ook, [Renault diesel allegations upheld by court study: report | Reuters](#).

vergaande samenwerking nam Renault de ontwikkeling van dieselmotoren en gerelateerde techniek voor haar rekening en Nissan die van benzinemotoren. De op die manier ontwikkelde motoren en bijbehorende technieken waren dan volgens eigen mededelingen 'van' de alliantie, niet van Renault en Nissan, hetgeen de centrale rol van Renault-Nissan benadrukt.

86. Die rol is voor deze zaak bovendien van cruciaal belang, nu Renault-Nissan ook andere allianties aanging, waarbij voor deze zaak met name die met Daimler relevant is. Ook deze alliantie werd via Renault-Nissan gestructureerd. De alliantie met Daimler leidde ertoe dat Daimler zich jarenlang (en nog steeds) voor haar instapmodellen en haar lichtere bedrijfswagens van Renault-motoren bediende. Het gaat daarbij om de 1,5 litermotor van het type K9K en de 1,6 dieselmotor van het type R9M.
87. Hoewel de Franse typegoedkeuringsautoriteit CNRV tot dusverre geen voor het publiek toegankelijke mededelingen over het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door Renault heeft gedaan, heeft het Duitse KBA dat wel. Dat geldt in beperkte mate voor voertuigen van Renault zelf, op basis van eigen onderzoek, alsook op basis van mededelingen van de Britse typegoedkeuringsautoriteit en van de Europese Commissie. Het KBA stelde bovendien zelfstandig Illegale Manipulatie-instrumenten vast in een scala van de Daimlervoertuigen met de hierboven genoemde motoren. Ook het Landgericht Stuttgart (de thuisbasis van Daimler) heeft zich recentelijk over de illegaliteit van de door Daimler voor de K9K motor gebruikte Illegale Manipulatie-instrumenten uitgelaten.

III.B.2. Alliantie tussen Renault en Nissan (Renault-Nissan)

88. Renault-Nissan is op 28 maart 2002 opgericht (zie uittreksel handelsregister, productie 62 van Car Claim). Volgens via Wikipedia te raadplegen bronnen¹⁰ is Renault-Nissan:

"a strategic management company to oversee areas such as corporate governance between the two companies. Based in Amsterdam, it is owned 50/50 by Renault and Nissan and provides a neutral location for the Alliance to exchange ideas, build strategy and help leverage the maximum synergies between the two companies."

89. In de verslagen die de alliantie ieder jaar publiceerde onder de titel "Facts and Figures" presenteert Renault-Nissan zich als de "manager" van de alliantie tussen Renault en Nissan (**Productie 7**, Facts and Figures 2017, p. 6):

"The Alliance is managed by Renault-Nissan BV, a jointly-owned Renault and Nissan company based in Amsterdam, the Netherlands."

90. Uit de persberichten van de alliantie ten tijde van haar aankondiging en oprichting blijkt dat haar takenpakket de inkoop, productstrategie en het doen van onderzoek omvatte (Zie persbericht 27 maart 1999, **Productie 8**):

"Renault and Nissan will implement synergies covering the whole scope of their activities, particularly in the areas of purchasing, product strategy and research."

91. Met het delen van (het ontwerp en de kosten van) de motoren streefde de alliantie een soortgelijke samenwerking na als die binnen het Volkswagen concern:

"How few engines do we need to meet all our needs against what other car makers do? I guess two good and obvious examples are Volkswagen which uses the same engine line-up across its four major brands to very good effect and Honda."¹¹

92. Deze vergelijking met Volkswagen benadrukt eens te meer de centrale rol van Renault-Nissan. Binnen het Volkswagen concern (met onder meer de merken Volkswagen, Audi, Porsche, Škoda en Seat) is immers sprake van een bijzonder vergaande samenwerking, die goeddeels centraal vanuit de topholding wordt aangestuurd. Bij Renault en Nissan ontbrak een dergelijke centrale topholding, maar werd die taak overgenomen door Renault-Nissan, die dan ook direct door de tophouders van Renault en Nissan

¹⁰ Renault-Nissan-Mitsubishi Alliance - Wikipedia
¹¹ Idem.

werd bestuurd. Zo bestaat het bestuur van Renault-Nissan op dit moment uit onder meer uit de volgende personen:

- [***] CEO van Renault Holding en bestuursvoorzitter van Renault;
- [***], tevens *Deputy* CEO en CFO van Renault Group;
- [***], lid van de *board of management* Renault Group,
- [***], lid van de Board of management Renault Group en
- [***], General counsel in het Corporate Management Committee van Renault Group.

93. Het belang van de samenwerking blijkt ook uit het feit dat de samenwerking ertoe diende niet alleen de motoren, maar de gehele *power train* gezamenlijk te ontwikkelen. De *power train* bestaat, voor de goede orde, uit zowel de motor en de aansturing ervan, alsook de versnellingsbak en de transmissie naar de wielen.

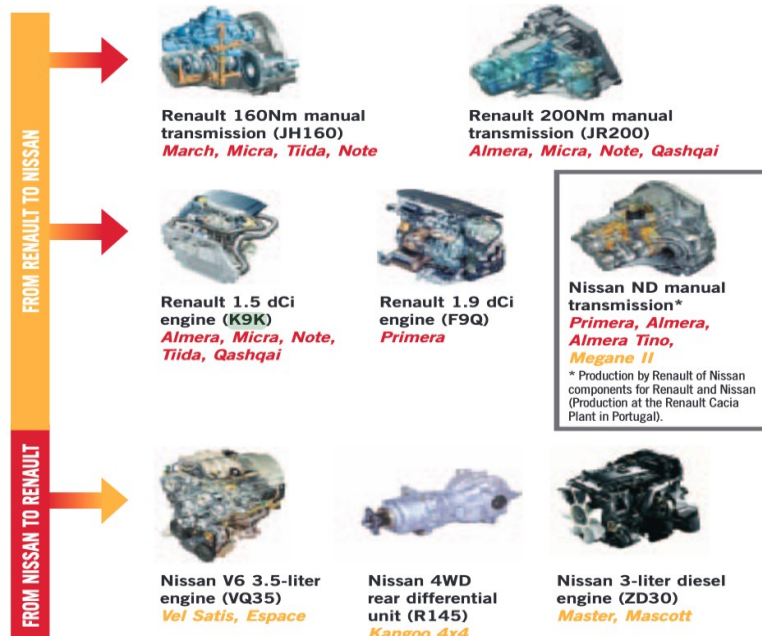
94. In de Facts and Figures publicatie over 2016 (p. 11) staat beschreven dat 75% van de ontwikkeling en productie van de technologische ontwikkeling rondom de aandrijving van auto's, motor plus aanverwante zaken (*power trains*) via de alliantie (lees: Renault-Nissan) verloopt (p. 6):

“Exchanges of powertrains and common powertrains. To capitalize on the powertrain expertise, the Alliance co-develops common engines and gearboxes as well as technologies adapted to the customers needs all around the world. Being committed to the quest for sustainable mobility and the reduction of fuel consumption and CO² emissions, the Alliance offers a comprehensive range of powertrain options (petrol, diesel and electric), courtesy of technological solutions that are widely affordable and in compliance with current legislation. Today, around 75% of our powertrain are shared by the Alliance.”

95. Zie, in dit kader, ook onderstaande afbeelding uit het document “Facts and Figures 2007” (**Productie 9**) waarin de wisselwerking op het vlak van onderdelen via Renault-Nissan is weergegeven:

POWERTRAINS: COMPONENTS SHARED BETWEEN EACH OTHER

Cooperation in the common use and development of engines and transmissions within the Alliance is accelerating.



96. Voor deze zaak is met name relevant dat de “*Alliance*” (en dus Renault-Nissan) aan de oorsprong staat van, en verantwoordelijk is voor, de samenwerking aangaande (en het delen van) deze dieselmotoren. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het volgende persbericht van 10 juni 2010 (onderstreping, Adv.):

“One of the earliest areas for Renault and Nissan to explore at the start of the Alliance was how best to share powertrains, something we have become rather good at with huge savings for both companies as a result.

So what is an Alliance, or common, powertrain?

What it really means is that we share design and development costs as well as the intellectual property rights. The powertrain is therefore an Alliance powertrain belonging to both companies and not a Nissan or Renault powertrain.

What it doesn't mean is having a joint Renault-Nissan team developing it because it would be less efficient than having Renault or Nissan developing for both. This is Alliance policy but of course if specific competencies are requested people can be dispatched from either company to the development team.

Generally, but not always, Renault will develop diesel engines, and Nissan will develop gasoline engines from 1.6-litres. The aim is to reduce the overall cost – the entry ticket price – by sharing both design and development and creating volume to get economies of scale.

Good examples are the K9 engine (diesel, developed by Renault and widely used by Nissan), the TL gearbox (manual transmission developed by Renault and used across the Alliance in engines up to 240 Nm), the H4M engine, a 1.6-litre gasoline unit developed by Nissan and to be used by Samsung and Renault Fluence.”¹²

97. Zoals uit onderstaande afbeelding blijkt (afkomstig uit de publicatie “Facts and Figures 2013” (productie 64 Car Claim, p. 14), was de rolverdeling aldus dat Renault zich specialiseerde in de ontwikkeling van dieselmotoren en handgeschakelde versnellingsbakken, en Nissan in de ontwikkeling van benzinemotoren en automatische transmissie. De belangrijkste “Alliance diesel engines” waren volgens dit overzicht de K9K en de R9M motoren.

EXCHANGES OF POWERTRAINS AND COMMON POWERTRAINS

To capitalize on powertrain expertise of both partners, the Alliance co-develops common engines and gearboxes. Centers of excellence stem from the companies' historic areas of expertise: Renault specializes in diesel engines and manual transmissions, while Nissan specializes in gasoline engines and automatic transmissions.

Powertrain synergies represented €280 million in 2011 (50% for Renault, 50% for Nissan).

ALLIANCE DIESEL ENGINES K9K AND R9M



THE FIFTH GENERATION OF ALLIANCE ENGINES WILL EQUIP 13 VEHICLES
IN THE RENAULT, DACIA, NISSAN AND DAIMLER RANGES.

98. De K9K dieselmotor is een viercilinder motor van 1461 cc (ook wel: 1,5 liter). De R9M dieselmotor heeft eveneens vier cilinders en meet 1598 cc, oftewel: 1,6 liter. Deze twee motortypen werden tijdens de relevante periode ongeveer 70% van de totale voertuigen van Renault ingebouwd en in 100 % van die

¹²

<https://www.alliance-2022.com/blog/what-defines-alliance-powertrain/>

van Dacia. Het betreft daarmee ongeveer 77%, en dus de hoofdmoot van, de door Renault en Dacia op de markt gebrachte dieselveertuigen.

99. Uit de teksten in bovenstaande afbeelding¹³ volgt bovendien dat deze motoren ook door Daimler werden toegepast, in verband met de alliantie tussen Renault-Nissan en Daimler. Ook deze alliantie is, zoals onderstaand zal worden besproken, via Renault-Nissan gestructureerd, en ook Daimler paste de beide hiervoor genoemde motoren op grote schaal in haar voertuigen toe.
100. Uit het voorgaande blijkt dat Renault-Nissan een centrale rol inneemt in de samenwerking Renault, Nissan en Daimler op het vlak van ontwikkeling en het delen van onder meer dieselmotor- en aandrijftechnologie. Renault-Nissan is de spreekwoordelijke spin in het web, en in ieder geval medeverantwoordelijk voor de ontwikkeling van Illegale Manipulatie-instrumenten en het gebruik daarvan door Renault, Dacia en Daimler.

III.B.3. Alliantie met Daimler

101. In een persbericht van 7 april 2010¹⁴ (**Productie 10**) volgde de aankondiging van de samenwerking tussen Renault-Nissan en Daimler. In dit persbericht ging wederom veel aandacht uit naar de samenwerking op het terrein van ontwikkeling van motoren en verdere onderdelen die samenhangen met de aandrijving van de voertuigen en die deel uitmaken van de “powertrain”):

“We have accelerated our analyses to look at further synergies in the areas of: cross-manufacturing; selective common purchasing opportunities; (...) In the near term, both Renault and Nissan will benefit from vehicle and powertrain projects that help us offer better products with a lower cost. (...) We will share existing powertrains among Renault, Infiniti and Daimler, in addition to co-development of future powertrains. This includes the Alliance providing small gasoline and diesel engines to Daimler, and Daimler providing 4- and 6-cylinder gasoline and diesel engines for Nissan’s Infiniti luxury brand.

We will collaborate on LCVs [light commercial vehicle oftewel kleine bedrijfswagens, toevoeging advocaat], that bring greater scale to the Renault business. (...) In the area of new technologies, demands from regulators and consumers are intense and unrelenting. We have to continue to develop a wide range of new technologies to stay competitive, and the investments required on the front end are significant. Renault, Nissan and Daimler have complementary technology skills. By sharing our resources and costs, particularly in powertrains, we are creating a technological powerhouse that will benefit all partners.”

102. Voor Renault en Daimler bestond dit partnerschap onder meer uit:
- (i) de gezamenlijke ontwikkeling en levering van de Mercedes Citan onder het Mercedes label, gebaseerd op Renault’s technologie en geproduceerd in Renault’s fabriek in Maubeuge, Frankrijk, sinds eind 2012 en
 - (ii) de levering van dieselmotoren voor toepassing in Mercedes voertuigen.
103. Het ging daarbij, zoals ook uit de afbeelding in § 97 hiervoor blijkt, om de dieselmotoren K9K (4 cilinders, 1461 cc) en R9M (4 cilinders, 1598 cc). De K9K werd en wordt door Daimler toegepast onder de naam OM 607 en de RM9 onder de namen OM 622 en OM 626. De letters “OM” staan daarbij voor ÖI Motor, oftewel dieselmotor.

III.C. **Rapportering van Illegale Manipulatie-instrumenten in Renaults door het KBA en de Britse toezichthouder**

104. Renault is, zoals door Car Claim overtuigend wordt aangetoond, een van de ernstigste vervuilers van alle grote autofabrikanten. Tegelijkertijd hult de Franse typegoedkeuringsautoriteit zich in stilzwijgen en laat zij de termijn voor informatieverzoeken door Car Claim ongebruikt verstrijken. Hoeveel

¹³ „Alliance Diesel engines **K9K** and **R9M**” en „The fifth generation of alliance engines will equip 13 vehicles in Renault, Dacia Nissan and Daimler ranges” (onderstreping advocaat).

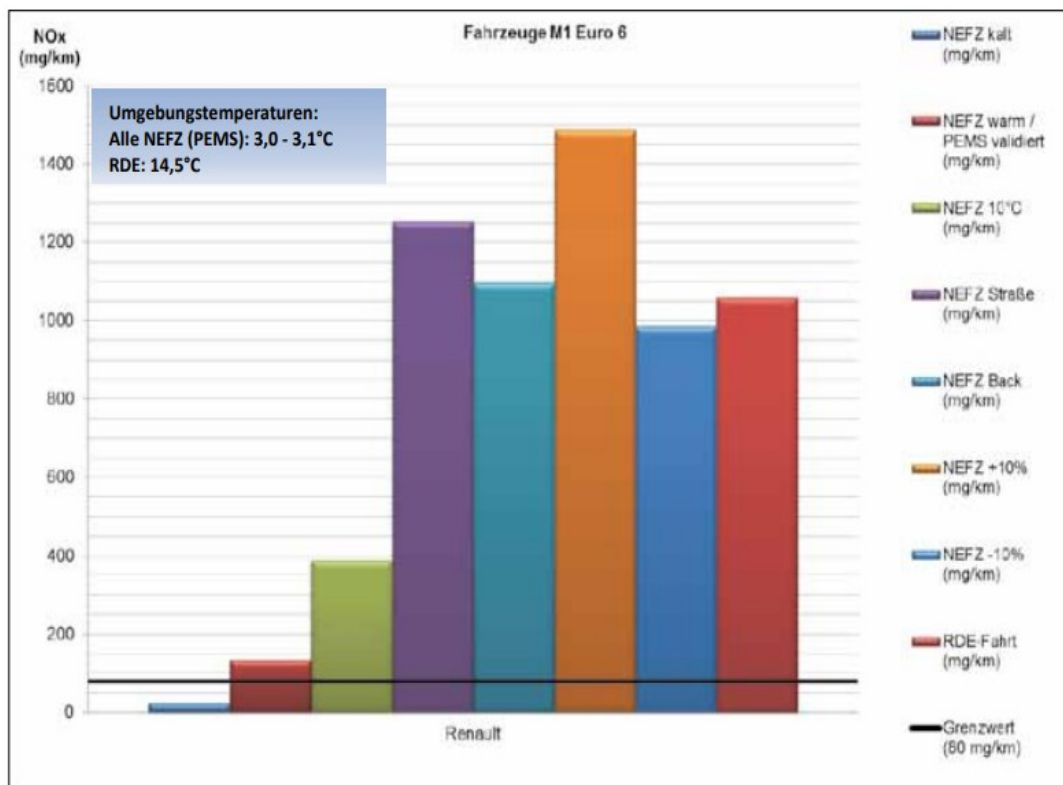
¹⁴ <https://www.alliance-2022.com/news/renault-nissan-alliance-and-daimler-4/>

terugroepacties er tot op heden zijn geweest, en of die een verplicht of onverplicht karakter hebben, blijkt lastig te achterhalen. In andere jurisdicties is echter wel degelijk vastgesteld dat Renault en Dacia zich van Illegale Manipulatie-instrumenten bedienen en een loopje nemen met de emissienormen. Ook het Franse openbaar ministerie is inmiddels tot die conclusie gekomen.

105. Binnen het Europese emissiestelsel ligt de verantwoordelijkheid voor het afgeven van een typegoedkeuring en de handhaving van de emissienormen bij de nationale typegoedkeuringsautoriteit. In het geval van de grote Europese autofabrikanten is dat vrijwel steeds de autoriteit van het thuisland van de fabrikant, in dit geval Frankrijk. Gelet op deze rolverdeling houden typegoedkeuringsautoriteiten van andere landen zich in beginsel niet bezig met de handhaving of het onderzoek naar de emissie van voertuigen die buiten hun toezichtsdebiat vallen.
106. Na het bekend worden van het Dieselschandaal bij Volkswagen hebben echter de autoriteiten van diverse landen steekproefsgewijs onderzoek naar andere merken gedaan, zo ook het KBA. Het KBA legde daarbij, zoals in de Car Claim Dagvaarding al kort vermeld, ook voertuigen van Renault en Dacia onder de loep. Het betreft de Euro 6 varianten van de Kadjar met de 1.5 (1461 cc) K9K motor en de 1.6 (1598 cc) R9M motor en de Euro 6 Dacia Sandero 1.5 liter (1461 cc, type K9K). De Stichting verwijst naar de relevante pagina's uit het Bericht der Untersuchungskommission "Volkswagen" die Car Claim als productie 49 bij haar dagvaarding in het geding heeft gebracht.
107. De Duitse KBA concludeerde dat deze voertuigen binnen de NEDC test voorbeeldig functioneerden, maar daarbuiten allerminst, zoals uit onderstaand staatje voor de volgt. Daaruit blijkt dat de Euro 6 Kadjar met R9M motor de toepasselijke norm maar liefst 16 keer overschrijdt. De 1.5 Kadjar en Sandero met K9K motoren laten gelijksoortige waarden zien; zie rapport, p 76, 104 en 106.

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)
Renault	Kadjar 1,6l	23,90	132,56	387,55	1252,99	1097,29	1487,17	985,69	1060,82

108. Grafisch levert dit het volgende beeld op, waarbij de zwarte lijn de emissienorm van 80 mg/km voorstelt:



109. De toelichting van het KBA bij deze evidente manipulatie luidt als volgt:

“Die NEFZ 10 °C-Tests zeigen deutliche Erhöhungen der NO_x-Werte. Die PEMS-Straßenmessungen in den NEFZ Prüfzyklen wurden bei geringen Außentemperaturen durchgeführt. Sie zeigen besonders auffällige Erhöhungen von mehr als dem 10-fachen. Dies deutet auf eine entsprechende implementierte temperaturabhängige Rampenfunktion zur Reduzierung der AGR-Raten hin. Das wurde durch die Herstellereinlassung bestätigt. Dies stellt eine Abschalteneinrichtung im Sinne der Vorschrift dar. Die Zulässigkeit begründet der Hersteller mit Motorschutzmaßnahmen durch Versottung und Verlackung der AGR-Komponenten, sowie Vereisung im Luftpfad und Verrußung des Motoröls. Diese von der Außentemperatur abhängige Abgasminierungsstrategie reduziert die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind.”

110. Ofwel, vertaald:

“De NEDC 10 °C-Tests laten duidelijke verhogingen van de NO_x waarden zien. De PEMS-metingen bij de NEDC-testcyclus op de weg werden bij een lage buitentemperatuur uitgevoerd. Zij laten bijzonder opvallende verhogingen zien van meer dan tien keer de norm. Dat duidt op een daarop toegepaste temperatuurafhankelijke incrementele vermindering van de werking van de EGR. Dat werd door de fabrikant bevestigd. Dit levert een manipulatie-instrument in de zin van de verordening op. Volgens de fabrikant is dit toelaatbaar omdat het instrument ertoe strekt de motor tegen vervuiling en verlakking van de EGR-componenten te beschermen alsook tegen het bevriezen van de luchttoevoer en de vervuiling van de motorolie. Deze van de buitentemperatuur afhankelijke uitlaatgasverminderingstrategie vermindert de werking van het emissiecontrolesysteem onder omstandigheden die bij normaal gebruik te verwachten zijn.”

111. Als gezegd laat dit rapport vergelijkbare waarden zien voor de Euro 6 Sandero 1.5 liter die eveneens van een 1461 K9K motor is voorzien. Uit het rapport blijkt dat Renault jegens de KBA erkende dat deze voertuigen van exact hetzelfde Manipulatie-instrument zijn voorzien als die van Renault, zodat daarover in het kader van deze procedure geen enkele onduidelijkheid over kan bestaan:

“Nach Aussage von Renault nutzen die Dacia-Fahrzeuge die Motorenpalette von Renault und verwenden dementsprechend die gleiche Emissionsminderungsstrategie. Daher seien die getroffenen Aussagen über die RenaultFahrzeuge abhängig von den Gewichtsklassen auf DaciaFahrzeuge übertragbar. Es kann daher wie bereits bei dem Renault Kadjar auf eine implementierte temperaturabhängige Rampenfunktion zur Reduzierung der AGR-Raten geschlossen werden, dies wurde durch die Einlassung von Renault bestätigt.”

112. Ofwel, vertaald:

“Volgens mededelingen van Renault worden in de Dacia voertuigen het motorpalet van Renault ingebouwd en maken deze voertuigen dan ook gebruik van dezelfde emissieverminderingstechnologie. Daarbij zouden de gedane mededelingen over de Renault-voertuigen afhankelijk van de gewichtsklassen één op één op de Dacia-voertuigen van toepassing zijn. Er kan dan ook zoals eerder bij de Renault Kadjar tot de aanwezigheid van een temperatuurafhankelijke incrementele vermindering van de werking van de EGR worden geconcludeerd, dit werd door de erkenning van Renault bevestigd.”

113. Uit de hierboven weergegeven citaten blijkt onmiskenbaar dat zowel Renault als Dacia zich bedienen van (exact dezelfde) Illegale Manipulatie-instrumenten. Omdat het KBA ten aanzien van deze voertuigen niet de bevoegde typegoedkeuringsautoriteit is, velde zij in dit rapport geen oordeel over de illegaliteit daarvan.

114. In het door de KBA gepubliceerde overzicht van voertuigen met in Illegaal Manipulatie-instrument buiten haar toezichtsdebiet, doet zij dat echter nadrukkelijk wél, zij het dat zij zich daarbij – vermoedelijk om politieke redenen – op mededelingen van de Britse toezichthouder beroept (Übersicht 3: *Betroffene Fahrzeugvarianten außerhalb des Zuständigkeitsbereiches des KBA, **Productie 11***). Van deze 13 voertuigen zijn er maar liefst 5 afkomstig van Renault en Dacia, waaronder ook de hierboven besproken

Euro 6 1.5 Dacia Sandero, de Euro 6 1.5 en 1.6 Renault Kadjar. Een uitsnede uit dit overzicht is onderstaand in gekopieerd.

Liste der betroffenen Fahrzeugvarianten außerhalb des Zuständigkeitsbereiches des KBA						
Marke	Handelsbezeichnung	Hubraum	Leistung	Motorkennbuchstabe	Typ/ Variante / version	Emissionsstufe
		[ccm]	[kW]			
Dacia	Sandero	1769	66	K9K E6	SD / 5SDCJ / 5SDCJ5	Euro 6
Nissan	Navara	2488	140	YD25	D401 / CDB2S / 6M1C3BS5	Euro 5
Renault	Kadjar	1598	96	R9M E4	RFE / RFEHH4 / RFEHH4A46ABB005000	Euro 6
Renault	Kadjar	1461	81	R9M E4	RFE / RFEHH2 / RFEHH2A3AABB005000	Euro 6
Renault	Espace	1598	118	R9M D4	RFC / JD2 / A5AA00107000	Euro 6
Renault	Master	2299	92	M9T B8	MA / F4S / C	Euro 5

115. In ieder van de geteste Renault-voertuigen is een Illegaal Manipulatie-instrument aangetroffen¹⁵. De omschrijving luidt, in ieder van de gevallen: “*Reduzierung der Wirksamkeit des Systems zur Abgasrückführung*”. Oftewel, vermindering van de werking van het uitlaatgasterugvoeringssysteem (EGR).

Emissionsstrategie	
Keine hinreichende Begründung gemäß Artikel 5 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 715/2007:	
Reduzierung der Wirksamkeit des Systems zur Abgasrückführung (AGR)	Information der zuständigen Typgenehmigungsbehörde und der EU-Kommission

116. Volgens het overzicht is er “geen toereikende rechtvaardiging op grond van artikel 5 lid 2 van de Emissieverordening” en is deze vaststelling gegrond op “informatie van de betreffende typegoedkeuringsautoriteit en van de Europese commissie”. De aanwezigheid van een Illegaal Manipulatie-instrument in deze voertuigen is daarmee gegeven.
117. Zoals in het navolgende onderdeel zal blijken, heeft de KBA bovendien ook de nodige directe vaststellingen van Illegale Manipulatie-instrumenten in Renault motoren gedaan. En wel in haar hoedanigheid van verantwoordelijke typegoedkeuringsautoriteit, bij voertuigen van Daimler (Mercedes).

¹⁵ Dit overzicht vermeldt dat de Dacia Sandero van een K9K motor is voorzien, met een inhoud van 1769 cc. Dat laatste is onjuist, aangezien de K9K motor alleen met de inhoud van 1461 cc beschikbaar is en Dacia uitsluitend deze motor toepast, ook in de Sandero. Het overzicht vermeldt bij de Renault Kadjar van 1461 cc het motortype R9M maar ook hier zal het in werkelijkheid de K9K betreffen. Deze schoonheidsfoutjes zijn vermoedelijk aan de vertaalslag te wijten.

III.D. Vaststelling Illegale Manipulatie-instrumenten in Daimler-voertuigen door het KBA

III.D.1. Daimler voertuigen met Illegaal Manipulatie-instrument

118. Als gezegd levert Renault aan Daimler in de eerste plaats de R9M 4-cilinder dieselmotor van 1598 cc (1.6 liter). Daimler duidt deze motoren zelf aan als de OM 626 en OM 622. De letters "OM" staan voor "Öl Motor". De OM 626 motor wordt door Daimler toegepast als "*entry level*" motor voor haar Mercedes-modellen van de C klasse. Het gaat dan om de C 180, de C 200. De OM 622 wordt met een Renault-aandrijflijn toegepast in de voorwiel-aangedreven Mercedes Vito. De Stichting verwijst naar onderstaande uitsnede uit het overzicht van de KBA met voertuigen waarvan de KBA heeft vastgesteld dat deze een Illegaal Manipulatie-instrument bevatten. Het gehele overzicht wordt in het geding gebracht als **Productie 12**. Dat overzicht bevat ter rechterzijde informatie over de vaststellingsdata van deze Illegale Manipulatie-instrumenten, de datum van vrijgave en de terugroepcode.

Liste der betroffenen Fahrzeugvarianten / List of affected vehicles						
Marke	Handels-bezeichnung	Hubraum	Leistung	Motorkenn-buchstabe	Typ/ Variante / version	Emissions-stufe
		[ccm]	[kW]			
Mercedes-Benz	C 180 BlueTEC, C 180d, C 200 BlueTEC, C 200d	1598	85 100	OM 626	204 K / R23KP0 / alle 204 K/ R237P0 / alle	Euro 6 W
Mercedes-Benz	C 180 BlueTEC, C 180d, C 200 BlueTEC, C 200d	1598	85 100	OM 626	204 / R03KP0 / alle 204 / R037P0 / alle	Euro 6 W
Mercedes-Benz	Vito, Vito Tourer, Marco Polo	1598	65 84	OM 622	639/2 /??R4???? / alle 639/2 /??R5???? / alle	Euro 6 W
Mercedes-Benz	Vito, Vito Tourer, Marco Polo	1598	65 84	OM 622	639/4 /??R4???? / alle 639/4 /??R5???? / alle	Euro 6 Y

119. Uit het onderzoek van de Stichting blijkt dat Renault c.s./ Renault-Nissan een groot aantal motoren van het type K9K aan Daimler leverde. Deze motor (cilinderinhoud 1461 cm³) past Daimler toe als de OM 607. Het gaat daarbij om voertuigen uit de Mercedes A-Klasse, de Mercedes B-Klasse en de Mercedes CLA en GLA-modellen. Uit onderzoek van de Stichting blijkt dat deze voertuigen door Daimler zelf worden aangemerkt als voertuigen die in verband met een emissieprobleem voor een terugroepactie in aanmerking komen.
120. De door Renault-Nissan geleverde motoren met het type OM 607 komen, anders dan de OM 626 en 622, op het overzicht van de KBA niet voor. Daarbij dient echter bedacht te worden dat ook het KBA-overzicht van voertuigen binnen haar toezichtsdebiat verre van compleet is. In haar onderzoeken in verband met de procedure tegen Daimler heeft de Stichting bijvoorbeeld moeten vaststellen dat de KBA lijst van Illegale Manipulatie-Instrumenten weliswaar een groot aantal modellen omvat, maar er ook veel voertuigen zijn die daar om onnavolgbare redenen buiten vallen. Daaruit kunnen echter geen conclusies worden getrokken. Uit diverse media blijkt bijvoorbeeld dat ook voertuigen met een OM 607 motor in verband met het Dieselschandaal inmiddels het onderwerp zijn van een verplichte KBA-terugroepactie, die echter niet op het KBA-overzicht is vermeld. Het ging daarbij om een verplichte terugroepactie van 30.000 voertuigen in december 2020 die betrekking had op Euro 5 voertuigen¹⁶. Los daarvan heeft de KBA simpelweg niet alle voertuigen aan een hertest onderworpen.

¹⁶

BRON [https://www.anwalt.de/rechtstipps/mercedes-abgasskandal-kba-ordnet-rueckruf-fuer-30000-daimler-mit-om-607-motor-an_182821.html].

III.D.2. Testen door Deutsche Umwelthilfe

121. Ook de in Duitsland gerapporteerde uitstoot van de OM 607 motor correspondeert geheel met de uit zeer hoge NO_x emissies die ten aanzien van Renault voertuigen zijn geconstateerd en die in de Car Claim Dagvaarding uitvoerig zijn omschreven. Zo rapporteerde de milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe (DUH) bij een test van dit voertuig een emissiewaarde van 1039 mg/km, hetgeen neerkomt op 13 keer de Euro 6 norm. Ook Daimler bevindt zich daarmee voor deze voertuigen in de hoogste regionen van het spectrum:

Bei Straßenmessungen der DUH im Rahmen ihres Emissions-Kontroll-Instituts zeigen insbesondere die Mercedes-Modelle mit Renault-Motor besonders hohe Stickoxid-Realemissionen. Bei Straßenmessungen im Frühjahr zeigte beispielsweise der Mercedes B 180 d mit 1.039 mg NO_x/km eine 13-fache Überschreitung des für die Typzulassung vorgeschriebenen Grenzwerts von 80 mg NO_x/km. Entsprechende Messungen wurden von der DUH bereits veröffentlicht und den nationalen wie internationalen Behörden überlassen.

122. Een kopie van dit persbericht, van 13 juli 2017,¹⁷ wordt in het geding gebracht als **Productie 13**. De testen zijn verricht door het Emissions Kontroll Zentrum, waarmee de Stichting overigens intensief samenwerkt. De testen die DUH heeft uitgevoerd zijn van een hoog niveau en worden *met Portable Emissions Measuring Systems (PEMS)* verricht, onder leiding van de vooraanstaande wetenschapper [***].
123. Aangezien ook de alliantie met Daimler via Renault-Nissan verliep en Renault-Nissan/ Renault c.s. de deskundige partij was waar het ging om de werking van deze motoren en de gebruikte aansturingsoftware, is het daarmee zo goed als gegeven dat Renault-Nissan en/of Renault bij de toepassingen door Daimler betrokken zijn geweest. Dat was, ter illustratie, ook het geval bij de door het Nederlandse RDW vastgestelde Illegale Manipulatie-instrument in de Suzuki Vitara waarbij de motor door FCA was geleverd en FCA ook verantwoordelijk was voor de kalibratie van dit voertuig¹⁸.

III.D.3. Toetsing Illegaal Manipulatie-instrument K9K/OM 607 door het Landgericht Stuttgart

124. Inmiddels oordeelde het Landgericht Stuttgart, de vestigingsplaats van Daimler, bij vonnis van november 2020 dat een Mercedes B 180 CDI met OM 607 motor van een Illegaal Manipulatie-instrument was voorzien, van hetzelfde type als ook in de diverse Renault- en Dacia voertuigen is aangetroffen (kopie vonnis, **Productie 14**).
125. Ook het Landgericht stelde vast dat de motorsturingsoftware van een Thermovenster was voorzien dat ervoor zorgt dat het EGR-systeem bij temperaturen beneden de 10 graden Celsius werd afgebouwd. Dit is iets minder ruim dan het bij Renault geconstateerde Thermovenster, maar vergelijkbaar met Renault's Thermovenster na de door haar in het kader van haar terugroepactie toegepaste software update (zie Car Claim Dagvaarding, onder meer § 273 en § 288). Het mechanisme lijkt verder identiek te zijn aan het mechanisme dat ook in de Euro 5 en Euro 6 Renault-voertuigen is geconstateerd, en dat de KBA in haar onderzoek heeft omschreven. Daarmee lijkt het gegeven dat deze door het KBA in identieke motoren vastgestelde Illegale Manipulatie-instrumenten in dezelfde of vergelijkbare vorm in de voertuigen van Renault aanwezig zijn. De uitvoerige omschrijving van NO_x overschrijdingen voor Renault- en Dacia voertuigen in de Car Claim Dagvaarding en de bevindingen van DUH spreken in dit kader boekdelen.
126. De voor het Landgericht Stuttgart ingestelde vordering strekte tot een veroordeling tot terugname van het voertuig en terugbetaling van de koopprijs. Voor toekenning daarvan geldt naar Duits recht een hoge

¹⁷ <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-wird-entzug-der-betriebserlaubnis-fuer-mercedes-diesel-euro-5-6-mit-illegalen-a/>

¹⁸ Zie onderdeel III.E.2.a) van de FCA dagvaarding, te raadplegen onder: <https://www.rechtspraak.nl/SiteCollectionDocuments/dagvaarding-collectieve-vordering-%20fiat-chrysler-automobiles-nv-cs.pdf>

drempel: aangetoond dient te worden dat de fabrikant zich schuldig heeft gemaakt aan “*sittenwidriger Täuschung*”. Dit komt neer op bedrog.

127. Het vonnis bevat een uitvoerige bespreking van de, inmiddels ook in het Europese recht vergaand uitgekristalliseerde juridische gronden. Kort samengevat:
- (i) het Thermovenster levert een Illegaal Manipulatie-instrument op in de zin van de Emissieverordening (Vonnis, p. 15);
 - (ii) wie gebruik wil maken van de uitzondering op het verbod op Manipulatie-instrumenten, dient de noodzakelijkheid daarvan rechtvaardigen. Een Thermovenster is slechts bij uitzondering toelaatbaar, en alleen wanneer dit nodig is om de motor tegen beschadiging te beschermen (p. 12 onder v);
 - (iii) een beroep op de uitzonderingsgrond is gelet op de doelstellingen van de Emissieverordening niet mogelijk, wanneer de motorschade door het gekozen motorconcept, de constructie of de materiaalkeuze te vermijden is. Een beroep op de uitzonderingsgrond is niet mogelijk wanneer het Thermovenster met een andere techniek en materiaalkeuze onnodig zou zijn geweest (p. 12 onder v);
 - (iv) het voorgaande volgt mede uit het feit dat de emissienormen ten doel hebben de harmonisatie van de technische voorschriften typegoedkeuring van voertuigen. Dit houdt verband met de noodzaak van de verbetering van de luchtkwaliteit en de vermindering van voertuigemissies, welk doel zonder die harmonisatie niet kan worden behaald (p. 12 onder (1) en
 - (v) tegen deze achtergrond heeft Daimler de noodzaak van het Thermovenster naar de huidige stand van de techniek voldoende onderbouwd en heeft zij, ondanks een daartoe strekkend verzoek de Rechtbank, nagelaten inzage te geven in de werking en noodzaak van het Thermovenster. Het Thermovenster wordt dan ook als Illegaal Manipulatie-instrument aangemerkt (p. 15 e.v.);
128. Deze redenering is één op één op de voertuigen van Renault en Dacia van toepassing, en overigens ook geheel in lijn met de recente beslissingen van het Europees gerechtshof en de conclusie van AG Rantos¹⁹ die Car Claim in haar dagvaarding heeft omschreven.
129. Het Landgericht oordeelde eveneens dat de aanwezigheid van een Illegaal Manipulatie-instrument de geldigheid van de EG Typegoedkeuring ondergraaft en tot maatregelen van de typegoedkeuringsautoriteit kan leiden. En ook dat in dit geval aan de (naar Duits recht voor terugbetaling van de koopprijs vereiste) verzwaarde maatstaf van “*Sittenwidriger Täuschung*” (bedrog) was voldaan (vonnis, p. 23). Voor een dergelijke “*Täuschung*” is een “bijzondere verwerpelijkheid” van het handelen vereist. Het Landgericht oordeelde dat in dit geval aan die maatstaf was voldaan, en veroordeelde Renault tot betaling van de koopprijs van € 21.614,75 te vermeerderen met wettelijke rente sinds de aankoopdatum en proceskosten, tegen restitutie van het voertuig.

III.D.4. Tussenconclusie

130. Kort en goed zijn de bevindingen over de door Daimler toegepaste Renault-motoren nagenoeg identiek aan die ter zake van Renault en Dacia: er is sprake van een Illegaal Manipulatie-instrument dat de werking van de EGR bij lagere temperaturen vergaand afschakelt. De gemeten uitstoot komt overeen met die in voertuigen van Renault en Dacia. Ook dat wijst erop dat Daimler zich van dezelfde Illegale Manipulatie-instrumenten bediende als haar toeleverancier, Renault-Nissan /Renault. Inmiddels hebben zowel het KBA als het Landgericht Stuttgart vastgesteld dat het hier een Illegaal Manipulatie-instrument betreft.

III.E. **Aantallen getroffen voertuigen volgens analyse van de Stichting**

III.E.1. Aantallen dieselvoertuigen

III.E.1.a) *Renault*

131. De Stichting heeft de nodige ervaring opgedaan met het in kaart brengen van op de markt gebrachte dieselvoertuigen aan de hand van diverse beschikbare gegevensbestanden. Het totaal aantal

¹⁹ Opinie A-G Rantos HvJEU 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20.

dieselvoertuigen dat Renault in de periode 2009-2019 op de Nederlandse markt heeft gebracht wordt onderstaand weergegeven, uitgesplitst naar model en bouwjaar. Gemeten over de periode 2009-2019 bedraagt het totaal aantal verkochte Renault dieselvoertuigen 156.047.

Dieselvoertuigen Renault op naam geregistreerd in Nederland

Aantallen voertuigen weergegeven per model, gesorteerd op datum eerste (internationale) registratie

Bron: RDW (aantallen per 2 juli 2021)

aantal voertuigen model	jaar 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Grand Total
Megane	554	1,587	2,295	11,995	6,842	1,888	1,546	2,533	4,227	3,522	742	37,731
Trafic	1,401	1,837	2,434	2,329	1,744	2,113	3,189	4,469	4,873	4,841	4,077	33,307
Clio	80	105	3,030	1,946	3,565	4,715	6,941	1,647	2,204	2,019	387	26,639
Master	787	1,083	1,755	1,950	1,673	1,613	2,102	2,692	3,037	3,250	2,825	22,767
Kangoo	996	1,265	1,337	1,333	1,184	1,115	1,441	1,639	1,750	1,897	1,868	15,825
Twingo	9	14	3,054	978	203	1						4,259
Kadjar							476	1,389	970	825	163	3,823
Captur					354	862	653	568	359	327	9	3,132
Talisman							12	1,017	1,209	711	92	3,041
Scenic	1	1	3		1		1	42	1,033	798	133	2,013
Espace	46	45	128	168	122	77	295	256	204	77	15	1,433
Laguna	150	242	378	300	158	84	32					1,344
Maxity	24	17	27	30	19	18	66	38	13	27	27	306
Koleos	46	2	2	6	4	1	1		56	48	4	170
onbekend	20	4	5	1	2	18	13	32	6	12	8	121
Mascott	54	23	6									83
Modus	11	11	4	1								27
Theault						3	3			4	2	12
Infowheels							2	7				9
Fluence		3										3
Vel Satis	1	1										2
Grand Total	4,180	6,240	14,458	21,037	15,871	12,508	16,773	16,329	19,941	18,358	10,352	156,047

132. Onderstaand overzicht bevat een uitsplitsing van de in Nederland geregistreerde dieselvoertuigen over de relevante periode, uitgesplitst naar motortype. Daaruit blijkt dat de hierboven uitvoerig besproken motoren van de typen K9K (1,5 liter) en R9M (1,6 liter) de hoofdmoot van de door Renault gevoerde motoren vormen en dat juist deze motoren ook in de meer recentere Euro 6 voertuigen van Renault zijn toegepast. Deze omstandigheid benadrukt de relevantie van de hierboven omschreven bevindingen.

Dieselvoertuigen Renault op naam geregistreerd in Nederland

Aantallen voertuigen weergegeven per motortype, gesorteerd op datum eerste (internationale) registratie
Bron: RDW (aantallen per 2 juli 2021)

aantal voertuigen		jaar											
motortype	model	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Grand Total
K9K	Megane	426	1,432	1,979	11,484	6,610	1,767	1,467	2,390	4,026	3,414	742	35,737
	Clio	80	104	3,030	1,945	3,565	4,714	6,940	1,646	2,204	2,019	387	26,634
	Kangoo	995	1,265	1,336	1,333	1,184	1,115	1,441	1,639	1,750	1,897	1,868	15,823
	Twingo	9	14	3,054	978	203	1						4,259
	Kadjar							434	1,299	930	816	163	3,642
	Captur					354	862	653	568	359	327	9	3,132
	Talisman							4	777	827	545	11	2,164
	Scenic		1					1	29	781	700	51	1,563
	Laguna	18	169	254	204	137	63	21					866
	Modus	11	11	4	1								27
	Fluence		3										3
K9K Total		1,539	2,999	9,657	15,945	12,053	8,522	10,961	8,348	10,877	9,718	3,231	93,850
R9M	Trafic						283	3,119	4,468	4,873	4,841	3,520	21,104
	Megane			226	484	231	116	75	143	201	108		1,584
	Espace							294	256	204	77		831
	Talisman							8	240	381	165	7	801
	Scenic								12	252	98	4	366
	Kadjar							42	89	40	9		180
	Koleos									22	22	1	45
R9M Total				226	484	231	399	3,538	5,208	5,973	5,320	3,532	24,911
M9T	Master		484	1,700	1,948	1,673	1,612	2,101	2,692	3,037	3,250	2,821	21,318
	(blank)				1	2	2		5	1	5	4	20
	Theault						3				4	2	12
	Infowheels							2	7				9
M9T Total			484	1,700	1,949	1,675	1,617	2,106	2,704	3,038	3,259	2,827	21,359
M9R	Trafic	1,026	1,453	2,153	2,272	1,744	1,830	70	1			556	11,105
	Espace	44	45	128	168	122	77	1				15	600
	Laguna	128	71	122	95	21	21	10					468
	Koleos	46	2	2	6	4	1	1		34	26	2	124
	Megane	24	20	10	8	1	3	4					70
	Talisman											13	13
	Vel Satis	1	1										2
	(blank)			1									1
	Scenic	1											1
M9R Total		1,270	1,592	2,416	2,549	1,892	1,932	86	1	34	26	586	12,384
G9U	Master	778	595	53	1								1,427
	Trafic	373	382	280	57								1,092
	(blank)	15	4										19
G9U Total		1,166	981	333	58								2,538

133. Overigens bevat het totaaloverzicht een gering aantal andere voertuigen met veelal oudere motortypen. Een daarvan is bijvoorbeeld de YP-motor die ook is ingebouwd in de Nissan Navarra en die, volgens het KBA, eveneens van een Illegaal Manipulatie-instrument is voorzien (productie 11, zie overzicht in § 114 hiervoor). Voor de overzichtelijkheid is hierboven alleen het verkorte overzicht weergegeven. Het complete overzicht wordt in het geding gebracht als **Productie 15**.

III.E.1.b) Aantallen en motortypen Dacia

134. Het totaal aantal dieselvoertuigen dat Dacia in de periode 2009-2019 op de markt heeft gebracht wordt onderstaand weergegeven. Uit dit overzicht blijkt dat Dacia in de relevante periode uitsluitend dieselmotoren van het type K9K (1461 cc) toepaste, zowel Euro 5 als Euro 6. Het betreft, gemeten over de periode 2009-2019, een kleine 5.000 voertuigen.

Dieselvoertuigen Dacia op naam geregistreerd in Nederland

Aantallen voertuigen weergegeven per model, gesorteerd op datum eerste (internationale) registratie
Bron: RDW (aantallen per 2 juli 2021)

aantal voertuigen		jaar											
model	motortype	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Grand Total
Dokker	K9K					250	614	520	532	522	565	310	3,313
Logan	K9K	25	99	71	39	11	98	102	60	98	65		668
Lodgy	K9K				70	160	49	35	36	57	37	2	446
Duster	K9K		56	119	47	9	36	29	43	39	4		382
Sandero	K9K	6	13	12	6	13	4	11	5	9	1		80
Grand Total		31	168	202	162	443	801	697	676	725	672	312	4,889

III.F. Conclusies

135. De Stichting onderschrijft het door Car Claim omschreven feitencomplex ten volle. Zij verzoekt de Rechtbank dat feitencomplex hier als herhaald en ingelast te beschouwen.
136. De analyse van de Stichting is complementair aan die van Car Claim en dient in samenhang met die van Car Claim te worden gezien. Uit die analyse volgende de volgende conclusies:
- (i) Renault-Nissan was diepgaand betrokken bij de ontwikkeling van de gehele door Renault c.s. gebruikte power train van en draagt daarvoor, naast Renault Holding, Renault en Dacia, een volledige verantwoordelijkheid;
 - (ii) waar de Franse typegoedkeuringsautoriteit niet scheutig is met het doen van mededelingen over de aanwezigheid van Renault voertuigen, heeft het KBA dergelijke mededelingen wel gedaan, zowel voor wat betreft voertuigen van Renault als voor wat betreft Daimler voertuigen die met Renault voertuigen zijn voorzien. Voor de relevante Daimler voertuigen heeft het KBA de aanwezigheid van Illegale Manipulatie Instrumenten vastgesteld, zowel voor wat betreft de R9M motor als de K9K motor;
 - (iii) de K9K en de R9M-motoren zijn in het leeuwendeel van de Getroffen Voertuigen ingebouwd. In totaal gaat het in de relevante periode om ongeveer 77 % van de Betrokken Voertuigen. De Stichting gaat er overigens, gelet op het door Car Claim gestelde feitencomplex, van uit dat de overige dieselveertuigen van Gedaagden eveneens van Illegale Manipulatie-instrumenten zijn voorzien; en
 - (iv) de in Duitsland door Daimler gebruikte motoren laten hetzelfde euvel zien dat ook in de voertuigen van Renault en Dacia is geconstateerd, te weten een Thermovenster dat de werking van het EGR-systeem vanaf de (in Nederland gangbare) temperatuur bij in Nederland gangbare temperaturen afbouwt. Een dergelijk systeem is niet te verdedigen en levert bedrog op. De overschrijdingen van de emissiewaarden zijn schrikbarend en laten zich alleen met die van FCA vergelijken.
137. De Stichting meent dat het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door Renault, Dacia en Renault-Nissan in deze procedure in voldoende mate vaststaat.

IV. JURIDISCH KADER EN AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN PER GEDAAGDE

IV.A. Plan van behandeling

138. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting de rechtsgronden van haar vorderingen. Dat doet zij om meerdere redenen zo beknopt mogelijk. De Stichting sluit zich wat betreft de rechtsgronden aan bij Car Claims betoog in haar dagvaarding. Zij geeft hierna slechts een samenvatting en verwijst ter verdere onderbouwing van haar standpunten naar de Car Claim Dagvaarding.
139. Achtereenvolgens behandelt de Stichting op deze wijze de grondslagen voor onrechtmatig handelen; Renault's en Dacia's schending van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening; hun schendingen van de Wet op de oneerlijke handelspraktijken en van de ongeschreven regels van het maatschappelijk verkeer; het onrechtmatig handelen van de Importeur; alsook de toerekenbaarheid en causaliteit. Vervolgens gaat de Stichting in op de contractuele aansprakelijkheden, non-conformiteit en dwaling.
140. Op het vlak van oneerlijke handelspraktijken en dan met name het verstrekken van onjuiste informatie, geeft de Stichting enige nadere uitwerking.

IV.B. Onrechtmatige daad

IV.B.1. Algemeen

141. In dit onderdeel bespreekt de Stichting dat het handelen van de Gedaagden jegens Autobezitters ook een onrechtmatige daad oplevert in de zin van art. 6:162 BW, en dat de Gedaagden zich verder ook schuldig hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van art. 6:166 BW. Een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met wat volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer als aanvaardbaar geldt, levert een onrechtmatige daad op. Dit doen of nalaten

is toerekenbaar als de dader veroorzaker is of als hij naar verkeersopvattingen de gevolgen hiervan moet dragen.

IV.B.2. De Autofabrikanten

142. Renault en Dacia hebben onrechtmatig gehandeld door te handelen in strijd met de Kaderrichtlijn en de Emissierichtlijn. De Getroffen Voertuigen:
- (i) bevatten Illegale Manipulatie-instrumenten;
 - (ii) zijn niet zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd dat zij onder normale omstandigheden aan de Emissieverordening voldoen, met inbegrip van de verplichting om voertuigen gedurende de gehele levensduur bij normaal gebruik aan de Emissieverordening te kunnen voldoen (art. 4 lid 2 Emissieverordening);
 - (iii) overschrijden de geldende emissiegrensvoorwaarden;
 - (iv) voldoen niet aan de typegoedkeuringsvereisten van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening en missen daarom een typegoedkeuring en
 - (v) zijn op grond van onjuiste informatie geregistreerd en van een CvO voorzien. De uitgegeven CvO's zijn niet geldig.
143. Renault en Dacia, Renault Holding en Renault-Nissan hebben deze onrechtmatige situatie bovendien laten voortduren.
144. Uit het oogpunt van het relativiteitsvereiste benadrukt de Stichting dat de Emissieverordening ook de Autobezitter beschermt. Dit volgt uit (i) de doelstelling van de Emissieverordening dat klanten en gebruikers betere en objectieve informatie over, bijvoorbeeld, brandstofverbruik en emissies krijgen (punt 17 preambule), (ii) de achtergrond van sancties op overtredingen (art. 13 lid 1 Emissieverordening), (iii) de koppeling tussen non-conformiteit en schendingen van de Emissieverordening die A-G Rantos aanlegt in de conclusie van 23 september 2021 (C-128/20, C-134/20 en C-145/20) en (iv) het Unierechtelijke doeltreffendheidsbeginsel. Tot slot wijst de Stichting hier op de prejudiciële vragen die het Landgericht Stuttgart aan het HvJEU heeft voorgelegd (C-440/20). Het is op het moment van afronding van deze dagvaarding nog niet duidelijk wanneer de A-G in deze zaak verwacht te concluderen. Nu het verzoek om het voorleggen van prejudiciële vragen op 4 december 2020 in het Publicatieblad van de Europese Unie verscheen, is de verwachting dat de conclusie in de eerste helft van 2022 verschijnt.
145. Dit handelen is ook toe te rekenen aan Renault Holding en aan Renault-Nissan. Deze entiteiten vormen een economische en organisatorische eenheid met Renault en Dacia door de verknochtheid in termen van groepsfinanciering, overlappende bestuurders, betrokkenheid bij het ontwikkelings-, productie- en toeleveringsproces rondom Illegale Manipulatie-instrumenten en Getroffen Voertuigen. Renault Holding controleert als aandeelhouder Renault en Dacia en afficheert zich ook als zodanig.

IV.C. De wet op de oneerlijke handelspraktijken

IV.C.1. Algemeen kader

146. Renault c.s. hebben zich jegens de Particuliere Partijen van oneerlijke handelspraktijken bediend. Een handelspraktijk is oneerlijk indien een handelaar handelt in strijd met de vereisten van professionele toewijding (art. 6:193b lid 2 BW). Dat is het normale niveau van (a) bijzondere vakkundigheid en (b) zorgvuldigheid dat men redelijkerwijs mag verwachten van een handelaar richting de consument (art. 6:193a aanhef en sub f BW). Van belang is verder dat de gemiddelde consument door de misleidende praktijken een besluit genomen heeft over een overeenkomst dat hij anders niet had genomen.
147. Renault c.s. hebben gehandeld in strijd met vereisten van professionele toewijding nu zij, onder andere, de Getroffen Voertuigen met Illegale Manipulatie-instrumenten hebben toegerust en vermarkt; hebben op bedrieglijke wijze typegoedkeuring voor Getroffen Voertuigen hebben verkregen; en hebben Getroffen Voertuigen verkocht die gedurende hun gehele werkzame levensduur niet aan de Emissieverordening voldeden en hebben hierbij onjuiste CvO's hebben verstrekt.

148. Daarnaast, cumulatief, moet het vermogen van de gemiddelde consument om een geïnformeerd besluit te nemen als gevolg van de handelspraktijk merkbaar zijn beperkt of kunnen worden beperkt. Dat is het geval, want Renault c.s. hebben de werkelijkheid steeds angstvallig verborgen gehouden en in plaats daarvan hoog opgegeven over de mate waarin de Getroffen Voertuigen aan de emissienormen voldeden, zoals ook in de dagvaarding van Car Claim is uiteengezet.
149. Uit art. 6:193b lid 3 BW volgt dat een handelspraktijk in het bijzonder oneerlijk is wanneer sprake is van een misleidende handelspraktijk in de zin van de artikelen 6:193c t/m g BW. Is dat het geval, dan is de strijdigheid met de vereisten van professionele toewijding gegeven. Art. 6:193g BW bevat de zwarte lijst met gedragingen die “onder alle omstandigheden” misleidend zijn. Bij een vordering uit onrechtmatige daad wegens inbreuk op art. 6:193g BW hoeft de Stichting dan alleen te stellen en bewijzen dat Renault c.s. een dergelijke handelspraktijk hebben verricht. Staat dat eenmaal vast dat, dan is daarmee ook het onrechtmatig handelen van Renault c.s. gegeven.
150. De Stichting verlaat zich op ten minste drie van dergelijke ‘hard core’ misleidende handelspraktijken:
- (i) art. 6:193g aanhef en onder a BW. Een partij beweert aan een gedragscode gebonden te zijn en daarnaar te handelen, terwijl de partij juist niet naar die code gehandeld heeft. In het geval van Renault c.s. betreft dit hun Ethisch Handvest waarin Renault c.s. beloven zich aan alle regels op het vlak van milieu en techniek te houden en klanten hierover naar waarheid te informeren;
 - (ii) art. 6:193g aanhef en onder d BW. Ook is misleidend om te beweren dat een product door een openbare of particuliere instelling is aanbevolen, erkend of goedgekeurd terwijl dat niet het geval is, óf om die beweringen te doen zonder dat aan de voorwaarde voor de aanbeveling, erkenning of goedkeuring is voldaan en
 - (iii) art. 6:193g aanhef en onder i BW. Het is misleidend om te beweren of anderszins de indruk te wekken dat een product legaal kan worden verkocht terwijl dit niet het geval. Ook hiervan is sprake nu Renault c.s. deden alsof zij in overeenstemming met het regulatoire kader rondom de typegoedkeuring en de toelating van nieuwe voertuigen handelden, terwijl zij in werkelijkheid Getroffen Voertuigen waarvan de werking niet strookte met de toezichtwetgeving (zoals opgesomd in §. 142 hiervoor). Uit de Kaderrichtlijn, de Emissieverordening, de Testverordening en de aangehaalde jurisprudentie en besluiten volgt dat een voertuig geen Illegaal Manipulatie-instrument mag bevatten. Ook volgt hieruit dat de uitzonderingen op dit verbod restrictief worden geïnterpreteerd. De daadwerkelijke emissie van een Getroffen Voertuig is vele malen hoger dan: a) aangegeven in het kader van de afgegeven typegoedkeuring; en b) dan vermeld op het CvO en dat de Getroffen Voertuigen daarom niet aan de emissiegrenzen voldoen (art. 4 lid 2 Emissieverordening). Dat betekent dus dat de Getroffen Voertuigen niet de weg op hadden gemogen (en nog steeds niet mogen) en dus zijn verkocht voor gebruik in strijd met de Emissieverordening. De Getroffen Voertuigen zijn in zoverre illegaal verkocht.
151. De bewijslast in verband met de materiële juistheid en volledigheid van verstrekte informatie en /gedane mededelingen ligt bij de handelaar. Een overeenkomst die als gevolg van een oneerlijke handelspraktijk tot stand gekomen is, is vernietigbaar (art. 6:193j lid 3 BW).
- IV.C.2. Misleidende handelspraktijk op grond van art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW
152. In aanvulling op het uitgebreidere betoog van Car Claim wijst de Stichting nog op het volgende.
153. Een handelspraktijk is ook oneerlijk wanneer de handelaar informatie verstrekt die feitelijk onjuist is of die de gemiddelde consument misleidt of kan misleiden. Onder de belangrijkste kenmerken vallen (i) de voordelen, (ii) de uitvoering, (iii) samenstelling, (iv) de geschiktheid voor het gebruik, (v) de specificatie, (vi) de van het gebruik te verwachten resultaten of (vii) de resultaten en wezenlijke kenmerken van op het product verrichte tests of controles (art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW).
154. Door te doen voorkomen dat de Getroffen Voertuigen aan de geldende normen voldeden verstrekten de Autofabrikanten misleidende informatie over de belangrijkste eigenschappen van het betreffende voertuig, waaronder: (a) de geschiktheid voor het gebruik; (b) de specificaties; (c) de van het gebruik te verwachten resultaten; en/of (d) de resultaten en wezenlijke kenmerken van op het betreffende voertuig verrichte tests of controles. Hier dient zich de parallel met de Volkswagen-kwestie aan, omdat de ACM

in het Boetebesluit oordeelde dat Volkswagen zich aan oneerlijke handelspraktijken schuldig maakte door het verstrekken van misleidende informatie over de belangrijkste eigenschappen van het Getroffen Voertuig. Deze constatering zou ook Renault c.s. als een handschoen passen.

155. Uit de Richtlijn OHP blijkt verder dat een milieclaim misleidend kan zijn als deze “gepaard gaat met onjuiste informatie en derhalve op onwaarheden berust” dan wel, indien de informatie feitelijk correct is, deze van dien aard is dat zij “de gemiddelde consument op enigerlei wijze, inclusief door de algemene presentatie, bedriegt of kan bedriegen” (art. 6 Richtlijn OHP). Ook milieclaims die bestaan uit vage en algemene verklaringen over milieuvordelen kunnen misleidend zijn. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan aanprijzingen zoals ‘milieuvriendelijk’, ‘groen’, ‘ecologisch’, ‘duurzaam’, ‘goed voor het milieu’ of ‘klimaatvriendelijk’. Indien de mededeling het risico doet ontstaan dat de gemiddelde consument door dergelijke pretenties tot een aankoop kan worden verleid die hij anders niet zou hebben verricht, dan valt een dergelijke misleidende aanprijzing onder het bereik van de Richtlijn OHP.
156. De Stichting verwijst in dit verband naar de volgende (niet limitatieve opsomming van) uitingen van Renault c.s.²⁰ die op grond van bovenstaand kader als misleidend zijn aan te merken:
- (i) In het Ethisch handvest (2015) van de “Renault Groupe” staat de bewering dat (i) alle “milieuregels” worden nageleefd en (ii) klanten “alleen geverifieerde en oprechte informatie” over de producten krijgen. Deze stelling zou Renault alleen kunnen handhaven als de Emissieverordening niet onder de noemer ‘milieuregels’ te scharen valt:

3 BESCHERMING VAN KLANTEN

Het vertrouwen van de klanten in de activiteiten en de producten van de Groep is een van de belangrijkste doelstellingen van de onderneming.

Het vertrouwen van de klant moet verworven en in stand worden gehouden, in het bijzonder door de strikte inachtneming van zijn rechten, het behoud van zijn belangen en de constante zorg om enkel verbintenissen aan te gaan die kunnen worden nagekomen en vervolgens worden gerespecteerd.

Met dit perspectief voor ogen zetten de Groep en haar werknemers zich in om :

- alle technische en milieuregels, -processen en -eisen na te leven die gericht zijn op de veiligheid en de kwaliteit van de producten van de Groep ;
- klanten en consumenten alleen geverifieerde en oprechte informatie te verstrekken over het aanbod en de kenmerken van de geleverde producten en diensten ;
- aan de wet- en regelgeving te voldoen inzake de bescherming van de persoonsgegevens van klanten en/of potentiële klanten.

- (ii) In hetzelfde Ethisch handvest (2015) van de “Renault Groupe” bevestigen Renault c.s. rekening te houden met de negatieve effecten van hun activiteiten op het milieu. Milieubescherming zou zelfs, aldus dit handvest, een “grondbeginsel” van de onderneming zijn. De emissies van de Getroffen Voertuigen tonen aan dat Renault iets heel anders verstond onder rekening houden met negatieve milieueffecten; Renault maakte deze volkomen ondergeschikt aan haar business:

5 BEVORDERING VAN BURGERSCHAP IN EEN MONDIAAL MILIEU

²⁰

Het handvest is op de gehele Renault-groep van toepassing. Zie handvest, p.9: “Het Handvest richt zich tot alle werknemers van Renault en van haar dochterondernemingen en tot de functionarissen van de onderneming”

ECOLOGISCH VERANTWOORD ONDERNEMEN

De betrokkenheid van alle werknemers van de Groep om rekening te houden met de negatieve effecten van hun activiteiten op het milieu in de breedste zin van het woord en ervoor te zorgen dat die worden beperkt, vormt een garantie voor de duurzame ontwikkeling van de onderneming.

Milieubescherming vormt op deze manier voor de onderneming een grondbeginsel dat van toepassing is op alle stadia van haar activiteiten en dat wordt nageleefd door elk lid van haar personeel.

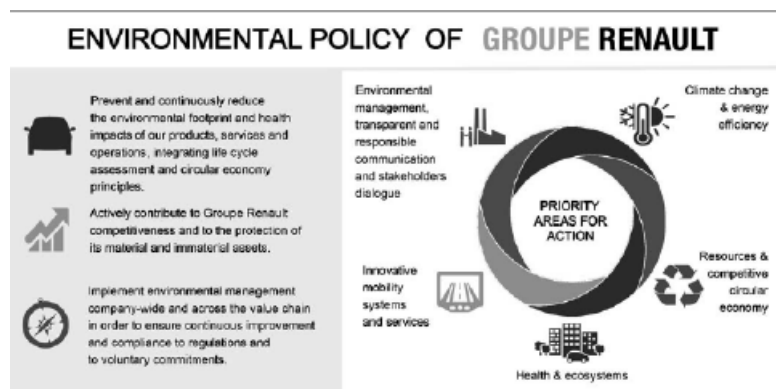
- (iii) In de *Renault Green Purchasing Guidelines* (2018) (**Productie 16**), onderkende “Renault” (vrij vertaald weergegeven) op p. 2 haar milieu uitdagingen en het belang om deze te lijf te gaan. Zo zegt Renault op p. 4 een milieubeleid te hanteren dat erop zou moeten zien dat Renault ervoor zorgt dat de “*environmental footprint and health impact*” van haar producten moet worden voorkomen, dan wel worden beperkt. Een onhoudbare stelling gezien de werkelijke NO_x-emissies van de Getroffen Voertuigen.

Pagina 2:

A variety of environmental challenges --climate change, pollution and drain on resources-- now affect our entire world. It has become crucial for all and every individual in the world as well as business entities, governments, non-governmental and non-profit organizations to proactively think and act to address these challenges.

(...)

Pagina 4:



- (iv) Het persbericht van de Renault Groupe van 17 december 2015 (**Productie 17**), waarin zij zich uitdrukkelijk op het standpunt stelde dat “*Renault vehicles*” niet zijn voorzien van (kort gezegd) Illegale Manipulatie-instrumenten: “*Renault vehicles are not equipped with fraudulent software or systems designed to bypass the mission control system*”. De aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten is inmiddels meermaals vastgesteld.
- (v) Het persbericht van “Renault Groupe” van 11 mei 2011 (**Productie 18**), waarin is beweerd dat continu wordt gestreefd naar het verminderen van CO₂ uitstoot en dat zij zelfs een prijs had ontvangen voor de minste CO₂ uitstoot in de automobilindustrie in Europa:
- (vi) De aankondiging van Renault van 7 juni 2018 (**Productie 19**) dat zij al haar dieselmotoren moderniseert en dat het gebruik van nieuwe “SCR Technology” schadelijke uitstoot beperkt,

terwijl deze techniek aldus Renault “absoluut” geen impact heeft op de prestaties van deze voertuigen.

157. Deze publicaties zijn, indachtig de inhoud van de Hoofdstukken 2 en 3, onjuist en misleidend.
158. Met hun milieupretenties wekten Renault c.s. ook de indruk dat hun diesellootvoertuigen op het vlak van duurzaamheid zeer goed presteerden en dat hun schadelijke invloed beperkt was – zeker in verhouding tot de auto's van andere autofabrikanten. Renault c.s. speelden daarbij opzettelijk in op het toenemende milieubewustzijn van hun afnemers. Dat, terwijl de Betroffen Voertuigen in werkelijkheid juist zeer vervuילend waren; de toepasselijke emissienormen royaal overschreden; en door toepassing van een Illegaal Manipulatie-instrument niet aan de typegoedkeuringsvereisten voldeden. De milieuprestaties raken rechtstreeks aan wat potentiële autokopers beschouwden als geschiktheid voor gebruik, de wezenlijke specificaties, de resultaten van de auto tijdens het gebruik ervan en de wezenlijke kenmerken van verrichte tests of controles (6:193c lid 1 aanhef en sub b BW). Renault c.s. hebben de gemiddelde consument met deze milieubeloftes ernstig misleid.

IV.C.3. De misleidende omissie

159. Ook de Zakelijke Partijen zijn door Renault c.s.' misleid. Renault c.s. heeft daarom ook jegens de Zakelijke Partijen onrechtmatig gehandeld (art. 6:194 BW).
160. Uit art. 6:194 lid 1 BW volgt dat de partij die handelt in de uitoefening van haar bedrijf onrechtmatig handelt richting een andere ondernemer indien zij misleidende mededelingen doet met betrekking tot de aangeboden goederen. Hieronder valt ook de misleidende omissie, waaronder de verzwijging van essentiële informatie (art. 6:194 lid 2 t/m 4 BW).
161. Een voorbeeld van zo'n misleidende omissie is dat Renault c.s. ten onrechte de Zakelijke Partijen voorhielden dat de Betroffen Voertuigen overeenkomstig de geldende voorschriften waren vervaardigd en milieuvriendelijk waren. Beide beweringen zijn gelogenstraft.
162. De Stichting put ook hier uit het (eerder aangehaalde) oordeel van de ACM over de vergelijkbare praktijken van Volkswagen. In haar Boetebesluit stelde de ACM vast dat de consument er zonder meer van op aan moet kunnen dat de auto die hij koopt, of waarvan hij de aanschaf overweegt, geen illegale en schadelijke onderdelen bevat.
163. De bewijslast bij een eventueel verweer van Renault c.s. dat zij de Zakelijke Partijen volledig op de hoogte zouden hebben gebracht, ligt bij Renault c.s. (art. 6:195 BW).

IV.C.4. Ongeschreven normen in het maatschappelijk verkeer

164. De Betroffen Voertuigen voldoen niet aan de geldende wettelijke en regulatoire voorschriften. Dat hebben Renault c.s. welbewust gedaan. Een dergelijke opzettelijke misleiding kwalificeert als bedrog. Dit moet tegen de achtergrond worden gezien van een maatschappelijke tendens waarin het beperken van emissies steeds hogere prioriteit krijgt en het sjoemelen met emissienormen wijdverbreid als onaanvaardbaar wordt beschouwd. Het welbewust ontwijken van geldende emissienormen is naar ongeschreven normen onaanvaardbaar.

IV.C.5. Toerekenbaarheid aan de Importeur, Renault Holding en Renault-Nissan

165. De oneerlijke handelspraktijken van Renault, Dacia en de Handelaren kunnen ook aan de Importeur, Renault Holding en Renault-Nissan worden tegengeworpen en/of toegerekend. Dit is een belangrijk gezichtspunt, omdat deze partijen – waarvan de wetenschap of opzet naar de mening van de Stichting niet (meer) ter discussie kan staan – geen contractuele wederpartij zijn van de Autobezitters.
166. De Stichting schaarft zich ten aanzien van het vraagstuk van toerekenbaarheid achter het betoog Car Claim, maar brengt in aanvulling daarop enkele extra overwegingen naar voren aan de hand van (i) de tekst en strekking van de wet en de Richtlijn OHP, mede in het licht van de effectieve rechtsbescherming; (ii) de toerekenbaarheid van de handelspraktijken, omdat de Handelaren deel uitmaken van de

productie- en verkoopketen; (iii) de toerekenbaarheid, omdat dat naar maatschappelijke maatstaven geboden is.

IV.C.5.a) Tekst en strekking van de wet en de Richtlijn OHP

167. De toerekenbaarheid aan de Handelaren en de Importeur volgt allereerst uit de strekking en de tekst van art. 6:193j lid 3 BW. Het is voor vernietiging voldoende indien de Overeenkomst “als gevolg van een oneerlijke handelspraktijk tot stand is gekomen”. Het is niet vereist dat de handelaar die een mededeling deed, wist of behoorde te weten dat die mededeling onjuist was, of dat de handelaar de desbetreffende mededelingen zelf moet hebben gedaan. Uit de tekst van art. 6:193j lid 3 BW volgt immers niet dat de eindhandelaar zelf zich aan een oneerlijke handelspraktijk schuldig moet hebben gemaakt; voldoende is dat de overeenkomst “als gevolg van een oneerlijke handelspraktijk tot stand is gekomen”.
168. Een dergelijke voorwaarde volgt evenmin uit de ratio van de bepaling, die blijkens de Richtlijn OHP is gelegen in het bieden van een ruime, rechtstreekse bescherming aan consumenten. Onder nr. 6 van de considerans van de Richtlijn OHP staat bijvoorbeeld over de doelstelling van Richtlijn OHP: “Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel beschermt deze richtlijn de consumenten tegen de gevolgen van oneerlijke handelspraktijken indien deze gevolgen substantieel zijn (...)” en in considerans, nr. 8 staat: “Deze richtlijn beschermt de economische belangen van de consument op rechtstreekse wijze tegen oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten.” In de Richtlijn OHP en afdeling A, Titel 3, Boek 6 BW is hierbij bovendien gekozen voor een ruim begrip van handelaar, dat (volgens de tekst van deze wet) niet alleen bestaat uit de “natuurlijk persoon of rechtspersoon die handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf”, maar ook uit “degene die ten behoeve van hem handelt” (art. 6:193a lid 1 sub b BW en art. 2 sub b Richtlijn OHP). Daarnaast is bij de invoering van art. 6:193j lid 3 BW uitdrukkelijk besloten om consumenten ruime bevoegdheden te geven om zich te kunnen bevrijden van de werking van een Overeenkomst die op basis van oneerlijke handelspraktijken tot stand is gekomen.
169. De Uniewetgever en de wetgever hebben een laagdrempelige, effectieve en (volgens nr. 22 van de considerans bij de Richtlijn OHP) afschrikwekkende bescherming van consumenten beoogd. Het zou op gespannen voet met de bedoelingen van de Uniewetgever staan (en het beginsel van effectieve rechtsbescherming) wanneer de consument voor iedere handelaar in de keten zou moeten aantonen dat deze van de misleidende handelspraktijk op de hoogte was. Op die wijze zou de consument in alle gevallen waarin een fabrikant ‘rommelt’ met producten, maar de eindhandelaar zich op onwetendheid kan beroepen, met lege handen staan en geen betekenis kunnen ontleenen aan de mogelijkheid tot vernietiging van de overeenkomst (art. 6:193j lid 3 BW). Dat is in strijd met de aard en de strekking van deze bepaling, alsook met de abstracte beoordeling die de wetgever bij beoordeling van “zwarte lijst” gedragingen voor ogen heeft gestaan.
170. Een dergelijke, al te beperkte toerekening van oneerlijke handelspraktijken (namelijk: alleen aan de autofabrikant in kwestie), zou dan immers tot gevolg hebben dat in alle gevallen waar de consument niet van de autofabrikant, maar van een verkoper zoals één van de Handelaren koopt, de wettelijke vernietigingsgrond betekenisloos wordt. Een dergelijke vergaande inperking van dit juridische beschermingsmiddel zou afbreuk doen aan het belang van effectieve rechtsbescherming en de afschrikwekkende werking die daarvan jegens alle in de productieketen betrokken handelaars uit dient te gaan.
171. Daarbij geldt dat de oneerlijke handelspraktijken waaraan de Gedaagden zich hebben bezondigd in belangrijke mate deel uitmaken van de ‘zwarte lijst’ van artikel 6:193g BW. Dat heeft tot gevolg dat deze handelspraktijken op zichzelf als misleidend en oneerlijk moeten worden aangemerkt, waarbij geen strijd met de professionele toewijding hoeft te worden aangetoond. De zwarte lijst criteria zijn ontleend aan bijlage I bij de Richtlijn OHP. In de considerans bij de Richtlijn is daarover het volgende vermeld (considerans, nr. 17):

“Met het oog op een grotere rechtszekerheid is het wenselijk te bepalen welke handelspraktijken in alle omstandigheden oneerlijke zijn. Bijlage I bevat daarom een uitputtende lijst van deze praktijken. Alleen deze handelspraktijken worden verondersteld oneerlijk te zijn zonder een individuele toetsing aan het bepaalde in de artikelen 5 tot en met 9.”

172. Uit deze toelichting volgt dat de wetgever met de (implementatie van de) Richtlijn OHP bij de op de zwarte lijst vermelde gevallen een abstracte beoordeling heeft beoogd, gezien vanuit het belang van de consument bij een goede rechtsbescherming. De Richtlijn OHP en de implementatiewetgeving laten geen ruimte voor een subjectieve beoordeling van het gedrag van de individuele handelaar (als gedefinieerd in art. 2 sub b Richtlijn OHP). Het kan dan, zoals in voorkomend geval, een keten van opeenvolgende “handelaars” zijn, zoals in deze Renault Holding, Renault, Dacia, Renault-Nissan, de Importeur en de eindverkopers (in deze zaak, de Handelaren) die op grond van de wet (en de Richtlijn OHP) alle tezamen verantwoordelijk zijn voor de desbetreffende oneerlijke handelspraktijk.

IV.C.5.b) Toerekenbaarheid o.g.v. rol Importeur en de Handelaren in productie- en verkoopketen

173. De toerekenbaarheid volgt in het onderhavige geval niet alleen uit de tekst en de strekking van de wet, maar ook uit het feit dat de Importeur en de Handelaren door hun gedragingen het risico van de oneerlijke handelspraktijk op zich hebben geladen. De Importeur en de Handelaren zijn jegens de Autobezitters de vertegenwoordigers van de Autofabrikanten geweest. Zij waren als gezegd zelf handelaar, nu met een handelaar wordt gelijkgesteld degene die ten behoeve van de handelaar handelt (zie art. 6:193a lid 1 onder b BW). De Importeur en de Handelaren voldoen aan dit criterium. De Handelaren vormden het sluitstuk van de productie- en distributieketen van de Autofabrikanten. De keten van opeenvolgende “handelaars” bestaat uit de betrokken de Autofabrikanten, de Importeur en de eindverkopers (in deze zaak, de Handelaren) die op grond van de wet (en de Richtlijn OHP) allen samen verantwoordelijk zijn voor de handel met de Autobezitters en daarmee ook verantwoordelijk zijn voor de desbetreffende oneerlijke handelspraktijk richting de Autobezitters.
174. Deze verregaande integratie mag wel blijken uit het feit dat de Particuliere Partijen alleen bij een Handelaar een nieuw Getroffen Voertuig konden kopen. Al zou een koper dat willen, hij kan geen Getroffen Voertuig afnemen bij de Importeur of bij de Autofabrikanten zelf. Ten Hoogste heeft de grote Zakelijke Partij hier een keuze. Het is deze structuur die maakt dat elk van de Handelaren zich kan afficheren als officiële Renault en/of Dacia dealer. Aan de voorkant presenteert deze keten zich als ‘gezamenlijk front’ waar de autokoper niet omheen kan. Zo verwijzen de websites van de Autofabrikanten (in Nederland zoals: <https://www.renault.nl/dealers/zoeken.html> en <https://www.dacia.nl/dealer-vinden/dealer-lijst.html>) potentiële autokopers of geïnteresseerden naar de Handelaren als waren zij de vertegenwoordigers van de Autofabrikanten als fabrikant van de Getroffen Voertuigen.
175. Deze integratie in de keten is aan de achterkant contractueel dichtgetimmerd tussen de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren. De wijze waarop dat is gebeurd is voor de Autobezitters (en ook voor de Stichting) echter gissen. De economische realiteit die de Autobezitters hebben kunnen waarnemen, is dat de Importeur en de Handelaren het noodzakelijke en onvermijdelijke verlengstuk zijn van de Autofabrikanten. De Importeur en de Handelaren zijn het gezicht, de uitvoerder en het doorgeefluik van de oneerlijke handelspraktijken en, uiteindelijk, de Getroffen Voertuigen. Mochten de Handelaren en/of de Importeur proberen te ontkomen aan deze ketenaansprakelijkheid, dan zouden zij, indachtig de waarheidsplicht van art. 21 Rv, openheid van zaken moeten geven over de structuur van de keten.

IV.C.5.c) Toerekenbaarheid op grond van maatschappelijke maatstaven geboden

176. Een andere grond voor toerekening, is een kwestie van risicoverdeling. In het spectrum van de Importeur en de Handelaren enerzijds en de Autobezitters anderzijds zijn er (oneerlijke handels)praktijken, gedragingen en kennis die in de risicosfeer van de Importeur en de Handelaren behoren te liggen. Dit volgt uit het feit dat de gedragingen op grond van wat in het maatschappelijk verkeer gebruikelijk is, in de sfeer van de Importeur en de Handelaren liggen (HR 06 april 1979, ECLI:NL:PHR:1979:AH8595, NJ 1980/34 (Kleuterschool Babbel)). Daarvoor is van belang dat de Importeur en de Handelaren professionele organisaties zijn die het op de markt brengen, inkopen en (door)verkoopen van de Getroffen Voertuigen als hun core business hebben. Zij zijn ter zake dermate deskundig, of hadden dat moeten zijn, zodat het onredelijk zou zijn indien de oneerlijke handelspraktijken niet mede in hun risico-sfeer zouden worden gebracht. Bovendien worden de terugroepacties doorgaans bij de Handelaren uitgevoerd (als daarvan al sprake is); daarmee is hun feitelijke betrokkenheid bij (de nasleep) van de installatie van Illegale Manipulatie-instrumenten gegeven.
177. De oneerlijke handelspraktijk die resulteerde in de Overeenkomsten tussen de Handelaren en de Autobezitters was derhalve een ‘team effort’ van de Gedaagden. Dit maakt het redelijk om deze

oneerlijke handelspraktijk (en dus de gedragingen die daarvan onderdeel uitmaken en de gevolgen daarvan) ook toe te rekenen aan alle betrokken onderdelen van deze keten, waaronder de Importeur en de Handelaren. Dit is ook in de lijn met de ratio, het ruime bereik en de beschermingsgedachte van de Richtlijn OHP en van de wet. Dat ruim moet kunnen worden toegerekend is overigens ook volstrekt logisch. Indien het tussenschuiven van één schakel (wat in de praktijk gebruikelijk is) het onmogelijk zou maken om een beroep te doen op de bescherming van art. 6:193j lid 3 BW, dan zou die bepaling in de praktijk zinledig worden. Bedrijven kunnen zich dan achter ondoorzichtige (contractuele en vennootschapsrechtelijke) constructies verschuilen en de Autobezitters zijn hun wettelijke bescherming kwijt. In dat kader geldt, ten overvloede, dat het in het maatschappelijk verkeer gebruikelijk is dat de uiteindelijke professionele verkoper van een product als eerste door de koper zal worden aangesproken wanneer het afgeleverde product ondeugdelijk is. Ook bij vorderingen op grond van dwaling of non-conformiteit geldt immers niet de eis dat de verkoper wetenschap van het gebrek moet hebben gehad, terwijl de financiële gevolgen voor de verkoper bij dergelijke vorderingen in essentie identiek zijn.

178. Voor de Handelaren leidt dat alles geenszins tot een onbillijke uitkomst, omdat de Handelaren, de Importeur en Renault c.s. vervolgens onderling – goedschiks of kwaadschiks – tot een verdeling van onderlinge draagplicht kunnen komen. Overigens veronderstelt de Stichting dat de Handelaren hierover al afspraken hebben gemaakt met de Importeur en de Autofabrikanten.
179. De Stichting meent dan ook dat de oneerlijke handelspraktijken van de Autofabrikanten eveneens aan de Importeur en de Handelaren kunnen worden toegerekend, ook indien hun wetenschap van de misleidende en onrechtmatige gedragingen van de Autofabrikanten niet in rechte vast zou komen te staan. De met de Handelaren gesloten Overeenkomsten zijn derhalve vernietigbaar op grond van art. 6:193j lid 3 BW en Gedaagden zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de dientengevolge door de Autobezitters geleden en te lijden schade.

IV.C.6. Causaliteit

180. Tussen (i) het onrechtmatig handelen van de Renault c.s. en de Importeur en (ii) de schade van de Autobezitters bestaat een duidelijk rechtstreeks en voorzienbaar causaal verband.
181. De Autobezitters hebben de nadrukkelijk door Renault c.s. voor het voetlicht gebrachte milieuvriendelijke component van de auto betrokken bij hun aankoopbeslissing. In aanvulling op wat Car Claim hierover al aanvoert, wijst de Stichting op wat Renault over de afweging milieu bij het kopen van een nieuwe auto optekent. Zij schrijft op haar website dat milieuvriendelijkheid een factor is bij de keuze voor een auto:

Als je op het punt staat om een nieuwe auto aan te schaffen spelen er heel wat factoren mee: hoe ga jij je auto gebruiken? Wat worden de gebruikskosten? En is je nieuwe auto wel milieuvriendelijk? Vooral wat dat laatste betreft heb je veel keuze: het aanbod aan milieuvriendelijke auto's is de laatste jaren flink uitgebreid. Volledig elektrisch wordt steeds populairder maar ook hybride en plug-in hybride zitten in de lift. Twijfel je tussen plug-in hybride of hybride? Ontdek hier de belangrijkste verschillen.

182. Ook ten aanzien van haar dieselmotoren met een SCR-systeem wekt Renault op haar website nog de schijn dat die “schoner” zijn, waarmee Renault dus onderkent dat die gepresenteerde eigenschap voor de aspirant koper van belang is:

“BLUE dCi-DIESELMOTOREN

Conversietechnologie

De nieuwe Blue dCi-dieselmotoren zijn bedoeld om de uitstoot te verminderen en zijn uitgerust met een Selective Catalytic Reduction-systeem (SCR). Met deze technologie wordt er ammoniak (NH₃) uit AdBlue® in de uitlaatkatalysator geïnjecteerd. De stikstofoxiden worden hierbij omgezet in niet-vervuilende gassen.

Hetzelfde rijcomfort

Het Selective Catalytic Reduction-systeem biedt het comfortabele rijplezier wat je van een Renault mag verwachten. Het systeem heeft verder geen invloed op het vermogen van de Blue dCi-motor. Het systeem rijdt schoner zonder dat dit ten koste gaat van de prestaties.”

183. De Autobezitters hebben betaald voor de combinatie van de gepretendeerde eigenschappen van de Getroffen Voertuigen, maar ze hebben die niet geleverd gekregen. Zij hebben daarmee een prijs betaald die hoger is dan de waarde van de geleverde tegenprestatie. Het te veel betaalde gedeelte van de aankoopprijs kwalificeert als schade. In het arrest van het HvJEU van 9 juli 2020 (zaak C-343/19:ECLI:EU:C:2020:534, punt 29) werd opgemerkt dat de schade die Autobezitters in verband met het emissieschandaal lijden, kan worden uitgedrukt in een kwantificeerbare financiële vergoeding van “het verschil tussen de door de koper voor een dergelijk voertuig betaalde prijs en de werkelijke waarde ervan als gevolg van de geïnstalleerde software die de emissiegegevens manipuleert.” Deze schade vloeit 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 in een voertuig dat een gebrek vertoont en derhalve een lagere waarde heeft.” (punt 34 van het arrest).

IV.C.7. Conclusie

184. Bovenstaande leidt ertoe dat de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren uit hoofde van onrechtmatige daad jegens de Autobezitters aansprakelijk zijn.

IV.D. **Contractuele aansprakelijkheid**

185. De Handelaren hebben nieuwe en gebruikte Getroffen Voertuigen verkocht en geleased aan de Autobezitters. Voor ongedaanmaking van iedere transactie en prijsverlaging moeten de Autobezitters zich wenden tot de Handelaren. De Stichting baseert haar contractuele vorderingen op (i) gedeeltelijke ontbinding wegens non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen en subsidiair op (ii) gedeeltelijke vernietiging op grond van collectieve dwaling.

IV.D.1. Non-conformiteit

186. Zoals Car Claim ook al beschrijft in haar dagvaarding (par. VIII.3.2), bezaten de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen die nodig waren voor normaal gebruik (art. 7:17 BW). De Getroffen Voertuigen misten wezenlijk eigenschappen die de Autobezitters op grond van de Overeenkomsten mochten verwachten; tegelijk bezaten ze ook eigenschappen die ongewenst aanwezig waren.
187. Deze non-conformiteit volgt uit (i) de strijdigheid van de Getroffen Voertuigen met de Emissieverordening, de Kaderrichtlijn en verdere toepasselijke wet- en regelgeving; (ii) de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten in de Getroffen Voertuigen; (iii) de te hoge werkelijke NO_x-uitstoot; (iv) de verstrekking van een onwaar CVO; (v) het feit dat niet is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt (art. 4 lid 2 Emissieverordening); (vi) het risico op toekomstige gebruiksongemakken, zoals verminderde rijprestaties en verhoogd onderhoud; (vii) en het risico op toekomstige gebruiksbeperkingen. Dit zijn stuk voor stuk geen geringe gebreken, aldus ook A-G Rantos in zijn conclusie van 23 september 2021, punt 164.
188. Op deze gronden vordert de Stichting gedeeltelijk ontbinding van de Overeenkomsten (art. 7.22 aanhef lid 1 en sub a BW dan wel art. 6:265 lid 1 BW) toe te passen in de vorm van een in goede justitie te bepalen prijsvermindering. Ten aanzien van het bedrag van de kooprijksvermindering sluit de Stichting aan bij de voorbeelden die Car Claim in haar dagvaarding noemt.

IV.D.2. Dwaling

189. Daarnaast zijn de Overeenkomsten ook vernietigbaar op grond van dwaling. De feiten, omstandigheden en argumenten die hiervoor met betrekking tot de oneerlijke handelspraktijken zijn genoemd zijn in belangrijke mate van overeenkomstige relevantie voor dit onderdeel. Ook schaarst de Stichting zich weer achter het betoog van Car Claim, ook wat betreft de mogelijkheid voor beoordeling van dwaling in het kader van een collectieve procedure.

190. De Stichting beroept zich ten behoeve van de Autobezitters op 'wederzijdse dwaling' (art. 6:228 lid 1 sub c BW). Dat wil zeggen dat de Autobezitters en de Handelaren van dezelfde onjuiste veronderstelling zijn uitgegaan, te weten dat de Getroffen Voertuigen in orde waren en niet van een Illegaal Manipulatie-instrument waren voorzien. Verder hadden zij bij een juiste voorstelling van zaken (eveneens) moeten begrijpen dat de Overeenkomsten met de Autobezitters dan niet zouden zijn gesloten. Geeft nadere inzage in de onder- en achterliggende verhoudingen tussen enerzijds de Handelaren en anderzijds de Autofabrikanten of de Importeur op dit vlak aanleiding tot uitbreiding van het standpunt van de Stichting, dan zal zij zich daarover later in de procedure uitlaten.
191. Indien de Autobezitters hadden geweten dat de Getroffen Voertuigen de emissienormen vergaand overschreden en van Illegale Manipulatie-Instrumenten waren voorzien, dan hadden de Autobezitters de Getroffen Voertuigen niet gekocht of afgenomen. Daar komt bij de vraag of de Getroffen Voertuigen bij een juiste gang van zaken überhaupt op de markt gekomen waren. Geen redelijk denkend persoon koopt een auto waarvan de kans aanmerkelijk is dat er binnenkort niet, of op veel plaatsen niet meer mee gereden kan worden, bijvoorbeeld door de groeiende inzet van milieuzones.
192. De Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen zijn de Overeenkomsten aangegaan onder invloed van dwaling. Op deze grond zijn zij bevoegd tot (gedeeltelijke) vernietiging van de Overeenkomsten. Op deze grond vorderen de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen terugbetaling van het teveel betaalde.

V. SCHADE

V.A. Inleiding

193. Bestaat er een verplichting tot vergoeding van schade op basis van één of meer van de wettelijke grondslagen die hiervoor zijn uitgewerkt, dan is het uitgangspunt volledige (concrete) schadevergoeding (art. 6:95 BW). De Gedaagden behoren de Autobezitters volledig te compenseren voor hun schade.
194. Daarvoor zouden de Autobezitters zoveel mogelijk in de toestand moeten worden gebracht waarin zij zouden hebben verkeerd als de schadeveroorzakende gebeurtenis was uitgebleven. Dit uitgangspunt brengt met zich mee dat de omvang van de schade wordt bepaald door een vergelijking van de toestand zoals deze in werkelijkheid is met de toestand zoals die (vermoedelijk) zou zijn geweest indien de schadeveroorzakende gebeurtenis niet zou hebben plaatsgevonden (HR 26 maart 2010, ECLI:NL:HR:2010:BL0539).
195. De rechter heeft bij het begroten van schade verder de vrijheid om de geleden en te lijden schade te begroten. Daarbij kan de rechter een bedrag contant maken op basis van een peildatum in het verleden (HR 30 augustus 2019, ECLI:NL:HR:2019:1291, RvdW 2019/933). Ook bij een dergelijke wijze van schadebegroting blijft het uitgangspunt begroting en vergoeding van de werkelijk geleden en te lijden schade.
196. Omdat de begroting van schade ook plaats moet vinden op de manier die het meest met de aard van die schade overeenstemt (art. 6:97 BW), kan de rechter de schadebegroting abstraheren van bepaalde omstandigheden. Daartoe kan met name aanleiding bestaan wanneer dat wenselijk is met het oog op de hanteerbaarheid van de methode van schadebegroting en de aard van de schade. Bijvoorbeeld wanneer de schade bestaat in een waardevermindering van een veelheid aan dezelfde soort zaken. Dat is in deze procedure bij uitstek het geval.
197. Daarnaast wijst de Stichting er – ten overvloede op – dat de rechter bij begroting van schade niet gebonden is aan de regels van stelplicht en bewijslast. Als kan worden afgeleid dat schade is geleden, zoals in het onderhavige geval hierna genoegzaam zal worden aangetoond, dan mag de rechter niet zomaar de vergoeding daarvan afwijzen wegens gebrek aan onderbouwing van de omvang daarvan (HR 28 april 2000, NJ 2000/690). De Stichting behoudt zich dan ook het recht voor de schade van de Autobezitters in de loop van deze procedure nader te onderbouwen.

V.B. Schadecomponenten

198. Dat de Autobezitters schade hebben geleden is in het voorgaande genoegzaam onderbouwd. De schade bestaat vooralsnog uit de vermindering van de waarde van de Getroffen Voertuigen. In deze zin

overwoog ook het HvJEU in zijn arrest van 9 juli 2020. Volgens het HvJEU is de schade die Autobezitters in verband met het emissieschandaal lijden een kwantificeerbare financiële vergoeding van “het verschil tussen de door de koper voor een dergelijk voertuig betaalde prijs en de werkelijke waarde ervan als gevolg van de geïnstalleerde software die de emissiegegevens manipuleert” (ECLI:EU:C:2020:534, r.o. 29). 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” (ECLI:EU:C:2020:534, r.o. 24).

199. De Stichting sluit qua onderbouwing van het bestaan van schade aan bij wat Car Claim in hoofdstuk IX van de Car Claim Dagvaarding stelt. De Autobezitters hebben schade geleden door de aan de Gedaagden verweten gedragingen. Deze schade valt uiteen in een aantal bestanddelen:

- (i) te hoge koopprijs en te hoge leaseprijs, oftewel het verschil tussen de verkrijgingsprijs van het Getroffen Voertuig en de werkelijke waarde hiervan, met medeneming van (a) de aanwezigheid van een Illegaal Manipulatie-Instrument, (b) te hoge uitstootwaarden, (c) algeheel niet voldoen aan wetten en voorschriften, en van (d) de drukkende waarde van toekomstige onzekerheden en (e) gebruiksbeperkingen;
- (ii) te hoge bijtelling doordat de Particuliere Partijen en de daarmee gelijk te stellen Zakelijke Partijen die hun Getroffen Voertuigen zakelijk rijden, voor hun privé gebruik van de Getroffen Voertuigen bijtelling moeten betalen op basis van de té hoge cataloguswaarde van hun Getroffen Voertuigen;
- (iii) kosten voor toereikend herstel van de gebreken die leiden tot te veel NO_x-uitstoot van de Getroffen Voertuigen en die kwalificeren als Illegale Manipulatie-Instrumenten;
- (iv) verminderd genot en verminderde restwaarde van de Getroffen Voertuigen als negatieve gevolgen van de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen; en
- (v) kosten na een (eventueel) toegepaste update, nu over de werking van de vrijwillige update van een deel van de Getroffen Voertuigen nagenoeg niets bekend is. De Stichting gaat ervan uit dat de update, mits toegepast, zorgt voor verhoogde slijtage van verschillende onderdelen van de Getroffen Voertuigen, verhoogd brandstofgebruik en verhoogde exploitatiekosten. Verruiming van het werkingsbereik van de EGR leidt immers tot een verhoogde roetproductie, wat weer leidt tot roetaanslag in de motor en andere onderdelen van de Getroffen Voertuigen, zoals het oxidatiefilter dat sneller verstopt raakt en daardoor vaker vervangen moet worden. In vergelijkbare zin onderzoeksinstituut TNO in productie 80, p. 16 van de Car Claim Dagvaarding. Ook de LNT in de Getroffen Voertuigen is onderhevig aan afzetting en ophoping van zwavel. Hoopt te veel zwavel op in de LNT, dan belemmert dit de werking van de LNT. Daarom moet de overtollige zwavel regelmatig worden schoongebrand door middel van toediening van extra brandstof. Als de vrijwillige update leidt tot regelmatig schoonbranden, dan gaat daarmee automatisch de brandstofconsumptie omhoog.

VI. TOEPASSELIGHEID WAMCA

VI.A. Inleiding

200. De gebeurtenissen waarop de onderhavige vorderingen van de Stichting op de Gedaagden betrekking hebben, vallen binnen het bereik van het nieuwe collectieve actierecht. De Stichting baseert haar opvatting onder meer op de toelichting op het Amendement van de Kamerleden Van Gent, Van der Staaij en Van Dam van december 2018 (Kamerstukken II 2018/19, 34608, nr. 13, het Amendement Van Gent).

VI.B. Het Amendement Van Gent

201. Op grond van de oorspronkelijke concepttekst van de WAMCA en de Overgangswet zouden alle collectieve actieprocedures die aanhangig gemaakt werden vanaf de datum van inwerkingtreding van de WAMCA onder het nieuwe recht vallen (Kamerstukken II 2017/18, 34 608, nr. 7 Nota van Wijziging, p. 4).

202. Met het Amendement Van Gent beoogden de indieners aan art. 119a Overgangswet een tweede lid toe te voegen waaruit volgde dat gebeurtenissen van voor 15 november 2016 door het oude collectieve

actierecht werden bestreken. 15 November 2016 is de aanbiedingsdatum van het initiële wetsvoorstel voor de WAMCA (Kamerstukken II 2016/17, 34608, 2). De ratio van de bepaling was dat een aangesproken partijen niet tot in lengte van dagen geconfronteerd zouden moeten worden met vorderingen uit hoofde van een nieuwe wet waarvan zij ten tijde van de relevante gebeurtenissen nog niet van op de hoogte konden zijn.

203. De indieners hielden nadrukkelijk rekening met de mogelijkheid dat de gebeurtenissen waarop de in te stellen vordering ziet zich ook ná 15 november 2016 hebben voortgezet. Die situatie doet zich in het onderhavige geval voor. In zo'n geval is er geen reden de gedragingen van de schadeveroorzakende partij, in dit geval die van de Gedaagden, aan de werkingssfeer van de WAMCA te onttrekken. Die partij kon immers ten tijde van de voortgezette onrechtmatige gedragingen van het op handen zijnde wetsvoorstel op de hoogte zijn. De toelichting bij het Amendement Van Gent vermeldt hierover:

“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.”

204. De Tweede Kamer heeft het Amendement Van Gent overgenomen, waarbij de door deze Kamerleden voorgestelde aanpassingen beland in art. 119a Overgangswet.

VI.C. Het onrechtmatig handelen van Gedaagden loopt door na 15 november 2016

205. In het onderhavige geval is zichtbaar sprake van een doorlopende onrechtmatige daad van de Gedaagden die zich ook na 15 november 2016 heeft voortgezet. Dit volgt uit:

- (i) het feit dat de Stichting aan haar vorderingen mede ten grondslag legt de doorlopende schending van de verplichting ervoor te zorgen dat de Getroffen Voertuigen gedurende hun gehele levensduur aan de eisen van de Emissieverordening voldoen (art. 4 lid 2 Emissieverordening);
- (ii) de ongewijzigd gebleven CvO's, die tot op de dag van vandaag feitelijk onjuist zijn;
- (iii) Het gestelde in de Car Claim Dagvaarding, randnummers 442 en verder; en
- (iv) de productiedata van de Getroffen Voertuigen, zoals uiteengezet in onderdeel III.E van deze dagvaarding. Deze strekken zich uit van de periode voor 15 november 2016 tot ver hierna, namelijk 2009 tot en met 2019;

206. De Stichting zal de feitelijke onderbouwing voor toepasselijkheid van het nieuwe recht mogelijk aanvullen. Dat kan bijvoorbeeld relevant zijn wanneer de Autofabrikanten overgaan tot grootschalige Terugroepacties en deze geen of onvoldoende noodzakelijk effect hebben in die zin dat zij het gebrek niet (volledig) wegnemen, zoals dat ook voor eerdere terugroepacties het geval is geweest.

VII. ONTVANKELIJKHEID STICHTING

VII.A. Inleiding

207. De Stichting is opgericht op 1 juli 2019 (**Productie 20**). Zij bundelt meerdere initiatieven naar aanleiding van het Dieselschandaal. Ten behoeve van de door het Dieselschandaal gedupeerde Autobezitters heeft de Stichting op 16 maart 2020 Volkswagen AG c.s. gedagvaard. Vervolgens heeft zij op 31 juli 2021 Daimler c.s. gedagvaard en op 24 augustus 2020 FCA c.s. De Stichting en de partijen waarmee zij in het binnen- en buitenland samenwerkt, zetten zich ook op andere manieren in voor de belangen van gedupeerde Autobezitters.

208. De Stichting spant zich in de volle breedte in voor de gedupeerden van het Dieselschandaal. In deze procedure tegen Renault prefereert de Stichting een meer schragende rol. Zij vraagt de Rechtbank daarom als exclusieve belangenbehartiger Car Claim aan te wijzen en de Stichting alleen toe te staan als partij deel te blijven nemen aan de procedure en proceshandelingen te laten verrichten. De Stichting zal haar uitlatingen in de procedure in dat geval steeds afpassen op wat Car Claim aanvoert. Op die manier kan zij voorkomen dat de Rechtbank en de procespartijen met dubbel werk worden geconfronteerd. De Stichting verwacht meerwaarde te kunnen bieden gezien het uitgebreide dataonderzoek dat zij gedaan heeft naar Getroffen Voertuigen en het analyseren van de ECU en ECU

software van getroffen voertuigen van andere fabrikanten. Dit wil de Stichting ook doen met Getroffen Voertuigen van Renault c.s.

209. Uit art. 1018c lid 1 sub a tot en met f Rv volgt dat de Stichting in deze dagvaarding op de volgende onderwerpen moet ingaan, die zij in de volgende van de wet behandelt:

- (i) een omschrijving van de gebeurtenis of de gebeurtenissen waarop de collectieve vordering betrekking heeft. Dit heeft de Stichting gedaan in de hoofdstukken II en III;
- (ii) een omschrijving van de personen tot bescherming van wier belangen de collectieve vordering strekt (§ 210 hierna);
- (iii) een omschrijving van de mate waarin de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen gemeenschappelijk zijn (§§ 211-214 hierna);
- (iv) een omschrijving van de wijze waarop voldaan is aan de ontvankelijkheidseisen van artikel 305a, eerste tot en met derde lid, van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek of van de gronden waarop het zesde lid van dat artikel van toepassing is. In dit kader licht de Stichting toe dat haar *governance* voldoet aan de ontvankelijkheidseisen van art. 3:305a lid 1 tot en met 3 BW (art. 1018c lid 1 sub d en e Rv). De Stichting licht dit toe in onderdeel VII.E hierna. Voor een uitvoeriger beschrijving van de wijze waarop de *governance* van de Stichting is georganiseerd, verwijst zij naar **Productie 21**; en
- (v) de gegevens die de rechter in staat stellen om voor deze collectieve vordering een Exclusieve Belangenbehartiger aan te wijzen, voor het geval andere collectieve vorderingen voor dezelfde gebeurtenis overeenkomstig artikel 1018d Rv worden ingesteld (zie hoofdstuk VIII hierna).

VII.B. Achterban en gemeenschappelijkheid feitelijke en rechtsvragen (ex art. 1018c lid 1 sub c Rv)

210. De vorderingen strekken tot behartiging van de belangen van de Autobezitters. Hun belangen zijn gelijksoortig. Alle Autobezitters hebben een (of meerdere) Getroffen Voertuig(en) onder zich (gehad) met een Illegaal Manipulatie-Instrument. De Getroffen Voertuigen zijn als 'groen' aan de man gebracht, terwijl zij in werkelijkheid vele malen meer NO_x uitstoten dan wettelijk is toegestaan. Om dit te verhullen, zijn de Getroffen Voertuigen voorzien van Illegale Manipulatie-Instrumenten, zodat deze de typegoedkeuringstesten op slinkse wijze hebben kunnen doorstaan. De Gedaagden hebben de aanwezigheid van deze Illegale Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen steeds voor de Autobezitters verzwegen. Hierdoor heeft iedere Autobezitter onder de Overeenkomsten, dan wel via de bijtelling te veel geld betaald voor zijn of haar Getroffen Voertuig. Bovendien heeft elk Getroffen Voertuig van de Autobezitters van Renault c.s., dan wel de Importeur, dan wel de Handelaren eenzelfde onwaar CVO ontvangen. Dit CVO had niet afgegeven mogen worden. Elk van deze CVO's vermeldt ten onrechte dat de NO_x-uitstoot van de Getroffen Voertuigen aan de Euro 5 of Euro 6 emissienormen voldoet.

211. Mogelijk nemen de Gedaagden het standpunt in dat de Autobezitters onderling verschillende subgroepen vormen en/of dat de aard van het schade brengende feit en de omvang van de schade per geval verschilt. Dergelijke verschillen staan niet in de weg aan ontvankelijkheid van de eisende stichting, mits de eventuele subcategorieën van de Nauw Omschreven Groep onderling voldoende overeenkomstig zijn. In de eerder aangehaalde Volkswagenzaak stond (ook) vast dat in Nederland een zeer significant aantal auto's met een bepaalde Volkswagen-dieselmotor zijn verkocht. Een vergelijkbare soortgelijkheid doet zich hier voor, alle Autobezitters hebben in dit geval namelijk soortgelijke dieselmotoren met sjoemelsoftware. Er zijn voldoende overeenkomsten.

212. Het belang van de Autobezitters bij vaststelling van aansprakelijkheid van de Gedaagden en toekenning van compensatie leent zich voor bundeling. Bij gebreke van bundeling zou een efficiënte rechtsbescherming tegen de aantasting van deze belangen, die vele Autobezitters heeft geraakt, ernstig worden bemoeilijkt. De gemiddelde consument beschikt immers niet over de kennis en middelen die nodig zijn om een complexe kwestie als de onderhavige uit te procederen tegen draagkrachtige partijen als de Gedaagden. In dat geval zou de bescherming van Autobezitters aan Europese en nationale wetgeving moeten kunnen ontleen zinledig zijn. Dat zou indruisen tegen het beginsel van effectieve rechtsbescherming.

213. De Stichting heeft de Nauw Omschreven Groep gecategoriseerd en volgt hierbij de onderverdeling van Car Claim. Binnen die groep zijn de belangen homogeen op de hiervoor omschreven gronden; ze zijn

allemaal de dupe van dezelfde praktijken van Renault c.s.; het toepasselijke recht en de relevante rechtsgronden zijn (nagenoeg) gelijklopend en het onderliggende raamwerk van emissieregelgeving is hetzelfde. De Rechtbank kan bovendien op basis van wat de procespartijen aanreiken tot een nadere afbakening van betrokken (sub)groepen komen om op die manier gestalte te geven aan de efficiënte en effectieve rechtsbescherming van de Autobezitters (in brede zin). Van de Gedaagden mag ook verwacht worden dat zij hieraan hun medewerking verlenen.

214. 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 aan allen betrokken partijen.

VII.C. De vorderingen ontleed

215. In onderdeel XVII.3.1 heeft Car Claim per vordering toegelicht welke groep personen gebaat is per vordering. Ook heeft Car Claim hier de gemeenschappelijke feitelijke - en rechtsvragen geïdentificeerd. De Stichting last het betreffende betoog van Car Claim hier integraal in en beperkt zich hier tot een zeer summiere samenvatting.

- (i) Vordering sub 4 betreft een gevorderde verklaring voor recht ten aanzien van kleine zelfstandigen zonder personeel. De vordering strekt tot kwalificatie van kleine zelfstandigen als de Particuliere Partijen en tot het aanbrengen van een duidelijke scheidslijn tussen Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen. Kleine zelfstandigen hebben echter ook te gelden als Particuliere Partijen, mits werkzaam als zelfstandigen zonder personeel of als eenmanszaken met één werknemer.
- (ii) De sub 5(i), (ii) en (iii) gevorderde verklaringen voor recht zien op de (dis)kwalificatie van het onrechtmatige handelen van Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan. Over deze vorderingen kan de Rechtbank in één procedure oordelen zonder daarbij de bijzondere omstandigheden aan de zijde van de Autobezitters te betrekken. De sub 5(iv) gevorderde verklaring voor recht ligt in het verlengde hiervan en ziet erop dat Renault c.s. en de Importeur gehouden zijn om over de te betalen schadevergoeding wettelijke rente te betalen. Deze vaststelling is eveneens abstract. Wat betreft de causaliteit geldt evenwel dat in deze collectieve procedure steeds op gelijke wijze kan worden geoordeeld over het causaal verband tussen enerzijds de onrechtmatige gedragingen van Renault c.s. en de Importeur, en anderzijds de door Autobezitters geleden schade, hierbij verwijst de Stichting naar hoofdstuk IV.C.6 van deze dagvaarding en het uitgebreidere exposé van Car Claim in hoofdstuk VIII.2 van haar dagvaarding, dat hier voor zover nodig als herhaald en ingelast moet worden beschouwd. Een onderverdeling in subgroepen Autobezitters is hier evenmin noodzakelijk.

De Rechtbank kan ook oordelen over de hoogte van de schade door te abstraheren van de individuele omstandigheden van het geval. De door Autobezitters geleden schade kan immers (grotendeels) worden gekoppeld aan de aanschafwaarde van de Getroffen Voertuigen. Autobezitters hebben te veel betaald voor de Getroffen Voertuigen (via de koopprijs, dan wel via de leaseprijs en betaalde bijtelling). Deze schadeposten zijn gebaseerd op de aanschafwaarde van de Getroffen Voertuigen. Dit zijn schadeposten die objectief kunnen worden vastgesteld en zo nodig door de rechtbank kunnen worden geschat (artikel 6:97 BW),³⁶¹ zodat bundeling van deze vorderingen strekt tot een efficiënte en effectieve rechtsbescherming van de Autobezitters. Wanneer de Rechtbank in de trant van haar eerdere Volkswagen-beslissing zou komen tot vaste bedragen per nieuwe en tweedehandsauto, geldt dit eens te meer.

Mocht de Rechtbank in dit stadium van de procedure niet kunnen vaststellen dat de door Autobezitters geleden schade zich leent voor collectieve afwikkeling, dan vraagt de Stichting in navolging van Car Claim de Rechtbank om haar samen met Car Claim 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 (ingevolge art. 1018i Rv).

- (iii) Vorderingen sub 6(i), (ii) en (iii) zijn gebaseerd op art. 7:17 lid 2 BW en zien op de vaststelling van de non-conformiteit van de Betroffen Voertuigen. De Betroffen Voertuigen hebben feitelijk en juridisch identieke gebreken: een Illegaal Manipulatie-Instrument en te hoge emissiewaarden. Het toepasselijke Europese en Nederlandse wet- en regelgevingskader is overal hetzelfde en dit leidt op grond van eenvormig Unierecht steeds op soortgelijke wijze tot non-conformiteit van de Betroffen Voertuigen. Hier spelen individuele rechtsverhoudingen geen rol. Het gevraagde declaratoir dat de redelijke termijn tot herstel en/of vervanging van de gebreken in de Betroffen Voertuigen ex art. 7:21 lid 3 BW ongebruikt is verstreken is evenzeer een vordering die alle Betroffen Voertuigen raakt; Renault c.s. hebben hun verantwoordelijkheid immers categorisch van de hand gewezen. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben aldus een gelijksoortig belang bij de gevorderde verklaring voor recht. De gevraagde verklaring voor recht sub 6(iii) houdt verband met de mogelijkheid voor Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B om de Overeenkomsten 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). Conform het getrapte stelsel van art. 7:17 e.v. BW leidt toewijzing van het sub 6(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 Overeenkomsten te verminderen (gedeeltelijke ontbinding). De Zakelijke Partijen hebben deze bevoegdheid krachtens art. 6:265 BW jo. art. 6:270 BW. De belangen zijn hier weer gelijksoortig en de weg ernaartoe is dat ook.
- (iv) De sub 6(iv) en (v) gevorderde voorrechtverklaringen houden verband met de mogelijkheid voor Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B om de Overeenkomsten met de Handelaren gedeeltelijk te vernietigen met een beroep op dwaling en het teveel betaalde van de betreffende Handelaren terug te vorderen (prijsvermindering). Een vordering tot dwaling zich leent voor collectieve behandeling wanneer steeds (i) 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. Het betreft hier steeds dezelfde eigenschappen van de Betroffen Voertuigen: het niet voldoen aan de geldende nationale en Europese wet- en regelgeving.
- (v) Vordering sub 6(vi) bevat een verklaring voor recht ten aanzien van wettelijke (handels)rente. 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 handelsrente verschuldigd (artikel 6:119a BW). De voorwaarde voor toewijzing is voor iedere Autobezitter dezelfde, zodat hierover collectief kan worden geoordeeld.
- (vi) De sub 7 gevorderde hoofdelijke veroordeling tot schadevergoeding ten laste van Renault c.s. en de Importeur volgt logischerwijs op de vaststelling van een betalingsverplichting waarvan reeds sub 5(i) t/m 5(iii) is toegelicht dat bundeling een doelmatige en efficiënte rechtsbedeling bevordert. Deze vordering leent zich derhalve voor collectieve behandeling.
- (vii) De vorderingen 8, 9 en 10 strekken tot vernietiging, ontbinding en veroordeling tot terugbetaling in. Vorderingen 8 en 9 moeten leiden tot een collectieve gedeeltelijke ontbinding of vernietiging van de Overeenkomsten. De vordering sub 10 is een veroordeling van de Handelaren 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. De grondslagen hiervan zijn gelijksoortig (zie bij vorderingen 6(i) t/m 6(vi)) en de WAMCA voorziet in de mogelijkheid dat de afwikkeling dan ook collectief mogelijk moet zijn.

VII.D. Tussenconclusie

216. Gelet op het bovenstaande meent de Stichting (samen met Car Claim) dat de (ook) bij deze dagvaarding jegens Gedaagden ingestelde vorderingen voldoen aan het gelijksoortigheidsvereiste. 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.

217. Aangezien op dit moment nog niet voorzienbaar is welke informatie zal worden verkregen en welke ontwikkelingen zich gedurende de procedure zullen voordoen, is deze damages scheduling naar zijn aard een onderwerp dat in een latere fase van de procedure aan de orde zal komen.

VII.E. Ontvankelijkheidseisen art. 3:305a lid 1 tot en met 3 BW

VII.E.1. Plan van behandeling

218. De Stichting procedeert op basis van art. 3:305a BW. Partijen die aangesproken worden door art. 3:305a BW-organisaties maken in de regel een groot punt van de ontvankelijkheid van de representatieve organisatie, hoewel het maar de vraag is of de gedaagden in deze beoordeling een rol toe moet komen. Blijkbaar is het er gedaagden in collectieve acties dikwijls het nodige aan gelegen om het debat over de merites van de zaak uit de weg te gaan.

219. Wat betreft ontvankelijkheid spelen hier twee hoofdvragen:

- (i) is de Stichting voldoende geëquipeerd om de belangen van de Autobezitters te behartigen c.q. en zijn de belangen van degenen waarvoor wordt opgekomen voldoende gewaarborgd en
- (ii) is voldoende getracht een oplossing buiten rechte te bewerkstelligen?

220. In dit onderdeel beschrijft de Stichting op welke wijze zij voldoet aan de ontvankelijkheidseisen van art. 3:305a lid 1 tot en met 3 BW jo. 1018c lid 1 sub d Rv. De stichting behandelt haar doelomschrijving en het waarborgvereiste, de inrichting van haar *governance*, de afwezigheid van winstoogmerk bij haar bestuurders, het (hier irrelevante) territoriale ontvankelijkheidsvereiste en de wijze waarop de Stichting invulling gegeven heeft aan het overlegvereiste. Voor een uitvoeriger beschrijving van de wijze waarop de *governance* van de Stichting is georganiseerd, verwijst zij naar de recentste versie van haar *governance* verslag (**Productie 22**).

VII.E.2. Statuten

221. De Stichting vertegenwoordigt de Autobezitters in verband met hun aanspraken op schadevergoeding of andere vormen van genoegdoening naar aanleiding van het Dieselschandaal. Dit volgt uit de statutaire doelstelling van de Stichting (**Productie 23**), de Statuten.
222. Het instellen van een procedure als de onderhavige past binnen de statutaire doelstellingen, omdat deze gericht is op het krijgen van financiële compensatie voor de “gedupeerden” (in dit geval de Autobezitters), de vaststelling van verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid van de Gedaagden (omschreven in de Statuten als “de Entiteiten”) voor hun aandeel in het Dieselschandaal.
223. Deze procedure staat niet op zich. De Stichting ontplooit alleen, dan wel met haar partners in binnen- en buitenland, tal van initiatieven die moeten bijdragen aan meer inzicht in de toedracht van het Dieselschandaal en, uiteindelijk, compensatie voor gedupeerden. De Stichting is daar al druk mee sinds haar oprichting in de zomer van 2019.
224. De belangen van de Autobezitters zijn gelijksoortig. Uit vaste rechtspraak volgt dat het vereiste van gelijksoortigheid vervuld is wanneer de belangen ter bescherming waarvan de vordering strekt, zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd.
225. De vorderingen lenen zich voor bundeling als daarover in één procedure geoordeeld kan worden zonder naar de bijzondere omstandigheden van de individuele belanghebbenden te kijken (HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756, *Baas in Eigen Huis/Plazacasa*). Deze voorwaarde is vervuld. Alle gedupeerde Autobezitters hebben met elkaar gemeen dat hun Getroffen Voertuig betrokken is in het Dieselschandaal; dat hun voertuigen ten onrechte als groen en duurzaam zijn verkocht; dat deze bij normaal gebruik op de weg een uitstoot veroorzaken die de emissiegrenzen ruimschoots te boven gaat

en die om dat te verhullen van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten zijn voorzien. Bovendien zijn alle Getroffen Voertuigen voorzien van een motor afkomstig van Renault c.s. De technische eigenschappen van de motoren van de Getroffen Voertuigen zijn daarmee in wezen dezelfde, ongeacht het merk of exacte model van het Getroffen Voertuig in kwestie. Alle Autobezitters hebben een onjuist CVO verstrekt gekregen van de Autofabrikanten, de Importeur of de desbetreffende Handelaar dat op exact dezelfde punten en om dezelfde redenen onjuist was, namelijk de (daadwerkelijke) uitstoot van NO_x. Het nadeel van de Autobezitters is op volstrekt gelijksoortige wijze geleden: zij hebben een Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands gekocht of geleased en daarmee beschikken zij over een Getroffen Voertuig dat niet voldoet aan de typegoedkeuringseisen van de Emissieverordening.

226. In een van de lopende procedures tegen Volkswagen namen de gedagvaarde Handelaren het standpunt in dat zij een onderling erg verschillende groep vormden, omdat sommige van hen ook andere automerken verkochten; dat de omvang enorm verschilt en het mogelijk was dat de eisende stichting onder haar participanten geen klanten van sommige van de Handelaren heeft. In de optiek van de rechtbank Amsterdam (zie de uitspraak van 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 5.9 e.v.) stonden al die verschillen niet in de weg aan ontvankelijkheid van de eisende stichting. Tussen de partijen stond vast dat in Nederland een zeer significant aantal auto's met een bepaalde Volkswagen-dieselmotor zijn verkocht. Een identieke overeenkomst doet zich hier voor, alle Getroffen Voertuigen hebben immers eenzelfde soort Renault-motor.
227. De Stichting heeft haar statutaire achterban, zoals hiervoor al aan de orde kwam in navolging van Car Claim, in verschillende groepen gecategoriseerd met het oog op de vorderingen. Binnen die groepen of subgroepen zijn de belangen homogeen. Het is bovendien juist mogelijk voor de Rechtbank om op basis van wat de procespartijen aanreiken tot een nadere afbakening van betrokken (sub)groepen te komen om op die manier gestalte te geven aan de efficiënte en effectieve rechtsbescherming van de Autobezitters (in brede zin). Van de Gedaagden mag ook verwacht worden dat zij hieraan hun medewerking verlenen.

VII.E.3. Waarborgvereiste (art. 3:305a lid 2 BW)

228. De Stichting is zo georganiseerd dat de Autobezitters daadwerkelijk baat zullen hebben bij de collectieve actie. Tot haar achterban rekent de Stichting in het kader van deze procedure alle Autobezitters in Nederland. De Stichting heeft zich sinds haar oprichting binnen en buiten rechte ingespannen ten behoeve van de belangen van de Autobezitters en de gedupeerden van ook andere autofabrikanten, zoals Volkswagen AG, Audi AG, SEAT S.A., Škoda Auto a.s., Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Daimler AG (als producent van het merk Mercedes-Benz) en tegen (het voormalige) Fiat Chrysler Automobiles N.V. (nu: Stellantis N.V.) als producent van onder meer de merken Fiat, Alfa Romeo). Daarbij geniet zij in een aantal van die procedures ook de uitdrukkelijke steun van maatschappelijke organisaties zoals Milieudefensie en het Franse France Nature Environnement.
229. De Stichting zoekt uitdrukkelijk het publieke debat, zoals blijkt uit de bijeenkomsten die zij in de afgelopen twee jaar zelf georganiseerd heeft. De stichting is ook intensief betrokken bij onderzoek naar de werking van Illegale Manipulatie-instrumenten. Zo is de Stichting betrokken bij recent op 5 november 2021 door het advocatenkantoor Milberg en de Duitse milieuorganisatie DUH gepubliceerd onderzoek naar de specifieke werking van de sjoemelsoftware van Daimler. Op haar website heeft de Stichting hierover het volgende vermeld:

“Op een persconferentie vanochtend in Berlijn heeft de combinatie van het Amerikaanse advocatenkantoor Milberg en de Duitse milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe (DUH) hun uitgebreide research en overtuigende bewijsstukken gepresenteerd dat de middelen en technologie aantoont die de Duitse autofabrikant Daimler heeft gebruikt om zowel overheidsinspecteurs als consumenten in het algemeen te misleiden met betrekking tot schadelijke dieselemissies. Het bewijs bestaat uit een onderzoek van de gerenommeerde software-expert Felix Domke, dat de Diesel Emissions Justice Foundation [de Stichting, toevoeging advocaat] deels gebruikt heeft om hun procedures in Nederland tegen Daimler te onderbouwen. Daarnaast heeft Deutsche Umwelthilfe een aanvullend onderzoek gepresenteerd dat de bevindingen van Dhr. Domke bevestigt op basis van een uitgebreide meting van de uitstoot van de uitlaat. Hoewel de aantijgingen tegen Volkswagen inmiddels welbekend zijn, ondersteunt

dit nieuwe materiaal opnieuw de bewering van de DEJF [de Stichting, toevoeging advocaat] dat er vele andere autofabrikanten medeplichtig waren bij een massale, opzettelijke misleiding van Europese consumenten.”

230. Deze buitengerechtelijke activiteiten van de Stichting laten zien dat zij de belangen van de Autobezitters en de waarheidsvinding rondom het Dieselschandaal serieus neemt en zich op alle mogelijke manier in wil spannen om hun recht op verhaal geldend te maken.
231. Is de Stichting succesvol in de zin dat haar inspanningen leiden tot compensatie voor Autobezitters, dan worden de eventuele inkomsten uitgekeerd aan de aangeslotenen na aftrek van de vergoeding die is vastgelegd in de participatieovereenkomsten die de Stichting met Autobezitters aangaat. Bestuur en raad van toezicht van de Stichting waken ervoor dat die vergoeding altijd redelijk en niet bovenmatig zal zijn. Ook is er rekening mee gehouden dat eventuele vergoedingen onderworpen kunnen zijn aan rechterlijk toezicht, bijvoorbeeld als vergoedingen deel uitmaken van de voorwaarden van een schikking tussen Gedaagden en de Stichting.
232. De Deelnemers bestaan uit een mix van particuliere en zakelijke Autobezitters. De Stichting overlegt als **Productie 24** het model deelnemingsovereenkomst die zij aanbiedt aan beoogde deelnemers. De participatieovereenkomst verschaft de Stichting ook een uitdrukkelijk onderhandelingsmandaat voor het geval er onderhandeld wordt over de schikking voordat de Rechtbank een exclusieve belangenbehartiger aangewezen heeft.
233. Aangesloten Autobezitters houden de mogelijkheid om de overeenkomst tussentijds op te zeggen. Bevalt de samenwerking niet, dan kunnen ze van de Stichting af en kan de Stichting niet langer namens hen spreken. Dat is een belangrijke contractuele waarborg voor aangesloten Autobezitters. De enige uitzondering hierop doet zich voor wanneer de Stichting ‘geleverd’ heeft, dat wil zeggen dat zij een voor aangesloten Autobezitters bruikbare rechterlijke uitspraak of schikking heeft bereikt. Op dat moment zal de aangesloten Autobezitter wél de afgesproken vergoeding moeten afdragen. Dat is niet meer dan redelijk; de inspanningen van de Stichting hebben op dat moment immers tot baten geleid aan de kant van de aangesloten Autobezitter. Verder hebben aangesloten Autobezitters zich niet verplicht tot een geldelijke bijdrage vooraf aan de Stichting of de procesfinancier. De Deelnemers riskeren op die manier niet dat hun bijdrage door de Stichting of eventuele betrokkenen verkwanseld wordt. De “kost” gaat voor aangesloten Autobezitters niet alleen voor de “baat” uit, zij lopen eenvoudigweg geen risico.
234. De Stichting heeft ervoor gezorgd dat zij voldoende kennis en vaardigheden in huis heeft om de procedure te kunnen voeren (Kamerstukken II 2011/12, 33 126, nr. 3 (MvT), art. 3:305a lid 2 sub e BW). Met het oog daarop heeft zij haar structuur en *governance* ingericht. De Stichting richt zich hierbij op de eerste plaats naar de eisen die de wetgever hieraan heeft gesteld, maar heeft zich ook laten inspireren door de Claimcode 2019 (vgl. rechtbank Oost-Brabant, 29 juni 2016, ECLI:NL:RBOBR:2016:3383 en rechtbank Oost-Brabant, 20 juli 2016, ECLI:NL:RBOBR:2016:3892).
235. De Stichting heeft in productie 21 aan de hand van de indeling van de Claimcode 2019 en de corresponderende wetsbepalingen toegelicht op welke wijze zij de betrokken voorwaarden heeft geïmplementeerd.
236. Op deze wijze heeft de Stichting ervoor gezorgd dat de commerciële belangen van de Funder niet de overhand krijgen over het belang van de Autobezitters. In productie 21 en in het *governance* document op de website van de Stichting (productie 22) is in meer detail beschreven dat de Stichting een bestuur en een raad van toezicht heeft, (art. 3:305 lid 2 sub a); dat de Stichting bij een eventuele schikking de Autobezitters zal raadplegen (art. 3:305a lid 2 sub b BW) en voldoende middelen heeft om de kosten voor het voeren van deze procedure te kunnen dragen (art. 3:305a lid 2 sub c BW). Bij de samenstelling van het bestuur en de raad van toezicht heeft de Stichting er ook rekening mee gehouden dat bestuursleden affiniteit hebben met de achterban. Leden van het bestuur spannen zich ook in andere hoedanigheden in voor de rechten van consumenten.
237. De website van de Stichting (www.emissionsjustice.com) bevat uitgebreide informatie over de achtergrond van het werk van de Stichting en de voorwaarden van deelname. Hier is de informatie te vinden die de Stichting beschikbaar moet stellen op grond van art. 3:305a lid 2 sub d BW). Ook is hier

te vinden op welke wijze de Stichting invulling geeft aan de beginselen en uitwerkingen vervat in de Claimcode 2019.

VII.E.4. Geen rechtstreeks of middellijk winsttoogmerk (art. 3:305a lid 3 sub a BW)

238. De oprichters en bestuurders van de Stichting hebben geen rechtstreeks of middellijk winsttoogmerk dat via de Stichting wordt gerealiseerd. Zij zijn onafhankelijk van de Funder.

VII.E.5. Territoriaal ontvankelijkheidsvereiste (art. 3:305a lid 3 sub b BW)

239. Ten aanzien van het in art. 3:305a lid 3 sub b BW verankerde territoriale ontvankelijkheidsvereiste (de aanduiding "scope rule" is inmiddels meer ingeburgerd) beschrijft de Stichting (i) dat als de rechtbank dit additionele ontvankelijkheidscriterium toepast, de Stichting glansrijk over de streep komt, maar (ii) dat dit ontvankelijkheidsvereiste niet verenigbaar is met de Brussel I bis-Vo. Om die reden zou de Rechtbank het criterium buiten toepassing moeten laten.

VII.E.5.a) *Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste uitgewerkt*

240. Komt de Rechtbank toe aan een beoordeling van het territoriale ontvankelijkheidsvereiste, dan:
- (i) moet aannemelijk zijn dat het merendeel van de personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvorderingen strekken, zijn gewone verblijfplaats in Nederland heeft; of
 - (ii) moet degene tegen wie de rechtsvordering zich richt, woonplaats in Nederland hebben en moeten bijkomende omstandigheden wijzen op voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer; of
 - (iii) moeten de gebeurtenissen waarop de rechtsvordering betrekking heeft, in Nederland hebben plaatsgevonden.
241. Uit hoofde van haar Statuten representeert de Stichting alle gedupeerden Autobezitters in Nederland (en daarbuiten). Na (i) de aanwijzing van een exclusieve belangenbehartiger, (ii) de vaststelling van de Nauw Omschreven Groep en (iii) het bepalen van termijnen voor het doen van een opt-out en opt-in-mededeling (op grond van respectievelijk art. 1018f leden 1 en 5 BW), zal blijken welke Autobezitters gebonden zullen zijn aan de uitkomst van de onderhavige procedure. Omdat alleen Autobezitters met woonplaats in Nederland in beginsel geacht worden gebonden te zijn aan de uitkomst van deze procedure, behoudens het geval van opt-out, ligt het voor de hand dat het Nederlandse aandeel in de uiteindelijke Nauw Omschreven Groep relatief groot zal zijn. Qua vertegenwoordigde achterban ligt het zwaartepunt in Nederland ((art. 3:305a lid 3 sub b 1° BW).
242. Bovendien is een belangrijk gedeelte van de Gedaagden in Nederland gevestigd. Zo hebben Renault-Nissan, de Importeur en alle Handelaren woonplaats in Nederland. Een groot deel van de ontwikkeling, productie, inkoop en uitwisseling van informatie rondom de power train van Renault c.s. heeft zich afgespeeld met Renault-Nissan als 'draaischijf' en daarmee ligt de plaats van handelen op dit vlak ook in Nederland. De verkoop van Getroffen Voertuigen aan de Autobezitters die in beginsel gebonden zullen zijn aan de uitkomst van deze procedure vond ook plaats in Nederland. Deze Getroffen Voertuigen voldoen niet aan de emissienormen, maar rijden wel op 's lands wegen rond. Aldus schenden de Autofabrikanten hier te lande doorlopend hun verplichting om ervoor te zorgen dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met de Emissieverordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt (art. 4 lid 2 Emissieverordening). Bijkomende omstandigheden (art. 3:305a lid 3 sub b 2° BW) en de locatie van het onrechtmatig handelen (art. 3:305a lid 3 sub b 3° BW) wijzen derhalve op voldoende verbondenheid met Nederland.

VII.E.5.b) *Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste moet achterwege blijven*

243. Hoewel het territoriale ontvankelijkheidsvereiste vervuld is, is toepassing van de regel in strijd met Europees recht. De regel zou buiten toepassing moeten blijven.

244. Het zou niet zo mogen zijn dat waar de Rechtbank op grond van de Brussel I bis-Vo haar bevoegdheid moet vaststellen, zij met toepassing van het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste de Stichting in één of meer van haar vorderingen niet-ontvankelijk verklaart. In dat geval doorkruist (lager) nationaal recht (hoger) Unie-recht dat nu eenmaal dient te prevaleren. De Stichting ontleent steun voor dit bezwaar aan het advies van de Afdeling Advisering van de Raad van State bij het wetsvoorstel in verband met de WAMCA, waarin deze de wetgever erop wees “dat de voorgestelde ontvankelijkheidseis die geografisch-territoriale aanknopingspunten bevat geen afbreuk mag doen aan het nuttige effect van het Unierecht, in het bijzonder van de Brussel I bis-Vo “ (Kamerstukken II 2016-17, 34608, Advies ABRvS, p. 1).
245. Deze opmerking heeft de wetgever in het finale tekstvoorstel gepasseerd. Sterker nog, de wetgever heeft in lid 3 sub b sub 2 toegevoegd dat de woonplaats van de gedaagde alleen niet voldoende is, maar dat er daarnaast ook sprake moet zijn van bijkomende omstandigheden die wijzen op voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer. Het territoriale ontvankelijkheidsvereiste doet echter afbreuk aan de inhoud en de werking van de Brussel I bis-Vo en kan daarom niet door de ‘EU-beugel’ (C.G. van der Plas, ‘De collectieve actie 2.0 in grensoverschrijdende zaken: het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste onder de loep’, NIPR 2019/3; zie ook de kritische kanttekeningen van de rechtbank Midden-Nederland 2 juni 2021, ECLI:NL:RMNE:2021:2142, Stichting Brein/Yisp/ e.a., r.o. 2.15-2.17).
246. Indien moet worden aangenomen, in lijn met wat de wetgever in de Nota naar aanleiding van het Verslag aanvoerde, dat het territoriale ontvankelijkheidsvereiste geen invloed heeft op bevoegdheid (Kamerstukken II 2017/18, 34608, nr. 6 Nota naar aanleiding van het Verslag, p. 12-13), maar alleen een aanvullend criterium stelt aan de ontvankelijkheid van de Stichting ten aanzien van haar vorderingen die zien op niet-Nederlandse gedupeerden, dan is het territoriale ontvankelijkheidsvereiste in strijd met het discriminatieverbod (art. 18 Werkingsverdrag EU). Voor Nederlandse ingezetenen gelden dan immers andere procedures dan voor niet-Nederlandse ingezetenen. Elke (directe) discriminatie op grond van nationaliteit of (indirecte) discriminatie op grond van woonplaats is categorisch verboden. Artikel 18 VwEU heeft directe werking. Dat betekent onder andere dat iedere burger er voor de nationale rechter een beroep op kan doen. De rechter dient met het discriminatieverbod strijdige nationale wetgeving buiten toepassing te laten in alle door het Werkingsverdrag EU bestreken gevallen.
247. Een claimorganisatie met een achterban waarvan het merendeel zich buiten Nederland bevindt, is pas ontvankelijk als de gebeurtenis in Nederland plaatsvindt of de gedaagde in Nederland woonplaats heeft, terwijl dat niet geldt voor een claimorganisatie met een overwegend Nederlandse achterban. Die laatste kan immers al ontvankelijkheid ontleenen aan het feit dat deze achterban in Nederland woonplaats heeft (C.G. van der Plas in NIPR 2019, afl. 3 in het artikel ‘De collectieve actie 2.0 in grensoverschrijdende zaken: het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste onder de loep’, p. 14).
248. Op deze gronden meent de Stichting dat de Rechtbank het territoriale ontvankelijkheidsvereiste buiten toepassing dient te laten.
- VII.E.6. De Stichting heeft de Gedaagden uitgenodigd voor overleg (art. 3:305a lid 3 sub c BW)
249. Bij brief van 8 november 2021 heeft de Stichting de Gedaagden een aantal vragen voorgelegd; heeft zij hen aansprakelijk gesteld en uitgenodigd voor overleg over een minnelijke regeling (**Productie 25**). Die brieven hebben de advocaten per aangetekende post of koerier en ook per e-mail verstuurd aan de Gedaagden en de bij de Stichting bekende raadslieden. De brieven zijn daar ook op één of meer manieren aangekomen (**Productie 26**).
250. Uit art. 3:305a lid 3 sub BW volgt dat een termijn van veertien dagen vanaf ontvangst van de uitnodiging in ieder geval redelijk is. Die tijd is inmiddels verstreken dus de wettelijke voorwaarde is vervuld.
251. Hierbij komt dat voorafgaand aan de brief van de Stichting, Car Claim op 24 juni 2021 een aansprakelijkstelling met uitnodiging tot overleg heeft gestuurd naar Renault c.s. Renault c.s. hebben hierop afwijzend gereageerd bij brief van 23 juli 2021. Op 14 september 2021 schreef Car Claim de Handelaren aan; op 16 september 2021 de Importeur en op 9 november 2021 Renault-Nissan. Al veel eerder schreef SEC een deel van de Gedaagden aan. Op al deze pogingen tot overleg is niet gereageerd. Op deze gronden moet de Stichting concluderen dat de Gedaagden meermaals in de

gelegenheid zijn gesteld zijn om te de dialoog te starten met vertegenwoordigers van Autobezitters, maar dat hiervoor op dit moment onvoldoende bereidwilligheid bestaat bij de Gedaagden.

252. Er is voldaan aan het uitnodiging-tot-overlegvereiste van art. 3:305a lid 3 BW (nieuw), lid 2 (oud). Op de datum van dagvaarding is de redelijke termijn voor alle met de brief aangeschreven (rechts)personen verstreken.

VIII. AANWIJZING EXCLUSIEVE BELANGENBEHARTIGER (ART. 1018C LID 1 SUB E RV)

253. In deze procedure zijn meerdere belangenbehartigers in de race voor de positie van exclusieve belangenbehartiger:

- SEC heeft bij inleidende dagvaarding van (of vlak voor) 27 mei 2021 een collectieve vordering tegen Renault Holding, de Importeur en Robert Bosch GmbH ingesteld voor, in belangrijke mate, dezelfde gebeurtenissen als die de Stichting aan haar vorderingen ten grondslag legt, hoewel zij andere keuzes gemaakt heeft ten aanzien van de gedaagden;
- Car Claim stelt daarnaast een collectieve actie tegen de Gedaagden in voor overwegend dezelfde gebeurtenissen; en
- in wezen geldt hetzelfde voor de Stichting.

254. SEC heeft er om onduidelijke redenen voor gekozen om Renault, Dacia en Renault-Nissan niet te dagvaarden. SEC heeft alleen Renault Holding, de Importeur en Bosch aangesproken. Die keuze is moeilijk te begrijpen en ook niet zonder risico's. Renault en Dacia zijn immers de daadwerkelijke autofabrikanten. Renault-Nissan is de spil in de ontwikkeling en productie van de power train van, onder andere, Renault. Bij die partijen ligt de feitelijke verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling, productie en marketing. SEC heeft ook de Handelaren laten lopen, terwijl de Handelaren de logische wederpartij zijn in het kader van vorderingen op grond van onbehoorlijke handelspraktijken, misleidende reclame/acquisitiefraude en de contractuele vorderingen. SEC loopt door haar processtrategie het risico dat zij uiteindelijk de verkeerde partij aangesproken blijkt te hebben en goede kansen onbenut laat. Alleen al om deze processtrategische redenen moet de exclusieve belangenbehartiger uit de kring komen van de eiseressen die qua gedaagden de veiligste keuze gemaakt hebben. Dat is in dit geval Car Claim of de Stichting.

255. De Stichting stelt zich vervolgens op het standpunt dat het voor de Autobezitters het beste zou zijn wanneer de Rechtbank Car Claim als exclusieve belangenbehartiger aanwijst, onder de uitdrukkelijke bepaling dat de Stichting bevoegd blijft om zelfstandig proceshandelingen te verrichten ter ondersteuning van de collectieve vordering tegen Gedaagden. de Stichting is al bij meerdere Dieselschandaalprocedures betrokken en het komt haar en Car Claim zinnig voor wanneer de partijen de verantwoordelijkheden en werkzaamheden op dit punt spreiden. de Stichting kan, als het haar vergund wordt om tweede viool te spelen, haar positie aanwenden om Car Claim te steunen, onder andere door aanvullend onderzoek te doen naar de Getroffen Voertuigen en de werking van de Illegale Manipulatie-Instrumenten.

256. Mocht Car Claim onverhoopt niet-ontvankelijk worden verklaard dan wenst de Stichting zelf als exclusieve belangenbehartiger aangewezen te worden.

257. In art. 1018e Rv somde de wetgever limitatief de omstandigheden op die de Rechtbank bij de beauty parade in aanmerking kan nemen. Het zijn gezichtspunten; geen dwingende gronden. Het is goed mogelijk dat weging van het ene gezichtspunt de balans doet overhellen in de richting van de ene partij, terwijl de weging van het andere gezichtspunt overhelt de richting van een andere partij. De Rechtbank zal dan moeten wikkelen en wegen. Relevante factoren zijn:

- (i) De omvang van de groep personen voor wie de eiser opkomt. In deze omstandigheid ligt besloten dat wanneer er twee of meer belangenbehartigers zijn die in de race zijn voor de rol van exclusieve belangenbehartiger, de belangenbehartiger die opkomt voor een grotere groep belanghebbenden dan de andere belangenbehartiger(s) op dit punt een geschiktere kandidaat lijkt. Zo geeft de wetgever als voorbeeld de situatie waarin een belangenbehartiger opkomt voor

alle consumenten die een bepaald gebrekkig product hebben gekocht, of alleen voor een deel daarvan (Kamerstukken II 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 43: "Ook kan hieruit worden afgeleid of bijvoorbeeld wordt opgekomen voor alle consumenten die een bepaald gebrekkig product hebben gekocht of alleen voor een deel daarvan". Dit is een relevant voorbeeld, want dit is precies wat hier gebeurt. Car Claim en de Stichting komen voor een grotere groep Autobezitters op in de zin dat zij ook Dacia hebben gedagvaard. SEC noemt in haar dagvaarding een groter aantal Autobezitters, maar levert hiervoor geen bewijs aan. Bovendien beperkt SEC zich tot Getroffen Voertuigen met een ECU afkomstig van Robert Bosch GmbH. Aangezien Bosch slechts voor een deel van de Getroffen Voertuigen ECU's leverde, leidt dit tot een verkleining van SEC's achterban;

- (ii) De grootte van het financiële belang van de achterban van een eiseres. Uit de wetsgeschiedenis blijkt dat de wetgever beoogde dat de omstandigheid dat een belangbehartiger opkomt voor een groter financieel belang dan haar mededingers reden kan vormen om die belangenbehartiger geschikter te achten (Kamerstukken II 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 43: "Een belangenbehartiger die opkomt voor een groep beleggers die allen slechts enkele aandelen hebben (en dus beperktere schade) kan minder geschikt zijn dan een belangenbehartiger die opkomt voor een veel groter financieel belang"). Door de bank genomen leidt een numeriek grotere achterban conform het voorgaande punt, ook tot een groter financieel belang;
- (iii) Andere werkzaamheden die de eiser verricht voor de personen voor wie zij opkomt in of buiten rechte. Volgens de wetgever kunnen die andere werkzaamheden bijvoorbeeld zien op het optreden als spreekbuis voor benadeelden of andere activiteiten op basis waarvan juist deze belangenbehartiger in beeld komt om voor de hele groep personen op te treden (Kamerstukken II 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 43). Op dit punt heeft de Stichting het nodige gedaan. In dat kader heeft zij bijvoorbeeld in § 24 gewezen op haar betrokkenheid bij en toegang tot het onderzoek naar de ECU van Daimler-voertuigen en op haar samenwerking met verschillende consumenten- en milieuorganisaties. Ook spant de Stichting zich ervoor in dat bewijsstukken van haar aangesloten Autobezitters bewaard en veiliggesteld worden. Car Claim kan evenzeer bogen op de nodige buitengerechtelijke werkzaamheden; en
- (iv) De eerder door de eiser verrichte werkzaamheden of ingestelde collectieve vorderingen. Deze eerdere werkzaamheden kunnen volgens de wetgever wijzen op de aanwezigheid van de benodigde deskundigheid en ervaring voor het voeren van een collectieve vordering en het optreden daarin als exclusieve belangenbehartiger (Kamerstukken II 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 43). In dit kader is voor Car Claim relevant dat zij inmiddels met succes een procedure tegen Volkswagen c.s in eerste instantie heeft doorlopen. De Stichting heeft procedures geëntameerd tegen Volkswagen c.s., Daimler c.s. en FCA c.s. Dat levert de Stichting veel waardevolle knowhow op en maakt ook dat zij in wezen niet langer een ad hoc stichting is. Dit geldt ook voor Car Claim. Dat is in deze procedure van grote waarde, want de onderliggende materie is feitelijk ingewikkeld en vaak zeer technisch.

258. Weging van de bovenstaande vier limitatieve factoren, leidt tot de slotsom dat primair Car Claim en subsidiair de Stichting de geschiktste partij is om als EB te worden aangewezen.

IX. BEKENDE VERWEREN GEDAAGDEN

259. De Stichting is niet bekend met enig verweer van de Gedaagden, omdat zij niet inhoudelijk gereageerd hebben op de brief van de Stichting van 8 november 2021. Voor zover mogelijk heeft de Stichting in deze dagvaarding al mogelijke verweren van de Gedaagden behandeld. Hierbij heeft zij acht geslagen op de argumentatielijn van autofabrikanten die zijn aangesproken in verband met het Dieselschandaal. Vanzelfsprekend wil de Stichting kunnen reageren op eventuele verweren van de Gedaagden.

X. FORMELE ASPECTEN

X.A. Inleiding

260. In dit hoofdstuk gaat de Stichting in op een aantal procesrechtelijke aspecten van de voorliggende zaak. Om te beginnen beschrijft de Stichting de grondslagen voor bevoegdheid van de Rechtbank en het

toepasselijke recht. Daarna stipt de Stichting aan op welke wijze zij aan haar substantiëringsplicht heeft voldaan en gaat zij kort in op een aantal bewijsrechtelijke aspecten.

X.B. Bevoegdheid rechter

X.B.1. Inleiding

261. De bevoegdheid van de Rechtbank volgt uit een viertal grondslagen, namelijk (i) de woonplaats van een aantal gedaagden (Nederland), (ii) de samenhang van de vorderingen tegen Nederlandse gedaagden en gedaagden met woonplaats in een andere EU-lidstaat en (iii) de plaats van het onrechtmatig handelen van Renault c.s. (en de overige Gedaagden).

X.B.2. De Gedaagden met vestiging in Nederland

262. In dagvaardingszaken heeft de Nederlandse rechter rechtsmacht wanneer de gedaagde woonplaats of gewone verblijfplaats in Nederland heeft (art. 4 lid 1 Brussel I-bis). Dat betekent dat de rechtbank van de woonplaats van (i) Renault-Nissan, (ii) van de Importeur en (iii) van ieder van de Handelaren bevoegd is. Deze bevoegdheid omvat alle vorderingen die de Stichting tegen de desbetreffende gedaagden instelt. Andere collectieve vorderingen die dezelfde feiten betreffen, moeten op grond van art. 1018d lid 1 laatste volzin Rv bij dezelfde rechtbank worden ingesteld.

263. In ieder geval de Gedaagden: Renault-Nissan (te Amsterdam), Renault Nederland N.V. (de Importeur, (te Amsterdam)), [***] hebben hun statutaire vestiging en daarmee hun woonplaats in het werkgebied van de Rechtbank. Dat leidt tot bevoegdheid van de Rechtbank op grond van de hoofdregel van art. 4 lid 1 Brussel I-bis. Gelet op de concentratiebepaling van art. 1018 lid 1 laatste volzin Rv volgt hieruit ook de bevoegdheid van de Rechtbank ten aanzien van de Gedaagden die niet in het rechtsgebied van de Rechtbank woonplaats hebben.

X.B.3. De Gedaagden met vestiging buiten Nederland

264. Ook ten aanzien van de vorderingen tegen de buitenlandse Gedaagden met vestiging in een EU-lidstaat, namelijk Renault, Renault Holding en Dacia, is de Rechtbank bevoegd.

265. Uit art. 8 lid 1 Brussel I-bis volgt dat wanneer een procedure meerdere verweerders met woonplaats binnen de EU heeft deze allemaal kunnen worden opgeroepen voor het gerecht van de woonplaats van één van die verweerders, mits er tussen de ingestelde vorderingen een zo nauwe band bestaat dat een goede rechtsbedeling vraagt om hun gelijktijdige behandeling en berechting. Dit dient ertoe om te voorkomen dat bij afzonderlijke berechting van de zaken onverenigbare beslissingen worden gegeven.

266. In het onderhavige geval is sprake van zo'n "nauwe band". Daarmee is overigens ook sprake van de vereiste "zodanige samenhang" (art. 7 lid 1 Rv).

Zie M.H.C. Sinninghe Damsté en T.M.C. Arons, 'Collectief schadeverhaal bij kartels in de financiële sector; zegen of vloek', in Ondernemingsrecht 2017/84. Deze auteurs stellen ook dat: "[u]it de jurisprudentie blijkt dat bij kartelzaken aan dit criterium vrij snel is voldaan als het vorderingen betreft met betrekking tot één en hetzelfde kartel" (toevoeging advocaat). De rechtspraak waarnaar zij in dit verband verwijzen betreft: Rb. Den Haag 1 mei 2013, ECLI:NL:RBDHA:2013:CA1870 (CDC Project 14 SA/Shell Petroleum NV e.a.) en Rb. Amsterdam 4 juni 2014, ECLI:NL:RBAMS:2014:3190 (CDC Project 13 SA/AkzoNobel NV e.a.).

267. Als schoolvoorbeeld van vorderingen waarbij sprake is van feitelijke en juridische samenhang, moet gedacht worden aan gevallen van hoofdelijkheid.

268. Dit volgt treffend uit het toelichtende rapport van P. Jenard over het verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handels- zaken, PBEG 79, C 59/27 van 5 maart 1979, de indirecte voorloper van Brussel I-bis, p. 26. Bij de regel van art. 8 Brussel I-bis is in de eerste plaats gedacht aan gevallen van hoofdelijkheid: "Voor de toepassing van dit voorschrift is vereist dat er een band bestaat tussen de tegen elk van de verweerders ingestelde vorderingen, bijv. dat zij hoofdelijke schuldenaren zijn."

269. Die hoofdelijke verbondenheid doet zich hier uitdrukkelijk voor.
270. De voor een groot deel gelijklopende vorderingen van de Stichting tegen de Gedaagden, in het bijzonder de verklaringen voor recht tot vaststelling van aansprakelijkheid en de vorderingen tot vergoeding van schade zijn namelijk mede gebaseerd op de groepsaansprakelijkheid uit onrechtmatige daad van alle Gedaagden en op hun gezamenlijke verantwoordelijkheid voor (voortdurende) oneerlijke handelspraktijken. Daarvoor is essentieel dat Renault-Nissan verantwoordelijk is voor onder meer de strategische beslissingen ten aanzien van de ontwikkeling en productie van de motoren van de Getroffen Voertuigen.
271. De Gedaagden hebben tezamen (als onderdeel van de keten gericht op de productie en verkoop van auto's) de Getroffen Voertuigen op de markt hebben gebracht en/of (door)verkocht en hebben daarmee schade toegebracht aan de Autobezitters. Daarmee zien de bij deze dagvaarding ingestelde vorderingen (in overwegende mate) niet alleen op (i) dezelfde feiten; (ii) dezelfde schendingen van het recht; (iii) voor een aanzienlijk deel op vergelijkbare juridische relaties (die hiervoor ook zijn gerubriceerd); (iv) op dezelfde (niet contractuele) vorderingen; maar in het bijzonder ook op (v) dezelfde schade als in het geschil met betrekking tot de Nederlandse gedaagden (HvJEU 12 juli 2012, ECLI:EU:C:2012:445, NJ 2013/67, m.nt. Th.M. de Boer en Ch. Gielen (Solvay/Honeywell)). Kortom, zoals het HvJEU inzake Solvay/Honeywell overwoog, is art. 8 Brussel I-bis eveneens van toepassing in een zaak als de onderhavige nu sprake is van inhoudelijk gelijke inbreuken en/of schendingen van recht die telkens in verschillende lidstaten in de EU door dezelfde gedaagden (in groepsverband) zijn gepleegd.
272. In aanvulling op het voorgaande is van belang dat bij een afzonderlijke berechting van de vorderingen door verschillende nationale gerechten, die gerechten ieder voor zich op basis van hetzelfde feitencomplex de hiervoor omschreven verwijten moeten beoordelen. In belangrijke mate zullen zij daarbij dezelfde rechtsregels toepassen om te beslissen of Gedaagden een oneerlijke handelspraktijk hebben gevoerd. De specifieke rechtsregels mogen ten dele geïmplementeerd zijn in nationale wetgeving, in de kern is de Richtlijn OHP het uitgangspunt. Ook bij de vaststelling of onrechtmatig is gehandeld jegens de Autobezitters speelt het regulatoire kader van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening een belangrijke rol (en ook weer de Richtlijn OHP). Zou op dat punt bevestigend worden geoordeeld, dan zouden die gerechten elk afzonderlijk de aansprakelijkheid moeten vaststellen en de totale schade moeten begroten die de Autobezitters hebben geleden. Afhankelijk van de uitkomst van de eventueel te entameren vrijwaringsprocedures, zouden die gerechten ook nog eens moeten oordelen over de onderlinge draagplicht van Gedaagden. Daarbij zou op meerdere gebieden een gevaar voor onverenigbare beslissingen ontstaan. Dat moet worden voorkomen. Een goede rechtsbedeling vraagt dus om een gelijktijdige behandeling en berechting van de bij deze dagvaarding ingestelde vorderingen, in dit geval door de rechtbank Amsterdam.
273. Gelet op deze voortdurende oneerlijke handelspraktijk dan wel (groeps)onrechtmatige daad van de Gedaagden, vraagt een goede rechtsbedeling om hun gelijktijdige behandeling en berechting voor dezelfde rechter van de daarop gebaseerde vorderingen. Onverenigbare beslissingen dienen namelijk te worden voorkomen nu de facto (voor een belangrijk onderdeel) sprake is van eenzelfde situatie, feitelijk en rechtens (HvJEU 13 juli 2006, ECLI:EU:C:2006:458, NJ 2008/76, punt 26 (Roche/Primus)).
274. Bij de toepassing van art. 8 Brussel I-bis is een relevant gezichtspunt dat het voor de Autofabrikanten (ook) voorzienbaar was dat zij konden worden opgeroepen in een lidstaat waar de Getroffen Voertuigen (elders) op de markt zijn gebracht en (door)verkocht, zoals in Nederland. Ook aan deze eis is voldaan. Er is namelijk sprake van universele Illegale Manipulatie-instrumenten. Daarbij is het de bedoeling was dat die in verschillende typen auto's van de Autofabrikanten ook op de Nederlandse markt zouden worden gebracht, om op die manier de veel te hoge emissies van de Getroffen Voertuigen te verhullen. Alle Gedaagden, in het bijzonder ook de Autofabrikanten, moesten er rekening mee houden dat ook zij zouden kunnen worden opgeroepen voor een gerecht van een lidstaat waarin één van de overige Gedaagden, of een deel van de uiteindelijke afnemers (de Autobezitters), woonplaats hebben, dus ook in Nederland (HvJEU 21 mei 2015, ECLI:EU:C:2015:335, punt 24 (CDC/Akzo Nobel c.s.)). Dat wordt hier nog eens versterkt doordat de topholding van de alliantie, waartoe ook de Renault Groep behoort, te weten Renault-Nissan, haar statutaire zetel heeft in Amsterdam. De Nederlandse rechtssfeer is daarmee bewust opgezocht.

275. Uit het voorgaande volgt dat de Rechtbank bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen van de Stichting gericht tegen alle Gedaagden, zoals bij deze inleidende dagvaarding ingesteld.
276. Voor zover vereist zou de rechtsmacht van de Nederlandse rechter ook op grond van art. 7 lid 2 Brussel I-bis moeten worden aangenomen. Immers, er is sprake, zoals hiervoor uiteengezet, van een gezamenlijk door Gedaagden gevoerde oneerlijke handelspraktijk, althans (groeps)onrechtmatige daad van de Gedaagden jegens de Autobezitters. Het schadebrengende feit heeft zich (eveneens) in Nederland voorgedaan. Dat geldt in het bijzonder ten aanzien van de Autobezitters die in Nederland zijn gevestigd en/of daar een Getroffen Voertuig hebben gekocht, geleased of anderszins gebruikt. De Handelaren, van wie zij de Getroffen Voertuigen hebben verkregen, zijn medepleger van de onrechtmatige daad en de dientengevolge geleden schade trad in op het moment van de levering van het Getroffen Voertuig nu de waarde daarvan bij levering minder was dan de verkrijgingsprijs.
277. Niet alleen is de schade dus (ook) in Nederland ingetreden, Nederland is ook mede de plaats van de veroorzakende gebeurtenis (te weten de uiteindelijke verkoop van een deel van de Getroffen Voertuigen), die aan de gevorderde schade ten grondslag ligt (HvJ EG 30 november 1976, ECLI:EU:C:1976:166, NJ 1977/494). Dat betekent dat voor (een deel van) de onrechtmatige gedragingen van Gedaagden (in groepsverband), de schadeveroorzakende gebeurtenissen, dus ook in Nederland hebben plaatsgevonden. In geval van een meervoudige "locus", zoals in de onderhavige kwestie aan de orde is, kunnen Gedaagden worden opgeroepen, ter keuze van de eiser, voor de rechter van de ene dan wel van de andere plaats (HvJ EG 30 november 1976, ECLI:EU:C:1976:166, NJ 1977/494). De Stichting heeft, in navolging van SEC, gekozen voor de Rechtbank.
278. Ook op grond van art. 7 lid 2 Brussel I-bis komt de Rechtbank in deze kwestie rechtsmacht toe ten aanzien van alle Autobezitters.

X.C. Toepasselijk recht

279. De Importeur, de Handelaren en Renault-Nissan hebben hun statutaire zetel in Nederland. De vraag welk recht toepassing vindt, is voor de vorderingen tegen deze Gedaagden niet aan de orde. De Stichting, de Autobezitters en deze Gedaagden zijn in Nederland gevestigd. Deze rechtsverhouding wordt beheerst door het Nederlandse recht.
280. Een deel van de ingestelde vorderingen heeft een duidelijk niet-contractueel kader. Voor zover Gedaagden elders hun plaats van vestiging hebben, zijn dit Renault, Renault Holding en Dacia. Het toepasselijke recht wordt dan bepaald aan de hand van art. 4 Verordening (EG) nr. 864/2007 (Rome II). Ten aanzien van een onrechtmatige daad geldt dat het recht van het land waar de schade zich voordoet van toepassing is (art. 4 lid 1 Rome II). Nu alle Autobezitters in Nederland gevestigde partijen zijn, geldt dat ook hier Nederlands recht van toepassing is.

XI. BEWIJSAANBOD

XI.A. Het bewijs is geleverd

281. De Stichting stelt zich op het standpunt dat zij (conform de hoofdregel van het bewijsrecht) het bewijs heeft geleverd van de stellingen en feiten die zij aan haar vorderingen ten grondslag legt.
282. In aanvulling op de inhoud inclusief verwijzingen naar externe bronnen in deze dagvaarding, is het bewijs geleverd door middel van de in deze dagvaarding genoemde producties en de aan het einde van deze dagvaarding opgesomde producties.

XI.B. Bijzondere bewijsregels

283. Voor zover de rechtbank niettemin meent dat op onderdelen aanvullende duidelijkheid of bewijs zou moeten worden verschaft, dan geldt het volgende. Om een efficiënte en effectieve afwikkeling van de schade van de Autobezitters te versoepelen en te bespoedigen en bepaalde onderdelen nader te kunnen onderbouwen, is het aan de Gedaagden om openheid van zaken te geven. De Stichting verzoekt de Rechtbank daarom om de Gedaagden, in het bijzonder Renault c.s., te gelasten openheid te geven en

alle relevante informatie over te leggen over met name de volgende onderwerpen en alle andere onderwerpen die (in het verdere verloop van deze procedure) nuttig worden geacht:

- (i) de omvang en aard van de betrokkenheid van Renault c.s. bij het Dieselschandaal inclusief het aantal Getroffen Voertuigen;
- (ii) de exacte werking en effecten van de sjoemelsoftware/ Illegale Manipulatie-instrumenten;
- (iii) de aard en strekking van de Terugroepacties, waartoe de autoriteiten in de Europese Unie Renault c.s. hebben opgeroepen, veroordeeld of bevolen;
- (iv) in hoeverre deze Terugroepacties (überhaupt) zijn uitgevoerd, waaronder begrepen (i) welke Getroffen Voertuigen daadwerkelijk zijn teruggeroepen en met een software update zijn behandeld, (ii) een schriftelijke toelichting wat is aangepast (waaronder aan de software, firmware en hardware) en (iii) wat daarvan de gevolgen en resultaten zijn, waaronder in hoeverre de Getroffen Voertuigen na de Terugroepacties volgens Gedaagden wel of niet aan de relevante regelgeving en (contractuele) afspraken voldoen; (iv) de effecten op de prestaties, het gebruiksgemak, verhoogde brandstofverbruik en toegenomen slijtage als gevolg daarvan;
- (v) de onderlinge zeggenschap, afspraken en afrekeningen tussen de Gedaagden onderling, inclusief (i) inzicht in iedere vorm van onderlinge zeggenschap of invloed (waaronder contractueel en vennootschapsrechtelijk, inclusief zeggenschap of invloed door bestuursleden, commissarissen of leidinggevende werknemers) en (ii) financiële afspraken over onder meer de verdeling van opbrengsten en verdeling van risico's met betrekking tot de onderwerpen uit deze dagvaarding en de bovengenoemde onderwerpen (waaronder de gevolgen van het Dieselschandaal) in het bijzonder; en
- (vi) de eventuele betrokkenheid van ieder van de Gedaagden bij de in deze dagvaarding omschreven feiten dagvaarding en bovengenoemde onderwerpen in het bijzonder.

284. De Gedaagden en in het bijzonder Renault c.s. zijn verplicht om deze feiten in deze procedure volledig en naar waarheid aan te voeren op grond van art. 21 Rv. Bij een eventuele belangenafweging, zou de Rechtbank meer gewicht mogen toekennen aan de belangen van de Autobezitters om hierover duidelijkheid en informatie te verkrijgen, dan aan het belang van de Renault c.s. om hun (frauduleuze) handelen geheim te houden.
285. Op zijn minst is het wenselijk dat de Rechtbank de Gedaagden een informatieplicht oplegt. Hierbij zouden de Gedaagden verplicht worden om de hierboven gevraagde en overige relevante informatie te verschaffen ter motivering van hun (eventuele) betwisting van de door de Stichting gestelde feitelijke en juridische grondslagen. De Gedaagden beschikken als inbreukmakers bij uitstek over de gegevens omtrent de aan hen verwijten gedragingen, de zogeheten domeinfeiten. Alleen al daarom is het redelijk dat de Gedaagden deze informatie ter zake verschaffen. Zouden de Gedaagden geen plicht hebben tot het delen van hun domeinfeiten, zoals over hun inbreuk en de aan hun bekende gevolgen daarvan, dan zou de rechtsbescherming die het materiële recht de Autobezitters beoogt te bieden, te zeer in het gedrang komen (HR 24 januari 1975, ECLI:NL:PHR:1975:AC5534, NJ 1976/90 en HR 1 december 2000, ECLI:NL:PHR:2000:AA8719, NJ 2001/45).
286. Indien en voor zover de Rechtbank vaststelt dat de Stichting nog niet (volledig) in het leveren van bewijs is geslaagd, dan acht de Stichting voldoende redenen aanwezig om haar ten behoeve van de Autobezitters bewijsrechtelijk tegemoet te komen. Art. 150 Rv en ongeschreven recht maken dit mogelijk. De ernst van de handelingen van de Gedaagden, zoals uitgebreid besproken in deze dagvaarding, en de aard van de vorderingen van de Autobezitters geven daartoe aanleiding. Dit kan in verschillende vormen.
287. Hiertoe kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van vermoedens op basis van de vastgestelde directe en indirecte feiten. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een voorshands oordeel dat de te bewijzen feiten vaststaan. Zo kan gezien (de aard van) de handelingen (en de motieven) van de Gedaagden, bijvoorbeeld reeds op basis van een vermoeden worden aangenomen dat de Autobezitters daar schade door hebben geleden.

XI.C. Bewijsaanbod

288. Indien en voor zover het bewijs nog niet geleverd wordt geacht, biedt de Stichting bewijs aan van al haar stellingen met alle middelen die tot haar beschikking staan. Hieronder valt ook het horen van getuigen, de benoeming van deskundigen en het in het geding brengen van nadere stukken. De Stichting aanvaardt vrijwillig geen enkele bewijslast die niet reeds conform het toepasselijke recht op haar rust.
289. De Stichting behoudt zich daarnaast het recht voor om aanvullend vorderingen tot het verkrijgen van informatie in te stellen over in deze dagvaarding genoemde en andere onderwerpen.

XII. PROCESKOSTEN

290. De Stichting vordert ook dat Gedaagden hoofdelijk in redelijke kosten ter vaststelling van de schade en de aansprakelijkheid (art 6:96 lid 2 aanhef en sub b BW) en de proceskosten worden veroordeeld (vgl. art. 237 lid 1 Rv), zulks te vermeerderen met de nakosten zoals bedoeld in het vierde lid van laatstgenoemd artikel. De na de uitspraak nog vallende kosten (de nakosten) worden forfaitair berekend op EUR 157 zonder betekening en verhoogd met EUR 82 in geval van betekening.
291. Naast proceskosten vordert de Stichting ook vergoeding van door haar gemaakte en te maken buitengerechtelijke kosten.
292. Gelet op de door de Stichting gemaakte kosten, mede in verband met het samenstellen van het dossier, het inwinnen van inlichtingen, het opstellen van aanmaningen, zoals de verstuurde aansprakelijkstelling van 8 november 2021, het voeren van inhoudelijke correspondentie in combinatie met de hoogte van de vorderingen, die de hoogste drempel van de gehanteerde staffel overstijgt, zijn de reguliere buitengerechtelijke kosten gemaximeerd op EUR 6.775. Dit bedrag komt derhalve voor vergoeding in aanmerking.
293. Voor zover de WAMCA op de vorderingen van de Stichting van toepassing wordt geacht, en een uitspraak ingevolge art. 1018i Rv wordt gewezen, vordert de Stichting op grond van art. 1018i lid 2 Rv een veroordeling van Gedaagden in de redelijke en evenredige gerechtskosten en andere kosten die Stichting heeft gemaakt, met inbegrip van de verplichtingen die de Stichting is aangegaan richting de Funder.
294. Bij afwijzing van de vordering verzoekt de Stichting de Gedaagden in overeenstemming met de reguliere bepalingen in de kosten van het geding te veroordelen.

XIII. PETITUM

REDENEN WAAROM de Stichting de Rechtbank verzoekt te oordelen als volgt:

dat het de Rechtbank behage bij vonnis, zoveel als mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

Ontvankelijkheid en exclusieve belangenbehartiger

1. voor recht te verklaren dat de Stichting ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure;
2. te bepalen dat

primair

Car Claim zal worden aangewezen als exclusieve belangenbehartiger, voor zover zij ontvankelijk is in haar vordering tegen Gedaagden, onder de bepaling dat de Stichting bevoegd blijft om in die procedure als dan zelfstandig proceshandelingen te verrichten; en

subsidiair

voor het geval Car Claim niet-ontvankelijk is of anderszins niet als EB zal worden aangewezen, de Stichting zal worden aangewezen als exclusieve belangenbehartiger;

Opt out

3. te bepalen dat:

- i. iedere Autobezitter met woonplaats of verblijf in Nederland die behoort tot de Nauw Omschreven Groep, gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging van de uitspraak op de wijze bedoeld in art. 1018f lid 3 Rv, 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 die behoort tot de Nauw Omschreven Groep, gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging van de uitspraak op de wijze bedoeld in art. 1018f lid 3 Rv, 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

4. 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 toe te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen;

5. voor recht te verklaren dat:

- i. Renault c.s. en de Importeur onrechtmatig hebben gehandeld jegens de Autobezitters;
- ii. Renault c.s. en de Importeur 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 6(iii), dan wel 6(v);
- iv. Renault c.s. en de Importeur 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;

6. 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 tot herstel en/of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ex artikel 7:21 lid 3 BW 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 Overeenkomsten op grond van gedeeltelijke ontbinding te verminderen met een nader door de rechtbank vast te stellen bedrag;

subsidiair

- iv. de sub 6(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 Overeenkomsten op grond van gedeeltelijke vernietiging te verminderen met een nader door de rechtbank vast te stellen bedrag;

primair en subsidiair

- vi. de 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 / leasepenningen hebben voldaan;

Vordering tot ongedaanmaking, terugbetaling en schadevergoeding

Jegens Renault c.s. en de Importeur

7. Renault Holding, Renault, Renault-Nissan, Dacia en de Importeur 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

8. de gedeeltelijke ontbinding van de Overeenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken;

subsidiair

9. de gedeeltelijke vernietiging van de Overeenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken;

primair en subsidiair

10. 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 hen te veel hebben betaald voor de Getroffen Voertuigen (de prijsvermindering), in geval van Particulieren 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

11. te bepalen dat alle door Gedaagden aan Autobezitters verschuldigde vergoedingen aan de aan te wijzen exclusieve belangenbehartiger 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)

12. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen tot vergoeding aan de Stichting van:
- i. de volledige door de Stichting gemaakte buitengerechtelijke kosten, 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;
 - ii. de volledige proceskosten van de Stichting, waaronder de kosten van haar procesfinancier (de Funder), 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;

- iii. de kosten die de Stichting zal maken in verband met de handelingen die Car Claim of de Stichting in haar hoedanigheid van (mede) exclusieve belangenbehartiger tot aan het eindvonnis geacht zal worden uit te voeren, waaronder maar niet beperkt tot kosten ex art. 1018f lid 3 BW;
- iv. de volledige kosten van de Stichting 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 de Stichting 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 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, 5(iii) en 8 van dit petitum komen te vervallen.

OVERZICHT PRODUCTIES

1. Car Claim dagvaarding met producties
2. schriftelijke antwoorden van de heer [***] van Transport & Environment op vragen van de Parlementaire Enquêtecommissie van het Europees Parlement
3. EMIS-Rapport
4. Persbericht over inbreukprocedures van Eurocommissaris [***].
5. ICCT Rapport
6. Programma emissietesten RDW – Resultaten indicatieve testen aanwezigheid ongeoorloofd defeat device" van september 2016
7. Facts and Figures 2017 van de Renault-Nissan alliantie (Renault-Nissan)
8. Persbericht Renault-Nissan van 27 maart 1999
9. Facts and Figures 2007 van de Renault-Nissan alliantie (Renault-Nissan)
10. Persbericht van 7 april 2010 inzake aankondiging alliantie tussen Renault-Nissan en Daimler
11. KBA overzicht van voertuigen met een Illegaal Manipulatie-instrument buiten toezichtsdebiet KBA
12. KBA overzicht van voertuigen met een Illegaal Manipulatie-instrument binnen toezichtsdebiet KBA, zonder EA 189 motor (VW)
13. Persbericht Deutsche Umwelthilfe van 13 juli 2017
14. Vonnis Landgericht Stuttgart
15. Overzicht van Renaultvoertuigen over de periode 2009-2019, uitgesplitst naar motortype
16. "Green Purchasing Guidelines" van Renault uit 2018
17. Persbericht van de "Renault Groupe" van 17 december 2015
18. Persbericht van "Renault Groupe" van 11 mei 2011
19. Persbericht van Renault van 7 juni 2018 inzake modernisering dieselmotoren
20. Uittreksel handelsregister van de Stichting
21. Omschrijving *governance* van de Stichting
22. *Governance* verslag van de Stichting
23. Statuten van de Stichting
24. Model participatie-overeenkomst van de Stichting
25. Aansprakelijkstelling Gedaagden van 8 november 2021
26. Overzicht verzendingen
27. Concept-mededeling/aankondiging in de zin van art. 1018f lid 3 Rv