DAGVAARDING

HOUDENDE EEN COLLECTIEVE VORDERING KRACHTENS

ARTIKEL 3:305a BW EN ARTIKEL 1018d LID 1 RV

Vandaag, _____tweeduizend tweeentwintig,

Heb ik

op het verzoek van:

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

Eiseres,

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

GEDAGVAARD:

1. de naamloze vennootschap **Stellantis N.V.**, statutair gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (2132 LS) HOOFDDORP aan het adres Taurusavenue 1, aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

2. de besloten vennootschap met beperkt aansprakelijkheid **Stellantis Nederland B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te (1101 AJ) Amsterdam aan het adres Lemelerbergweg 12, aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

3. de vennootschap naar vreemd recht **PSA Automobiles S.A.**, gevestigd en kantoorhoudende te (78300) POISSY, Frankrijk aan het adres 2-10 Boulevard de l´Europe, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

daartoe heb ik uit krachte van artikel 56 lid 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en in mijn hoedanigheid van verzendende instantie als bedoeld in de EG-verordening nr. 1393/2007 van de Raad van Europese Unie van 13 november 2007 (EU Betekeningsverordening), twee afschriften van deze dagvaarding, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden;

VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE

SELARL LSL RAMBOUILLET
92 Rue d'Angiviller
78120 Rambouillet
Frankrijk

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van de navolgende stukken:

het formulier als bedoeld in artikel 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Franse taal.

Aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om deze dagvaarding, voorzien van een vertaling in de Engelse taal, aan PSA Automobiles S.A. te betekenen/daarvan kennis te geven op de wijze als onder 5 in het hiervoor genoemde formulier "aanvraag om betekening of kennisgeving van stukken" omschreven, te weten betekening volgens de wet van de aangezochte staat (5.1 formulier).

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

vandaag een afschrift van dit exploot, 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 UPS koeriers gezonden aan het adres van PSA Automobiles 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 PSA Automobiles 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 vennootschap naar vreemd recht **Automobiles Peugeot S.A.**, gevestigd en kantoorhoudende te (78300) POISSY, Frankrijk aan het adres 2-10 Boulevard de l´Europe, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

daartoe heb ik uit krachte van artikel 56 lid 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en in mijn hoedanigheid van verzendende instantie als bedoeld in de EG-verordening nr. 1393/2007 van de Raad van Europese Unie van 13 november 2007 (EU Betekeningsverordening), twee afschriften van deze dagvaarding, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden;

VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE

SELARL LSL RAMBOUILLET
92 Rue d'Angiviller
78120 Rambouillet
Frankrijk

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van de navolgende stukken:

het formulier als bedoeld in artikel 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Franse taal.

Aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om deze dagvaarding, voorzien van een vertaling in de Engelse taal, aan Automobiles Peugeot S.A., te betekenen/daarvan kennis te geven op de wijze als onder 5 in het hiervoor genoemde formulier "aanvraag om betekening of kennisgeving van stukken" omschreven, te weten betekening volgens de wet van de aangezochte staat (5.1 formulier).

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

vandaag een afschrift van dit exploot, 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 UPS koeriers gezonden aan het adres van Automobiles Peugeot 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 Automobiles Peugeot 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.

5. de vennootschap naar vreemd recht **Automobiles Citroën S.A.S.**, gevestigd en kantoorhoudende te (75017) PARIJS, Frankrijk aan het adres 6 rue Fructidor, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

daartoe heb ik uit krachte van artikel 56 lid 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en in mijn hoedanigheid van verzendende instantie als bedoeld in de EG-verordening nr. 1393/2007 van de Raad van Europese Unie van 13 november 2007 (EU Betekeningsverordening), twee afschriften van deze dagvaarding, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden;

VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE

SCP EMERY LUCIANI ALLIEL DYMANT
Rue de Milan 11
75009 Parijs
Frankrijk

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van de navolgende stukken:

het formulier als bedoeld in artikel 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Franse taal.

Aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om deze dagvaarding, voorzien van een vertaling in de Engelse taal, aan Automobiles Citroën S.A.S., te betekenen/daarvan kennis te geven op de wijze als onder 5 in het hiervoor genoemde formulier "aanvraag om betekening of kennisgeving van stukken" omschreven, te weten betekening volgens de wet van de aangezochte staat (5.1 formulier).

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

vandaag een afschrift van dit exploot, 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 UPS koeriers gezonden aan het adres van Automobiles Citroën 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 Automobiles

Citroën 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.

6. de vennootschap naar vreemd recht **Opel Automobile GmbH**, gevestigd en kantoorhoudende te (65428) RÜSSELSHEIM AM MAIN, Duitsland aan het adres Bahnhofsplatz, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

daartoe heb ik uit krachte van artikel 56 lid 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en in mijn hoedanigheid van verzendende instantie als bedoeld in de EG-verordening nr. 1393/2007 van de Raad van Europese Unie van 13 november 2007 (EU Betekeningsverordening), twee afschriften van deze dagvaarding, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden;

VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE

AMTSGERICHT RÜSSELSHEIM
Johann-Sebastian-Bach-Strasse 45
65428 Rüsselheim
Duitsland

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van de navolgende stukken:

het formulier als bedoeld in artikel 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Franse taal.

Aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om deze dagvaarding, voorzien van een vertaling in de Engelse taal, aan Opel Automobile GmbH te betekenen/daarvan kennis te geven op de wijze als onder 5 in het hiervoor genoemde formulier "aanvraag om betekening of kennisgeving van stukken" omschreven, te weten betekening volgens de wet van de aangezochte staat (5.1 formulier).

BOVENDIEN WORDT, TER BETEKENING/KENNISGEVING AAN Opel Automobile GmbH VOORNOEMD,

vandaag een afschrift van dit exploot, 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 UPS koeriers gezonden aan het adres van Opel Automobile GmbH voornoemd, voorzien van het in artikel 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat Opel Automobile GmbH 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.

7. de vennootschap naar vreemd recht **Adam Opel GmbH**, gevestigd en kantoorhoudende te (60322) RÜSSELSHEIM AM MAIN, Duitsland aan het adres Eschersheimer Landstraße 14, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

daartoe heb ik uit krachte van artikel 56 lid 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en in mijn hoedanigheid van verzendende instantie als bedoeld in de EG-verordening nr. 1393/2007 van de Raad van Europese Unie van 13 november 2007 (EU Betekeningsverordening), twee afschriften van deze dagvaarding, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden;

VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE

AMTSGERICHT RÜSSELSHEIM
Johann-Sebastian-Bach-Strasse 45
65428 Rüsselheim
Duitsland

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van de navolgende stukken:

het formulier als bedoeld in artikel 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Franse taal.

Aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om deze dagvaarding, voorzien van een vertaling in de Engelse taal, aan Adam Opel GmbH te betekenen/daarvan kennis te geven op de wijze als onder 5 in het hiervoor genoemde formulier "aanvraag om betekening of kennisgeving van stukken" omschreven, te weten betekening volgens de wet van de aangezochte staat (5.1 formulier).

BOVENDIEN WORDT, TER BETEKENING/KENNISGEVING AAN Adam Opel GmbH VOORNOEMD,

vandaag een afschrift van dit exploot, 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 UPS koeriers gezonden aan het adres van Adam Opel GmbH voornoemd, voorzien van het in artikel 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat Adam Opel GmbH 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.

8. de vennootschap naar vreemd recht **General Motors Company**, gevestigd en kantoorhoudende te (48243) DETROIT, Michigan, Verenigde Staten van Amerika, aan het adres 300 Renaissance Ctr, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

Zodoende heb ik uit krachte van artikel 55 lid 1 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering mijn exploot gedaan aan het parket van de ambtenaar van het openbaar ministerie bij de rechtbank Amsterdam, alwaar ik te 1013 MM AMSTERDAM aan het adres IJdok 163 twee afschriften hiervan en van nader te noemen stukken, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, heb gelaten aan:

aldaar werkzaam en aanwezig.

Verzocht wordt dit exploot, en nader te noemen stukken, voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal, aan General Motors Company te doen betekenen/kennisgeven overeenkomstig de artikelen 3 tot en met 6 van het Verdrag inzake de betekening en de kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 (het "Verdrag"), en wel door betekening of kennisgeving met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de aangezochte lidstaat voorgeschreven voor de betekening of de kennisgeving van stukken, die in dat land zijn opgemaakt en bestemd zijn voor zich aldaar bevindende personen, waarbij aan de in artikel 6 van het Verdrag bedoelde (centrale) autoriteit voorts verzocht wordt een afschrift van dit exploot te retourneren, vergezeld van de verklaring als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag.

en voorts heb ik in overeenstemming met artikel 10 sub b van het Verdrag inzake de betekening en kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 vandaag een afschrift van dit exploot zonder producties, met vertaling daarvan in de Engelse taal, toegezonden aan een daartoe in de staat Michigan (Verenigde Staten van Amerika), bevoegde deurwaarder, ambtenaar of andere bevoegde persoon met het verzoek betekening of kennisgeving hiervan te doen verrichten aan General Motors Company met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de staat Michigan (Verenigde Staten van Amerika) voorgeschreven;

Voorts wordt een afschrift van dit exploot en van nader te noemen stuk(ken), voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal onverwijld door mij per aangetekende brief alsmede per UPS koerier gezonden aan het adres van General Motors Company, voornoemd.

9. de vennootschap naar vreemd recht **General Motors LLC**, gevestigd en kantoorhoudende te (48243) DETROIT, Michigan, Verenigde Staten van Amerika, aan het adres 300 Renaissance Ctr Ste L1, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

Zodoende heb ik uit krachte van artikel 55 lid 1 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering mijn exploot gedaan aan het parket van de ambtenaar van het openbaar ministerie bij de rechtbank Amsterdam, alwaar ik te 1013 MM AMSTERDAM aan het adres IJdok 163 twee afschriften hiervan en van nader te noemen stukken, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, heb gelaten aan:

aldaar werkzaam en aanwezig.

Verzocht wordt dit exploot, en nader te noemen stukken, voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal, aan General Motors LLC te doen betekenen/kennisgeven overeenkomstig de artikelen 3 tot en met 6 van het Verdrag inzake de betekening en de kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 (het "Verdrag"), en wel door betekening of kennisgeving met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de aangezochte lidstaat voorgeschreven voor de betekening of de kennisgeving van stukken, die in dat land zijn opgemaakt en bestemd zijn voor zich aldaar bevindende personen, waarbij aan de in artikel 6 van het Verdrag bedoelde (centrale) autoriteit voorts verzocht wordt een afschrift van dit exploot te retourneren, vergezeld van de verklaring als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag.

en voorts heb ik in overeenstemming met artikel 10 sub b van het Verdrag inzake de betekening en kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 vandaag een afschrift van dit exploot zonder producties, met vertaling daarvan in de Engelse taal, toegezonden aan een daartoe in de staat Michigan (Verenigde Staten van Amerika), bevoegde deurwaarder, ambtenaar of andere bevoegde persoon met het verzoek betekening of kennisgeving hiervan te doen verrichten aan General Motors LLC met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de staat Michigan (Verenigde Staten van Amerika) voorgeschreven;

Voorts wordt een afschrift van dit exploot en van nader te noemen stuk(ken), voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal onverwijld door mij per aangetekende brief alsmede per UPS koerier gezonden aan het adres van General Motors LLC, voornoemd.

10. de vennootschap naar vreemd recht **General Motors Holdings LLC**, gevestigd en kantoorhoudende te (48265) DETROIT, Michigan, Verenigde Staten van Amerika, aan het adres 300 Renaissance Ctr Ste L1, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

Zodoende heb ik uit krachte van artikel 55 lid 1 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering mijn exploot gedaan aan het parket van de ambtenaar van het openbaar ministerie bij de rechtbank Amsterdam, alwaar ik te 1013 MM AMSTERDAM aan het adres IJdok 163 twee afschriften hiervan en van nader te noemen stukken, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, heb gelaten aan:

aldaar werkzaam en aanwezig.

Verzocht wordt dit exploot, en nader te noemen stukken, voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal, aan General Motors Holdings LLC te doen betekenen/kennisgeven overeenkomstig de artikelen 3 tot en met 6 van het Verdrag inzake de betekening en de kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 (het "Verdrag"), en wel door betekening of kennisgeving met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de aangezochte lidstaat voorgeschreven voor de betekening of de kennisgeving van stukken, die in dat land zijn opgemaakt en bestemd zijn voor zich aldaar bevindende personen, waarbij aan de in artikel 6 van het Verdrag bedoelde (centrale) autoriteit voorts verzocht wordt een afschrift van dit exploot te retourneren, vergezeld van de verklaring als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag.

en voorts heb ik in overeenstemming met artikel 10 sub b van het Verdrag inzake de betekening en kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 vandaag een afschrift van dit exploot zonder producties, met vertaling daarvan in de Engelse taal, toegezonden aan een daartoe in de staat Michigan (Verenigde Staten van Amerika), bevoegde deurwaarder, ambtenaar of andere bevoegde persoon met het verzoek betekening of kennisgeving hiervan te doen verrichten aan General Motors Holdings LLC met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de staat Michigan (Verenigde Staten van Amerika) voorgeschreven;

Voorts wordt een afschrift van dit exploot en van nader te noemen stuk(ken), voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal onverwijld door mij per aangetekende brief alsmede per UPS koerier gezonden aan het adres van General Motors Holdings LLC, voornoemd.

11. De vennootschap naar vreemd recht **Vauxhall Motors Limited,** gevestigd in het Verenigd Koninkrijk en kantoorhoudende te Chalton House, Uk1-101-135, Luton Road, Chalton, Luton, Bedfordshire, LU4 9TT, England, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

Zodoende heb ik uit krachte van artikel 55 lid 1 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering mijn exploot gedaan aan het parket van de ambtenaar van het openbaar ministerie bij de rechtbank Amsterdam, alwaar ik te 1013 MM AMSTERDAM aan het adres IJdok 163 twee afschriften hiervan en van nader te noemen stukken, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, heb gelaten aan:

aldaar werkzaam en aanwezig.

Verzocht wordt dit exploot, en nader te noemen stukken, voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal, aan Vauxhall Motors Limited te doen betekenen/kennisgeven overeenkomstig de artikelen 3 tot en met 6 van het Verdrag inzake de betekening en de kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 (het "Verdrag"), en wel door betekening of kennisgeving met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de aangezochte lidstaat voorgeschreven voor de betekening of de kennisgeving van stukken, die in dat land zijn opgemaakt en bestemd zijn voor zich aldaar bevindende personen, waarbij aan de in artikel 6 van het Verdrag bedoelde (centrale) autoriteit voorts verzocht wordt een afschrift van dit exploot te retourneren, vergezeld van de verklaring als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag.

Voorts wordt een afschrift van dit exploot en van nader te noemen stuk(ken), voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal onverwijld door mij per aangetekende brief alsmede per UPS koerier gezonden aan het adres van Vauxhall Motors Limited, voornoemd.

12. De vennootschap naar vreemd recht **Vauxhall Finance plc,** gevestigd in het Verenigd Koninkrijk en kantoorhoudende te Heol Ygamlas Parc Nantgarw, Treforest, Cardiff, CF15 7QU, Wales, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

Zodoende heb ik uit krachte van artikel 55 lid 1 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering mijn exploot gedaan aan het parket van de ambtenaar van het openbaar ministerie bij de rechtbank Amsterdam, alwaar ik te 1013 MM AMSTERDAM aan het adres IJdok 163 twee afschriften hiervan en van nader te noemen stukken, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, heb gelaten aan:

aldaar werkzaam en aanwezig.

Verzocht wordt dit exploot, en nader te noemen stukken, voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal, aan Vauxhall Finance plc te doen betekenen/kennisgeven overeenkomstig de artikelen 3 tot en met 6 van het Verdrag inzake de betekening en de kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 (het "Verdrag"), en wel door betekening of kennisgeving met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de aangezochte lidstaat voorgeschreven voor de betekening of de kennisgeving van stukken, die in dat land zijn opgemaakt en bestemd zijn voor zich aldaar bevindende personen, waarbij aan de in artikel 6 van het Verdrag bedoelde (centrale) autoriteit voorts verzocht wordt een afschrift van dit exploot te retourneren, vergezeld van de verklaring als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag.

Voorts wordt een afschrift van dit exploot en van nader te noemen stuk(ken), voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal onverwijld door mij per aangetekende brief alsmede per UPS koerier gezonden aan het adres van Vauxhall Finance plc, voornoemd.

13. De vennootschap naar vreemd recht **IBC Vehicles Limited,** gevestigd in het Verenigd Koninkrijk en kantoorhoudende te Kimpton Road, Luton, Bedfordshire, LU2 0JX, England, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

Zodoende heb ik uit krachte van artikel 55 lid 1 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering mijn exploot gedaan aan het parket van de ambtenaar van het openbaar ministerie bij de rechtbank Amsterdam, alwaar ik te 1013 MM AMSTERDAM aan het adres IJdok 163 twee afschriften hiervan en van nader te noemen stukken, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, heb gelaten aan:

aldaar werkzaam en aanwezig.

Verzocht wordt dit exploot, en nader te noemen stukken, voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal, aan IBC Vehicles Limited te doen betekenen/kennisgeven overeenkomstig de artikelen 3 tot en met 6 van het Verdrag inzake de betekening en de kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 (het "Verdrag"), en wel door betekening of kennisgeving met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de aangezochte lidstaat voorgeschreven voor de betekening of de kennisgeving van stukken, die in dat land zijn opgemaakt en bestemd zijn voor zich aldaar bevindende personen, waarbij aan de in artikel 6 van het Verdrag bedoelde (centrale) autoriteit voorts verzocht wordt een afschrift van dit exploot te retourneren, vergezeld van de verklaring als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag.

Voorts wordt een afschrift van dit exploot en van nader te noemen stuk(ken), voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal onverwijld door mij per aangetekende brief alsmede per UPS koerier gezonden aan het adres van IBC Vehicles Limited, voornoemd.

14. De vennootschap naar vreemd recht **PSA Retail UK Limited,** gevestigd in het Verenigd Koninkrijk en kantoorhoudende te Pinley House, 2 Sunbeam Way, Coventry, CV3 1ND, England, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

Zodoende heb ik uit krachte van artikel 55 lid 1 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering mijn exploot gedaan aan het parket van de ambtenaar van het openbaar ministerie bij de rechtbank Amsterdam, alwaar ik te 1013 MM AMSTERDAM aan het adres IJdok 163 twee afschriften hiervan en van nader te noemen stukken, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, heb gelaten aan:

aldaar werkzaam en aanwezig.

Verzocht wordt dit exploot, en nader te noemen stukken, voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal, aan PSA Retail UK Limited te doen betekenen/kennisgeven overeenkomstig de artikelen 3 tot en met 6 van het Verdrag inzake de betekening en de kennisgeving in het buitenland van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke- en handelszaken van 15 november 1965 (het "Verdrag"), en wel door betekening of kennisgeving met inachtneming van de vormen in de wetgeving van de aangezochte lidstaat voorgeschreven voor de betekening of de kennisgeving van stukken, die in dat land zijn opgemaakt en bestemd zijn voor zich aldaar bevindende personen,

waarbij aan de in artikel 6 van het Verdrag bedoelde (centrale) autoriteit voorts verzocht wordt een afschrift van dit exploot te retourneren, vergezeld van de verklaring als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag.

Voorts wordt een afschrift van dit exploot en van nader te noemen stuk(ken), voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal onverwijld door mij per aangetekende brief alsmede per UPS koerier gezonden aan het adres van PSA Retail UK Limited, voornoemd.

15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Steenderen en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

20. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Voorthuizen en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

25. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

26. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

27. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Voorthuizen en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

28. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

29. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

30. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

31. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

32. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te (**«postcode»**) «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

33. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te gemeente Stadskanaal en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

34. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Steenbergen NB en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

35. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

36. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

37. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Blokker en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

38. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

39. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te gemeente Nunspeet en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

40. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

41. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

42. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

43. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

44. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

45. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te «Plaats», en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres» aan het adres Kruisakker 14, aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

46. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

47. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

48. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

49. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

50. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

51. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

52. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

53. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

54. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

55. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

56. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

57. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Rotterdam en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

58. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

59. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

60. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

61. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

62. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te 's-Gravenzande, gemeente Westland en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

63. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

64. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

65. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

66. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

67. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Amersfoort en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

68. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

69. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

70. de vennootschap onder firma **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

71. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

72. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

73. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

74. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

75. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

76. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

77. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

78. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

79. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

80. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

81. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

82. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

83. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

84. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Ede Gld en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

85. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

86. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

87. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

88. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

89. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

90. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

91. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

92. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

93. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

94. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

95. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

96. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf».** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

97. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

98. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

99. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

100. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

101. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

102. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

103. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

104. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

105. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

106. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Hengelo (Overijssel) en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

107. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

108. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

109. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

110. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

111. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

112. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf».** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

113. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

114. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf».** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

115. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf».** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

116. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

117. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Naaldwijk, gemeente Westland en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

118. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

119. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf».** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

120. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

121. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

122. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

123. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

124. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

125. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

126. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

127. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

128. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te gemeente Amsterdam en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres» aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

129. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

130. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te gemeente Amsterdam en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

131. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Maarssen en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

132. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

133. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Maarssen en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

134. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres» aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

135. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

136. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

137. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

138. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd Heerlen en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

139. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd Heerlen en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

140. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** statutair gevestigd te Apeldoorn en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

141. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **«Bedrijf»** gevestigd en kantoorhoudende te («postcode») «Plaats» aan het adres «Adres», aldaar aan dat adres mijn exploot doende en afschrift dezes, latende aan:

O aldaar werkzaam

O voormeld adres in een gesloten envelop met daarop de vermeldingen als wettelijk voorgeschreven nu ik aldaar niemand trof aan wie rechtsgeldig afschrift kon worden gelaten:

OM:

Op woensdag twintig (20) april tweeduizend tweeentwintig (2022) 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 Gedaagden, Stellantis N.V., General Motors LLC, Robert Bosch GmbH en (de rechtsvoorgangers van) Stellantis Nederland B.V. 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: 705132 / HA ZA 21-687;

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 onvermogend is, een bij of krachtens de wet vastgesteld griffierecht voor onvermogenden 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 geanonimsieerde 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:

AFKORTINGEN EN DEFINITIES 52
1 INLEIDING 63
1.1 Kern van de zaak en plan van aanpak 63
1.1.1 Ten geleide 63
1.1.2 Kern van de procedure 64
1.2 Partijen 66
1.2.1 De Stichting 66
1.2.2 Gedaagden 66
1.2.3 De benadeelden voor wiens belangen de Stichting opkomt 71
1.3 Structuur dagvaarding 72
2 DIESELSCHANDAAL: TECHNISCHE ACHTERGRONDEN EN REGULATOIR KADER 73
2.1 Technische achtergrond van het Dieselschandaal 73
2.1.1 NO_x-emissies en de schadelijke gevolgen daarvan 73
2.1.2 Dieseluitstoot, uitstootreductiesystemen en Manipulatie-instrumenten 79
2.1.3 Prikkels voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten 82
2.1.4 Elektronische aansturing van de motor en mogelijkheden voor manipulatie 83
2.1.5 Actieve en passieve Illegale Manipulatie-instrumenten 85
2.2 Regulatoir kader en debat over Illegale Manipulatie-instrumenten 86
2.2.1 Overzicht regelgeving 87
2.2.2 Typegoedkeuring en emissietesten 88
2.2.3 De NEDC test en haar opvolger 89
2.2.4 Het Certificaat van Overeenstemming 90
2.2.5 De uitleg van het verbod op Manipulatie-instrumenten in de Emissieverordening 92
2.2.6 Bundesgerichtshof 103
2.2.7 Rechtspraak in het Verenigd Koninkrijk 103
3 DE EMISSIEFRAUDE VAN PEUGEOT, CITROËN EN DS 103
3.1 Algemeen 103
3.1.1 Verhouding Peugeot/Citroën/DS en Opel 103
3.1.2 Modellen Peugeot, Citroën en DS en aantallen verkochte dieselvoertuigen 103
3.1.3 Motortypen Peugeot, Citroën en DS 105
3.1.4 Toegepaste emissiereductiesystemen Peugeot, Citroën en DS 106
3.1.5 Wervende mededelingen Peugeot/ Citroën 106
3.1.6 In het kort: essentie van de misleiding door Peugeot, Citroën en DS 106
3.2 Het onderzoek van de Commissie Royal 108
3.2.1 Achtergrond Commissie Royal en diverse deelrapporten en eindrapport 108
3.2.2 Testmethodiek en testbevindingen 109

3.2.3 Conclusies Royal rapport ten aanzien van PSA Voertuigen 112
3.2.4 Uitslagen testen in diverse andere onderzoeken 118
3.3 Strafrechtelijk onderzoek Peugeot 121
3.3.1 Onderzoek door de Franse mededingings- en fraudebestrijdingsautoriteit DGCCRF 121
3.3.2 Strafrechtelijke onderzoek, prejudiciële vragen en de strafzaak tegen PSA 123
3.3.3 Strafrechtelijke procedure Duitsland 124
4 DE EMISSIEFRAUDE VAN OPEL 124
4.1 Motoren Opel en type gebruikte Illegaal Manipulatie-instrument 124
4.1.1 De misleiding door Opel; samenvatting 124
4.1.2 Modellen Opel en aantallen verkochte dieselvoertuigen 127
4.1.3 Motortypen Opel 127
4.1.4 Toegepaste emissiereductiesystemen Opel 128
4.1.5 Wervende mededelingen Opel 129
4.2 De diverse onderzoeken en de uiteindelijke vaststelling van Illegale Manipulatie-instrumenten bij Opel 129
4.2.1 Onderzoek Deutsche Umwelthilfe, Fachhochschule Bern 129
4.2.2 Correspondentie KBA en conclusies Onderzoekscommissie VW 131
4.2.3 Uitstootwaarden Onderzoekscommissie VW, TNO/RDW en andere autoriteiten 136
4.2.4 KBA probeert kool en geit te sparen, wil Opel met vrijwillige recall laten wegkomen 144
4.2.5 De onderzoeken van Deutsche Umwelthilfe, Der Spiegel, WRD1 (Monitor) en **[***]** 150
4.2.6 De KBA gaat “om”, en stelt in diverse voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten vast 154
4.2.7 Strafrechtelijk onderzoek Opel en oplegging boete 155
4.3 Emissiefraude in Opel bedrijfswagens met Renault motoren 155
4.3.1 Recalls door Opel in Duitsland 159
4.4 Een software-update alleen kan het probleem niet verhelpen 160
4.5 Informatieplicht en bewijs(aanbod) 160
4.5.1 Inleiding 160
4.5.2 Openheid van zaken – algemeen kader rondom waarheidsplicht 162
4.5.3 Informatieverzoek 167
4.5.4 Bewijsaanbod 168
5 JURIDISCH KADER EN AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN PER GEDAAGDE 168
5.1 Plan van behandeling 168
5.2 De wet op de oneerlijke handelspraktijken 169
5.2.1 Inleiding 169
5.2.2 Juridisch kader 169
5.2.3 Strijd met art. 6:193g BW (zwarte lijst) – misleidende handelspraktijken zijn een gegeven 171

5.2.4 Strijd met professionele toewijding 173
5.2.5 Misleidende handelspraktijk op grond van art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW 175
5.2.6 Conclusies op basis van misleidende uitlatingen van Peugeot, Citroën, DS en Opel 182
5.2.7 Toerekenbaarheid 183
5.2.8 Causaliteit 188
5.3 Vernietigbaarheid Overeenkomsten op grond van dwaling 190
5.3.1 Inleiding 190
5.3.2 Algemeen kader vernietiging 190
5.3.3 Wederzijdse dwaling 191
5.3.4 Rechtsgevolgen 192
5.4 Non-conformiteit 192
5.4.1 Inleiding 192
5.4.2 Getroffen Voertuigen zijn non-conform 193
5.4.3 De Vordering tot zaaksvervanging 195
5.4.4 De Autobezitters hebben recht op ontbinding van de Overeenkomsten en op schadevergoeding. 200
5.5 Onrechtmatige daad 202
5.5.1 Algemeen 202
5.5.2 Ten aanzien van afzonderlijke partijen 205
5.5.3 Onrechtmatige daad in groepsverband (art. 6:166 BW) 207
5.5.4 Schade 208
5.5.5 Causaliteit 208
5.5.6 Toerekening 208
5.5.7 Conclusie 211
6 SCHADE 211
6.1 Inleiding 211
6.2 Soorten van geleden en te lijden schade 212
7 TOEPASSELIJKHEID WAMCA 216
7.1 Toepasselijkheid WAMCA 217
7.1.1 Inleiding 217
7.1.2 Het Amendement Van Gent 217
7.1.3 Het onrechtmatig handelen van Gedaagden loopt door na 15 november 2016 218
7.2 Omschrijving Nauw Omschreven Groep 219
7.2.1 Verklaringen voor recht ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken 223
7.2.2 Verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling 224
7.2.3 Verklaringen voor recht ten aanzien van non-conformiteit en wanprestatie 224
7.2.4 Verklaringen omtrent de onverschuldigdheid van een gebruiksvergoeding: 225

7.2.5 Verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad: 226
7.3 Vorderingen tot vernietiging, ontbinding, zaaksvervanging en schadevergoeding 226
7.3.1 Categorieën Autobezitters 227
7.3.2 Categorieën vorderingen 228
8 ONTVANKELIJKHEID STICHTING 229
8.1 Inleiding 229
8.2 Achterban en gemeenschappelijkheid feitelijke en rechtsvragen (ex art. 1018c lid 1 sub c Rv) 230
8.3 Tussenconclusie 231
8.4 Ontvankelijkheidseisen art. 3:305a lid 1 tot en met 3 BW 232
8.4.1 Plan van behandeling 232
8.4.2 Statuten 232
8.4.3 Waarborgvereiste (art. 3:305a lid 2 BW) 234
8.4.4 De Stichting is voldoende representatief als belangenbehartiger voor de Autobezitters. 236
8.4.5 Geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk (art. 3:305a lid 3 sub a BW) 238
8.4.6 Territoriaal ontvankelijkheidsvereiste (art. 3:305a lid 3 sub b BW) 238
8.4.7 De Stichting heeft de Gedaagden uitgenodigd voor overleg (art. 3:305a lid 3 sub c BW) 240
9 AANWIJZING EXCLUSIEVE BELANGENBEHARTIGER (art. 1018c lid 1 sub e Rv) 241
10 BEKENDE VERWEREN GEDAAGDEN 243
11 FORMELE ASPECTEN 243
11.1 Inleiding 243
11.2 Bevoegdheid rechter 243
11.2.1 Inleiding 243
11.2.2 Verhouding commune bevoegdheidsregels en Brussel I-bis-Vo 244
11.2.3 Woonplaats Gedaagden 246
11.2.4 “Nauwe band” of “samenhang” 246
11.2.5 Plaats schadebrengende feit 249
11.2.6 Conclusie rechtsmacht 250
11.3 Bevoegdheid m.b.t. vorderingen van belangenbehartigers zoals de Stichting 250
11.4 Toepasselijk recht 251
12 BEWIJSAANBOD 253
12.1 Het bewijs is geleverd 253
12.2 Bijzondere bewijsregels 253
12.2.1 Bewijsaanbod 255
13 PROCESKOSTEN 256

14 PETITUM 256
Producties 265

AFKORTINGEN EN DEFINITIES

Afkorting	Definitie
Adam Opel	Adam Opel GmbH, Gedaagde sub 7
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)
Amerikaanse Opel Fabrikanten	GM, GM Holdings en GM Company
Autobezitters	De Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen
Autofabrikanten	Stellantis, PSA Automobile, Automobile Peugeot, Automobile Citroën, Adam Opel, Opel Automobile, GM Company, GM, GM Holdings, Vauxhall Motors Limited, IBC Vehicles Limited, Vauxhall Finance Plc en PSA Retail UK Limited als fabrikanten en/of verkooporganisaties van voertuigen onder de merken: Peugeot, Citroën, DS respectievelijk Opel
Automobiles Citroën	Automobiles Citroën S.A.S., Gedaagde sub 5
Automobiles Peugeot	Automobiles Peugeot S.A., Gedaagde sub 4
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
Buitenlandse Particuliere Partijen	Particuliere Partijen D, Particuliere Partijen E en Particuliere Partijen F

Buitenlandse Zakelijke Partijen	Zakelijke Partijen D, Zakelijke Partijen E en Zakelijke Partijen F
Car Claim	De stichting Stichting Car Claim
Car Claim Dagvaarding	Dagvaarding van Car Claim tegen (de meesten van de) Gedaagden.
Citroën	Stellantis, PSA Automobile en Automobile Citroën als de fabrikanten van Citroën, of (indien zo uit de context blijkt) voertuigen met het merk Citroën
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
Daimler	Daimler AG
Deutsche Umwelthilfe/ DUH	Deutsche UmweltHilfe is een Duitse milieuorganisatie die zich in het kader van onder meer het Dieselschandaal bezighoudt 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 dieselvoertuigen van autofabrikanten van onder meer de volgende (auto)merken, zoals Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda, Porsche, Mercedes, Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Renault, Dacia, Peugeot, Citroën, DS en Opel waarmee onder meer autoriteiten en bezitters van Getroffen Voertuigen zijn misleid
DPF	Diesel Particulate Filter
DS (Automobiles)	Stellantis, PSA Automobile en/of Automobile Citroën als de fabrikanten van voertuigen van het merk DS (Automobiles), of (indien zo uit de context blijkt) voertuigen die gevoerd worden onder het merk DS (Automobiles)

Duitse Opel Fabrikanten	Adam Opel en Opel Automobile
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
EU	De Europese Unie (inclusief het Verenigd Koninkrijk tot en met de Brexit op 31 januari 2020)
FCA	Het voormalige Fiat Chrysler Automobiles N.V. dat sinds de fusie met PSA Stellantis heet
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 zoals hiervoor opgesomd, onder te verdelen in: de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren
Getroffen Voertuig	Euro 5 en Euro 6 dieselvoertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van artikel 2 van de Emissieverordening, die onder de merken Peugeot, Citroën, DS en Opel (inclusief Vauxhall) vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019 op de markt zijn gebracht in de EU (dus inclusief het Verenigd Koninkrijk)
General Motors	GM LLC, GM Company en GM Holdings als groepsmaatschappijen van het General Motors concern.
GM LLC	General Motors LLC, Gedaagde sub 9
GM Company	General Motors Company, Gedaagde sub 8
GM Holdings	General Motors Holdings LLC, Gedaagde sub 10
Handelaren	In Nederland gevestigde autohandelaren en leasemaatschappijen die één of meer Getroffen Voertuigen van één of meer van de merken Peugeot, Citroën, DS en/of Opel aan één of meer Autobezitters in lease hebben gegeven, verkocht of geleverd, Gedaagden sub 15 tot en met 141
HvJEU	Hof van Justitie van de Europese Unie
IBC Vehicles	IBC Vehicles Limited, Gedaagde sub 13
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	Stellantis Nederland B.V. (voorheen Peugeot Nederland N.V. die als de verkrijgende vennootschap eerder met Citroen Nederland B.V. en Opel Nederland B.V., beide als verdwijnende vennootschappen, is gefuseerd), Gedaagde sub 2, als importeur en leasemaatschappij (onder meer handelend onder de naam Free2Move) van voertuigen van onder meer de merken: Peugeot, Citroën, DS en Opel 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, B en C (de Nederlandse Particuliere Partijen) en Zakelijke Partijen A, B en C (de Nederlandse Zakelijke Partijen) hebben gesloten met de respectievelijke Handelaren met betrekking tot (huur)koop en levering van een Getroffen Voertuig
Leaseovereenkomst	De (private, operational of financial) leaseovereenkomst die Particuliere Partijen A, B en C (de Nederlandse Particuliere Partijen) en de Zakelijke Partijen A, B en C (de Nederlandse Zakelijke Partijen) hebben gesloten met de respectievelijke Handelaren, en/of de Importeur, 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

Nederlandse Partijen	De Nederlandse Particuliere Partijen en de Nederlandse Zakelijke Partijen
Nederlandse Particuliere Partijen	Particuliere Partijen A, Particuliere Partijen B en Particuliere Partijen C
Nederlandse Zakelijke Partijen	Zakelijke Partijen D, Zakelijke Partijen E en Zakelijke Partijen F
NO_x	Verzamelnaam voor verschillende stikstofoxiden
Opel	Adam Opel, Opel Automobile, GM Company, GM, GM Holdings, Vauxhall Motors, IBC Vehicles en Vauxhall Finance en PSA Retail UK, als de Opel Fabrikanten, of (indien zo uit de context blijkt) voertuigen die gevoerd worden onder het merk Opel, inclusief het merk Vauxhall.
Opel Automobile	Opel Automobile GmbH, Gedaagde sub 6
Opel Fabrikanten	De Amerikaanse Opel Fabrikanten, de Duitse Opel Fabrikanten en Vauxhall
Opel Voertuigen	Voertuigen van het merk Opel, inclusief Vauxhall, die zijn ontwikkeld en/of geproduceerd door "een of meer van de Opel Fabrikanten en ook door (één of meer van) hen op de markt in de EU zijn gebracht, al dan niet met gebruikmaking van dealers/verkooppunten, waaronder de Handelaren in Nederland.
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	Nederlandse Particuliere Partijen en Buitenlandse Particuliere Partijen
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 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
Particuliere Partijen D	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Particuliere Partijen E	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikantendoor middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Particuliere Partijen F	Natuurlijk personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben

	gekregen via een andere partij dan een binnen de EU gevestigde officiële dealer van de Autofabrikanten, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of andere leasemaatschappij
PEMS	Portable Emissions Measurement System. Een voertuigemissietestinrichting die klein en licht genoeg is om een voertuig tijdens normaal gebruik (real driving) te kunnen testen, in plaats van in een testomgeving
Peugeot	Stellantis, PSA Automobile en Automobile Peugeot als fabrikanten van voertuigen van het merk Peugeot, of (indien zo uit de context blijkt) voertuigen die gevoerd worden onder het merk Peugeot
PSA	Het voormalige Peugeot S.A. (inmiddels met FCA gefuseerd tot Stellantis), destijds topholding van de PSA Groep
PSA Automobiles	PSA Automobiles S.A. Gedaagde sub 3
PSA Fabrikanten	PSA Automobiles, Automobiles Peugeot en Automobiles Citroën
PSA Groep	Het voormalige autoconcern en producent van de merken Peugeot, Citroën en DS, waartoe ook PSA Automobiles, Automobiles Peugeot, en Automobiles Citroën als groepsmaatschappijen behoorden
PSA Retail UK	PSA Retail UK Limited, Gedaagde sub 14
PSA Voertuigen	Voertuigen van één van de merken Peugeot, Citroën en DS, die zijn ontwikkeld en/of geproduceerd door één of meer van de PSA Fabrikanten en ook door (één of meer van) hen op de markt in de EU zijn gebracht, al dan niet met gebruikmaking van dealers/verkooppunten, waaronder de Handelaren in Nederland.
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)
Relevante Periode	De periode tussen 1 september 2009 en 1 september 2019, waarin de Euro 5 dan wel de Euro 6 Emissienorm gold.
Renault	Renault S.A.S. Afhankelijk van de specifieke context kan ook het merk "Renault" zijn bedoel
Renault c.s.	Renault S.A., Renault S.A.S, Renault-Nissan B.V. en Automobile Dacia S.A.
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	Selective Catalytic Reduction 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
Stellantis	Stellantis N.V., Gedaagde sub 1
Stellantis Groep	Alle rechtspersonen en vennootschappen die organisatorisch met elkaar zijn verbonden en waarvan de centrale leiding wordt uitgeoefend door Stellantis, waaronder begrepen de PSA Fabrikanten, de Duitse Opel Fabrikanten, Vauxhall en de Importeur
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
Vauxhall	Vauxhall Motors, IBC Vehicles, Vauxhall Finance en PSA Retail UK als de fabrikanten van voertuigen van het merk Vauxhall, of indien zo uit de context blijkt voertuigen van het merk Vauxhall. Vauxhall is het door Opel in het Verenigd Koninkrijk gevoerde automerk.
Vauxhall Finance	Vauxhall Finance Plc, Gedaagde sub 12
Vauxhall Motors	Vauxhall Motors Limited, Gedaagde sub 11
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	Nederlandse Zakelijke Partijen en Buitenlandse Zakelijke Partijen
Zakelijke Partijen A	Niet-Particulieren die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Partijen B	Niet-Particulieren die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Partijen C	Niet-Particulieren die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in

Nederland hadden, en die een nieuw of gebruikt Getroffen Voertuig 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

Zakelijke Partijen D Niet-Particulieren die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen

Zakelijke Partijen E Niet-Particulieren die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen

Zakelijke Partijen F Niet-Particulieren die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU 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 binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of een andere leasemaatschappij

1 INLEIDING

1.1 Kern van de zaak en plan van aanpak

1.1.1 Ten geleide

1. Nadat in 2015 bekend werd dat Volkswagen haar klanten en de autoriteiten op grote schaal had misleid over de uitstoot van haar voertuigen, werd gaandeweg duidelijk dat ook andere grote automerken in de fout zijn gegaan. De gevolgen hiervan komen voor hun klanten, want zij schaften een auto met sjoemelsoftware aan. De Stichting heeft ten doel de belangen van door het Dieselschandaal getroffen autobezitters te behartigen (waaronder nu dus ook de gedefinieerde Autobezitters). Zij gaf daaraan al eerder invulling door collectieve actieprocedures in te stellen tegen:

   (i) Volkswagen c.s. met betrekking tot de merken Volkswagen, Audi, Seat, Skoda en Porsche;

   (ii) Fiat Chrysler c.s. (inmiddels gefuseerd tot de Stellantis Groep) met betrekking tot de merken Fiat, Alfa Romeo en Jeep;

   (iii) Daimler c.s. met betrekking tot het merk Mercedes-Benz; en

   (iv) Renault c.s. met betrekking tot de merken Renault en Dacia. Deze procedure is, net als de onderhavige procedure, begonnen door Stichting Emissions Claim ("**SEC**"), waarna de Stichting en Stichting Car Claim ("**Car Claim**") hun eigen collectieve vorderingen tegen deze fabrikant hebben ingesteld.

2. Deze dagvaarding ziet op de betrokkenheid van Peugeot, Citroën, DS en Opel in het Dieselschandaal. Deze dagvaarding werd voorafgegaan door een collectieve dagvaarding van SEC van 19 juli 2021. De Stichting en Car Claim verzochten beide om een verlenging van de driemaandstermijn. De rechtbank Amsterdam wees dit verzoek toe. Doel van de verlenging was de Stichting en Car Claim in staat te stellen de feiten deugdelijk te onderzoeken en de mogelijkheid van een samenwerking te onderzoeken, zoals ook door de wetgever beoogd.

3. De Stichting en Car Claim hebben besloten hun krachten te bundelen in het kader van deze procedure. Dat is ook de reden dat Car Claim de kandidatuur van de Stichting als Exclusieve Belangenbehartiger ondersteunt, net zoals zij dat eerder in de zaak tegen Daimler deed. Het omgekeerde deed de Stichting onlangs in de collectieve actie tegen Renault[1].

4. De ratio voor deze samenwerking is dat belangenorganisaties hun krachten kunnen bundelen om vervolgens een groter tegengewicht te vormen tegen de gedaagden, in het bijzonder tegen de autofabrikanten. Daartoe bestaat alle aanleiding nu de gedaagden in alle aan het

[1] Zie de collectieve dagvaarding van de Stichting, te raadplegen in het Centraal Register Collectieve Acties

Dieselschandaal gerelateerde procedures grote, kapitaalkrachtige partijen zijn die gezamenlijk optrekken. De Stichting heeft moeten vaststellen dat de betrokken autofabrikanten, waaronder Stellantis, in iedere tegen hen ingestelde procedures de hakken in het zand zetten en zand in de machine proberen te strooien.

5. De Stichting stelt met deze dagvaarding tijdig haar eigen collectieve vordering in. Daarmee beoogt de Stichting de belangen van gedupeerde Autobezitters van ook de merken Peugeot, Citroën, DS, Vauxhall en Opel te behartigen.

1.1.2 Kern van de procedure

6. Peugeot en Citroën zijn vanouds de twee hoofdmerken van de voormalige PSA Groep. DS is sinds 2015 een zelfstandig premium merk binnen de voormalige PSA Groep. DS gebruikt dezelfde techniek als de overige PSA Fabrikanten. Opel was jarenlang onderdeel van General Motors maar is in maart 2017 overgenomen door Peugeot S.A. ("**PSA**"). PSA is op haar beurt met FCA opgegaan in Stellantis NV ("**Stellantis**"). In totaal verkochten deze automerken in de periode 2009-2019 miljoenen dieselauto's, waaronder ongeveer 310.000 op de Nederlandse markt. Het aantal verkochte dieselauto's op de Europese markt loopt in de miljoenen.

7. Opel gebruikte door de jaren heen overwegend techniek van General Motors en bediende zich in technisch opzicht van andere Illegale Manipulatie-instrumenten dan Peugeot, Citroën en DS. De feitelijke en juridische vragen waarover in deze procedure dient te worden beslist zijn echter in grote lijnen identiek. Daar komt bij dat ondertussen alle vier de merken onder de paraplu van Stellantis worden gevoerd. Beide bloedgroepen hebben inmiddels voor Nederland dezelfde door Stellantis aangestuurde Importeur. Stellantis is sinds kort ook de dealernetwerken van de Handelaren in onder meer Opel Peugeot, Citroen en DS aan het samenvoegen. Om praktische redenen volgt de Stichting SEC dan ook in haar keuze deze vier automerken in één en dezelfde collectieve dagvaarding op hun handelen aan te spreken.

8. Wel zal de Stichting de feiten ten aanzien van enerzijds Peugeot, Citroën en DS en anderzijds de feiten ten aanzien van Opel en Vauxhall in afzonderlijke hoofdstukken bespreken. Die feiten liegen er niet om.

9. Voor Peugeot, Citroën en DS geldt dat, volgens interne documenten van PSA, alle Euro 5 PSA Voertuigen van een illegale schakelmechaniek zijn voorzien dat de werking van het emissiecontrolesysteem regelt. Uit mededelingen van PSA (nu Stellantis) en Mitsubishi valt af te leiden dat het om een temperatuurvenster gaat. Vanaf welke temperatuur de werking van het emissiecontrolesysteem wordt afgebouwd vertelt PSA echter niet, terwijl dat wezenlijk is om de werking van het emissiecontrolesysteem te doorgronden. Dit mechaniek is in zowel de Euro 5 als de Euro 6 voertuigen van PSA ingebouwd. Volgens diezelfde documenten is het

bestuur van PSA al in 2010 over dit Illegale Manipulatie-instrument geïnformeerd. Door diverse instanties uitgevoerde emissietesten bevestigen dat de voertuigen te veel, en in sommige omstandigheden zelfs veel te veel NO_x uitstoten, in een geval zelfs 14 keer de emissienorm. Ook in Duitsland loopt een strafrechtelijk onderzoek naar de Illegale Manipulatie-instrumenten van PSA. Mitsubishi, dat op kleine schaal PSA-techniek gebruikt, trof inmiddels een schikking met de Duitse autoriteiten.

10. Ondanks de diverse strafrechtelijke onderzoeken tegen PSA (nu dus Stellantis), is er nog geen volledige duidelijkheid over de exacte technische werking van de Illegale Manipulatie-instrumenten van Peugeot, Citroën en DS. De Stichting heeft de vooraanstaande IT-expert **[***]** gevraagd de werking van de Illegale Manipulatie-instrumenten van PSA in kaart te brengen. **[***]** legde als eerste de werking van de Illegale Manipulatie-instrumenten van Volkswagen, Fiat en Opel bloot en, op verzoek van de Stichting, recentelijk ook voor Mercedes.

11. De Opel Voertuigen vormen een klasse apart waar het gaat om sjoemelsoftware en NO_x vervuiling. Gebleken is dat de Euro 6 voertuigen van Opel de NO_x norm tot ruim 16 keer overschrijden. De Illegale Manipulatie-instrumenten van Opel zijn in technisch opzicht vergaand in kaart gebracht en daarvan is hard bewijs aanwezig. De Euro 5 én 6 voertuigen van Opel blijken van een temperatuurvenster te zijn voorzien dat de werking van het emissiecontrolesysteem bij temperaturen lager dan 17 graden en hoger dan 33 graden Celsius vergaand terugschakelt. Het emissiecontrolesysteem was daarnaast zo afgesteld dat het – ook binnen dit temperatuurvenster – bij gebruik op de weg nagenoeg steeds uitgeschakeld was. In de NEDC-test werkte de het emissiecontrolesysteem wel volledig. De diverse Illegale Manipulatie-instrumenten blijken zowel uit interne documenten van de Duitse typegoedkeuringsautoriteit als uit onderzoeken door de vooraanstaande IT-expert **[***]**. Uiteindelijk heeft de Duitse typegoedkeuringsautoriteit Kraftfahrt Bundesamt ("**KBA**") in diverse Opel Voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten vastgesteld. Ook hebben de Duitse autoriteiten een strafrechtelijke procedure tegen Opel opgestart en heeft Opel recent een boete van bijna € 65 miljoen betaald. Voormalig Opel CEO **[***]** is het onderwerp van strafrechtelijk onderzoek.

12. De motoren en aandrijflijn voor de bedrijfswagens van Opel zijn afkomstig van Renault. Renault gebruikte een soortgelijk temperatuurvenster, van 17-35 graden en het is aannemelijk dat hetzelfde temperatuurvenster ook in deze Opels is ingebouwd. Dat was bijvoorbeeld ook het geval bij de diverse Mercedes-voertuigen die van Renault-techniek zijn voorzien. Ook tegen Renault loopt in Frankrijk een strafrechtelijke procedure.

13. Ook Peugeot, Citroën, DS en Opel gebruikten dus sjoemelsoftware ("**Illegale Manipulatie-instrumenten**"). Net als de autobezitters van de andere in het Dieselschandaal betrokken merken, hebben ook bezitters van Opel en PSA Voertuigen recht op schadeloosstelling.

1.2 Partijen

1.2.1 De Stichting

14. 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. Op dit moment voert de Stichting in verband met het Dieselschandaal procedures tegen Volkswagen c.s., Daimler c.s., FCA c.s. (nu Stellantis) en Renault c.s.

15. In deze dagvaarding richt de Stichting zich, net als Car Claim, op voertuigen van de merken Peugeot, Citroën, DS en Opel 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.

16. In aanvulling daarop komt de Stichting, anders dan Car Claim en SEC, ook op voor Autobezitters buiten Nederland in de EU en in het Verenigd Koninkrijk. Ook de Autobezitters van het merk Opel in het Verenigd Koninkrijk (aldaar actief onder de naam Vauxhall) vallen binnen de Nauw Omschreven Groep. Binnen de Relevante Periode, waarop de met de dagvaarding ingestelde vorderingen betrekking hebben, was het Verenigd Koninkrijk immers nog lid van de EU.

1.2.2 Gedaagden

1.2.2.1 Stellantis

17. Gedaagde sub 1 is Stellantis N.V. ("**Stellantis**"), de in Nederland statutair gevestigde topholding van een groep verschillende Autofabrikanten en daaraan gelieerde ondernemingen (hierna: de "**Stellantis Groep**"). De Stellantis Groep is een Frans-Italiaans-Amerikaanse multinationale autofabrikant. Stellantis is begin 2021 ontstaan als een fusie tussen FCA en PSA, resulterend in een bedrijf met veertien automerken, waaronder dus: Peugeot, Citroën, DS en Opel.

18. Volgens haar eigen website[2] is Stellantis daarmee, op basis van volume, de vierde grootste autofabrikant ter wereld geworden:

> *"Fiat Chrysler Automobiles N.V. ("FCA") (NYSE: FCAU / MTA: FCA) and Peugeot S.A. have each decided to convene the General Meetings of the respective shareholders of the two companies on Monday, 4 January 2021 in order to*

[2] Zie: https://www.stellantis.com/en/news/press-releases/2020/november/peugeot-s-a--and-fiat-chrysler-automobiles-n-v--shareholders--me

approve the merger of their companies to allow the creation of Stellantis, which will become the world's fourth largest automobile manufacturer by volume."

19. Alle "*assets, liabilities and legal relationships*" van PSA "*without limitation'* zijn onder algemene titel overgedragen aan FCA (**Productie 1**, *Board Report* FCA). FCA veranderde een dag na deze fusie haar (statutaire) naam in Stellantis N.V. Dat alle *assets, liabilities and legal relationships* onder algemene titel zijn overgaan op Stellantis volgt onder meer uit onderstaande uit het hiervoor aangehaalde "Board Report" van FCA over de "*common draft terms*" van de betreffende fusie.

4 CONSEQUENCES OF THE MERGER

Legal consequences

4.1 At the Effective Time:

(a) all assets, liabilities and legal relationships of PSA (without limitation) will be transferred to FCA by universal succession of title and FCA will be automatically subrogated in all of the rights and obligations of PSA resulting from any contract or commitment, of whatever nature;

(b) each holder of PSA Ordinary Shares (excluding PSA Ordinary Shares held by PSA and FCA) will receive 1.742 New FCA Common Shares for each PSA Ordinary Share, subject to the terms and conditions of and as further set out in the Merger Proposal;

(c) PSA will be dissolved without going into liquidation;

(d) all legal proceedings pending by or against PSA, including any proceedings that are initiated between the execution date of the Merger Proposal and the Effective Time, will be continued with the substitution of FCA for PSA as a party;

(e) unless otherwise provided therein, every contract, agreement or instrument to which PSA is a party will become a contract, agreement or instrument between FCA and the counterparty with the same rights and subject to the same obligations, liabilities and incidents (including rights of set-off), as would have been applicable thereto if that contract, agreement or instrument had continued in force between PSA and the counterparty, and any money due and owing (or payable) by or to PSA under or by virtue of any such contract, agreement or instrument shall become due and owing (or payable) by or to FCA instead of PSA;

(f) every contract, agreement or instrument to which PSA is a party shall, notwithstanding anything to the contrary contained in that contract, agreement or instrument, be construed and have effect as if:

- FCA had been a party thereto instead of PSA;
- for any reference (however worded and whether express or implied) to PSA there were substituted a reference to FCA; and
- any reference (however worded and whether express or implied) to the directors, officers, representatives or employees of PSA, or any of them, were, respectively, a reference to the directors, officers, representatives or employees of FCA or to such director, officer, representative or employee of FCA as FCA nominates for that purpose or, in default of nomination, to the director, officer, representative or employee of FCA who corresponds as nearly as may be to the first-mentioned director, officer, representative or employee;

(g) an offer or invitation to treat made to or by PSA before the Effective Time will be construed and have effect, respectively, as an offer or invitation to treat made to or by FCA; and

20. Daarmee is Stellantis dus ook de aangewezen, want medeverantwoordelijke, partij die aansprakelijk is geworden voor zaken waarvoor voorheen PSA aansprakelijk was.

1.2.2.2 <u>De PSA Fabrikanten (Peugeot, Citroën en DS)</u>

21. Met de fusie tussen FCA en PSA hield PSA (Peugeot S.A.) op te bestaan. PSA was de verkrijgende partij in die fusie. Aanvankelijk was PSA (tot en met 16 januari 2021) de topholding van de PSA Groep. Tot die groep behoorden ook Gedaagde sub 3 PSA Automobiles

S.A., Gedaagde sub 4 Automobiles Peugeot S.A. en Gedaagde sub 5 Automobiles Citroën S.A.S. Tezamen worden zij ook wel aangeduid als de: "**PSA Fabrikanten**".

22. De PSA Fabrikanten zijn met de fusie onder het huidige Stellantis komen te "hangen" en maken nu deel uit van de Stellantis Groep. Deze afzonderlijke entiteiten zijn nog steeds actief op het gebied van het ontwerpen, fabriceren en verkopen van voertuigen van de merken Peugeot, Citroen en DS.

23. Voor zover de Stichting uit openbare bronnen heeft kunnen achterhalen, betreft dit in ieder geval de volgende partijen[3]:

Rechtpersonen:	**Doelomschrijving:**	**Productie**
PSA Automobiles S.A. (hierna: "**PSA Automobiles"**)	Ontwerper en fabrikant van de merken: Peugeot, Citroën en DS	**Productie 2**
Automobiles Peugeot S.A. (hierna: "**Automobiles Peugeot"**)	Fabrikant en verkooporganisatie van Peugeot voertuigen	**Productie 3**
Automobiles Citroën S.A.S. (hierna: "**Automobiles Citroën"**)	Fabrikant en verkooporganisatie van Citroën voertuigen	**Productie 4**
PSA Retail UK Limited ("**PSA Retail UK**")	Verkooporganisatie van nieuwe en gebruikte voertuigen, inclusief reparateur.	**Productie 5**

1.2.2.3 <u>De Opel Fabrikanten</u>

24. Op 5 maart 2017 heeft PSA voor een bedrag van EUR 2,2 miljard - door middel van onder meer een activa-passiva transactie - Opel (en Vauxhall) van "General Motors" gekocht (zie **Productie 6**, de *Master Agreement* tussen General Motors Holdings LLC en PSA).

25. Art. 16 van deze Master Agreement bevat afspraken van GM Holdings en PSA over "*Emission Matters*". Deze afspraken zijn echter niet openbaar gemaakt, want neergelegd in een aparte bijlage ("Exhibit 16") die (voor zover de Stichting heeft kunnen nagaan) niet is gepubliceerd.

> *"The Parties agree to comply with the provisions set forth in **Exhibit 16** with respect to emission matters."*

3 Zie in dit verband ook hoofdstuk III.2 van de dagvaarding van Car Claim.

26. Ook blijft onduidelijk (voor buitenstaanders als de Stichting) welke rechtspersoon de specifieke aansprakelijkheden draagt. In artikel 2.3 van de Master Agreement staat bijvoorbeeld het volgende opgemerkt over "*Transferred Liabilities*" en "*Excluded Liabilities*":

> *"2.3 Transferred Liabilities*
>
> *Subject to the terms and conditions of this Agreement, on the Closing Date, the Buyer (or one or more Buyer Designees) shall assume and become responsible for, perform, discharge and pay when due the Transferred Liabilities. For the avoidance of doubt, the Assets Sellers will retain, and will be responsible for paying, performing and discharging when due, and the Buyer and its Affiliates will not assume or have any responsibility for the Excluded Liabilities."*

27. Omdat op dit moment (voor de Stichting) niet met zekerheid is te zeggen of de aanspraken van (EU) Autobezitters in verband met het Dieselschandaal aan PSA en daarmee (na de fusie met FCA) aan Stellantis zijn overgedragen, of dat deze afspraken zijn achtergebleven bij één of meer van de (Amerikaanse en/of Duitse) Opel Fabrikanten, heeft de Stichting er zekerheidshalve voor gekozen om in ieder geval de volgende partijen in deze procedure te betrekken omdat zij minst genomen – in de periode tussen september 2009 en september 2019 – al dan niet deels of achtereenvolgens – betrokken en/of verantwoordelijk zijn geweest bij of voor het ontwerp, de productie en/of de verkoop van Opel voertuigen die zijn voorzien van Illegale Manipulatie-instrumenten[4]:

Rechtpersonen:	**Doelomschrijving:**	**Productie**
Adam Opel GmbH ("**Adam Opel"**)	Fabrikant van Opel voertuigen tot en met 1 juli 2017. Adam Opel was tot en met die periode de zogenoemde "*original equipment manufacturer*" (**OEM**).	**Productie 77a** **Productie 77b** **Productie 77c**, p. 22, par 2.5, en p. 24
Opel Automobile GmbH ("**Opel Automobile"**)	Fabrikant en verkooporganisatie van Opel voertuigen. Opel Automobile was tot en met die periode de zogenoemde "*original equipment manufacturer*" (**OEM**). Automobile Peugeot is	**Productie 8a** **Productie 8b**

4 De Stichting heeft ook deze (Amerikaanse en Duitse) Autofabrikanten aangeschreven en uitgenodigd om in het geval zij zouden menen op evident onjuiste gronden te zijn of worden aangesproken zij dat op voorhand kenbaar kunnen (en zouden moeten) maken, bij gebreke waarvan de Stichting zich uitdrukkelijk het recht heeft voorbehouden om deze procedure te starten. Geen van deze aangeschreven partijen is op die uitnodiging ingegaan. Sterker nog, zij hebben in het geheel niet gereageerd.

	100% aandeelhouder van Opel Automobile.	
General Motors Company: "**GM Company"**)	GM Company was tot met medio 2017 de moedermaatschappij van Adam Opel. Tot en met de overname was Opel "controlled by GM Company"	**Productie 9a** **Productie 9b**, zie p. 2 en 3
General Motors LLC ("**GM**")	Amerikaanse fabrikant en verkooporganisatie van onder meer Opel voertuigen	**Productie 10**
General Motors Holding LLC ("**GM Holdings**")	GM Holdings was partij bij de Master Agreement strekkende tot de verkoop van onder meer Opel aan PSA.	Productie 6
Vauxhall Motors Limited ("**Vauxhall Motors**")	Fabrikant van Vauxhall voertuigen	**Productie 11**
IBC Vehicles Limited ("**IBC Vehicles**")	Fabrikant van Vauxhall (bedrijfs)voertuigen	**Productie 12**
Vauxhall Finance Plc ("**Vauxhall Finance**")	Leasemaatschappij van Vauxhall voertuigen	**Productie 13**

28. Hierna zullen Adam Opel en Opel Automobile gezamenlijk ook de "**Duitse Opel Fabrikanten**" worden genoemd. GM Company, GM en GM Holdings zullen tezamen "**General Motors**" of de "**Amerikaanse Opel Fabrikanten**" worden genoemd. Vauxhall Motors, IBC Vehicles en Vauxhall Finance worden ook genoemd "**Vauxhall**". De Duitse Opel Fabrikanten, de Amerikaanse Opel Fabrikanten en Vauxhall worden tezamen de "**Opel Fabrikanten**" genoemd.

1.2.2.4 Importeur en de Handelaren

29. Stellantis Nederland B.V. (de "**Importeur**") is importeur van onder meer de volgende merken in Nederland: Peugeot, Citroen, DS en Opel (**Productie 14**). De Importeur, Stellantis Nederland B.V., is recent op 30 september 2021 ontstaan uit een fusie tussen Peugeot Nederland N.V. (als de verkrijgende vennootschap), Citroën Nederland B.V. en Opel Nederland B.V. (beide als verdwijnende vennootschappen).[5] Daarvoor waren de drie vennootschappen afzonderlijk importeur van Peugeot, Citroën, DS respectievelijk Opel.

5 Op 1 oktober 2021 is de rechtsvorm veranderd van een NV naar een BV.

30. Tot en met 30 september 2021 hield Automobile Peugeot alle aandelen in de (rechtsvoorgangers) van de Importeur. Vanaf 1 oktober 2021 worden de alle aandelen in de Importeur echter gehouden door Automobile Peugeot, Automobile Citroen en Opel Europe Holdings S.L.[6] Stellantis is op haar beurt weer aandeelhouder van deze entiteiten en daarmee is Stellantis indirect de enig aandeelhouder van de Importeur.

31. De Importeur is net als Stellantis (N.V.) statutair gevestigd in Amsterdam en is de enige officiële importeur van Getroffen Voertuigen in Nederland. De Importeur maakt deel uit van de Stellantis Groep, en verzorgt in samenwerking met Stellantis de import van de Getroffen Voertuigen, zowel voor Peugeot, Citroen, DS als voor Opel.

32. De Importeur voert daarnaast ook verschillende handelsnamen, zoals “Opel Nederland”, “Peugeot Nederland”, “Citroën Nederland” en “DS Nederland” (zie ook Productie 15). Naast deze handelsnamen worden ook namen gevoerd als “Free2Move” waaronder door de Importeur ook (*operational*) lease-activiteiten worden ontplooid via onder meer de volgende website: https://www.free2move-lease.nl/. In die zin zal de Importeur ook partij zijn bij bepaalde Leaseovereenkomsten.

33. Het distributienetwerk van de Stellantis Groep 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 (private) leaseproducten aan. De ervaring leert bovendien dat de Handelaren instrumenteel zijn in het doorvoeren van software updates, gevraagd of ongevraagd.

34. Het is noodzakelijk ook de Handelaren (en de Importeur) in het geding te betrekken. De belangrijkste reden daarvoor is dat de meeste (Nederlandse) Autobezitters in een contractuele rechtsverhouding tot een of meer Handelaren of de Importeur staan, en hun rechten voor wat bepaalde vorderingen betreft alleen via de Handelaren of de Importeur geldend kunnen maken. De Stichting 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 (Nederlandse) achterban van de Stichting belang bij een verklaring voor recht waar zij dan in opvolgende procedures haar voordeel mee kan doen.

1.2.3 De benadeelden voor wiens belangen de Stichting opkomt

35. De Stichting komt op voor de Autobezitters zoals aangeduid in de Nauw Omschreven Groep. Het gaat dan om Autobezitters die op het moment dat de Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in zowel de Europese Unie, inclusief het Verenigd

6 Zie ook randnummer 47 Dagvaarding Car Claim.

Koninkrijk[7], (de "**EU**") als in Nederland hadden. Voor zover bepaalde Autobezitters niet in Nederland maar wel in de EU hun gewone verblijfplaats hebben 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).

36. De Stichting hanteert daarbij een onderscheid in enerzijds Particuliere Partijen (subcategorieën A, B en C) en Zakelijke Partijen (subcategorieën A, B en C) voor Autobezitters in Nederland, en anderzijds Particuliere Partijen (subcategorieën D, E en F) en Zakelijke Partijen (subcategorieën D, E en F) voor Autobezitters buiten Nederland, maar in de EU.

37. De Stichting komt dus *ook* op voor die Autobezitters die op dit moment of later in de procedure geen Getroffen Voertuig meer in bezit, of onder zich, hebben, maar die in het verleden wel één of meer Getroffen Voertuigen in bezit of onder zich hebben gehad zolang dat is geweest in de periode vanaf 1 september 2009.

1.3 Structuur dagvaarding

38. In hoofdstuk 2 schetst de Stichting de technische achtergronden van het Dieselschandaal en het regulatoir kader. In dit hoofdstuk wordt stil gestaan bij de achtergrond voor de emissiewetgeving, de technische werking van emissiecontrolesystemen en de redenen waarom fabrikanten op grote schaal met de uitstoot sjoemelen. Vervolgens bespreekt zij de illegaliteit van dit gesjoemel.

39. Zoals in de inleiding van deze dagvaarding al aan de orde kwam, hebben enerzijds de Opel Fabrikanten en anderzijds de PSA Fabrikanten zich schuldige gemaakt aan de inzet van verschillende Illegale Manipulatie-instrumenten in hun gehele dieselvloot. Omdat de techniek en de feitelijke gang van zaken rondom de ontdekking van de Illegale Manipulatie Instrumenten van de PSA en Opel Fabrikanten verschillend is, zal de Stichting deze gang van zaken in twee afzonderlijke hoofdstukken bespreken.

40. In Hoofdstuk 3 bespreekt de Stichting de inzet van Illegale Manipulatie-instrumenten door de PSA Fabrikanten (de merken Peugeot, Citroën en DS). In Hoofdstuk 4 bespreekt de Stichting separaat het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door de Opel Fabrikanten. Daarbij maakt de Stichting ook inzichtelijk welke type motoren en modellen van Peugeot, Citroën, DS en Opel volgens haar van Illegale Manipulatie-instrumenten zijn voorzien.

41. In hoofdstuk 5 bespreekt de Stichting de grondslagen van haar vorderingen en het juridisch kader daarvan. In Hoofdstuk 6 bespreekt de Stichting de schade. In Hoofdstuk 7 bespreekt de Stichting de toepasselijkheid van de WAMCA op deze procedure, en in Hoofdstuk 8 de ontvankelijkheid van de Stichting. In Hoofdstuk 9 behandelt de Stichting de aanwijzing van

[7] Ten tijde van de Relevante Periode was het Verenigd Koninkrijk nog een lidstaat van de EU. Om die reden rekent de Stichting ook Autobezitters uit het Verenigd Koninkrijk tot haar achterban.

de Exclusieve Belangenbehartiger. In Hoofdstuk 10 komen de bekende verweren van Gedaagden aan bod en in Hoofdstuk 11 enkele formele aspecten. Hoofdstukken 12 en 13 zien op de bewijslastverdeling en de proceskosten. Het petitum is opgenomen in Hoofdstuk 14.

2 DIESELSCHANDAAL: TECHNISCHE ACHTERGRONDEN EN REGULATOIR KADER

42. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting op hoofdlijnen de technische achtergrond van het Dieselschandaal en het regulatoir kader.

2.1 Technische achtergrond van het Dieselschandaal

2.1.1 NO_x-emissies en de schadelijke gevolgen daarvan

2.1.1.1 Oneigenlijke bevoordeling dieselvoertuigen en gesjoemel door fabrikanten

43. Centraal kenmerk van dieselmotoren is dat zij weliswaar verhoudingsgewijs minder CO_2 uitstoten, maar juist meer NO_x, SO_x en fijnstof. De relatief geringere uitstoot van CO_2 leidde ertoe dat bezitters van dieselvoertuigen allerlei belastingvoordelen genoten die aan de verondersteld geringe CO_2-emissies van hun voertuigen waren gerelateerd. De voordelen van dieselmotoren werden in de praktijk schromelijk overschat, zo blijkt uit schriftelijke antwoorden van **[***]** van Transport & Environment op vragen van de Parlementaire Enquêtecommissie van het Europees Parlement (**Productie 15**), p. 3. In dit interview beschrijft **[***]** de oneigenlijke voordelen die overheden aan dieselvoertuigen toekenden. De NO_x-norm bedraagt onder Euro 6 80 mg/km. Dat is, zoals ook **[***]**, aanzienlijk hoger is dan de geldende norm voor benzinevoertuigen.

44. De oneigenlijke voordelen voor dieselvoertuigen 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 de Parlementaire Enquête (**Productie 16**):

> *" (...) 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 CO_2 emissions; whereas, at the combustion stage, diesel engines, in comparison with petrol engines, produce far more pollutants, other than CO_2, 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."*

45. Een van de kernconclusies van het EMIS-Rapport was dat, hoewel het met gebruikmaking van beschikbare technieken allang mogelijk was onder normale gebruiksomstandigheden aan de geldende emissienormen te voldoen, een aantal autofabrikanten, waaronder de PSA en Opel Fabrikanten, 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."*

46. Uit het EMIS-Rapport blijkt ook dat deze praktijken er in belangrijke mate aan bijdroegen dat verschillende lidstaten niet in staat waren aan de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen te voldoen (EMIS-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 NOx 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."*

47. De Europese Commissie heeft inmiddels inbreukprocedures geïnitieerd tegen onder meer Frankrijk, Duitsland, Hongarije, Italië, Roemenië en het Verenigd Koninkrijk. In het persbericht over deze inbreukprocedures (**Productie 17**) weet de verantwoordelijke Eurocommissaris Elżbieta Bieńkowska 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."*

48. Ook de Europese Rekenkamer ("**ERK**") heeft in haar briefingdocument uit 2019, met de titel: "*De respons van de EU op het "dieselgate"-schandaal*" (**Productie 18**, "**Briefingdocument ERK**") ernstige zorgen geuit met betrekking tot de gevolgen van het Dieselschandaal.

49. In het Briefingdocument ERK worden de door de EU en afzonderlijke lidstaten genomen maatregelen besproken in antwoord op het Dieselschandaal. In onderstaand overzicht zijn de door de ERK vastgestelde tekortkomingen omschreven, waaronder de tekortkoming dat de meeste autofabrikanten sjoemelsoftware (lees: Illegale Manipulatie-instrumenten) hebben gebruikt, als ook de door de Commissie genomen (of voorgenomen) stappen om die tekortkomingen aan te pakken:

Beschrijving van de tekortkomingen	**Door de Commissie genomen stappen om deze aan te pakken**	**Paragraaf in Briefingsdocument ERK**
NEDC-laboratoriumtest geeft de huidige rijomstandigheden niet weer en biedt een mate van flexibiliteit die leidt tot grotere discrepanties tussen laboratoriumwaarden en CO_2-emissies op de weg	Invoering van nieuwe laboratoriumtests: de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP)	30 tot 35
Daadwerkelijke NO_x-emissies overschrijden de wettelijke grenswaarden aanzienlijk	Invoering van de nieuwe test in reële rijomstandigheden (RDE)	36 tot 39
Sjoemelsoftware gebruikt door de meest autofabrikanten; geen controles door typegoedkeuringsinstanties om deze op te sporen	Methodologie ontwikkeld om sjoemelsoftware te helpen ontdekken, waaronder gewijzigde RDE-tests van auto's in het verkeer en verrassingstests	40 tot 41
Fabrikanten zijn niet verplicht om emissiestrategieën openbaar te maken	Verplichting voor fabrikanten om alle basis- en bijkomende emissiestrategieën bekend te maken	41
Gebrek aan controle van voertuigen na verlening van typegoedkeuring	Nieuwe regels voor controles van de conformiteit tijdens het gebruik; invoering van markttoezicht-activiteiten in 2020	46 tot 52
Geen specifiek EU-toezicht van voertuigtypegoedkeuring en gebrekkige handhaving van wetgeving	Commissie zal typegoedkeuring kunnen opschorten en intrekken en boetes kunnen opleggen aan fabrikanten; forum opgezet om beste praktijken te bevorderen en de uitvoering in de LS te harmoniseren	53 tot 55
Gebrek aan transparante gegevens over geteste voertuigen Fabrikanten zijn verplicht om gegevens te publiceren die nodig zijn voor het testen door derden	Fabrikanten zijn verplicht om gegevens te publiceren die nodig zijn voor het testen door derden	56 tot 58
Onvoldoende informatie over de wijze waarop de lidstaten omgingen met voertuigen met sjoemelsoftware	Commissie heeft een centraal informatieplatform voor terugroepacties opgezet	63 en 64

Ontbreken van één enkel wettelijk EU-kader om consumenten schadeloos te stellen	Voorstel van de Commissie over collectief verhaal door consumenten	70 tot 72

50. Uit het overzicht hiervoor blijkt dat (i) de uitstoot van NO_x door dieselvoertuigen structureel en aanzienlijk hoger is dan wettelijk is toegestaan en (ii) de meeste autofabrikanten gebruik maken van Illegale Manipulatie-instrumenten om vervuilende voertuigen door de typegoedkeuringstest te loodsen. Ook blijkt daaruit dat (iii) in de EU het toezicht op die testen en de handhaving bij schending van die emissienormen onvoldoende was en dat (iv) mogelijkheden voor collectief schadeverhaal lange tijd ontbraken.

51. De sinds 2020 (dus na het Briefingdocument ERK) inwerking getreden WAMCA voorziet wel in die mogelijkheid. Deze procedure voorziet daarmee in een wezenlijke behoefte.

2.1.1.2 Problemen NO_x-vervuiling

52. De stikstofverontreiniging als gevolg van dieseluitstoot is een ernstige kwestie. In een invloedrijk artikel in het gezaghebbende wetenschappelijke blad *Nature*[8] werd de stikstofverontreiniging als één van de kritieke negen "*global boundaries*" omschreven waar de mensheid binnen moet blijven om onomkeerbare schade aan de planeet te voorkomen (**Productie 19**). In het artikel wordt omschreven hoe de nitratenvervuiling het kritieke, duurzaam handhaafbare niveau allang vergaand overschrijdt (artikel, figure 1, *beyond the boundary*). Daarmee hoort de stikstofverontreiniging thuis in hetzelfde rijtje van klimaatverandering en de vermindering van biodiversiteit, de twee andere "*planetary boundaries*" die in het artikel als overschreden worden aangemerkt. 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 als gevolg;
(iii) klimaatopwarming; en
(iv) zure regen.

53. De gevolgen van het gesjoemel met dieselvoertuigen liegen er niet om. In een ander artikel in *Nature* uit 2017[9] werd geschat dat het in Europa alleen al ongeveer 6.800 onnodige doden per

8 Rockström, J., Steffen, W., Noone, K. et al. A safe operating space for humanity. Nature 461, 472–475 (2009). https://doi.org/10.1038/461472a

9 Anenberg, S.C., Miller, J., Minjares, R., Du, L. Henze, D.K., Lacey, F, Heyes, C. (2017) Impacts and mitigation of excess diesel related NO_x emissions in 11 major vehicle markets. *Nature,* 545(7655), 467-471. https://doi.org/10.1038/nature22086.

jaar zou schelen als de Europese dieselpersonenvoertuigen en -busjes aan de door de Europese Commissie gestelde milieunormen zouden voldoen (**Productie 20**).

54. 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 snelheidsbegrenzingen voor het wegverkeer, het stilleggen van bouwprojecten en de sluiting van veehouderijen.

2.1.1.3 Evolutie van de emissiegrenswaarden

55. Gelet op de steeds verder om zich heen grijpende NO_x-vervuilingsproblematiek worden de Europese emissiestandaarden steeds strenger. Zo is de Europese Commissie, naar uit de considerans van de Emissieverordening blijkt, in maart 2001 van start gegaan met het programma „Schone lucht voor Europa" (ofwel, *Clean Air for Europe*, CAFE). 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 dieselvoertuigen aanzienlijk zou moeten dalen om aan de gestelde doelen voor luchtverontreiniging te kunnen voldoen.

56. Om de industrie in staat te stellen zich tijdig op deze normen te kunnen voorbereiden 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 zekerheid voor hun Europese langetermijnplanning en werden zij in staat gesteld tijdig op de toekomstige normen te anticiperen.

57. Het onderstaande overzicht bevat opeenvolgend toepasselijke Europese emissiestandaarden voor dieselmotoren in personenvoertuigen:

Emissiestandaard	*Richtlijn*	*Datum inwerkingtreden*	*Maximale uitstoot (g/km)*			
			CO	*Koolwaterstof + NO_x*	*NO_x*	*Fijnstof*
Euro 1	70/220/EEC, 91/441/EEC, 93/59/EEC, 96/69/EC en 91/542/EEC	Jul. 1992	2,72 (3,16)	0,97 (1,13)	-	0,14 (0,18)
Euro 2	94/12/EC, 96/69/EC en 91/542/EEC	Jan. 1996 [1995]	1,0	0,7 (IDI) of 0,9 (DI)	-	0,08 (IDI) of 9,1 (DI)
Euro 3	98/69/EC	Jan. 2000	0,64	0,56	0,50	0,05
Euro 4	98/69/EC	Jan. 2005 1/10/2006	0,50	0,30	0,25	0,025
Euro 5	Emissieverordening	Sept. 2009 1/10/2009	0,50	0,23	0,18	0,005
Euro 6	Emissieverordening	Sept. 2014	0,50	0,17	0,08	0,005

58. De normen voor auto-industrie zijn niet excessief streng. Terwijl de NO_x-grenswaarde bij de invoering van de euro 5 normen 0,18 G/km was, oftewel 180 milligram (mg) per kilometer, bedroeg de NO_x-norm in de VS op dat moment 44 mg/km, ofwel minder dan een vierde van de toenmalige Europese grenswaarde (EMIS-Rapport, Productie 16 par. 24). Ook de in 2014 ingevoerde Euro 6 norm, van 0,08 g/km (80 mg/km) is nog steeds bijna twee keer zo ruim de Amerikaanse norm.

2.1.1.4 Gevolgen van het Dieselschandaal

59. Het Dieselschandaal heeft, naast haar implicaties voor het milieu, ook voor de autofabrikanten en haar afnemers verstrekkende gevolgen. Zo heeft het Dieselschandaal ertoe geleid dat de markt voor nieuwe en tweedehands dieselvoertuigen is ingestort. Diverse autofabrikanten, zoals Volvo en Audi, hebben inmiddels aangekondigd zich geheel uit de dieselmarkt te zullen terugtrekken. Ook de CEO van Citroën heeft zijn verwachting uitgesproken dat het merk met diesels stopt[10] (**Productie 21**).

60. De problemen rondom NO_x- en overige dieselemissies leidden er op lokaal niveau ook toe dat een toenemend aantal Europese steden tot de invoering van milieuzones is overgegaan.

61. Het 'weigeringsbeleid' van 'diesels' is progressief. Eerst wordt de vervuilendste auto geweerd en vervolgens vindt aanscherping plaats volgens een vast tijdspad. Een goed voorbeeld hiervan

[10] Zie: https://www.autoblog.nl/nieuws/citroen-diesels-binnenkort-ook-exit-volgens-ceo-889869

is het beleid van Gemeente Amsterdam. Momenteel is het type Euro 3 en later nog welkom, maar sinds november 2020 mogen alleen diesels met emissieklasse Euro 4 en hoger binnen de milieuzone rijden[11]. Vergelijkbare regelingen gelden in Rotterdam, Utrecht en Arnhem. Arnhem laat echter al geen dieselauto's van voor 2004 meer toe. Maastricht en Eindhoven onderzoeken momenteel de invoering van een milieuzone.

62. In Duitsland zijn de ontwikkelingen op dit vlak verder dan in Nederland en worden Dieselauto's van steeds recenter bouwjaren uit de binnensteden geweerd. In een groeiend aantal Duitse steden, waaronder Berlijn en Stuttgart, geldt nu al een rijverbod voor diesels die onder de recentere Euro 5 norm vallen [12] (van september 2009 tot september 2014). Het feit dat Euro 6 dieselvoertuigen van Opel en PSA en diverse andere fabrikanten in werkelijkheid niet eens aan de Euro 3 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.

2.1.2 Dieseluitstoot, uitstootreductiesystemen en Manipulatie-instrumenten

63. Om aan de strengere emissienormen te voldoen hebben autofabrikanten, waaronder de PSA en Opel Fabrikanten, diverse emissiereductiesystemen ontwikkeld. Alvorens daarop in te gaan geeft de Stichting eerst een korte toelichting geven op de werking van een dieselmotor.

2.1.2.1 Werking dieselverbrandingsmotor

64. Kenmerkend voor een dieselverbrandingsmotor is dat brandstof en lucht gemengd worden in de verbrandingskamer en daar onder hoge druk tot verbranding wordt gebracht. Dieselmotoren werken, vereenvoudigd weergegeven, op basis van de volgende stappen.

- Tijdens de inlaatslag vult de verbrandingskamer van de cilinder zich via het inlaatspruitstuk met lucht, al dan niet onder extra druk gezet door een turbo. De zuiger komt met de compressieslag omhoog en perst de lucht in de verbrandingskamer samen. Hiermee nemen druk en temperatuur in de cilinder toe. De samengeperste lucht bereikt zo temperaturen van honderden graden Celsius.

- Op het moment dat de druk het hoogst is – de zuiger heeft dan het hoogste punt bereikt – wordt de diesel de verbrandingskamer ingespoten. De hoge temperatuur in de verbrandingskamer maakt dat de brandstof, gecombineerd met lucht, vanzelf ontbrandt. De verbranding zorgt voor een krachtige, neerwaartse verplaatsing van de zuiger, de zogeheten arbeidsslag. Deze slag zorgt voor de aandrijving van de krukas.

---

[11] Zie: https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/milieuzone/milieuzone-vanaf-november-2020/#h631fd5e2-7f6c-4233-8933-9d216d83a09c)

[12] Zie: https://www.adac.de/verkehr/abgas-diesel-fahrverbote/fahrverbote/dieselfahrverbot-faq/.

- Het is van belang dat de brandstof meteen en optimaal verbrandt, omdat dan de beste omzetting in energie plaats vindt. Hiertoe moet de diesel goed verneveld worden. De inspuiting wordt door het motormanagementsysteem, de ECU (Electronic Control Unit), voortdurend aan de motortoestand en de rijomstandigheden aangepast.

- Na de ontbranding openen de uitlaatkleppen en stuwt de zuiger het verbrande mengsel de cilinder uit – uiteindelijk richting de uitlaat. Bij een optimale verbranding zouden als afvalstoffen van verbanding alleen koolstofdioxide (CO_2), stikstof (N_2), zuurstof (O_2) en water (H_2O) vrijkomen. Als gevolg van de steeds net-niet-volledige verbranding in een dieselmotor komen er echter ook stoffen als koolmonoxide (CO), gedeeltelijk en niet-verbande koolwaterstoffen, roetdeeltjes/fijnstof en NO_x vrij.

65. 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). Teneinde 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 nabehandelingsstrategie. Deze beide technieken worden onderstaand kort omschreven.

2.1.2.2 Intern-motorische reiniging (EGR)

66. Er zijn diverse intern-motorische emissiereductietechnieken beschikbaar. De belangrijkste daarvan is de zogeheten "*Exhaust Gas Recirculation*" ("**EGR**"). Bij deze techniek wordt het uitlaatgas terug in de verbrandingskamer gevoerd. Deze recirculatie vindt plaats via een zogenaamde EGR-klep die de dosering van uitlaatgas reguleert. Uitlaatgas is inert. Dat betekent dat het geen chemische reactie aangaat. De bijmenging van het (inerte) uitlaatgas in de verbrandingskamer zorgt voor een lagere zuurstof-brandstof verhouding. Als gevolg daarvan wordt de ontstane warmte bij de verbranding over meer massa verdeeld hetgeen de verbrandingstemperatuur tempert. Bij een lagere verbrandingstemperatuur ontstaat vervolgens minder NO_x. Met tussentijdse koeling van het recirculatiegas is de temperatuur in de verbrandingskamer verder te verlagen.

67. 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, die als een belangrijk nadeel van uitlaatgasrecirculatie wordt beschouwd, 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 de turbokoeler.

68. Uit een RDW-rapport van juli 2017 blijkt dat veel autofabrikanten, waaronder Opel en PSA, zich tijdens de Euro 5-periode (september 2009-september 2014) beperkten tot de toepassing van de EGR-methode (**Productie 22**, p. 9-10)[13], en dus geen gebruik maakten van nabehandelingsmethoden.

2.1.2.3 Nabehandelingstechnieken, waaronder LNT en SCR

69. Onder de Euro 6 normering, die vanaf september 2014 van kracht is, werden de uitstootnormen aanmerkelijk strikter. Zo werd de NO_x norm voor personenauto's van 180 mg/km tot 80 mg/km teruggebracht. Met intern-motorische maatregelen alleen werden deze nieuwe emissienormen niet gehaald. Als aanvullende zuiveringsmethoden werden nabehandelingstechnieken toegepast. Hiervoor zijn verschillende methoden ontwikkeld, waaronder (i) de Lean NO_x-trap ("**LNT**") techniek en (ii) de Selective Catalytic Reduction ("**SCR**") techniek. Als gevolg van deze aanvullende nabehandelingssystemen werden aan het EGR-systeem zelf minder hoge eisen gesteld, zij het dat ook deze techniek nog steeds noodzakelijk bleef om aan de geldende normen te voldoen.

70. Bij toepassing van LNT, ook wel bekend onder de naam NO_x Storage Catalyst is er sprake van een 'moleculaire spons'. De vrijkomende NO_x hecht zich dan aan een absorberend middel, 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 wordt met name bij motoren met een kleinere inhoud toegepast. Vanwege inherente beperkingen is het ongeschikt voor motoren met een grotere inhoud of een zwaardere belasting.

71. 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 CO_2-uitstoot en een lager brandstofverbruik. De relatief hoge NO_x-uitstoot die zich in die omstandigheden voordoet, wordt door de SCR-katalysator verlaagd door omzetting naar hoofdzakelijk stikstof en water. SCR leidt (in geval van optimale toepassing) over het algemeen tot betere resultaten dan de LNT-techniek, met name bij zwaardere voertuigen en zwaardere belastingen. Toepassing van deze techniek is ook duurder dan de LNT-techniek. Bovendien leidt deze techniek tot het gebruik van een extra grondstof, namelijk de ureumoplossing. Daarvoor is dan een tank nodig die periodiek moet worden bijgevuld.

[13] https://www.rdw.nl/-/media/rdw/rdw/pdf/sitecollectiondocuments/over-rdw/rapporten/programma-emissietesten-rdw---resultaten-vervolgonderzoek.pdf

2.1.3 Prikkels voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten

72. Zoals in onderdeel 2.1.2 hiervoor is besproken is het, met toepassing van moderne techniek, allang mogelijk om bij gebruik op de weg ten volle aan de geldende emissienormen te voldoen. Zoals in het EMIS-Rapport is bevestigd, heeft een aantal autofabrikanten niettemin om puur economische redenen nagelaten hun voertuigen in overeenstemming met de geldende normeringen te brengen. Vervolgens hebben die fabrikanten Illegale Manipulatie-instrumenten ingezet om hun veel te hoge uitstoot tijdens de test te verhullen.

73. 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 23**, p. 4):

(i) de kosten van het emissiereductiesysteem. 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 terwijl haar voertuigen, als gevolg van sjoemelstrategieën, alsnog door de test heen komen;

(ii) een Diesel Particulate Filter (de "**DPF**") kost volgens het ICCT 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. Aangezien voor de regeneratie van het DPF extra brandstof wordt verbruikt leidt de toepassing van een strategie met meer NO_x-uitstoot ook tot verminderd brandstofgebruik;

(iii) een hogere NO_x uitstoot maakt een optimalere verbranding mogelijk. Wanneer op een hogere NO_x wordt gestuurd, kan het brandstofgebruik met 2-5% worden teruggebracht;

(iv) wanneer een voertuig van een LNT-installatie is voorzien, dient deze eveneens periodiek te worden "geregenereerd". De reden is dat de LNT slechts in staat is een bepaalde hoeveelheid NO_x op te slaan. Aan de LNT wordt tijdens een regeneratie een zeer rijk lucht-brandstof mengsel aangeboden. Het doel is dan de opgeslagen NO_x om te zetten in andere componenten (H_2), CO_2, N_2 en O_2). Na de regeneratie is de LNT "leeg" en weer in staat NO_x op te slaan. Wordt de werking van het LNT-systeem gereduceerd of geheel afgeschakeld, dan is een brandstofbesparing van 2-5% mogelijk;

(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 of behoeft de tank minder vaak te worden bijgevuld, hetgeen tot een grotere cliëntacceptatie kan leiden. Bij veel dieselvoertuigen zit de tank op een ontoegankelijke plaats (bijvoorbeeld in de

achterbak) zodat bijvullen ingewikkeld is en bij door de garage bij de service moet worden verricht;

(vi) er bestaat ook een wisselwerking tussen motorgeluid en NO_x emissies. 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;

(vii) om het rijplezier van de consument te waarborgen en verkopen te stimuleren hebben fabrikanten er belang bij om de rijprestaties van hun voertuigen op hoog niveau te houden. 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. Ook PSA probeerde op deze manier de "*brilliance*" van haar motor te verhogenen

(viii) het optimaal afstellen van de motoraansturing om de uitstoot van schadelijke stoffen te minimaliseren is een moeilijk en tijdsintensief werk. Het gebruik van Manipulatie-instrumenten stelt de kalibratie-ingenieurs in staat hun tijd en aandacht aan andere factoren te besteden die voor de afnemer wél waarneembaar zijn, zoals bijvoorbeeld de brandstofefficiëntie.

74. In het ICCT-Rapport wordt onderstreept dat deze en andere prikkels zich bij uitstek bij dieselvoertuigen voordoen en in veel mindere mate bij benzinevoertuigen. Dat heeft te maken met de hoge kosten van de emissiecontrolesystemen in dieselvoertuigen en de financiële en technische nadelen die met het beperken van NO_x-uitstoot gemoeid zijn.

2.1.4 Elektronische aansturing van de motor en mogelijkheden voor manipulatie

75. 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. Zo kan een motor meer dan 70 elektronische controle units bevatten, die tezamen worden aangestuurd door meer dan 100 miljoen regels aan softwarecode. Nagenoeg alle aspecten van het motormanagement worden door een *Electronic Control Unit* ("**ECU**") aangestuurd. Het ECU-systeem leest voortdurend sensoren in het voertuig uit. Aan de hand van die waarnemingen schakelt het functies in of juist uit. De ECU correspondeert ook met andere systemen binnen het voertuig, waaronder de diverse meters op het dashboard. De 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 in belangrijke mate de ECU en de daarin opgenomen sturingssoftware die bepaalt of het voertuig al dan niet aan de geldende emissienormen

voldoet. Als gevolg van deze elektronische aansturing van de motor en de emissiecontrolemechanismen is het voor autofabrikanten veel makkelijker geworden om de (hierna nog te bespreken) NEDC-testcyclus te herkennen en/of te omzeilen.

76. Tezelfdertijd is het voor derden, waaronder typegoedkeuringsinstanties, bijzonder lastig om Illegale Manipulatie-instrumenten in de ECU sturingssoftware op te sporen en vast te stellen. De reden daarvoor is dat deze Illegale Manipulatie-instrumenten zijn opgenomen in een computercode die vaak bewust ontworpen is om het derden zo moeilijk mogelijk te maken daar kennis van te nemen. Zoals omschreven in het ICCT-Rapport, (zie Productie 23, p. 5) is het zelfs met toegang tot de broncode uitermate lastig Illegale Manipulatie-instrumenten op het spoor te komen, mede omdat de betreffende voertuigen er in de regel verschillende kalibratiestrategieën op nahouden en verschillende vormen van (Illegale) Manipulatie-Instrumenten.

77. Daarnaast blijkt uit het EMIS-Rapport (zie conclusie onder 4.3, randnummer 24) dat typegoedkeuringsinstanties ook geen rekening hebben gehouden met Manipulatie-Instrumenten die het verschil zouden kunnen verklaren voor de uitstoot tijdens een typegoedkeuringstests in laboratoria en de uitstoot tijdens het werkelijke gebruik van een voertuig:

> *"Defeat devices, as defined in Article 3(10) of Regulation (EC) No 715/2007, were generally not considered among the possible reasons behind the discrepancies between laboratory and on-road NO_x emissions. It was not generally suspected that they could be in actual use in any passenger car produced in the EU despite the fact that such devices were found in the US in light-duty vehicles in 1995 and in heavy-duty vehicles in 1998 and despite the fact that the JRC's 2013 report entitled "A complementary emissions test for light-duty vehicles" discussed the possible use of defeat devices."*

78. In het EMIS Rapport ((zie conclusie onder 4.3, randnummer 32) is zelfs ook vastgesteld dat het praktisch onmogelijk is om zelfs met preventieve controles vast te stellen of sprake is van een Manipulatie-instrument:

> *"Experts have noted the consensus view that the pre-emptive checking and possible detection of a fraudulent emissions system defeat device through unrestricted access to the vehicle's proprietary software is not a viable method, due to the extreme complexity of such software".*

79. Met het oog op de inherente moeilijkheid om Illegale Manipulatie-instrumenten in de software-code uit te lezen vermeldt het ICCT-Rapport dat autoriteiten bij de opsporing daarvan in de eerste plaats aangewezen zullen blijven op in de uitlaat gemeten emissiewaarden die de grensnorm overschrijden. De (hierna in onderdeel 2.2.3 nader te bespreken) NEDC test was daar niet op toegerust en de PSA en Opel Fabrikanten maakten daar bewust misbruik van.

2.1.5 Actieve en passieve Illegale Manipulatie-instrumenten

80. 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 (M. Contag et al, ibid, **Productie 24**, p. 16).

81. 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 en haar diverse dochtermaatschappijen gehanteerde mechanisme dat het effect had dat de ECU in alle omstandigheden buiten de NEDC test in een alternatieve modus stond. In die alternatieve modus opereerde het emissiesysteem met een beduidend lagere efficiëntie waardoor de emissies op de openbare weg veel hoger waren dan in de testsituatie.

82. Een voorbeeld van een actief Manipulatie-instrument is wat in de literatuur ook wel als "*preconditioning*" wordt aangeduid. Omdat in een NEDC-test hoge eisen worden gesteld aan reproduceerbaarheid van de emissietest wordt voorafgaand aan de NEDC-test een korte "preconditioneringstest" uitgevoerd. De preconditionering vindt plaats door het rijden van een testcyclus op de rollenbank voorafgaand aan de typegoedkeuringstest. Zo wordt bij de zogenaamde 3*EUDC preconditioneringstest in 1200 seconden een afstand van ongeveer 21 kilometer 'gereden'. Na de preconditionering 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 "voertuigconditionering" genoemd. Ook in het geval van Opel zijn er vermoedens dat een dergelijk conditioneringsmechanisme werd gebruikt: bij testen van de Fachhochschule Bern vertoonde een niet "geconditioneerde" Opel Zafira totaal ander emissiegedrag dan een wel geconditioneerd exemplaar. Het feit dat deze test plaatsvindt en eveneens vast omschreven parameters heeft, maakt het mogelijk 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. Die gaan immers met een hogere NO_x uitstoot gepaard.

83. Een 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. Dit met gebruik van de hierboven besproken kenmerken van de NEDC test. Dat betreft hier de voorspelbaarheid en de geringe belasting die in het kader van de test van het voertuig wordt gevergd. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

(i) functionaliteiten die het systeem na verloop van tijd afschakelen, gebaseerd op de duur van de NEDC-testcyclus (het zogenaamde tijdsvenster of *time window*);

(ii) functionaliteiten die het systeem afschakelen bij bepaalde temperaturen die zich binnen de NEDC-cyclus niet voordoen (het zogenaamde temperatuurvenster of *thermal window*). Ook de PSA Fabrikanten en de Opel Fabrikanten (zie Hoofdstukken 3 en 4 hierna) maakten in hun Euro 5-voertuigen gebruik van een dergelijk temperatuurvenster;

(iii) functionaliteiten die het systeem afschakelen wanneer de gereden afstand groter is dan de afstand in de NEDC-testprocedure (het zogenaamde afstandvenster). De emissiereductiesystemen staan daarbij veelal zo strak afgesteld, dat bij een overschrijding van de NEDC-cyclus met 10% al vaak enorme verschillen waarneembaar zijn, zo ook bij Opel en

(iv) functionaliteiten die ervoor zorgen dat de motor bij een koude start aan de normen voldoet (de NEDC-testsituatie) maar bij een warme start niet. Ook daarvoor bestaat geen enkele rechtvaardiging, nu zowel de verbranding als de nabehandeling bij een warme start juist beter zouden moeten functioneren dan bij een koude start. Ook bij PSA is dit type Illegaal Manipulatie-instrument waargenomen, zie voor PSA bijvoorbeeld §§192-193 hierna.

84. 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 23, p. 7). Een of meer van deze functionaliteiten zijn ook bij de PSA en Opel voertuigen geconstateerd en zijn illegaal, zoals onderstaand zal worden besproken.

2.2 Regulatoir kader en debat over Illegale Manipulatie-instrumenten

85. De Europese emissieregelgeving heeft een lange geschiedenis. Deze regelgeving strekt ertoe de uitstoot van onder meer dieselvoertuigen steeds verder terug te brengen om zo de luchtkwaliteit te bevorderen en het milieu te beschermen. Daarom worden de emissienormen steeds strenger en is het autofabrikanten niet toegestaan om deze normen door middel van Manipulatie-instrumenten bij gebruik op de weg te omzeilen. Dat maakt die Manipulatie-instrumenten namelijk illegaal.

86. In dit onderdeel geeft de Stichting allereerst een overzicht van de toepasselijke regelgeving (onderdeel 86). In onderdeel 2.2.2 bespreekt de Stichting de werking van de Typegoedkeuring

en de emissietesten. Onderdeel 2.2.3 bespreekt de NEDC-test en de gebreken daarvan. In onderdeel 2.2.4 bespreekt de Stichting het belang van een correct Certificaat van Overeenstemming (CvO), mede gelet op het beginsel van wederzijdse erkenning. In onderdeel 2.2.5 bespreekt de Stichting de uitleg van het verbod op Manipulatie-instrumenten, aan de hand van het begrippenkader van onder meer de Emissieverordening en de conclusie van Advocaat-Generaal Sharpston van het Europese Hof van Justitie van 30 april 2020 in het kader van een strafrechtelijke procedure tegen Volkswagen (de "**Sharpston Conclusie**"[14]), het daaropvolgende arrest van het Europese Hof van Justitie van 17 december 2020[15], waarin de Sharpston Conclusie is gevolgd en vervolgens de conclusie van Advocaat-Generaal Rantos ("**Rantos**") van het Europese Hof van Justitie van 23 september 2021 (de "**Rantos Conclusie**"[16]).

2.2.1 Overzicht regelgeving

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

a. 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 ("**WvW**");

b. Richtlijn 1998/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 1970/220/EEG van de Raad en 2002/80/EG) in verband met de emissienorm Euro 4 (als emissienorm toepasselijk op typegoedkeuringsprocedures vanaf 1 januari 2005);

c. 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**") en

d. Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van de Emissieverordening en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (de "**Testverordening**").

88. 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

14 Bekend onder zaaknummer: C-693/18, ECLI:EU:C:2020:323
15 Bekend onder zaaknummer: C-693/18, ECLI:EU:C:2020:1040
16 Bekend onder zaaknummers C-128/20, C-134/20, C-145/20, ECLI:EU:C:2021:758

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 artt. 34, 35 en bijlage IV 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. Ook het KBA verwijst in haar besluitvorming naar reglement 83.

89. Op 1 januari 2020 is Verordening 2019/631 van 17 april 2019 tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (herschikking) in werking getreden ("**Emissieverordening II**"). De Emissieverordening II is blijkens de considerans naar aanleiding van het Dieselschandaal ingevoerd om een betere handhaving van de Europese emissienormen te kunnen waarborgen.

2.2.2 Typegoedkeuring en emissietesten

90. Uit art. 5 Kaderrichtlijn, in Nederland geïmplementeerd in art. 22 lid 4 WvW en in nadere ministeriële regelingen, volgt dat de autofabrikant verantwoordelijk is voor alle aspecten van het typegoedkeuringsproces en voor het waarborgen van overeenstemming met de geldende voorschriften. Het maakt daarvoor niet uit of de autofabrikant ook werkelijk betrokken is geweest bij alle fasen van de bouw van een voertuig. Betrekt de autofabrikant onderdelen van een andere fabrikant, dan draagt de autofabrikant onverminderd de verantwoordelijkheid.

91. Iedere EU-lidstaat wijst een eigen goedkeurende instantie aan die, op aanvraag door een fabrikant, zorgt voor de typegoedkeuring van een voertuig (art. 4 lid 4 Kaderrichtlijn). De procedure moet ertoe leiden dat de bevoegde instantie na controle bevestigt dat een bepaald type voertuig aan de reglementaire voorschriften voldoet. In Nederland is de procedure rondom de goedkeuring van voertuigen geregeld in Hoofdstuk III WvW. De goedkeurende instantie in Nederland is de RDW.

92. Als gezegd, is de gangbare praktijk dat autofabrikanten hun voertuigen veelal door de nationale typegoedkeuringsautoriteit van hun land van vestiging laten goedkeuren. Dat land is dan als enige verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de emissienormen. Bij de toezichthoudende autoriteiten in het thuisland ligt dan belangenverstrengeling op de loer.

93. Hoewel Stellantis, althans de PSA Fabrikanten, de typegoedkeuring voor haar van Franse autofabrikanten afkomstige modellen door het Franse typegoedkeuringsinstantie verzorgen, liep de typegoedkeuring van (een deel van) de Amerikaanse en/of Duitse Opel Fabrikanten via het Nederlandse RDW. Zo heeft de RDW de typegoedkeuring van de Euro 6 Opel Zafira,

Mokka en Astra afgegeven en ook voor de Euro 5 Opel Mokka (zie antwoorden op Kamervragen in 2015/2016, **Productie 25**. Zie ook § 270 hierna.

2.2.3 De NEDC test en haar opvolger

94. Een kernonderdeel van de typegoedkeuring, is dat het betreffende voertuig ten tijde van de typegoedkeuring en tijdens de gehele normale levensduur van het voertuig aan de toepasselijke emissienormen voldoet (artikel 4.2 e.v. Emissieverordening).

95. Het typegoedkeuringsproces zoals dat tot voor kort van toepassing was, kent een vaste testprocedure. Dit betreft het hierboven al genoemde de zogeheten *New European Driving Cycle* (de "**NEDC**"). De NEDC is als testprocedure ontworpen voor het meten van de emissieniveaus en het brandstofverbruik van personenauto's. De NEDC bestaat uit een viertal simulaties van rijden in de stad (*ECE-15 urban driving cycles* of *UDC*) en uit een simulatie van het rijden buiten de bebouwde kom waarbij de snelheid hoger ligt (*Extra-Urban driving cycle* of *EUDC*). De test is bedoeld om de niveaus van brandstofverbruik, koolstofdioxide-uitstoot, maar ook de uitstoot van koolstofmonoxide, onverbrande koolwaterstoffen, stikstof en fijnstof op een objectiveerbare en consequente wijze vast te stellen.

96. Deze NEDC-test is in de praktijk bijzonder fraudegevoelig gebleken. Het kernprobleem is dat iedere parameter van de NEDC test bij de autofabrikanten bekend is. Dat stelt fabrikanten in staat hun emissiecontrolesystemen zodanig te programmeren dat deze uitsluitend in de test optimaal functioneren, maar daarbuiten niet. Daarbij komt dat de testvoorwaarden in de NEDC test bijzonder coulant waren en dus tijdens de test bijzonder weinig van het voertuig werd gevergd. De reden daarvoor was opmerkelijk genoeg dat de testapparatuur destijds, toen de test in de jaren negentig werd ingevoerd, nog niet in staat was met plotselinge intensiteitswisselingen om te gaan zodat in de test een zeer conservatieve rijstijl werd gesimuleerd. Hoewel dat probleem zich in het afgelopen decennium gelet op de technische ontwikkelingen allang niet meer voordeed, was de test zelf als gevolg van de inspanningen van de autolobby daar nog steeds niet op aangepast. Dit volgt ook uit de verklaring van de Amerikaanse Environmental Protection Agency (EPA) in het kader van de EMIS-enquête, **Productie 26**, p. 7:

> *"Grundler: Very simply, it [de NEDC-test, adv.] is not very demanding of the vehicle because of the rates of acceleration, the top speeds, the lack of air-conditioning use, cold temperatures, i.e. the range. […]*
>
> *[Q]: You referred even today, during your presentation, to technological development, so I wonder: was there any feature in the past that made the test even more obsolete or more inadequate, or has that always been the case since the 1990s?*

> *Grundler: Both the NEDC (New European Driving Cycle) and the early dynamometer test cycles in the United States were based on what the actual test equipment could achieve – these treadmill devices, these dynamometers – and back in the early days these devices simply could not handle a certain acceleration rate, they were just too slow, but that is what the equipment allowed. So these early test procedures were based on the actual testing device. Modern dynamometers now can handle much greater rates of acceleration and deceleration and higher speeds. But the early test cycles, believe it or not, were based on what the equipment, as opposed to the vehicle, could take. That was one of the big changes that our supplemental vehicle tests brought about."*

97. Deze anomalie maakte het voor autofabrikanten nog gemakkelijker om de NEDC test te misleiden, omdat nagenoeg zwaardere belastingen binnen de NEDC-testsituatie nauwelijks voorkwamen.

98. Sinds het bekend worden van het Dieselschandaal is er ook op het gebied van emissietesten veel veranderd. Zo zijn er onder meer subcategorieën van de Euro 6 norm geïntroduceerd. Die subcategorieën, voorzien van de aanduidingen Euro 6a, Euro 6b, Euro 6c (ingevoerd in september 2018), Euro 6d-TEMP (de tijdelijke opvolger van de 6c-norm) en, weer later, Euro 6d. Deze subcategorieën hebben niet zozeer betrekking op de NO_x norm (die is voor al deze subcategorieën identiek en bedraagt 80 mg NO_x/km) maar op de wijze waarop de emissies van een bepaald voertuig worden getest.

99. Per 1 september 2019 dienden bijvoorbeeld alle nieuw geregistreerde auto's aan de Euro 6d-TEMP-emissienorm te voldoen (EMIS-Rapport, Productie 16, par. 9). Bij de introductie van deze norm werd de toepasselijke testcyclus aangepast: in plaats van de "oude" NEDC-test werden voertuigen om aan de Euro 6d-TEMP te voldoen getest door middel van de WLTC test (*Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Cycle*).

100. In het kader van de typegoedkeuring van Euro 6d-TEMP-voertuigen wordt de WLTC test ook, eindelijk, met een RDE (*Real Driving Emissions*) test gecombineerd.

101. De invoering van de Emissieverordening II garandeert overigens niet dat gesjoemel met emissienormen niet langer mogelijk is. Dat is ook uitvoerig beschreven in het ICCT Rapport (productie 23, p. 5 en verder en p. 9 – 10).

2.2.4 Het Certificaat van Overeenstemming

102. 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. Als **Productie 27** overlegt de Stichting een kopie van een CvO dat in verband met een Opel-voertuig (model Corsa, 1.3L) door Adam Opel is afgegeven.[17]

103. Indachtig het doel om een communautaire markt tot stand te brengen, is een Europees CvO geldig in alle lidstaten van de EU. Dit betekent dat met een geldig CvO een auto overal in de EU is te registreren zonder dat per land een afzonderlijke goedkeuringsprocedure hoeft te worden doorlopen. Om de registratie tot stand te brengen, voert de importeur het CvO van het betreffende voertuig in de database van de goedkeurende instantie in. Daarmee wordt gecontroleerd of het voertuig een geldige typegoedkeuring heeft. Beschikt het voertuig hierover, dan wordt het voertuig door de lokale, bevoegde instantie geregistreerd. Gelet op het beginsel van wederzijdse erkenning, voert deze lokale instantie dan in beginsel geen aanvullende zelfstandige tests uit. In Nederland is vervolgens de autofabrikant zelf of de importeur verantwoordelijk voor de verstrekking van het CvO.

104. 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 derhalve 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. De Stichting verwijst in dit kader naar de Zevende overzichtsbrief van de Minister voor Milieu en Wonen aan de Tweede Kamer van 23 januari 2020 (**Productie 28**, p. 3). "*Indien de fabrikanten niet in staat zijn om de voertuigen in lijn te brengen met de toen geldende eisen of aan dit verzoek geen gehoor wordt gegeven, zal de RDW overgaan tot intrekking van de volledige goedkeuring*".

[17] Car Claim heeft in Hoofdstuk VI.4.2 van haar dagvaarding een CoV van Citroën getoond.

2.2.5 De uitleg van het verbod op Manipulatie-instrumenten in de Emissieverordening

2.2.5.1 Kernoverwegingen en bepalingen van de Emissieverordening

105. De Emissieverordening heeft rechtstreekse werking. Deze legt autofabrikanten dus directe, afdwingbare verplichtingen op.[18] De Emissieverordening 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[19];

(ii) overweging 5 benadrukt dat een onverminderd streven naar reductie van voertuigemissies noodzakelijk is om de luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen[20];

(iii) overweging 6 onderstreept dat om aan de grenswaarden voor luchtvervuiling te voldoen, met name de NOx emissies van dieselvoertuigen sterk dienen af te nemen[21] 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."*

106. 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.

107. 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*

18 Art. 288(2) van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

19 Overweging 1: *[...] De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies moeten dus worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de voorschriften van lidstaat tot lidstaat verschillen en om voor een hoog niveau van milieubescherming te zorgen.*

20 Overweging 6*: Om de luchtkwaliteitsdoelstellingen in de Europese Unie te halen, moet onverminderd worden gestreefd naar vermindering van voertuigemissies.* [...]

21 Overweging 6: *Met name de stikstofoxide-uitstoot van dieselvoertuigen moet aanzienlijk dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging.* [...]

> *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;"*

108. 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 gelijkluidende definitie (Reglement 83, artikel 2.16)

109. 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 typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen.*
>
> *In deze verplichtingen is inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden in bijlage I en de uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5."*

110. In art. 4 lid 2 is onder meer bepaald dat de autofabrikanten toe moeten zien op de naleving van de voorwaarden van de typegoedkeuringsprocedures. Verder volgt hieruit het dat de genomen maatregelen zodanig zijn dat de emissies daadwerkelijk worden beperkt bij gebruik onder normale gebruiksomstandigheden en gedurende 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. […]"*

111. 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."*

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

113. Art. 5 lid 2 verbiedt, net als voorheen Reglement 83 van VN/ECE, het gebruik van Manipulatie-instrumenten (in de bewoordingen van Reglement 83: manipulatie-voorzieningen). 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:*
>
> *a. Het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren.*
>
> *b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt,*
>
> *of*
>
> *c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies."*

114. De bewoordingen, strekking en de totstandkoming de van de Emissieverordening brengen met zich mee dat de uitzondering restrictief dient te worden geïnterpreteerd, zoals in onderdeel 2.2.5.2 e.v. is onderbouwd. Deze restrictieve interpretatie betekent, in samenhang met de

hiervoor geciteerde bepalingen, 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.

115. Relevant is voorts art. 13 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:

a) het afleggen van onjuiste verklaringen tijdens de typegoedkeuringsprocedures of de procedures die tot een terugroeping leiden;

b) het vervalsen van testresultaten voor typegoedkeuring of conformiteit onder bedrijfsomstandigheden;

c) het achterhouden van gegevens of technische specificaties die tot terugroeping of intrekking van de typegoedkeuring zouden kunnen leiden;

d) het gebruiken van manipulatie-instrumenten en/of

e) het weigeren om toegang tot informatie te verschaffen.

116. De beoogde gedragingen die op lidstaatniveau 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.

117. Uit sub c van art. 13 volgt bovendien 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. Deze informatieverplichting is in de vorm van een opdracht aan de lidstaten in de Emissieverordening terecht gekomen, maar die bevat zelf geen expliciete meldplicht voor het gebruik van Manipulatie-instrumenten door fabrikanten. Dat is opmerkelijk, nu de oudere richtlijnen voor vrachtwagens (uit 2001) en motorfietsen (uit 2002) wél een dergelijke verplichting bevatten. Dit manco lijkt het gevolg van een ongelukkige vergissing te zijn geweest. Ter illustratie zij verwezen naar een passage uit het boek *Dieselgate* van EU Observer correspondent Peter Teffer, (kopie p. 182-183, **Productie 29**) waarin deze aan de hand van verklaringen van betrokkenen uiteenzet dat de invoering van de meldplicht in de Emissieverordening hoogstwaarschijnlijk is “vergeten”. De meldplicht voor Manipulatie-instrumenten is uiteindelijk pas in 2016 ingevoerd.

118. Het aanvankelijk ontbreken van deze expliciete meldplicht was koren op de molen van de autofabrikanten. Dit maakte het voor toezichthouders nog lastiger het gebruik van Manipulatie-instrumenten te ontdekken. Die kwamen immers ook bij de NEDC test niet aan het licht, terwijl voertuigen na de typegoedkeuring in de praktijk niet meer werden getest. (ICCT-Rapport, Productie 23, p. vi). Het gevolg was ook dat over de (il)legaliteit daarvan geen discussie kon worden gevoerd, en toezichthouders dus ook geen ervaring met deze materie konden opdoen.

119. Bij afwezigheid van enige discussie met toezichthouders maakten de autofabrikanten steeds verdere "interpretatieslagen" die indruisten tegen de tekst van de Emissieverordening. Zo *hineininterpretierden* de autofabrikanten de Emissieverordening bijvoorbeeld zo, dat:

(i) de auto alleen binnen de NEDC-test aan de emissienormen zou hoeven te voldoen en niet daarbuiten. Uit de in hoofdstuk 4 te bespreken correspondentie met het KBA blijkt dat ook Opel die benadering hanteerde. PSA stelde een ruimere definitie te hanteren, maar leefde die in de praktijk niet na;

(ii) een Manipulatie-instrument alleen illegaal zou zijn wanneer er wordt gemeten dat het voertuig zich in een test bevindt en het emissiesysteem op basis daarvan uitschakelt, maar dat het "ontwijken" van de test niet als zodanig is aan te merken (ook Opel probeerde zich hierachter te verschuilen);

(iii) de Emissieverordening alleen zou beogen "mechanische" functionaliteiten te reguleren, en dat bijvoorbeeld een in de ECU-software ingebouwde functionaliteit (de centrale aansturing van de motor en dus van alle vormen van manipulatie) niet als Illegaal Manipulatie-Instrument aan te merken was (VW, te kennen uit CLVC c.s./Volkswagen procedure, beantwoording eerste prejudiciële vraag) en

(iv) dat het met het oog op voorkoming van slijtage en onderhoud gerechtvaardigd zou zijn mechanieken in te bouwen waarbij het emissiecontrolesysteem in nagenoeg alle omstandigheden buiten de test voor een belangrijk deel werd afgeschakeld (ook Opel stelde zich op dit standpunt).

120. Al deze interpretaties kwamen uit de koker van de autofabrikanten zelf. Om "*guidance*" van de Europese Commissie is nimmer gevraagd (EMIS-Rapport, productie 16 p. 40).

121. Niet zonder reden concludeerde Eurocommissaris Bieńkowska dat de autofabrikanten met hun opstellingen te kwader trouw hadden gehandeld en dat een gebrek aan nationaal toezicht

had geleid tot een klimaat waarin autofabrikanten met hun gesjoemel konden wegkomen (EU Observer 7 juni 2016, **Productie 30**).[22]

2.2.5.2 De interpretatie van de Emissieverordening in de rechtspraak

122. Inmiddels heeft het HvJEU, in het kader van de in Frankrijk lopende strafrechtelijke onderzoeken Volkswagen, PSA, FCA en Renault, duidelijkheid geschapen.

123. De onderzoeksrechter heeft in de zaak tegen Volkswagen procedure een viertal prejudiciële vragen gesteld die betrekking hadden op de verweren van Volkswagen. Die verweren kwamen erop neer dat (i) de door Volkswagen ingebouwde mechaniek om diverse redenen geen Manipulatie-instrument was en dat (ii) als dat wel het geval zou zijn, deze onder de uitzondering van art. 5 lid 2 Emissieverordening zou vallen en daarom geen Illegaal Manipulatie-Instrument was.

124. Bij de beantwoording van de gestelde prejudiciële vragen heeft eerst de Advocaat-Generaal Eleanor Sharpston, en daaropvolgend het HvJEU in de CLCV cs /Volkswagen in de uitspraak van 17 december 2020 de verweren van Volkswagen integraal verworpen. In het kader van deze procedure zijn met name de antwoorden op de derde en vierde prejudiciële vraag van belang.

125. De derde prejudiciële vraag was of een instrument dat de testparameters herkent, met de bedoeling de werking van het emissiecontrolesysteem tijdens de test naar boven te moduleren, een Manipulatie-Instrument in de zin van de Emissieverordening is. Volkswagen hanteerde hier het enigszins gekunsteld aandoende argument dat deze opwaartse modulering binnen de testsituatie niet ook inhield dat de effectiviteit van het emissiecontrolesysteem buiten de test zou worden ingeperkt. Die effectiviteit was in de redenering van Volkswagen weliswaar laag, maar werd niet verder omlaag gestuurd.

126. Het HvJEU heeft dit argument met kracht verworpen, op de grond dat de omstandigheden in de test zoveel mogelijk moeten overeenkomen met het normale gebruik dat van het voertuig wordt verwacht (zie CLCV cs /Volkswagen, randnummers 96-102):

> *"96 Uit de bewoordingen van deze bepaling zou dus kunnen worden afgeleid dat een instrument, zoals het in het hoofdgeding aan de orde zijnde EGR-systeem, dat wordt ingebouwd om te waarborgen dat de emissies in overeenstemming met verordening nr. 715/2007 worden beperkt, zowel tijdens de goedkeuringstest in*

[22] "While car companies "have not acted in good faith", the Polish commissioner noted it was a lack of enforcement on a national level that had led to an environment in which carmakers believed they could "get away with it".

een laboratorium als bij het gebruik van het voertuig onder normale omstandigheden operationeel moet zijn.

97 Wat vervolgens de context van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 betreft, blijkt uit punt 77 van het onderhavige arrest dat overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening de door de fabrikant genomen technische maatregelen zo moeten zijn dat is gewaarborgd dat met name de uitlaatemissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. Voorts bepaalt artikel 5, lid 1, van die verordening dat de fabrikanten hun voertuigen zo moeten uitrusten dat de onderdelen die inwerken op de emissies, ervoor zorgen dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden kan voldoen aan de emissiegrenswaarden die in die verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan zijn vastgelegd.

98 Vastgesteld zij dat uit deze context geen elementen blijken op grond waarvan een onderscheid zou kunnen worden gemaakt tussen de werking van het litigieuze instrument tijdens de fase van de goedkeuringstest en tijdens het besturen van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden. Zoals de advocaat-generaal in punt 124 van haar conclusie [lees: de Conclusie Sharpston] heeft opgemerkt, zou het inbouwen van een instrument dat er louter toe strekt te waarborgen dat de bij verordening nr. 715/2007 voorgeschreven emissiegrenswaarden uitsluitend tijdens de fase van de goedkeuringstest worden nageleefd, immers in strijd zijn met de verplichting te waarborgen dat de emissies onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt.

99 Bijgevolg moet artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus worden uitgelegd dat software als die in het hoofdgeding, die het emissieniveau van de voertuigen wijzigt afhankelijk van de herkende rijomstandigheden en de naleving van de emissiegrenswaarden slechts waarborgt wanneer deze omstandigheden overeenstemmen met die welke tijdens de goedkeuringsprocedure van toepassing zijn, een „manipulatie-instrument" in de zin van deze bepaling is. Een dergelijk instrument vormt dus een manipulatie-instrument, ook al kan de verbetering van de prestaties van het emissiecontrolesysteem sporadisch ook worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden.

100 Deze uitlegging wordt ten slotte bevestigd door de doelstelling van verordening nr. 715/2007, die blijkens de punten 86 en 87 van het onderhavige

arrest erin bestaat de NOx-uitstoot aanzienlijk te verminderen en een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen.

101 Aan deze uitlegging wordt immers niet afgedaan door het feit dat de omstandigheden waarin voertuigen normaal worden gebruikt – zoals blijkt uit de verwijzingsbeslissing – bij wijze van uitzondering kunnen overeenkomen met de tijdens de goedkeuringsprocedures toegepaste rijomstandigheden en de prestaties van het betrokken instrument aldus sporadisch kunnen verbeteren, aangezien de doelstelling van vermindering van de NOx-uitstoot gewoonlijk niet wordt bereikt onder normale gebruiksomstandigheden.

102 Gelet op een en ander moet op de derde vraag, onder a) en c), worden geantwoord dat artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat een instrument dat parameters herkent die verband houden met het verloop van de in deze verordening bedoelde goedkeuringsprocedures, met de bedoeling de prestaties van het emissiecontrolesysteem tijdens deze procedures te verbeteren teneinde de goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, een „manipulatie-instrument" in de zin van deze bepaling is, zelfs indien een dergelijke verbetering sporadisch ook kan worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden."

127. Uit het bovenstaande volgt dat het niet uitmaakt of er sprake is van een actief of een passief Manipulatie-instrument. Onder de streep is het allemaal een Illegaal Manipulatie-instrument.

2.2.5.3 <u>De vierde prejudiciële vraag: de uitzondering op het verbod op Manipulatie-Instrumenten</u>

128. De vierde prejudiciële vraag zag op de uitleg van de uitzondering op het verbod op Manipulatie-instrumenten in art. 5 lid 2(a) Emissieverordening en de beperkte uitzonderingen daarop. Dit artikel luidt als volgt:

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

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

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

of

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

129. In de praktijk doen autofabrikanten alleen een beroep op art. 5 lid 2 sub a. De verbodsuitzondering van art. 5 lid 2 sub a laat het gebruik van een Manipulatie-instrument alleen dan toe wanneer het nodig is om de motor tegen schade of ongevallen te beschermen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren.

130. Volkswagen beriep zich, net als de meeste andere autofabrikanten, op deze uitzondering en stelde dat de door haar ingebouwde Manipulatie-instrumenten noodzakelijk waren om vervuiling en slijtage aan de motor te voorkomen.

131. In navolging van de Conclusie Sharpston heeft het Europese Hof van Justitie in de CLCV cs / Volkswagen zaak als volgt beslist op de vierde prejudiciële vraag:

"In herinnering moet worden gebracht dat uit de in punt 62 van dit arrest aangehaalde vaste rechtspraak volgt dat, bij gebreke van enige definitie van deze begrippen in verordening nr. 715/2007, de betekenis en de draagwijdte van deze termen moeten worden bepaald in overeenstemming met de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan, met inachtneming van de context waarin zij worden gebruikt en de doeleinden die worden nagestreefd door de regeling waarvan zij deel uitmaken.

108 In de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan verwijst de term „ongeval", zoals de advocaat-generaal in punt 135 van haar conclusie heeft opgemerkt, naar een onvoorziene, plotselinge gebeurtenis die tot schade of een gevaar leidt, zoals letsel of de dood. De term „schade" verwijst op zijn beurt naar een nadeel dat in de regel een hevige of plotselinge oorzaak heeft.

109 Een manipulatie-instrument dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem vermindert, is bijgevolg gerechtvaardigd voor zover het overeenkomstig artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 ervoor zorgt dat de motor wordt beschermd tegen plotselinge en uitzonderlijke schade.

110 Dienaangaande moet worden opgemerkt dat de vervuiling en de veroudering van de motor niet kunnen worden beschouwd als een „ongeval" of „schade" in de zin van deze bepaling, aangezien deze gebeurtenissen – zoals de Commissie opmerkt – in beginsel voorzienbaar zijn en inherent zijn aan de normale werking van het voertuig.

111 Deze uitlegging wordt gestaafd door de context van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007, dat voorziet in een uitzondering op het verbod om manipulatie-instrumenten te gebruiken die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, alsook door de doelstelling van die verordening. Elke uitzondering moet immers strikt worden uitgelegd, zodat de nuttige werking ervan wordt gewaarborgd en het doel ervan wordt geëerbiedigd (zie naar analogie arrest van 3 september 2014, Deckmyn en Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, punten 22 en 23).

112 Artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 moet strikt worden uitgelegd, aangezien het een uitzondering vormt op het verbod om manipulatie-instrumenten te gebruiken die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen.

113 Een dergelijke uitlegging wordt tevens geschraagd door de doelstelling van verordening nr. 715/2007, die erin bestaat een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en de luchtkwaliteit in de Unie te verbeteren, hetgeen betekent dat de NOx-uitstoot gedurende de hele normale levensduur van voertuigen daadwerkelijk moet worden beperkt. Het in artikel 5, lid 2, van deze verordening vastgestelde verbod zou volledig worden uitgehold en zou elke nuttige werking verliezen indien de fabrikanten motorvoertuigen met dergelijke instrumenten zouden mogen uitrusten met het enkele doel, de motor tebeschermen tegen vervuiling en veroudering.

114 Zoals de advocaat-generaal in punt 146 van haar conclusie heeft opgemerkt, kunnen derhalve enkel onmiddellijke schaderisico's die tijdens het rijden met het voertuig een concreet gevaar opleveren, het gebruik van een manipulatie-instrument rechtvaardigen.

115 Gelet op de voorgaande overwegingen moet op de derde vraag, onder a), en op de vierde vraag worden geantwoord dat artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 aldus moet worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument als aan de orde in het hoofdgeding, dat de prestaties van het systeem ter beheersing van de emissies van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedures systematisch verbetert om de bij deze verordening vastgelegde emissiegrenswaarden na te leven en aldus de goedkeuring voor deze voertuigen te verkrijgen, niet kan vallen onder de in deze bepaling vastgestelde uitzondering op het verbod van dergelijke instrumenten die betrekking heeft op de bescherming van de motor tegen schade of ongevallen en op de veilige werking van het

voertuig, ook al helpt het instrument veroudering of vervuiling van de motor te voorkomen."

132. De uitzonderingsgrond van art. 5 lid 2 sub a Emissieverordening dient volgens het HvJEU dus strikt te worden uitgelegd en strekt alleen tot bescherming tegen plotselinge motorschade, niet tegen vervuiling of slijtage.

133. Het Europees Hof van Justitie heeft deze zienswijze recent nogmaals bevestigd in haar gevoegde uitspraken van 6 mei 2021 (bekend onder ECLI:EU:C:2021:363) in de zaken tegen PSA, FCA en Renault.[23]

2.2.5.4 Conclusie Rantos

134. Ook de conclusie van AG Rantos van 23 september 2021 in de zaak tegen onder meer Volkswagen en Porsche ("**Conclusie Rantos"**) is instructief[24]. AG Rantos overwoog daarin:

1) dat een instrument een ‚manipulatie-instrument' is wanneer het de volledige effectiviteit van de uitlaatgasrecirculatie in reële rijomstandigheden van een motorvoertuig alleen waarborgt bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius en een rijhoogte onder 1.000 meter, terwijl buiten dit thermovenster de recirculatieverhouding van de uitlaatgassen binnen een marge van 10 graden Celsius – en boven 1.000 meter hoogte binnen een interval van 250 meter – lineair wordt verminderd tot 0, met als resultaat dat de emissie van stikstofoxiden (NOx-emissie) de grenswaarden van die verordening overschrijdt;

2) dat een instrument niet onder de in art. 5 lid 2 van de Emissieverordening neergelegde uitzondering op het verbod van Manipulatie-instrumenten valt indien dat instrument voornamelijk tot doel heeft onderdelen zoals de EGR-klep, de uitlaatgasrecirculatiekoeler en de roetfilter voor dieselvoertuigen te ontzien;

3) dat de toelaatbaarheid van een Manipulatie-instrument niet afhangt van het antwoord op de vraag of het reeds in het voertuig was gemonteerd bij de bouw van dit voertuig, dan wel pas nadien naar aanleiding van een herstelling in de zin van art. lid 2, van richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen;

4) dat een motorvoertuig dat binnen de werkingssfeer valt van verordening nr. 715/2007, zoals gewijzigd, niet de kwaliteit biedt die voor goederen van dezelfde soort normaal is en die de consument redelijkerwijs mag verwachten, wanneer dat voertuig uitgerust

[23] HvJEU van 6 mei 2021, Gevoegde zaken C-690/18, C-691/18 en C-692/18, ECLI:EU:C:2021:363
[24] C-128/20 GSMB Invest, C-134/20 Volkswagen, C-145/20 Porsche en Volkswagen, ECLI:EU:C:2021:758

is met een verboden Manipulatie-instrument, ook al is voor dat voertuig een geldige EG-typegoedkeuring verleend; en

5) dat een gebrek aan overeenstemming dat erin bestaat dat het voertuig in kwestie uitgerust is met een Manipulatie-instrument, zelfs niet als een "gebrek van geringe betekenis" kan worden aangemerkt wanneer de consument dat voertuig ook zou hebben gekocht indien de aanwezigheid van het verboden manipulatie-instrument en de werking ervan hem bekend waren geweest.

2.2.6 Bundesgerichtshof

135. Voor een praktische invulling van de hierboven besproken uitgangspunten verwijst de Stichting naar het arrest van het Bundesgerichtshof van 25 mei 2020 (**Productie 31**) waarin het Bundesgerichtshof de inzet van Illegale Manipulatie-Instrumenten als "*besonders verwerflich*" kwalificeerde. Het Bundesgerichtshof oordeelde dat een koper van een voertuig met een Illegaal Manipulatie-Instrument de aanschafprijs terugbetaald diende te krijgen, verminderd met een afslag voor gebruikskosten.

2.2.7 Rechtspraak in het Verenigd Koninkrijk

136. Ook in het Verenigd Koninkrijk zijn inmiddels uitspraken (ook in representatieve acties) die bevestigen dat de software, zoals gebruikt door Volkswagen, kwalificeert als een illegaal Manipulatie-Instrument. Zie in dat verband de beslissing van de High Court of London, decision 2019 EWHC 783(QB), 6 April 2020 (**Productie 32**).

3 DE EMISSIEFRAUDE VAN PEUGEOT, CITROËN EN DS

3.1 Algemeen

3.1.1 Verhouding Peugeot/Citroën/DS en Opel

137. De Stichting bespreekt in dit hoofdstuk het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door de PSA Fabrikanten Peugeot, Citroën en DS. De door de PSA Fabrikanten geproduceerde voertuigen worden ook aangeduid als de "**PSA Voertuigen**". In Hoofdstuk 4 bespreekt de Stichting het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door de Opel Fabrikanten, Opel en Vauxhall. De door deze fabrikanten geproduceerde Getroffen Voertuigen worden ook aangeduid als de "**Opel Voertuigen**".

3.1.2 Modellen Peugeot, Citroën en DS en aantallen verkochte dieselvoertuigen

138. De PSA Fabrikanten vormen samen een grote speler op de Nederlandse en Europese markt. In Nederland alleen al verkochten Peugeot, Citroën en DS in de relevante periode ongeveer 200.000 dieselvoertuigen. Het aantal voertuigen van deze PSA Fabrikanten op de hele Europese markt is vele malen hoger en loopt in de miljoenen voertuigen.

139. De PSA Fabrikanten maken gebruik van identieke motoren en techniek. Hun voertuigen presteren in de diverse tests op vergelijkbare wijze, en ook PSA verklaarde dat de afstelling van het motormanagement van de diverse "zustervoertuigen" van Peugeot en Citroën voertuigen identiek zijn. Dat geldt ook voor Citroën's premium merk DS. Aangenomen kan dus worden dat zij allen zich ook van dezelfde Illegale Manipulatie-instrumenten bedienden. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor Mitsubishi, die voor haar dieselvoertuigen ook PSA-techniek gebruikte. De PSA Fabrikanten bedienen zich voor hun motormanagement van ECU's van diverse fabrikanten, waaronder Bosch, Continental en Delphi.

3.1.2.1 Peugeot

140. Peugeot bracht in de Relevante Periode een groot aantal modellen op de markt. De meest gangbare waren de Euro 5 en 6 varianten van de Peugeot-modellen genaamd 308, 208, 508, 2008 3008, 5008, Partner, Expert, Boxer, Bipper, de 2008 en de (Euro 5) 207. Een indicatief overzicht van de in Nederland te naam gestelde PSA Voertuigen is hieronder weergegeven. Daaruit blijkt dat Peugeot in de Relevante Periode in Nederland ongeveer 135.000 dieselvoertuigen heeft verkocht.

Dieselvoertuigen Peugeot op naam geregistreerd in Nederland
Aantallen voertuigen weergegeven per model, gesorteerd op datum eerste (internationale) registratie
Bron: RDW (aantallen per 28 augustus 2020)

aantal voertuigen	jaar											
model	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Grand Total
308	854	657	632	615	305	9,967	24,849	1,863	1,700	1,509	989	43,940
Partner	1,568	1,461	2,297	2,939	2,682	2,409	2,451	3,855	3,046	3,343	3,217	29,268
Expert	601	567	767	1,320	1,058	1,030	886	1,641	2,881	3,431	3,418	17,600
Boxer	519	575	804	1,149	1,039	1,062	1,234	1,356	1,168	1,260	1,069	11,235
208				1,580	1,625	846	2,433	673	981	529	267	8,934
508			1,405	2,124	1,464	874	841	460	196	86	568	8,018
3008	156	351	270	262	742	573	126	139	1,138	995	565	5,317
5008	5	385	453	424	334	265	264	90	527	755	320	3,822
Bipper	652	430	541	391	262	204	176	149	162	49	1	3,017
2008					317	343	177	143	122	78	119	1,299
207	416	321	275	112	8	5						1,137
407	165	75	20									260
Misc	30	112	15	8	3	4	1	1				174
807	25	29	43	28	12	5						142
4007	60	29	19	3								111
206	14	33	39	21	1							108
Rifter										7	15	22
607	14	6										20
107	10	8	1									19
Capron			3	2	6							11
4008				3	2	2						7
435		3	4									7
335		2	3									5
307	4											4
1007	3											3
301					2							2
RANCH				1								1
RCZ		1										1
Grand Total	5,096	5,045	7,591	10,982	9,862	17,589	33,438	10,370	11,921	12,042	10,548	134,484

3.1.2.2 Citroën en DS

141. Het totaal aantal dieselvoertuigen dat Citroën in de periode 2009-2019 op de markt heeft gebracht volgt hierna. Het gaat om, gemeten over de periode 2009-2019, ruim 63.000 voertuigen. Dit overzicht bevat ook een aantal voertuigen van DS. Dat die voertuigen bij

Citroën zijn ingedeeld komt vermoedelijk doordat deze door Citroën bij de het RDW zijn aangemeld. Daarnaast zijn er in de relevante periode nog eens ongeveer 1.250 DS dieselvoertuigen geproduceerd die niet op dit overzicht zijn vermeld.

Dieselvoertuigen Citroen 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	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Grand Total
Berlingo	1,282	1,201	957	1,186	1,420	1,724	1,849	1,678	1,612	1,595	1,528	1,419	17,451
C4	299	294	227	518	397	630	2,067	3,522	1,020	774	459	272	10,479
Jumpy	676	344	425	474	489	587	524	663	699	1,295	1,287	1,318	8,781
C3	54	58	133	3,019	3,230	431	217	241	127	214	153	135	8,012
Jumper	578	482	396	451	491	532	614	688	712	566	575	419	6,504
DS3			24	2,059	2,193	538	229	93	1	1			5,138
Nemo	830	425	535	399	254	202	61	77	45	39	16	4	2,887
C5	264	318	193	247	220	93	157	142	114	30	7	302	2,087
DS5				1	293	462	214	103	7	2	1		1,083
DS4				94	104	69	28	25	1	2	1		324
C6	54	51	53	58	46	11							273
C-Crosser	63	41	53	21	6	2							186
C8	19	14	6	8	12	9	4						72
C1	33	7	8										48
Xsara	25	17	1	1									44
Misc.	8	2	2	4	4		1		3	2	2	3	31
C2	18	9	3										30
Clever							6	5	3	3	1	1	19
Grand Total	**4,203**	**3,263**	**3,016**	**8,540**	**9,159**	**5,290**	**5,971**	**7,237**	**4,344**	**4,523**	**4,030**	**3,873**	**63,449**

3.1.3 Motortypen Peugeot, Citroën en DS

142. De PSA Fabrikanten gebruikten voor de "PSA Voertuigen" dezelfde technologie. Het betreft de volgende dieselmotoren:

(i) de DV4, 1398 cc (1,4 liter) viercilinder, gebruikt in onder meer:

a. Peugeot: Boxer, Bipper, 208, 207, 2008, 107
b. Citroën: C3, Nemo,
c. DS: DS3;

(ii) de DV5, 1499 cc (1,5 liter) viercilinder, gebruikt in onder meer:

a. Peugeot: 308, Partner, Expert, 208, 508, 2008, 3008, 5008, Rifter
b. Citroën: Berlingo, C4, Jumpy, C3, C5
c. DS: DS3, DS7;

(iii) DV6 1560 cc (1,6 liter) viercilinder motor, gebruikt in onder meer:

a. Peugeot: 308, Partner, Expert, 208, 508, 2008, 3008, 4008, 5008, 207
b. Citroën: Berlingo, C4, Jumpy, C3, C5

c. DS: DS3, DS4 en DS5;

(iv) de DW10, 1997 cc (2,0 liter) viercilinder, gebruikt in:

a. Peugeot: 308, Expert, Boxer, 508, 3008, 5008, 807
b. Citroën: Berlingo, C4, Jumpy, Jumper, C5,
c. DS: DS 4, DS 5 en DS7 en

(v) P22DT, 2198 cc (2,2 liter) en de F30DT (3,0) motoren, gebruikt in:

a. Peugeot: Boxer
b. Citroën: Jumper

3.1.4 Toegepaste emissiereductiesystemen Peugeot, Citroën en DS

143. In de periode waarop Euro 5 van toepassing was, maakten de diverse PSA Voertuigen gebruik van EGR. Voor de Euro 6 periode voegden de PSA Fabrikanten daar voor al haar modellen een SCR-systeem aan toe. Zij gingen er daarbij prat op een voorvechter te zijn van schone dieseltechniek en met deze keuze bij uitstek schone voertuigen te produceren.

3.1.5 Wervende mededelingen Peugeot/ Citroën

144. Net als Opel brachten ook Peugeot, Citroën en DS hun voertuigen in de relevante periode als bijzonder milieuvriendelijk aan de man. De PSA Fabrikanten claimden daarbij actief voorvechter te zijn van toepassing van schone techniek. Voor meer detail over de reclame-uitingen van de Peugeot, Citroën en DS verwijst de Stichting naar § 390-394392 en verder van deze dagvaarding en naar onderdeel VII.1 van de Car Claim dagvaarding.

3.1.6 In het kort: essentie van de misleiding door Peugeot, Citroën en DS

145. Dat Peugeot, Citroën en DS Illegale Manipulatie-instrumenten gebruikten, blijkt uit diverse hierna te in meer detail te bespreken onderzoeken in onder meer Frankrijk en Duitsland. Samengevat betreft het de volgende onderzoeken en uitkomsten.

146. In de eerste plaats noemt de Stichting de bevindingen van de Franse onderzoekscommissie Royal, onder leiding van de Franse milieuminister Ségolène Royal. Uit het relatief beperkte onderzoek dat de Franse autoriteiten hebben verricht (de NEDC test en twee variaties daarop, waaronder één op de weg) bleek dat de PSA Fabrikanten zich in hun Euro 5 voertuigen onder meer schuldig maakten aan het gebruik van een temperatuurvenster. Uit die tests bleek ook dat de Euro 6 PSA voertuigen van een niet nader verklaard, aanvullend Illegaal Manipulatie-instrument zijn voorzien. Deze normoverschrijdingen zijn in onderzoeken van andere autoriteiten en organisaties bevestigd, veelal in versterkte mate.

147. Het onderzoek Royal leidde tot een onderzoek van de Franse mededingings- en fraudebestrijdingsautoriteit DGCCRF en, naar aanleiding daarvan, een strafrechtelijk onderzoek bij het Parijse Tribunal de Grande Instance te Parijs. In het kader van dat strafrechtelijk onderzoek hebben de autoriteiten prejudiciële vragen gesteld over, onder meer, de toelaatbaarheid van de bij PSA gebruikte temperatuurvensters en mogelijke andere Illegale Manipulatie-instrumenten. Nadat het HvJEU de illegaliteit daarvan bevestigde, begon het Franse Openbaar Ministerie in juni 2021 een strafrechtelijke procedure tegen PSA. Dát de PSA Voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten bevatten, leidt dan ook geen twijfel. Uit een in de media omschreven memo van het DGCCRF blijkt dat die zowel op de Euro 5 PSA Voertuigen betrekking hebben, als op haar Euro 6 voertuigen. Voor de Euro 5-voertuigen is de emissiestrategie erop gericht de werking van de NO_x reductiemodus zo veel mogelijk buiten werking te stellen. Voor de Euro 6 PSA Voertuigen blijkt die strategie te zijn verfijnd, om de kans van ontdekking daarvan zo klein mogelijk te maken.

148. Ook in Duitsland loopt sinds kort een strafrechtelijk onderzoek naar het handelen van PSA. Dat onderzoek ziet zowel op het gebruik van een illegaal temperatuurvenster in Euro 5 en 6 PSA voertuigen als in voertuigen van Mitsubishi, aan wie PSA de motoren en de motorsoftware levert.

149. Uit de onderzoeken wordt duidelijk dat de PSA Voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten bevatten. Over de exacte werking van de door de PSA Fabrikanten gebruikte Illegale Manipulatie-instrumenten is echter nog veel onduidelijk. PSA heeft bovendien toegegeven dat zij (en daarmee de PSA Fabrikanten) gebruik maakt van een temperatuurvenster in de EGR. Vanaf welke temperatuur de toepassing van de EGR wordt afgebouwd, vertelt PSA echter niet, terwijl dat juist is waarom het gaat. Ook blijkt de AdBlue toediening onvoldoende te zijn om de emissienormen te behalen. De normoverschrijdingen en het feit dat de Franse autoriteiten een strafrechtelijke vervolging zullen in stellen, maken echter duidelijk dat PSA met de emissienormen sjoemelde.

150. De Stichting kan op dit moment niet inschatten hoe lang het zal duren voordat de Franse justitie tot een vonnis zal komen en of er dan wél duidelijkheid zal komen over de precieze werking van de Illegale Manipulatie-instrumenten. Pogingen van milieuorganisaties om die duidelijkheid via juridische procedures af te dwingen hebben tot nu toe geen resultaten opgeleverd, omdat fabrikanten tot dusverre met succes een beroep op geheimhouding over de NO_x-emissies van hun voertuigen hebben gedaan (zie artikel Le Monde van 18 september 2020, **Productie 33**.

151. Om daar verandering in te brengen heeft de Stichting de gerenommeerde ECU-deskundige **[***]** gevraagd de motoraansturingssoftware van een Peugeot-voertuig aan een onderzoek te onderwerpen, zoals hij dat eerder ook in het geval van Volkswagen, Fiat en Mercedes met

succes heeft gedaan. Zie, over de onderzoeken van **[***]** in het geval van Opel, onderdeel 4.2.5 hierna. De Stichting behoudt zich dan ook het recht voor haar stellingen later aan te vullen.

152. De Stichting bespreekt onderstaand in meer detail het van de Commissie Royal en de reactie van PSA daarin; de kernbevindingen over PSA Voertuigen in andere onderzoeken en, tot slot de strafrechtelijke onderzoeken en de strafzaak tegen PSA en de feiten die in dit kader over het gesjoemel door PSA naar buiten zijn gekomen.

3.2 Het onderzoek van de Commissie Royal

3.2.1 Achtergrond Commissie Royal en diverse deelrapporten en eindrapport

153. De Commissie Royal is in 2015 in het leven geroepen om de omvang van het Dieselschandaal beter in kaart te brengen om vervolgens te bepalen welke stappen er dienden te worden genomen. Het is een onafhankelijke technische commissie waarin onder meer parlementariërs, consumentenverenigingen, milieuorganisaties, afvaardigingen van de milieu-, industrie en economieministeries zitting hadden, alsook afvaardigingen van UTAC (de organisatie die de Franse typegoedkeuringstesten uitvoert), IFPEN (een Frans onderzoeksinstituut op het gebied van energie, transport en milieu) INRIA, het Franse nationale onderzoeksinstituut op het gebied van computerwetenschappen en toegepaste wiskunde en een aantal andere vooraanstaande organisaties.

154. Op 14 januari 2016 werden de eerste resultaten aan de technische commissie gepresenteerd. De Commissie stelde vast dat voor een selecte groep fabrikanten aanvullend onderzoek vereist was.

155. Op 7 april 2016 werden de eerste testresultaten met het publiek gedeeld, waarbij werd meegedeeld dat de resultaten overeenstemden met de bevindingen van de Duitse en de Britse autoriteiten. Dat blijkt uit een door de Commissie Royal opgesteld persdossier (*dossier de presse*) met testbevindingen van 28 april 2016 (**Productie 34**, p. 3).

156. Het *dossier de presse* vermeldt op p. 3 ook dat bepaalde autofabrikanten waarbij onverklaarbaar schakelgedrag was waargenomen, bij de Commissie op het matje werden geroepen om extra uitleg te geven. Het betrof in de eerste plaats alle fabrikanten die deel uitmaken van het huidige Stellantis (dus: Peugeot/Citroën, Opel en Fiat/Chrysler) en daarnaast Renault/Dacia (van wier motoren Opel gebruik maakt in haar bedrijfswagens), Nissan (die voor haar dieselvoertuigen Renault-technologie gebruikt) en verder Mercedes, Ford en Kia. Vertaald[25]:

[25] Originele tekst: *Audition des constructeurs. La première série de contrôles montre que, en dehors des deux modèles Volkswagen déjà incriminées, des investigations complémentaires sont nécessaires pour des modèles de Ford, Opel, Mercedes Benz, Renault/Dacia, Nissan, PSA, Fiat/Chrysler et Kia, soit pour des écarts sur les Nox soit pour les écarts sur les CO2. Les constructeurs concernés sont auditionnés par la commission indépendante et l'IPFEN ou L'UTAC peuvent être mandatées pour des investigations complémentaires lorsqu'elles s'avèrent nécessaires.*

> *"Hoorzitting van de fabrikanten. Uit de eerste reeks controles blijkt dat, afgezien van de twee reeds verdacht geraakte Volkswagen-modellen, aanvullend onderzoek nodig is voor modellen van Ford, Opel, Mercedes Benz, Renault/Dacia, Nissan, PSA, Fiat/Chrysler en Kia, hetzij voor afwijkingen inzake NO_x, hetzij inzake CO_2. De betrokken fabrikanten worden door de onafhankelijke commissie ondervraagd en het IPFEN of het UTAC kan opdracht krijgen om zo nodig aanvullend onderzoek te verrichten."*

157. Aanvankelijk werden zes voertuigen van Citroën getest en negen van Peugeot. Later zijn daar, in verband met nader onderzoek, nog diverse voertuigen aan toegevoegd zodat het totaal uitkwam op negen Citroëns en twaalf Peugeots. Op 29 juli 2016 verscheen het finale rapport van de Commissie Royal (**Productie 35**).

3.2.2 Testmethodiek en testbevindingen

3.2.2.1 Testmethodiek Commissie Royal onderzoek

158. Omdat het onderzoek van de Commissie Royal een verkennend karakter had en er een groot aantal voertuigen werd getest, was de testopzet beperkt van aard. Het onderzoek omvatte drie verschillende testen, te weten D1, D2 en D3, die nader zijn omschreven op p 5 van het rapport:

(i) de D1 test was gelijk aan de NEDC test, met enkele minimale aanpassingen;

(ii) de D2 test was een aangepaste variant van de NEDC test (op de rollenbank). Volgens de Commissie Royal dienden de uitkomsten van beide tests in essentie gelijk te zijn; indien de NO_x waarde tussen deze beide tests met meer dan 50% verschilden, vormde dit volgens de Commissie een indicatie voor het gebruik van een Illegaal Manipulatie-instrument en

(iii) de D3 test vormde een herhaling van de NEDC test, maar nu op de weg in plaats van op de rollenbank.

159. Voor deze zaak zijn met name de uitkomsten van de D3 testen relevant. Daarbij is relevant dat de D3 test gelijk is aan de NEDC-test, maar dan met een andere temperatuur en op de testbaan in plaats van in de rollenbank. Een NEDC test vergt, zoals in § 96 e.v. besproken, maar weinig van een voertuig. Dat is dus iets heel anders dan een test bij daadwerkelijk normaal gebruik.

3.2.2.2 Uitslagen voor Euro 5 voertuigen

160. In het Royal onderzoek werden vier Euro 5 voertuigen van Citroën getest. De testresultaten zijn te vinden in het overzicht in Annex 4 van het Eindrapport (productie 35). De relevante onderdelen van deze overzichten staan hieronder. De rechterkolom laat zien dat ieder van deze

voertuigen meer NO_x uitstootten dan toegestaan. De Citroën C5 sprong eruit, met een uitstoot van 868,4 mg/km in de D3 test.

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

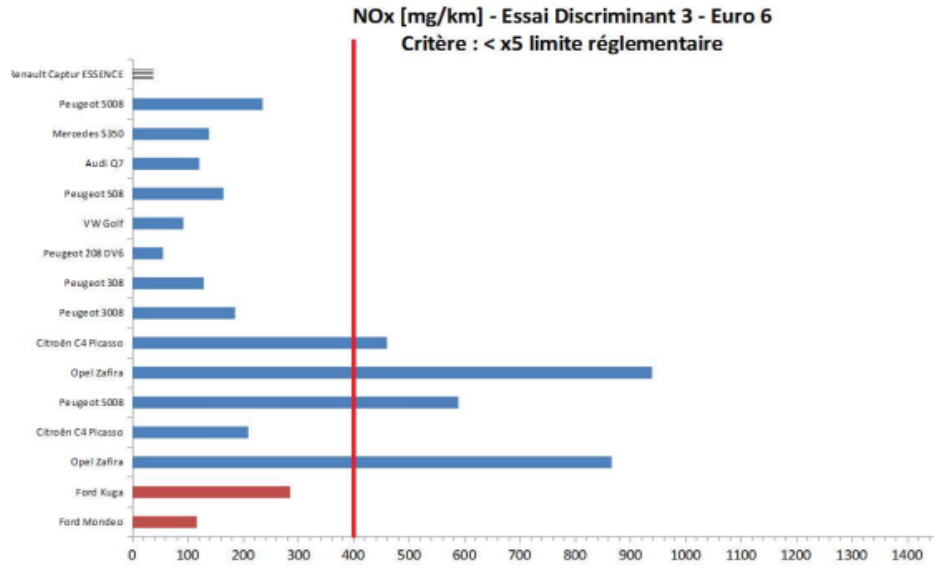
161. Ook de 5 geteste Euro 5 voertuigen van Peugeot overschreden in de D3 test de emissiegrenswaarden zoals uit onderstaande uitsneden blijkt.

Marque	Modèle	Reg	Cylindrée	Puissance (cv)	Systèmes dépoll	Kilométrage [km]	NOx mesuré en homol [mg/km]	CO2 Déclaré [g/km]	NOx - D1 [mg/km]	EUDC D1 [mg/km]	EUDC - D2 [mg/km]	NOx D3
Peugeot	208	Euro5	1.6L	90	EGR	45458	108,5	90	**159**	**155**	**201**	**312**
Peugeot	Expert	Euro5 VU	2L	130	EGR	79036	181,1	172	**193,4**	**159,9**	**195,2**	**495**
Peugeot	807	Euro5	2L	140	EGR	27590	147,7	155	**114,7**	**82,04**	**108**	**353**
Peugeot	208	Euro5	1.4L	70	EGR	30734	151,5	98	**140,3**	**122,2**	**216,86**	**317,8**
Peugeot	5008	Euro5	1.6L	115	EGR	40435	140,2	128	**126,4**	**100,6**	**201,5**	**340,7**

162. Uit de uitleg die PSA aan de onderzoekscommissie gaf, blijkt dat in ieder geval sprake was van een temperatuurafhankelijke terugschakeling van de EGR (onderdeel 3.2.3 hierna). Dat duidt op de aanwezigheid van een Illegaal Manipulatie-instrument.

3.2.2.3 <u>Uitslagen voor Euro 6 PSA Voertuigen</u>

163. In de D3 test stootten twee van de geteste Euro 6 PSA Voertuigen meer dan 5 keer de norm uit. Het betrof de Citroën C4 en de Peugeot 5008, beide dus voertuigen met EGR en SCR. Het enige voertuig in dit overzicht dat slechter scoorde dan deze twee voertuigen, is de Opel Zafira, die in het volgende hoofdstuk zal worden besproken.



Les véhicules en bleu sont équipés de la technologie EGR + SCR et les véhicules en rouge de la technologie EGR + SCR + NO_x Trap.

164. Andere Peugeot en Citroën Euro 6 voertuigen overschreden de norm in mindere mate, maar nog steeds significant. Er waren ook PSA Voertuigen die in deze test wel binnen de norm bleven, zoals bijvoorbeeld de Peugeot 208. Datzelfde voertuigtype stootte in tests van milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe juist weer veel te veel NO_x uit (§§ 190-191 hierna). Daarbij geldt dat, zoals in § 96 e.v. hiervoor is besproken, de NEDC test sterk verouderd en weinig belastend voor een modern voertuig is. Dat een voertuig de norm in deze test niet of niet overtuigend overschrijdt, wil niet zeggen dat het voertuig niet van een Illegaal Manipulatie instrument is voorzien. Er is inmiddels al sprake van een generatie Manipulatie instrumenten die zich veel lastiger laat ontdekken. Daarbij is bovendien relevant dat uit het Royal Rapport niet blijkt bij welke buitentemperaturen de tests zijn uitgevoerd.

165. Naar aanleiding van de eerdere onderzoeken werd ook een beperkt aantal PSA Voertuigen (Euro 5 en Euro 6) aan de modernere RDE test[26] onderworpen, waaronder de Euro 6 Citroën C4 Picasso. Uit deze test blijkt dat dit voertuig in het testdeel “snelweg” 602 mg/km NOx uitstootte, dus ongeveer 7,5 keer de norm. Het voertuig noteerde in deze test een gemiddelde normoverschrijding van 4,1:

26 Real Driving Emissions test, zie definities.

Résultats des tests RDE réalisés sur des véhicules de norme Euro 6

Marque	Modèle	Dépollution	NO_x (g/km) Urbain	NO_x (g/km) Extra-urbain	NO_x (g/km) Autoroute	NO_x (g/km) **Global**	T° d'essai	ccoefficient CF global
Mercedes	A200	EGR	339	259	297	**299**	10	**3,7**
Citroën	C4 PICASSO	EGR + SCR	173	191	602	**324**	11	**4,1**
Ford	C-MAX	EGR + Nox Trap	366	522	579	**488**	15	**6,1**
BMW	BMW 116D	EGR	415	459	621	**498**	16	**6,2**
Renault	TALISMAN	EGR + Nox Trap	571	716	643	**643**	17	**8,0**
VW	GOLF Sportvan	EGR + SCR	29,5	50,5	90,4	**56,5**	20	**0,7**
Mazda	MAZDA 6	EGR	133	183	157	**157**	31	**2,0**

166. Deze resultaten vormden voor de Franse autoriteiten aanleiding de PSA Voertuigen aan een nader onderzoek te onderwerpen.

3.2.3 Conclusies Royal rapport ten aanzien van PSA Voertuigen

167. De conclusies van de Commission Royal over de D3 test zijn te vinden op p 15 van het eindrapport (productie 35); vertaald[27]:

> *"Conclusie over test D3*
>
> *Uit de verkregen resultaten blijkt dat veel voertuigen tijdens de test aanzienlijk meer NOx uitstoten dan de grenswaarde die in de Euro-normen is vastgesteld, wat het significante verschil tussen de rollenbanktest en de circuittest bevestigt.*
>
> *De fabrikanten die bij deze overschrijdingen betrokken waren, werd verzocht de onafhankelijke Commissie uitleg te verschaffen en werd gevraagd welke maatregelen zij voornemens waren te nemen om de situatie te verhelpen."*

168. Ook PSA was als gezegd bij de Royal commissie op het matje geroepen. De Stichting verwijst naar de relevante pagina van Annex 5 bij het rapport (**Productie 36**). De Commissie omschreef de gevonden anomalieën als volgt ("*Anomalies trouvées*") als volgt (vertaald[28]):

> *"Gevonden anomalieën*

[27] Originele tekst: ***Conclusion sur essai D3:*** *Les Résultats obtenus montrent que de nombreux véhicules émettent, lors de l'essai sur poste, beaucoup plus de Nox, que la limite fixée en application des normes Euro, confirmant ainsi l'écart important constaté entre essais réalisés sur bancs à rouleaux en essais effectués sur piste.*
Les constructeurs concernés par ces dépassements ont été invités à fournir des explications aux membres de la Commission indépendante qui leur a également demandé les dispositions qu'ils comptaient prendre pour remédier à cette situation.

[28] Originele tekst: ***Anomalies constatées***
Cas de dépassements du critère Nox, en D2 sur des véhicules Euro 5
Cas de dépassements du critère Nox, en D3 sur des véhicules Euro 6

Gevallen van overschrijding van het NOx-criterium, in D2 op Euro 5-voertuigen

Gevallen van overschrijding van het NOx-criterium, in D3 op Euro 6-voertuigen".

3.2.3.1 Bevindingen commissie Royal t.a.v. EGR

169. Voor wat betreft de EGR-strategie verklaarde PSA daarover dat haar voertuigen de werking van het EGR-systeem aan de hand van de buitentemperatuur gradueel verminderde en uiteindelijk geheel afschakelde (productie 36, vertaald[29]):

"Door de fabrikant verstrekte uitleg

PSA bevestigt dat het motorbeveiligingsmodi heeft ingesteld die de EGR-snelheid kunnen beperken naargelang van de temperatuur (om verbrandingsproblemen in zeer koude omgevingen of het risico van vastlopen en verstopping in zeer warme omgevingen te voorkomen). PSA-motoren gebruiken alleen HP EGR. [High Pressure of hoge druk EGR, adv.]

PSA beweert dat er geen temperatuurdrempeleffect is op de verontreinigingsbeheersing van haar motoren, en dat EGR wordt gebruikt (eventueel met een verlaagde werkingssnelheid) over een temperatuurbereik (gemeten aan het luchtfilterhuis) van -10/-12C tot +55C, zodra de motorkoelmiddeltemperatuur hoger is dan 0C (of -10C bij sommige motoren)".

170. De mate waarin de EGR werd beperkt en vanaf welke temperatuur dat het geval was, vertelde PSA er niet bij. Dat is wezenlijke informatie. Andere fabrikanten, zoals Opel en Renault gaven die informatie wel aan de autoriteiten. Een relatief beperkte vermindering van de EGR kan al tot grote verschillen in de uitstoot leiden.

171. Eerder had ook het Europees Parlement besloten het zogenoemde EMIS-comité (de "**Parlementaire Enquêtecommissie**") in te stellen om middels een parlementaire enquête overtredingen en wanbeheer met betrekking tot emissiemetingen in de automobielsector in detail te onderzoeken. In het kader van de EMIS-enquête hebben ook de diverse fabrikanten geantwoord op door de EMIS-commissie gestelde vragen. PSA gaf in haar antwoorden echter

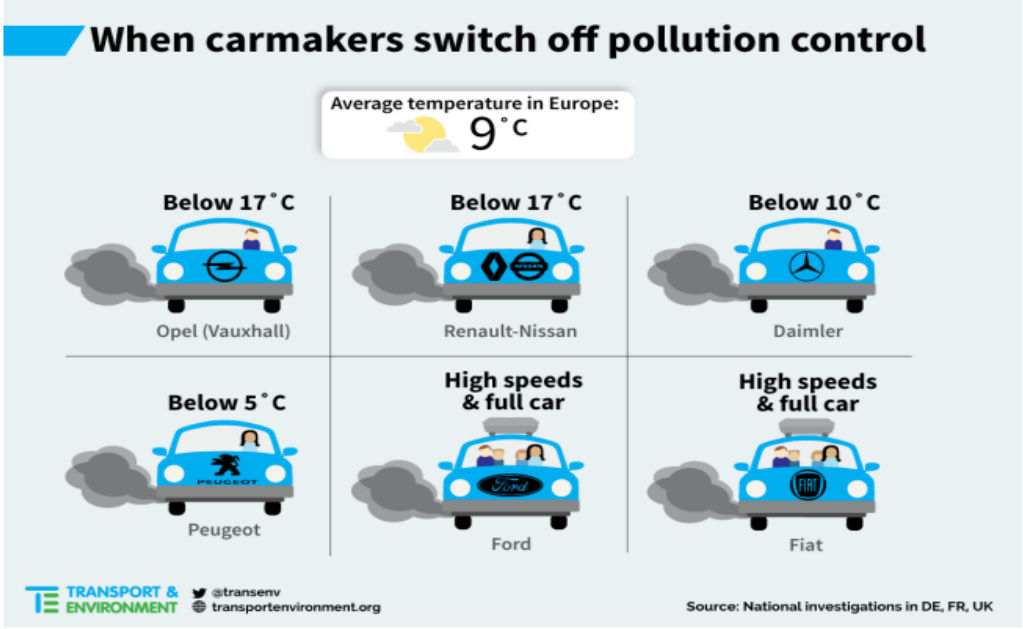
[29] Originele tekst: ***Explications fournis par le constructeur :***
PSA confirme avoir mis en place des modes de protection du moteur qui peuvent limiter le taux d'EGR en fonction de la température (proscrire les ratés de combustion en ambiance très froide, ou le risque de grippage et encrassement en ambiance très chaude). Les moteurs PSA n'utilisent que de l'EGR HP.
PSA affirme qu'il n'y a aucun effet de seuil de température sur la dépollution de ses moteurs, et que l'EGR est utilisé (éventuellement avec un taux d'introduction réduit) sur une plage de température (mesurée au boîtier du filtre d'air) allant de -10/-12C à +55C, dès lors que la température du liquide de refroidissement moteur est supérieure à 0 C (ou -10C sur certains moteurs).

geen toelichting over de precieze werking van haar Manipulatie-instrumenten (**Productie 37**).

172. Mitsubishi, dat techniek én motoraansturingssoftware van PSA gebruikt, werd ook door de EMIS-commissie bevraagd. In antwoord op de vraag of Mitsubishi een beroep doet op de uitzonderingsgrond op het verbod op Manipulatie-instrumenten, gaf Mitsubishi onder meer dezelfde omschrijving van de EGR-afschakeling die PSA eerder had gegeven (antwoorden Mitsubishi, **Productie 38**).

- In the case of diesel engines, the exceptions that apply are the EGR control and fuel-injection control.
  - **EGR control (covered by exception a)**:
    1. Thermal damage and mechanical damage to the valve body and surrounding parts.
       Example: When EGR is activated in high speed range where exhaust gas temperature is high, the temperatures of EGR valves and surrounding parts exceed allowable temperature, causing thermal damage;
    2. Thermal damage to the DPF;
    3. Impairing the visibility of following motorists due to abnormal discharge of unburned hydrocarbons and smoke;
    4. Engine stalls that pose a danger to driving safety caused by unstable combustion, etc.
  - **Injection control (covered by exception c):**
    - Fuel-injection control, which is used for desorbing/reducing of NOx trapped by the lean NOx trap catalyst, is activated or paused in the NEDC driving cycle.

173. Gelet op de verklaringen van PSA en Mitsubishi is in ieder geval duidelijk dat Peugeot voor haar EGR gebruik maakt van een temperatuurvenster. Ook de NGO en milieuorganisatie Transport & Environment gaat daar in haar rapport van September 2016 (**Productie 39**, p 23) van uit:



174. De andere fabrikanten die door Transport & Environment hebben onderzocht zijn Opel/Vauxhall en Renault/Nissan, wier motoren Opel en Daimler op hun beurt weer in hun voertuigen gebruiken (onderdeel 4.3 hierna).

175. Een dergelijk thermal window is voor toezichthouders ook een "red flag" en duidt op de aanwezigheid van een Illegaal Manipulatie-instrument. De Stichting verwijst in dit verband naar pagina 12 van een rapport van het International Council on Clean Transportation van september 2017 in verband met het Dieselschandaal ("**ICCT**" en het "**ICCT-Rapport**") (Productie 23):

> *"One of the challenges for regulators is to differentiate between conditions when EGR reduction is actually needed and when engineers are taking shortcuts. As a first general guideline, the main sensors that could trigger a legitimate reduction in EGR are engine coolant temperature, intake manifold temperature, and intake manifold pressure. Using ambient temperature, especially alone, is a red flag that the engine has been calibrated using shortcuts that unnecessarily reduce the effectiveness of the EGR system, which should also be classified as an illegal defeat device."*

176. De buitentemperatuur mag als zodanig niet redengevend zijn voor het inbouwen van een temperatuurvenster: de relevante factoren zijn de koeltemperatuur en de temperatuur in het spruitstuk. Die worden door allerlei factoren beïnvloed. De buitentemperatuur als zodanig heeft daarop alleen in extreme gevallen invloed. Een afschakeling van het emissiecontrolesysteem bij veelvoorkomende temperaturen leidt zonder meer tot strijd met de Europese emissienormen.

177. Ook de Parlementaire Enquêtecommissie komt op basis van de uitvoerige interviews met diverse experts tot de conclusie dat een "thermal window" zelden te rechtvaardigen is (EMIS-Rapport pagina 8, par. 26):

> *"Some emission control strategies applied by car manufacturers point towards the possible use of prohibited defeat devices. For instance, some manufacturers decrease the effectiveness of ECTs outside specific "thermal windows" close to the temperature range prescribed by the NEDC test, claiming that such a decrease is necessary to protect the engine against damage in line with the derogations to the ban on defeat devices provided for in Article 5(2) of Regulation (EC) No 715/2007. Those thermal windows are rarely justifiable according to the technical limitations of the ECTs."*

178. De Stichting verwijst naar het EMIS Rapport waarin de Parlementaire Enquêtecommissie de Europese Commissie opriep om inbreukprocedures op te starten tegen EU-lidstaten die niet acteren op aangetroffen thermal windows.

3.2.3.2 Bevindingen Royal t.a.v. Euro 6 PSA Voertuigen

179. Ten aanzien van de Euro 6 PSA voertuigen stelde de Commissie Royal bij de Citroën C4 grote verschillen vast. Ook constateerde zij dat ook de forse normoverschrijdingen voor de Euro 6 Peugeot 5008 niet verklaard waren (vertaald[30]):

> *"Wat NOx, Euro 6 in de D3 test betreft, stelt PSA een grote spreiding vast van de resultaten voor de C4 Picasso, wat wijst op een disfunctie of een probleem van de meting (de gevoeligheid van de NOx uitstoot voor de omgevingstemperatuur is niet voldoende om het verschil tussen 2 tests te verklaren). Voor de 5008 zijn de resultaten verklaard. Dit model is een zusterauto is van de 3008, die geen problemen veroorzaakte; in een door PSA uitgevoerde test van een soortgelijk exemplaar in een met D3 vergelijkbare test werd een dergelijke overschrijding niet geconstateerd."*

180. PSA gaf die verklaring ook niet, en PSA stelde ook geen enkele actie voor om de geconstateerde problemen te verhelpen (vertaald[31]):

> *"Overwogen acties om deze anomalieën te verhelpen:*
>
> *Hoewel de overschrijdingen van de Euronorm niet verklaard zijn, wordt geen actie voorgesteld."*

181. De conclusies van de Commissie Royal zijn te vinden van het eindrapport van de commissie van 29 juli 2016 (Avis de la commission indépendente). De relevante passages zijn onderstaand vertaald weergegeven. Daaruit blijkt dat de diverse fabrikanten, veelal uit kostenoverwegingen, gebruikmaakten van Manipulatie-instrumenten, en dat voor bepaalde fabrikanten nader onderzoek vereist zou zijn (vertaald, zie voor de originele tekst p. 24/25 van productie 35):

> *"Aan de hand van de resultaten en de hoorzittingen van de autofabrikanten kon het gebruik van manipulatie instrumenten worden vastgesteld. Deze maakten*

---

30 Originele tekst: *Concernant les NOx, Euro 6 en D3, PSA relève une dispersion elevée des resultats présentées sur le C4* Picasso, qui amènent à incriminer un dysfonctionnement ou un problème de la mesure (la sensibilité des Nox à la *température) ambiante nu suffit pas à expliquer l'écart constaté entre 2 essais). Sur la 5008, les résultats ne sont pas expliqués, ce modèle étant 'sister car' avec la 3008 qui ná pas posé de problème; un exemplaire mesuré par PSA ná pas présenté un tel dépassement sur en test analogue au D3.*

31 Originele tekst: ***Actions envisagées pour remédier à ces anomalies :***
Les dépassements *Euro étant inexpliqués, pas d'action proposée*

met name gebruik van thermische vensters, maar ook van de belastings-, toerental- of snelheidsindicatoren. Deze opsomming is niet limitatief.

De overgrote meerderheid van de fabrikanten rechtvaardigt het gebruik van deze instrumenten met de noodzaak de integriteit en betrouwbaarheid van de motor te waarborgen. Er zijn echter grote verschillen tussen de fabrikanten ten aanzien van de omstandigheden waaronder deze manipulatie-instrumenten worden gebruikt.

De Commissie concludeert uit de uitlatingen van de betrokken fabrikanten dat de verklaring voor dergelijke verschillen moet worden gezocht in de kwaliteit van de gebruikte materialen, kostenvermindering en de prioriteitstelling van de fabrikanten (zoals betrouwbaarheid en optimalisering van het onderhoud van voertuigen).

Het moet nog worden bewezen dat het belang en de waarschijnlijkheid van het optreden van door de fabrikanten aangevoerde problemen met de betrouwbaarheid van motoren, die door emissiebeheersingssystemen kunnen worden veroorzaakt, het gebruik van manipulatie instrumenten rechtvaardigen zoals bepaald in de verordening, met name bij de aangekondigde temperaturen. Dit onderzoek zou kunnen worden verricht door het DGCCRF met de hulp van het IPFEN, dat in een klein aantal gevallen verhelderende inzichten heeft verstrekt, of met de hulp van het INRIA."

182. De in bovenstaand citaat genoemde DGCCRF (ofwel: Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes) is de Franse toezichthouder belast met handhaving van concurrentie en het voorkomen van (consumenten)fraude. Deze toezichthouder had PSA naar aanleiding van de eerste testresultaten al in het vizier en had in april 2016 al diverse invallen bij PSA gedaan. Het onderzoek van de DGCCRF leidde vervolgens tot een strafrechtelijk onderzoek en, in juni 2021, een strafrechtelijke procedure tegen PSA. Inmiddels loopt er in Duitsland ook een strafrechtelijk onderzoek tegen PSA (inmiddels Stellantis) en ECU fabrikant Continental in verband met het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten in de Euro 5 en 6 PSA Voertuigen en voertuigen van Mitsubishi.

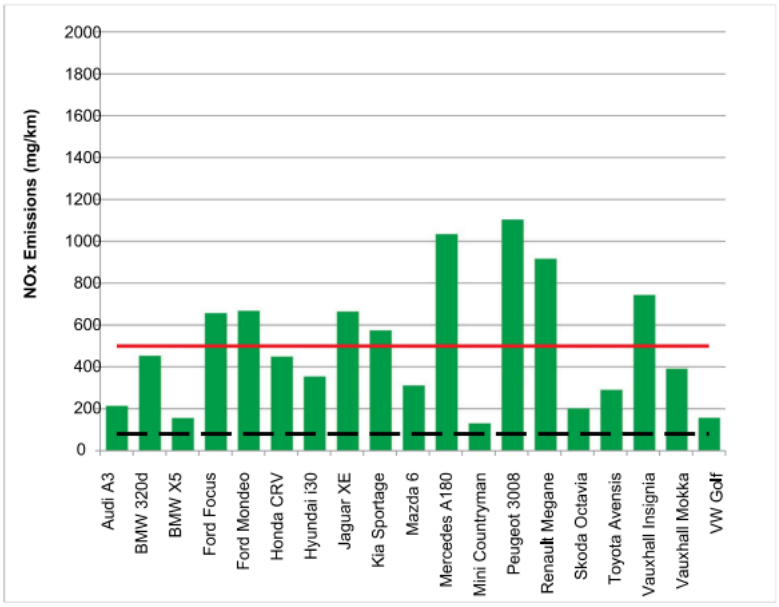
183. Alvorens daarop in te gaan bespreekt de Stichting allereerst kort de bevindingen in enkele onderzoeken door diverse andere autoriteiten en organisaties ten aanzien van Peugeot en Citroën.

3.2.4 Uitslagen testen in diverse andere onderzoeken

3.2.4.1 Het Britse Department of Transport

184. Gelijktijdig met het Franse onderzoek voerden ook diverse andere autoriteiten onderzoeken uit naar het emissiegedrag van dieselvoertuigen, zo ook de Britse autoriteiten.

185. In april 2016 publiceerde het Britse Department of Transport een uitvoerig testrapport in het kader van het Vehicle Emissions Testing Programme. Een kopie van dit rapport wordt als **Productie 40** in het geding gebracht. In dit onderzoek zijn twee Euro 5 PSA voertuigen getest, te weten een Citroën C4 (emissie: meer dan 500 mg/km) en een Peugeot 208 (bijna 600 mg/km). Het enige Euro 6 PSA voertuig dat in het kader van dit onderzoek werd getest, was de Peugeot 3008. Dit PSA Voertuig noteerde in de test de hoogste NO_x score van alle geteste voertuigen, met 1100 mg/km, ofwel bijna 14 keer de norm, zoals uit onderstaand staatje blijkt.



186. De enige voertuigen die qua NO_x uitstoot bij deze Citroën in de buurt kwamen, waren de Mercedes A 180 en de Renault Megane (die net als Opel's bedrijfswagens van Renault-techniek gebruik maken, onderdeel 4.3 hierna) en de in Hoofdstuk 4 te bespreken Vauxhall (Opel) Insignia.

3.2.4.2 TNO

187. Ook de Nederlandse RDW liet een groot aantal dieselvoertuigen onderzoeken. Dit onderzoek werd uitgevoerd door het TNO. De onderzoeksresultaten werden op 10 oktober 2016 gepubliceerd (**Productie 41**).

188. In de tweedaagse testen onderzocht het TNO een Euro 6 Citroën en twee Euro 6 Peugeots. Het betrof een Euro 6 Citroën Cactus 1.6 (73 kW), een Euro 6 Peugeot 308 2,0 Blue HDI (110kW)

en een Euro 6 Peugeot 308 1,6 Blue HDI (81 kW). Het TNO voerde de volgende testen uit (rapport, p 15):

On-road test trips in the 2-days test programme in Delft

No.	Trip	Type	Start condition	Day	Distance [km]	Average velocity [km/h]
1	RDE_D_C	Urban / rural / motorway	Cold start	1	78	40
2	RDE_D_W	Urban / rural / motorway	Hot start	1	78	43
3	MOTORWAY	Motorway	Hot start	1	87	79
4	CONGEST_W	Motorway	Hot start	1	66	56
5	CONGEST_C	Motorway	Cold start	2	84	83
6	CITY	Urban	Hot start	2	22	18
7	RURAL	Rural	Hot start	2	85	55
8	RDE_D_W	Urban / rural / motorway	Hot start	2	78	43
	total				579	50

189. Ieder van deze voertuigen overschreed in de tweedaagse testen de Euro 6 norm, en wel met een factor met een factor 5-7. Het TNO onderzocht ook een Euro 6 Peugeot Partner (73 kW). Dit voertuig werd alleen in de RDE[32] test onderzocht. De resultaten waren vergelijkbaar met die van de overige PSA Voertuigen. De Stichting verwijst naar onderstaande delen van het overzicht op p. 66 van het rapport, dat de genormaliseerde[33] testresultaten van deze voertuigen weergeeft.

Normalised NO_x emissions of the tested Euro 6 diesel vehicles

		Normalised NO_x emissions [mg/km]			
	Test temperature Range	Urban congestion	Urban	Rural	Motorway
Vehicle	[°C]	WS1	WT1	WT2	WT3
Regular 2-days test programme					
Citroen Cactus	1 - 15	395	322	339	543
Peugeot 308 110kW	0 - 13	604	441	322	404
Peugeot 308 81kW	0 - 13	424	326	282	456
RDE test programme					
Peugeot Partner	-1 - 15	567	448	394	523

3.2.4.3 Deutsche Umwelthilfe

190. Ook de invloedrijke Duitse milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe (DUH) onderzocht een groot aantal dieselvoertuigen waaronder een aantal voertuigen van Peugeot. Een kopie van de testuitslagen van een aantal Peugeots wordt in het geding gebracht als **Productie 42**. Uit dit document blijkt dat een Euro 6 Peugeot 208, die in de beperkte testen van de Commission

32 Real Driving Emissions test

33 In onderdeel 3.2 van haar rapport legt TNO uit dat de testresultaten van de diverse voertuigen vanwege geringe verschillen in de testomstandigheden niet helemaal vergelijkbaar zijn, omdat die onder meer afhangt van de tijd waarin het voertuig bijvoorbeeld stil heeft gestaan of stationair heeft gelopen. Het TNO heeft op basis van data analyse de data "genormaliseerd" waarbij deze verschillen zo veel mogelijk zijn geëlimineerd.

Royal juist een voorbeeldige score had (van 54,6 mg/km in de D3 test), in deze test een NO_x waarde noteerde van 773 mg/km. De uitslagen van de testen voor dit voertuig van DUH en de Commission Royal zijn onderstaand weergegeven.

HERSTELLER/MODELL	CO2-EMISSIONEN	NOX-EMISSIONEN	NOX-FAKTOR*	ERST-ZULASSUNG	LEISTUNG	HUBRAUM
Peugeot 208 BlueHDi FAP 100	104 g/km	773 mg/km	9,7	11.2017	73 kW	1560 ccm

Marque	Modèle	Reg	Cylindrée	Puissance (cv)	Systèmes dépoll	Kilométrage [km]	NOx mesuré en homol [mg/km]	CO2 Déclaré [g/km]	NOx - D1 [mg/km]	EUDC D1 [mg/km]	EUDC - D2 [mg/km]	NOx D3
Peugeot	208 DV6	Euro6	1.6L	100	EGR + SCR	3982	34	87	50,69	28,55	14,95	54,6

191. Ook deze sterk wisselende prestaties vormen een indicatie voor de aanwezigheid van een Illegaal Manipulatie-instrument. De precieze omstandigheden waaronder de diverse tests zijn uitgevoerd blijken niet uit deze testoverzichten. Het vermoeden dringt zich op dat hier de buitentemperatuur een factor van belang is geweest.

3.2.4.4 Transport & Environment

192. Milieuorganisatie Transport & Environment publiceerde een omvangrijk rapport naar de dieselfraude (productie 39) met daarin een lijst van de "Dirty 40", de meest verontreinigende Euro 5 voertuigen. Die lijst vermeldt de volgende Euro 5 en 6 PSA Voertuigen van Citroën en Peugeot:

'Dirty 40' list of Euro 5

Brand	Model	Engine	Country of approval	Most suspicious tests[14]	Possible defeat strategy to examine
Citroën	C3 II	1.4 HDi 51 kW	FR	4	TW
	C4 II	1.6 HDi 85 kW		5	HR + TW
	C4 Picasso II	1.6 HDi 85 kW		4	TW
	C5 II	2.0 HDi 103 kW		4	TW

193. De "Dirty 50" lijst van Euro 6 voertuigen bevatte de volgende Peugeot en Citroën voertuigen:

Full 'Dirty 50' list of Euro 6

Brand	Model	Engine	Country of approval	Most suspicious test(s)[13]	Possible defeat strategy to examine
Citroën	C4 Picasso II	1.6 BlueHDi	FR	4	TW

Peugeot	3008	1.6 BlueHDi	FR	4 + 5 + 7	TW + HR
	5008	1.6 BlueHDi		4	TW
	508	2.0 BlueHDi			

Peugeot	208	1.4 HDi 51 kW	FR	5	HR + TW
	807	2.0 HDi 103 kW		4	TW

194. Wederom wordt er van uit gegaan dat de meeste van deze voertuigen een temperatuurvenster hebben (TW of Thermal Window) en sommige een aan de warme start gerelateerd Illegaal Manipulatie-instrument (HR of Hot Restart).

3.3 Strafrechtelijk onderzoek Peugeot

3.3.1 Onderzoek door de Franse mededingings- en fraudebestrijdingsautoriteit DGCCRF

195. In april 2016 voerde het DGCCRF diverse invallen uit in de kantoren van Peugeot. Daarbij werden brisante documenten buitgemaakt. Deze documenten maken deel uit van het strafrechtelijk dossier en zijn helaas niet voor het publiek toegankelijk.

196. Wel wist de Franse krant Le Monde in 2017 de hand te leggen op een intern memo waarin bepaalde van die documenten beschreven zijn. Een kopie van dit artikel, met vertaling, wordt in het geding gebracht als **Productie 43**. Daaruit blijkt in de eerste plaats dat de motorsturingssoftware in de Euro 5 PSA Voertuigen twee bedrijfsmodi kende: een "Low NO_x modus", waarin de NO_x-emissies werden verlaagd maar het CO_2 verbruik hoger was, en een CO_2 modus, waarin de NO_x emissies hoger waren maar het CO_2 gebruik lager (vertaald, zie de productie voor de originele tekst):

> *"Frauduleuze kalibraties*
>
> *De ambtenaren van het DGCCRF gingen op zoek naar een verklaring voor deze discrepanties. Terwijl Volkswagen werd gedwongen het gebruik van "manipulatiesoftware" te erkennen, bracht het Franse onderzoek bij PSA een strategie van "frauduleuze calibraties". Deze calibraties zorgden ervoor dat het emssiecontrolesysteem (de zogenaamde EGR-klep) met name tijdens de homologatietests werd geactiveerd. In een op het hoofdkantoor van de fabrikant in beslag genomen document met de titel "Euro 5 diesel strategy emissions technical file" wordt uitgelegd dat de motoren in twee bedrijfsmodi waren ingesteld: een "LowNox"-modus die "de NOx verlaagt maar het brandstofverbruik verhoogt en het rijplezier van het voertuig vermindert" en een "LowCO2"-modus die "het brandstof verbruik verlaagt, het rijplezier bevordert maar de Nox uitstoot aanzienlijk verhoogt.*

> *Het onderzoek concludeert dat de voertuigen waren uitgerust met een "motorbesturingseenheid" die het mogelijk maakte de LowNox-stand "uitsluitend tijdens de homologatietest te activeren" en "hoofdzakelijk" de LowCO2-stand "in omstandigheden bij de klant". Deze schakelmechaniek had volgens PSA als "doel het intreden van de LowNox-stand in werkelijke rijsituaties tot een minimum te beperken". Het voordeel voor de fabrikant was tweeërlei: de typegoedkeuringstest doorstaan en "het overmatige brandstofverbruik en de vermindering van de prestaties van de motor als gevolg van het EGR-gebruik te vermijden".*

197. Uit hetzelfde DGCCRF-memo blijkt bovendien dat ditzelfde Illegale Manipulatie-instrument ook in de Euro 6 PSA Voertuigen is ingebouwd, met dien verstande dat PSA extra haar best deed het gebruik ervan voor de autoriteiten te verhullen. Het memo van de DGCCRF vermeldt volgens Le Monde bovendien dat deze doelstelling al in 2010, dus ruim voor de inwerkingtreding van de Euro 6 norm, aan het bestuur is gepresenteerd (vertaald, zie productie 43 voor de originele tekst):

> *"Uitgebreide strategie voor Euro 6-motoren*
>
> *De onderzoeksbevindingen gaan nog verder. Uit het memo blijkt dat deze strategie ook betrekking heeft op recentere voertuigen, aangezien zij is "uitgebreid voor Euro 6-motoren". Het gaat daarbij om modellen die sinds september 2015 in de handel zijn gebracht. In een intern document verduidelijkt dat het de bedoeling was om "het aspect van de manipulatievoorziening minder duidelijk en zichtbaar te maken" [de rendre l'aspect "defeat device" mois évident et visible, adv.]. "Deze doelstelling werd al in november 2010 aan het management van de groep Peugeot Citroën Automobile SA gepresenteerd", aldus de fraude-eenheid."*

198. Dat ook de Euro 6 modellen van PSA Voertuigen zijn getroffen, blijkt ook wel uit het feit dat voor deze voertuigen in veel gevallen juist een hogere NO_x uitstoot werd geconstateerd dan voor de Euro 5 PSA Voertuigen.

199. De onderzoekers concludeerden ook dat de hoogste bestuurslagen van de PSA Groep moeten worden geacht van het gebruik van deze instrumenten op de hoogte te zijn geweest en dat PSA zich schuldig maakte aan een "wereldwijde strategie die erop gericht is frauduleuze motoren te produceren en deze vervolgens op de markt te brengen":

> *"Op basis van documenten die bij huiszoekingen in verschillende vestigingen van het concern in beslag zijn genomen, de bestudering van elektronische correspondentie en gesprekken met verschillende ingenieurs en managers, zijn de onderzoekers ervan overtuigd dat het management op de hoogte was. Zij verwijzen naar een "wereldwijde strategie die erop gericht is frauduleuze motoren te produceren en deze vervolgens op de markt te brengen".*
>
> *De heren **[***], [***]** en **[***]** zijn goed geïnformeerde managers en kunnen derhalve niet volhouden te goeder trouw te hebben gehandeld met betrekking tot het frauduleuze karakter van de binnen Peugeot Citroën Automobile SA gevolgde strategie."*

3.3.2 Strafrechtelijke onderzoek, prejudiciële vragen en de strafzaak tegen PSA

200. Naar aanleiding van de bevindingen van het DGCCRF is in 2017 een strafrechtelijk onderzoek naar PSA gestart. In diezelfde periode startte men ook onderzoeken naar de betrokkenheid van Volkswagen, Renault en (het voormalige) FCA (thans Stellantis). Net als de procedures tegen Volkswagen, Renault en FCA is het onderzoek tegen PSA vervolgens aangehouden in afwachting van prejudiciële vragen over de uitleg van de door deze fabrikanten gehanteerde Illegale Manipulatie-instrumenten.

201. Het HvJEU oordeelde bij in het Volkswagen arrest dat het door Volkswagen gehanteerde schakelmechaniek een Illegaal Manipulatie-instrument opleverde. In haar arrest in de gevoegde zaken tegen PSA, FCA en Renault van 6 mei 2021 kwam zij tot eenzelfde conclusie over de door deze fabrikanten gehanteerde instrumenten[34].

202. Kort daarna, in juni 2021, startte het Franse openbaar ministerie een strafrechtelijke procedure tegen PSA. Uit een artikel in Le Monde van 10 juni 2021 (**Productie 44**) blijkt dat deze strafzaak betrekking heeft op de ongeveer 1,9 miljoen dieselvoertuigen die de PSA Groep in de periode 2009-2015 alleen al in Frankrijk verkocht. Dat betekent dat in ieder geval alle verkochte Euro 5 PSA Voertuigen als manipulatief aan te merken zijn. Le Monde meldt ook dat PSA, gelet op de met deze voertuigen gerealiseerde omzet, een maximale boete van € 5 miljard te wachten staat.

203. Uit de berichtgeving blijkt niet dat ook Euro 6 PSA Voertuigen het onderwerp zijn van deze procedure of waarom die die buiten de strafzaak zijn gehouden. Inmiddels is in Duitsland wel onderzoek ingesteld naar Euro 6 PSA Voertuigen.

34 Arrest HvJEU 6 mei 2021 in gevoegde zaken C-690/18 t/m C-692/18

3.3.3 Strafrechtelijke procedure Duitsland

204. Op 30 november 2021 werd het nieuws gepubliceerd dat het Staatsanwaltschaft Frankfurt een strafrechtelijk onderzoek heeft opgestart naar de rol van PSA en ECU leverancier Continental naar het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten in de Euro 5 en 6 PSA Voertuigen en de voertuigen van Mitsubishi (Artikelen Wirtschaftswoche van 30 november en 1 december 2021, **Producties 45-46**. Zie ook artikel Die Zeit van 1 december 2021, **Productie 47**).

205. Dit onderzoek kwam voort uit eerder strafrechtelijk onderzoek door de Duitse autoriteiten bij Mitsubishi, waarbij negen huiszoekingen werden verricht. Het onderzoek had betrekking op de Nox emissies van Mitsubishi voertuigen met de 1,6 liter PSA motor en de 2,2 liter PSA motor. Het vermoeden was Euro 5 en Euro 6 voertuigen van Mitsubishi gebruik zouden maken van Illegale Manipulatie-instrumenten. Dat blijkt uit een artikel in het AD van 31 januari 2020, **Productie 48**. Mitsubishi wees vervolgens naar PSA, van wie zij zowel de motoren als het motormanagement had afgenomen.

206. Mitsubishi is ook in het kader van de EMIS-Enquête van het Europees Parlement gevraagd antwoord op schriftelijke vragen te geven (productie 38 p 2). In haar antwoord op vraag 2 deelde Mitsubishi mee dat de aansturing van de motor geheel uit de koker van de PSA Groep kwam en dat zij zelf niet in staat was iets aan de afstellingen te wijzigen:

> *"MMC purchases diesel engines from PSA Peugeot Citroen S.A. All engine controls including emissions control are handled by PSA's ECUs; MMC cannot modify programs within ECUs."*

207. Het aantal Mitsubishi dieselvoertuigen op de Europese markt is beperkt. Niettemin legde het Staatsanwaltschaft aan Mitsubishi in verband met haar rol in het Dieselschandaal een boete van € 25 miljoen op (**Productie 49**).

208. Het feit dat de Duitse autoriteiten naar aanleiding van hun bevindingen in de Mitsubishi zaak nu ook een strafrechtelijk onderzoek hebben opgestart tegen PSA zelf, toont eens te meer aan dat PSA (en daarmee de PSA Fabrikanten) structureel gebruik maakten van Illegale Manipulatie-instrumenten.

4 DE EMISSIEFRAUDE VAN OPEL

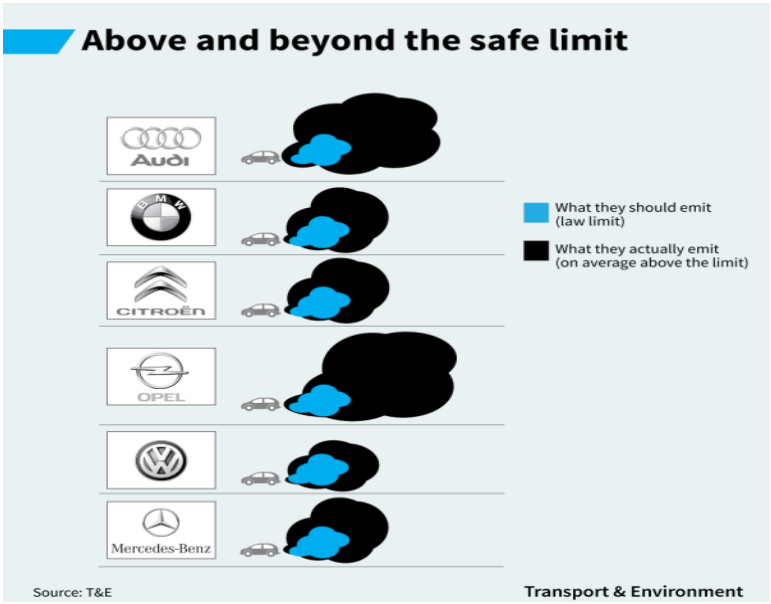
4.1 Motoren Opel en type gebruikte Illegaal Manipulatie-instrument

4.1.1 De misleiding door Opel; samenvatting

209. Opel was jarenlang het bestverkochte automerk in Nederland en produceert ook nu nog altijd aanzienlijke hoeveelheden voertuigen, waaronder veel dieselvoertuigen. Het totale aantal

dieselvoertuigen dat Opel in de relevante periode op alleen al de Nederlandse markt gebracht heeft bedraagt ongeveer 110.000. De meeste van die voertuigen zijn voorzien van door General Motors geproduceerde motoren. De bedrijfswagens van Opel zijn voorzien van Renault motoren. Opel bediende zich in de relevante periode onder meer van ECU's van de merken Bosch en Continental. Het aantal voertuigen op de hele Europese markt is in de relevante periode uiteraard nog aanzienlijk hoger.

210. Opel is een van de ergste vervuilers in het gehele scala van autofabrikanten. Dat blijkt bijvoorbeeld uit onderstaande infographic van Transport & Evironment (**Productie 50**):



211. Om deze vervuiling te verhullen, bediende Opel zich van diverse Illegale Manipulatie-instrumenten, die zowel aan de EGR gerelateerd waren als, voor zover van toepassing, aan de SCR-installatie.

212. Opel bediende zich daarbij met name van een extreem breed temperatuurvenster, zowel in haar Euro5 voertuigen, die met name van de EGR waren voorzien als Euro 6 voertuigen, die naast de EGR ook voorzien waren van een SCR of LNT-systeem.

213. Dit systeem zorgde er voor dat de Opel Voertuigen in de praktijk vrijwel nooit aan de emissienormen voldeden. Het temperatuurvenster had daarbij zowel betrekking op het EGR-systeem van Opel, als, voor zover in haar Euro 6 voertuigen een SCR-systeem was ingebouwd, op de werking van de SCR. De EGR schakelde af onder de 20°C, net onder de standaardtemperatuur waarbij de NEDC test werd uitgevoerd. Voor alle duidelijkheid: als de EGR is afgeschakeld of verminderd wordt de emissie dus niet of in mindere mate beperkt, en dus ook niet binnen de emissienormen gehouden. Voor zover in de Opel Voertuigen een SCR-systeem was ingebouwd, werd de werking daarvan ook verminderd. Het gevolg was dat ook dit

systeem, dat juist nodig was aan de strengere Euro 6 normen te voldoen, in de praktijk bij normaal gebruik nauwelijks werkzaam is en bij een buitentemperatuur tot 17°C en boven 30°C de emissie dus niet of slechts in onvoldoende mate werd beperkt.

214. Daarnaast blijkt uit onderzoek aan de ECU-software dat Opel gebruik maakte van diverse aanvullende Illegale Manipulatie-instrumenten die de werking van het emissiecontrolesysteem nog verder terugschroefden.

215. Het gecombineerde gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten verklaart de bijzonder hoge uitstoot die ook Opels Euro 6 Voertuigen in de praktijk laten zien. In onderdelen 4.2.1-4.2.3 hiervoor beschrijft de Stichting de diverse onderzoeken die naar Opel Voertuigen zijn verricht, door milieuorganisaties, NGO's en diverse nationale autoriteiten. Hoewel ook de ambtenaren van het KBA[35] al in 2016 al vaststelden dat Opel zich van een Illegaal Manipulatie-instrument bedienden, werden deze bevindingen onder druk van Opel en de (eigen) Duitse politiek aanmerkelijk afgezwakt. Het KBA wilde Opel aanvankelijk met een vrijwillige terugroepactie laten wegkomen. Vervolgens hebben Deutsche Umwelthilfe, het Duitse WDR1 programma Monitor en Der Spiegel de handen ineengeslagen en de Duitse softwarespecialist **[***]** gevraagd onderzoek te verrichten naar specifieke functionaliteiten van de Illegale Manipulatie-instrumenten. Dit onderzoek legde de systematiek van de temperatuurvensters bloot en toonde bovendien het bestaan van diverse andere Illegale Manipulatie-instrumenten aan. Pas na deze bevindingen ging het KBA "om" en stelde zij in diverse geteste voertuigen officieel Illegale Manipulatie-instrumenten vast.

216. De Stichting bespreekt deze gang van zaken aan de hand van de diverse onderzoeken van de betrokken typegoedkeuringsautoriteiten, vertrouwelijke KBA-stukken die Deutsche Umwelthilfe (DUH) medio 2021 na jarenlange obstructie door Opel en het KBA in bewijsopenleggingsprocedures heeft weten te verkrijgen, de diverse publicaties van WDR 1 Monitor en Der Spiegel, en de onderliggende onderzoeksbescheiden van **[***]**. Uit de in dit onderdeel beschreven gang van zaken blijkt onmiskenbaar dat Opel zich in haar personenauto's van Illegale Manipulatie-instrumenten bediende.

217. In onderdeel 4.3 beschrijft de Stichting vervolgens het vermoedelijke gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten in de grotere bedrijfswagens van Opel, de Vivaro en de Movano. Als gezegd maakte Opel in deze voertuigen gebruik van Renault technologie. De aandrijflijn (powertrain) voor deze voertuigen (dus: de motor, de versnellingsbak en het aandrijfsysteem) is afkomstig van Renault. Aangezien ook Renault gebruikmaakte van een extreem wijd temperatuurvenster (van tussen de 17°C en 30°C) is, zal zich ook in deze voertuigen een vergelijkbaar Illegaal Manipulatie-Instrument bevinden. Tot die conclusie kwam recent ook

35 Kraftfahrt Bundesamt, de Duitse typegoedkeuringsautoriteit

het KBA, in verband met een scala aan Daimler voertuigen die van de R9M Renault techniek zijn voorzien.

4.1.2 Modellen Opel en aantallen verkochte dieselvoertuigen

218. Het totaal aantal dieselvoertuigen dat Opel in de periode 2009-2019 op de markt heeft gebracht wordt onderstaand weergegeven. Het betreft, gemeten over de periode 2009-2019, bijna 110.000 voertuigen.

219. Het betrof met name de personenauto's met de modellen Corsa, Astra, Combo, Insignia, Zafira Mokka en Merive en de bedrijfswagens Vivaro en Movano. Al deze voertuigen zijn zowel gedurende Euro 5 als de Euro 6 periode verkocht.

Dieselvoertuigen Opel op naam geregistreerd in Nederland

Aantallen voertuigen weergegeven per model, gesorteerd op datum eerste (internationale) registratie
Bron: RDW (aantallen per 28 augustus 2020)

aantal voertuigen	jaar											
model	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Grand Total
Vivaro	2,113	2,341	3,278	2,954	2,239	2,526	3,831	3,897	4,455	3,905	3,816	35,355
Corsa	265	2,382	6,828	3,309	1,348	539	895	606	299	121	22	16,614
Astra	870	858	1,639	1,278	1,079	826	1,044	3,332	3,048	1,686	403	16,063
Combo	18	116	1,118	1,203	1,256	1,153	1,405	1,583	1,628	1,679	1,756	12,915
Movano	282	361	786	1,020	923	827	963	967	1,063	1,196	1,217	9,605
Insignia	553	690	732	735	567	1,197	1,251	667	599	670	216	7,877
Zafira	376	391	327	464	781	840	1,411	260	347	131	51	5,379
Combo C	766	901	63	7	1							1,738
Grandland X									37	957	614	1,608
Mokka				3	173	108	334	230	243	47	2	1,140
Meriva	33	96	239	141	51	63	132	66	10			831
Crossland X									65	172	116	353
Antara	62	27	21	30	10	2	4	3				159
Vectra	101	1										102
Cascada					6	12	3	1		2		24
Misc		1	1	2				1			6	11
Agila	2	2	2									6
Signum	2											2
Grand Total	**5,443**	**8,167**	**15,034**	**11,146**	**8,434**	**8,093**	**11,273**	**11,613**	**11,794**	**10,566**	**8,219**	**109,782**

4.1.3 Motortypen Opel

220. De meest gangbare, door General Motors geleverde motortypes voor de bedrijfswagens van Opel zijn:

221. De 1,3 viercilinder (1248 cc) motor. Dit motortype was/is onder meer in gebruik in de:

(i) Opel Corsa (Euro 5 en 6);
(ii) Astra (Euro 5);
(iii) Combo (Euro 5 en 6) ;
(iv) Meriva (Euro 5)

222. De 1,6 viercilinder (1598 cc) motor. Dit motortype was/is onder meer in gebruik in de:

(i) Astra (Euro 6)
(ii) Combo (Euro 6)
(iii) Insignia (Euro 6)
(iv) Zafira Tourer (Euro 6)
(v) Mokka (Euro 6)
(vi) Meriva (Euro 6)

223. De 1,7 viercilinder (1686 cc) motor. Dit motortype was/is onder meer in gebruik in de:

(i) Corsa (Euro 5)
(ii) Astra (Euro 5)
(iii) Combo (Euro 5)
(iv) Zafira (Euro 5)
(v) Mokka (Euro 5)
(vi) Meriva (Euro 5)

224. De 2,0 viercilinder (1598 cc) motor. Dit motortype was/is onder meer in gebruik in de:

(i) Astra (Euro 6)
(ii) Insignia (Euro 6)
(iii) Zafira (Euro 6)
(iv) Cascada (Euro 6)

225. De meest gangbare, door Renault geleverde motortypes voor de bedrijfsvoertuigen van Opel zijn:

(i) de 2,0 viercilinder (1995 cc) motor van het type M9R. Dit motortype was in gebruik in de Euro 5 Opel Vivaro;
(ii) de 1,6 viercilinder (1598 cc) motor van het type R9M. Dit motortype was in gebruik in de Euro 6 Opel Vivaro;
(iii) de 2.3 viercilinder (2299 cc) motor van het type M9T. Dit motortype was in gebruik in de Euro 5 en 6 Opel Movano en
(iv) de 2.5 viercilinder (2464 cc) motor van het type G9U. Dit motortype was in gebruik in bepaalde Euro 5 varianten van de Opel Vivaro en de Opel Movano.

4.1.4 Toegepaste emissiereductiesystemen Opel

226. Opel maakte gebruik van diverse emissiecontrolesystemen. In de periode waarop Euro 5 van toepassing was, was dat met name EGR.

227. In de Euro 6 periode werden daar LNT-systemen[36] aan toegevoegd en, aanvankelijk in bepaalde gevallen, SCR.

228. In de onderhavige periode werd het schonere SCR door Opel alleen toegepast bij een zwaardere belasting van de motor. Daarvan was bijvoorbeeld sprake wanneer in een relatief zwaar voertuig een relatief kleine motor werd geplaatst en de motor dus harder diende te werken of wanneer de motor zwaarder was en het dus lastiger was aan de emissienormen te voldoen. Veel van haar Euro 6 voertuigen zijn niet van een SCR-systeem voorzien. Voor deze voertuigen zal het vermoedelijk onmogelijk zijn om die zonder een "hardware fix" aan de geldende normen te laten voldoen.

4.1.5 Wervende mededelingen Opel

229. Ook Opel bracht haar voertuigen in de relevante periode als bijzonder milieuvriendelijk aan de man. Voor meer detail over de reclame-uitingen van de Opel verwijst de Stichting naar §§ 393-394 hierna en naar onderdeel VII.1 van de Car Claim dagvaarding.

4.2 De diverse onderzoeken en de uiteindelijke vaststelling van Illegale Manipulatie-instrumenten bij Opel

4.2.1 Onderzoek Deutsche Umwelthilfe, Fachhochschule Bern

230. De bal kwam voor Opel aan het rollen toen de milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe ("**DUH**"), met wie de Stichting overigens nauw samenwerkt, in september 2015 auto's van diverse fabrikanten aan testen onderwierp, zowel in het laboratorium als op de weg.

231. Deze tests, die werden uitgevoerd door de Fachhochschule Bern, lieten voor de geteste Opels zeer sterke overschrijdingen van de NO_x norm zien. Dat blijkt uit een brief van DUH aan het KBA van 27 oktober 2015 die als **Productie 51** in het geding wordt gebracht[37]. Een kopie van deze brief werd verstuurd aan het voor het KBA verantwoordelijke Duitse Verkeersministerie en verkeersminister Dobrindt zelf. Deze brief had betrekking op een onderzoek dat DUH naar een Euro 6 Opel Zafira 1.6 CDTi had verricht. Het betrof een hagelnieuw voertuig, met een kilometrage van 6000 km. Uit deze brief blijkt dat DUH deze testen verrichtte, omdat eerdere testen een 9,5 voudige overschrijding van de NO_x normen uitwezen. Daarnaast meldde DUH

[36] Lean NOx Trap, een emissiereductietechniek waarbij NOx door een opslagkatalysator wordt opgevangen.

[37] Deze brief maakt deel uit van het pakket "bedrijfsvertrouwelijke" informatie dat Deutsche Umwelthilfe na langdurig procederen wist te bemachtigen. Deze stukken zijn te downloanden op de website van DUH: https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-wirft-bundesverkehrsministerium-aktive-unterstuetzung-beim-co2-betrug-von-vw-und/

aanwijzingen te hebben van diverse andere emissieproblemen, waaronder een snelheidsafhankelijke vermindering van de AdBlue toediening vanaf 140 km/u. Vertaald[38]:

> *"DUH nam het initiatief tot deze tests omdat dit type voertuig de Nox-grenswaarden in een RDE-test met een factor 9,5 overschreed in een onderzoek dat was opgezet door onze in Brussel gevestigde koepelorganisatie Transport & Environment. Anderzijds beschikte de DUH over gedetailleerd bewijsmateriaal voor zeer hoge Nox-emissies in normale rijsituaties en diverse andere storingen - die om redenen van tijd en kosten niet in Bern zijn onderzocht. Wij lichten u die graag in een persoonlijk gesprek toe. Ten slotte had DUH aanwijzingen voor een snelheidsafhankelijke beëindiging van de AdBlue-inspuiting boven een snelheid van ca. 140 km/h."*

232. In deze brief werden diverse onverklaarbare testuitkomsten beschreven. In bepaalde omstandigheden werd zelfs een 17-voudige overschrijding van de emissiegrenswaarden waargenomen, dus meer dan 1360 mg/km. Vertaald[39]:

> *"De testinstallatie voor meting van uitlaatgassen van de Hogeschool van Bern onderzocht in opdracht van DUH de stikstofoxide-emissies van een Opel Zafira 1.6 CDTi (voorwielaandrijving, kilometerstand 6.000 km, Euro 6b). In bepaalde rijsituaties werden tot 17 maal hogere Nox-emissies gemeten dan toegestaan volgens de Euro 6-grenswaarde."*

233. Een ander door DUH geconstateerd punt was dat het AdBlue gebruik van dit voertuig extreem laag was. Dat is alleen mogelijk wanneer de SCR feitelijk uitgeschakeld is. DUH noemde het voorbeeld van een taxibedrijf dat bij een kilometrage van 200.000 km een AdBlue verbruik van 2,5-3 liter. In gebruikersfora werd echter gesproken over een normaal verbruik van een kwart liter per 1000 kilometer (vertaald[40]).

---

38 Originele tekst: *Die DUH hat diese Prüfungen veranlasst, weil dieser Fahrzeugtyp bei einer von unserem in Brüssel ansässigen Dachverband Transport & Environment veranlassten Studie die Nox-Grenzwerte in einem RDE-Test um das 9,5-fache überschritt. Zum andern hatte die DUH detaillierte Hinweise vorliegen, die eine sehr hohe Nox-Emission in normalen Fahrsituationen und diverse weitere – in Bern aus Zeit- und Kostengründen nicht untersuchte – Fehlfunktionen zeigten, die wir Ihnen gerne im persönlichen Gespräch erläutern. Schließlich lagen der DUH noch Hinweise auf eine geschwindigkeitsabhängige Beendigung der AdBlue-Eindüsung oberhalb einer Geschwindigkeit von ca. 140 km/h vor.*

39 Originele tekst: *Die Abgasprüfstelle der Berner Fachhochschule hat im Auftrag der DUH die Stickoxid Emissionen eines Opel Zafira 1.6 CDTi (Frontantrieb, Laufleistung 6.000 km, Euro 6b) untersucht. Dabei wurden in bestimmten Fahrsituationen bis zu 17-fach höhere Nox Emissionen gemessen als nach dem Euro 6-Grenzwert zulässig.*

40 Originele tekst: *Schließlich möchten wir Sie darüber informieren, dass uns Halter dieses Fahrzeugtyps mitgeteilt haben, dass der AdBlue-Verbrauch extrem niedrig ist. Der Geschäftsführer eines Taxiunternehmens teilte uns beispielsweise mit, dass er bei einer Laufleistung von knapp 200.000 km nur 2,5 – 3 Liter AdBlue nachfüllen musste. In Opel Zafira-Nutzerforen verweisen andere Halter auf den ungewöhnlich niedrigen AdBlue-Verbrauch und beziffern diesen zum Teil auf 0,25 Liter pro 1.000 km , Übrigens jeweils ohne Hinweis darauf, dass das Fahrzeug einen Defekt anzeigt. Solche AdBlue-Verbräuche sind ein deutlicher Hinweis auf eine mangelnde Funktionsfähigkeit des Abgasnachbehandlungssystems, das mit solch geringen Mengen AdBlue nicht ordnungsgemäß arbeiten kann.*

> *"Ten slotte willen wij u erop wijzen dat eigenaars van dit type voertuig ons hebben laten weten dat het AdBlue-verbruik bijzonder laag is. De manager van een taxibedrijf, bijvoorbeeld, vertelde ons dat hij slechts 2,5 tot 3 liter AdBlue moest bijvullen na een kilometerstand van bijna 200.000 km. Op de gebruikersforums van de Opel Zafira verwijzen andere eigenaars naar het ongewoon lage AdBlue-verbruik en stellen ze soms 0,25 liter per 1.000 km vast, steeds overigens zonder enige aanwijzing dat de auto een defect heeft. Een dergelijk AdBlue-verbruik is een duidelijke aanwijzing voor een gebrekkige werking van het uitlaatgasnabehandelingssysteem, dat met zulke kleine hoeveelheden AdBlue niet naar behoren kan werken."*

234. Opel schrijft overigens zelf dat een gebruik van 0,7 liter per 1000 km te verwachten is[41]. Dat gebruik steekt ook schril af van het praktijkgeval dat door DUH wordt genoemd van een kilometrage van 200.000 km en een AdBlue verbruik van 2,5-3 liter. Ook het in de fora genoemde een verbruik van 0,25 liter per 1000 km is aanmerkelijk lager dan het verbruik van de 0,7 per 1000 km dat volgens Opel zelf te verwachten zou zijn.

4.2.2 Correspondentie KBA en conclusies Onderzoekscommissie VW

235. Uit de interne stukken van het KBA blijkt dat het KBA in deze periode ook zelf het gesprek met Opel aanging. Dat blijkt onder meer uit gespreksverslag (*Ergebnisprotokoll*) van een bespreking tussen Opel en het KBA van 29 oktober 2015 (**Productie 52**).

236. Uit dit stuk blijkt dat de KBA zelf ook testen bij Opel Voertuigen had verricht. Getest werden een Euro 6 Opel Insignia 2.0 en een Euro 6 Opel Zafira 1.6. Net als bij de eerdere testen van DUH het geval was, bleek ook uit deze tests dat deze voertuigen veel te veel NO_x uitstootten. Het betrof in beide gevallen voertuigen voorzien van een SCR-systeem, waarvan dus juist betere prestaties verwacht zouden worden dan van de van EGR en LNT voorziene modellen.

237. Het document vermeldt dat Opel de meetresultaten van het KBA erkende en dat bij nadere metingen door Opel de resultaten nog slechter waren dan de aanvankelijke meetresultaten van het KBA. Opel meldde het KBA dat:

(i) het EGR-systeem alleen bij temperaturen van 20-30° C in volle omvang functioneerde en dat

[41] Bijlage bij brief Opel aan het KBA van 6 november 2015, onderdeel 3, "Harnstoffverbrauch": meldt Open het KBA: *Wir informieren unsere Kunden im Benutzerhandbuch darüber, dass der UREA-Verbrauch etwa bei 0,7 Liter pro 1000 km liegt und wesentlich vom Fahrverhalten abhängt.*

(ii) de werkzaamheid van het SCR-systeem bij temperaturen tussen de 20°C en 12°C met maar liefst 60% werd verlaagd.

238. De Stichting verwijst naar onderstaande passage uit het verslag (vertaald; voor de oorspronkelijke tekst wordt verwezen naar productie 52).

> *"2. Presentatie van de resultaten van de interne follow-up-metingen van Opel en technische strategieën voor uitlaatgasreductie:*
>
> *- Opel bevestigt de resultaten van de metingen van het KBA (hoge Nox-waarden).*
>
> *Getest werd op een rollenbank voor twee wielen (één aangedreven as). De resultaten onder gewijzigde klimatologische omstandigheden waren vergelijkbaar met, en in sommige gevallen zelfs slechter dan, de door de KBA gemeten waarden. In dit verband benadrukt Opel dat de motormanagementsoftware geen cyclus-/rollenbankdetectiefunctie bevat.*
>
> *Uitgelegd wordt dat zowel de EGR-snelheid als de SCR-injectie binnen het bereik van 20°C-30°C volledig werkzaam zijn en dat aan de wettelijke vereisten van de NEDC wordt voldaan.*
>
> *Bij temperaturen onder 20°C wordt de EGR-intensiteit iteratief verlaagd (tussen 12°C en 20°C is er een daling van 60% in de EGR-intensiteit). Dit is voor het KBA verrassend en leidt tot de vraag naar de technische noodzaak."*

239. Uit bovenstaand fragment blijkt ook dat het KBA dit "verrassend" vond en zich op het standpunt stelde dat de noodzaak van dit Manipulatie-instrument technisch onderbouwd diende te worden.

240. Zoals besproken in §§ 66-71 hiervoor kunnen de inherente beperkingen van het EGR-systeem ten dele in beginsel worden opgevangen door toepassing van het SCR-systeem, voor zover dat in het voertuig is ingebouwd. Uit dit hetzelfde document blijkt echter ook dat de inspuiting van AdBlue bij temperaturen onder de 17° C duidelijk werd verminderd (vertaald):

> *"Afgezien daarvan blijkt uit de gepresenteerde diagrammen dat de UREA-injectie onder een buitentemperatuur van 17°C aanzienlijk wordt verminderd en dat wordt overgeschakeld van een NH3-regelstrategie op een ongecontroleerde UREA-injectie.*
>
> *Dit wijst op een verdere toename van de NOx-uitlaatniveaus. Ook in dit opzicht verwacht het KBA een degelijke motivering voor de keuze voor deze strategie."*

241. Uit dit stuk blijkt ook dat sprake was van twee nabehandelingsmodi, namelijk modus 1, die bij temperaturen onder de 17°C werd geactiveerd en waarbij de werking van zowel de EGR als de SCR vergaand werd teruggevoerd, en modus 2, toepasselijk tussen de 17°C en 30°C waarbij het systeem volledig in werking was. Het KBA stelde daarbij nadrukkelijk de vraag aan de orde of deze schakelmechaniek als een "*DEFEAT-Device*" aan te merken was:

> *"Er schijnen 2 uitlaatgasmodi te zijn:*
>
> *Modus 1 onder 17°C, waarin de EGR-inspuiting en de SCR-inspuiting worden beperkt, en modus 2 van 17°C tot ongeveer 33°C buitentemperatuur, waarin zowel de EGR- als de SCR-inspuiting volledig werken. Voertuigen kunnen naar wens rond het 17°C-punt heen en weer schakelen.*
>
> *De heer [zwartgelakt, adv.] vraagt zich af of deze strategiewijziging een "omschakelingsfunctie" ofwel een "DEFEAT-device" is."*

242. Het KBA droeg Opel op verdere informatie aan te dragen over de rechtvaardiging voor dit systeem. Deze verklaringen van Opel, van 5 november 2015, zijn aan het slot van dit stuk te vinden[42]. De enige toelichting die Opel aanvankelijk gaf, was dat:

(i) bij de waardering van de emissiestrategie de stand van de techniek ten tijde van de typegoedkeuring leidend was (namelijk, één jaar daarvoor, 2014);

(ii) de Emissieverordening geen definitie van het begrip "*normal conditions of use*" bevat en

(iii) Opel het KBA ten tijde van de typegoedkeuring zou hebben geïnformeerd dat de werking van de EGR bij een temperatuur van – 7°C (sic!) sterk verminderd was, en dat het KBA daar toen geen vragen over had gesteld.

243. In een brief met bijlage van 6 november 2015 (**Productie 53**) verstrekte Opel het KBA wel verdere uitleg waarin zij voor vijf Opelmodellen meer exacte informatie over de werking van haar EGR- en SCR systeem verstrekte (de van EGR en LNT voorziene voertuigen werden niet aan tests onderworpen).

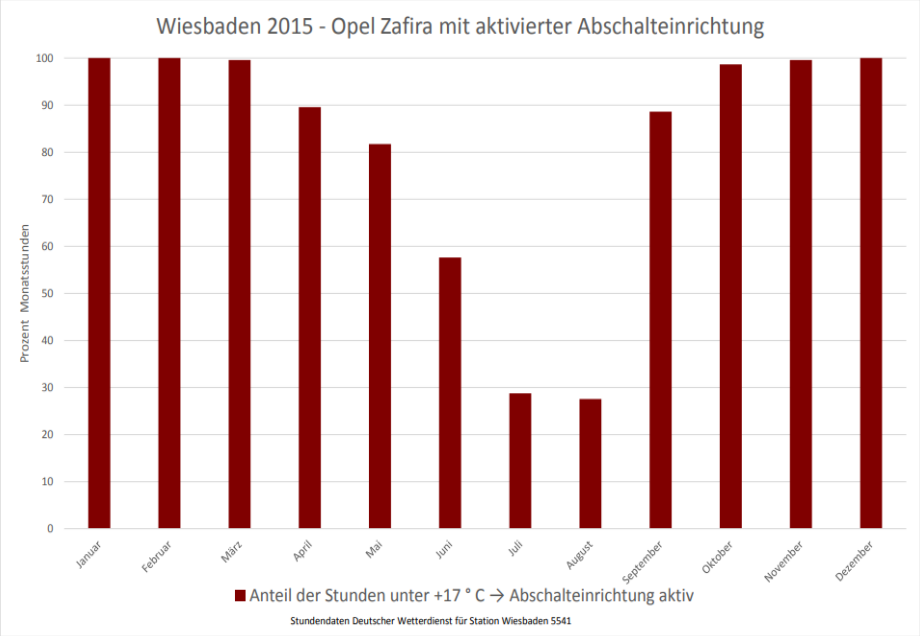
244. Omdat de betreffende grafieken geheel onleesbaar zijn gemaakt, kunnen de exacte ratio's niet worden vastgesteld. Ook is niet duidelijk welke voertuigen dit precies betrof. Het is aan Opel hierover duidelijkheid te verschaffen.

---

42 Pagina 3, onder het kopje "Ergänzung seitens OPEL vom 05.11.2015" (Toelichting door Opel van 5 november 2015).

245. Uit deze brief blijkt wel dat de ratio om het EGR-systeem vergaand af te schakelen, volgens Opel in haar voertuigen universeel was. Daaruit blijkt dat alle Opel-Voertuigen een dergelijk EGR-temperatuurvenster kenden, dus zowel de oudere Euro 5 modellen, als de nieuwere Euro 6 modellen, of die nu van een LNT of van een SCR systeem waren uitgerust. Dat blijkt ook wel uit het feit dat ook voor diverse Euro 5 voertuigen van Opel bijzonder hoge NO_x emissies werden vastgesteld (§§ 264-266 en 282 hierna).

246. Uit deze stukken blijkt onomstotelijk dat binnen de Opel Voertuigen sprake was van een bijzonder wijd temperatuurvenster dat er in de praktijk voor zorgde dat zowel de EGR als het SCR-systeem in de praktijk het overgrote deel van de tijd uitgeschakeld stond. De Stichting verwijst naar het onderstaande, door DUH opgestelde overzicht dat aan de hand van de gemiddelde temperaturen in Wiesbaden in het jaar 2015 de activatieratio van het emissiecontrolesysteem weergeeft (**Productie 54**). Uit dit overzicht blijkt dat het systeem alleen in de maanden juli en Augustus in overwegende mate geactiveerd is.



247. In een brief van 28 januari 2016 (brief en vertaling, **Productie 55**) vatte het KBA de bevindingen nog eens als volgt samen (vertaald:)

> *"In de loop van drie vergaderingen hier in op kantoor en in verschillende brieven, legde u uit dat*
>
> *1. de door de KBA vastgestelde meetwaarden plausibel zijn,*
>
> *2. de motormanagements247248oftware geen cyclus- of proefstandherkenning bevat,*

> 3. *de uitlaatgasrecirculatie (EGR) en de SCR-katalysator binnen het bereik van 20°C - 30°C volledig operationeel zijn en dus aan de wettelijke vereisten van de NEDC wordt voldaan,*
>
> 4. *bij temperaturen onder 20°C wordt de EGR-intensiteit iteratief verlaagd (tussen 12°C en 20°C is er een daling van 60 %),*
>
> 5. *de ureuminjectie bij een buitentemperatuur van minder dan 17°C aanzienlijk wordt verlaagd en wordt overgeschakeld van een NH3-regelstrategie op een ongecontroleerde lagere injectie, en*
>
> 6. *u reeds werkt aan een verbetering van de controlestrategie met het oog op toekomstige RDE eisen."*

248. Het KBA concludeerde ook dat Opel de technische noodzaak van de EGR- en SCR-temperatuurvensters niet aannemelijk had weten te maken, en dat dus de verdenking bestond dat Opel zich aan het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten schuldig maakte (vertaald):

> *"De hiervoor onder punten 4. en 5. genoemde regelstrategie en de daarmee gepaard gaande vermindering van de doeltreffendheid van de nabehandeling van emissies kon door u niet afdoende worden verklaard. Een technische noodzaak hiervoor lijkt dus niet te bestaan.*
>
> *Dit doet het vermoeden rijzen dat uw voertuigen met illegale manipulatie-instrumenten zijn uitgerust in de zin van Nr. 2.16 van VN-Reglement nr. 83 en Nr. 5.1.2.1 van deze regeling en in de zin van artikel 3 nr. 10 van Verordening (EG) nr. 715/2007 en artikel 5 (2), eerste zin, van deze verordening."*

249. Dat de technische noodzaak voor de beide temperatuurvensters ontbreekt, blijkt ook uit een rapport van een door het KBA ingeschakelde onafhankelijke deskundige (**Productie 56**), dat in § 292 e.v. hierna zal worden besproken. De belangrijkste conclusies zijn dat:

(i) de buitentemperatuur niet van invloed zou moeten zijn op de vervuiling van de EGR inrichting, omdat de temperatuur daarvan door andere factoren afhankelijk is en

(ii) de afschakeling van de SCR-inrichting bij temperaturen onder de 17 graden onbegrijpelijk is, nu toepassing van de SCR nu juist nodig is om de NOx te reduceren.

250. Ook uit dit rapport blijkt zonneklaar dat dit temperatuurvenster illegaal is. Het rapport belandde vervolgens echter in een la en het KBA deed daar verder niets mee. De reden is dat

het KBA zelf door haar verantwoordelijke ministerie en Opel zelf onder druk werden gezet om de eigen industrie vooral niet te hard te schaden. Het duurde uiteindelijk tot 2021 tot dit rapport, als gevolg van de document *disclosure proceedings* van DUH, in de openbaarheid kwam. Zie over deze gang van zaken, in meer detail, onderdeel 4.2.4 hierna

4.2.3 Uitstootwaarden Onderzoekscommissie VW, TNO/RDW en andere autoriteiten

4.2.3.1 Onderzoekscommisie VW

251. In diezelfde periode deden het KBA en het Duitse verkeersministerie BVMI grootschalig onderzoek naar het emissiegedrag van een groot aantal dieselmerken. Daarvoor was een speciale commissie in het leven geroepen, namelijk de Untersuchungskommission VW (**"Onderzoekscommissie VW"**). De feitelijke werkzaamheden van deze commissie werden in de praktijk door werknemers van het KBA verricht. Enkele maanden na deze brief publiceerde de Onderzoekscommissie VW haar Eerste Onderzoeksrapport (**Productie 57**). De Onderzoekscommissie VW verrichtte haar werk onder toezicht van het Verkeersministerie, waarbij de feitelijke werkzaamheden door het KBA werden verricht. Het onderzoek van de Onderzoekscommissie VW had als doel te bepalen of zich naast Volkswagen en de aan haar gelieerde autofabrikanten ook andere fabrikanten aan het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten schuldig maakten.

252. Het onderzoeksrapport bevat onder meer de resultaten van de testen die het KBA bij de Euro 6 Opel Zafira en de Euro 6 Opel Insignia had verricht en die het KBA in de maanden ervoor al met Opel had besproken.

253. De testresultaten zijn weergegeven in een tabel en een grafiek. De tabel ter zake van de Opel Insignia 2.0 Euro 6b is onderstaand ingekopieerd:

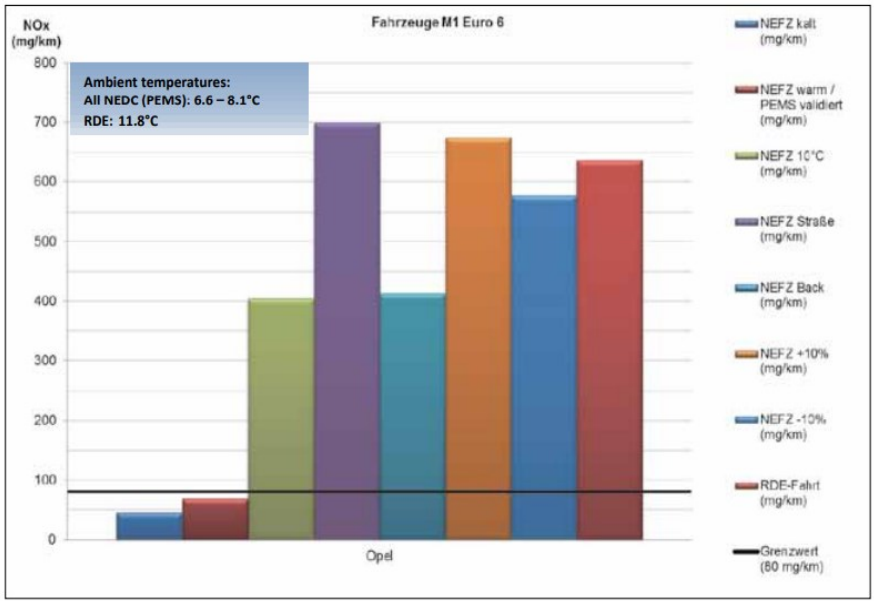
		Chassis dynamometer			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
Manufacturer	Trade name	NEDC cold (mg/km)	NEDC hot/ PEMS validated (mg/km)	NEDC 10°C (mg/km)	NEDC road (mg/km)	NEDC back (mg/km)	NEDC +10% (mg/km)	NEDC -10% (mg/km)	RDE run (mg/km)
Opel	Insignia 2.0l	45,00	68,00	404,00	698,79	413,37	674,63	577,11	637,05

254. In de drie kolommen "Chassis dynamometer" worden de resultaten van de rollenbanktest gepresenteerd. De eerste subkolom bevat de uitkomst van de NEDC-test omdat de NEDC-standaard met een koude motor wordt gestart, als NEDC cold). De overige zeven kolommen laten zien wat er gebeurt als de testvariabelen licht worden aangepast. De eerste twee kolommen na "NEDC cold " zien op rollenbanktesten, waarin steeds één element van de NEDC-test werd aangepast. De resterende vijf kolommen laten de resultaten van metingen met een Portable Emissions Measurement System (PEMS) zien bij diverse testen op de weg. De eerste vier kolommen in die test laten de testresultaten zien bij lichte afwijkingen van de

NEDC test, uitgevoerd op de weg in plaats van in het laboratorium. De laatste kolom (RDE Run) laat de uitstoot per kilometer zien in de RDE[43] test, in plaats van de NEDC test.

255. Uit de hierboven weergegeven tabel blijkt dat het voertuig bij een NEDC test de emissiewaarden al vijf keer overschrijdt wanneer de laboratoriumtemperatuur niet bij 20°C, maar bij 10°C wordt uitgevoerd. Bij NEDC testen op de weg waren de waarden nog een stuk hoger, namelijk bijna negen keer de emissienorm (698,79 mg/km).

256. De testresultaten zijn in onderstaand overzicht grafisch weergegeven, waarbij de zwarte lijn de overschrijding van de emissienormen voorstelt. Uit dit overzicht blijkt dat de testen op de weg bij een temperatuur van tussen de 6 en 8 °C zijn uitgevoerd. Het EGR- en SCR-systeem stond dus kennelijk geheel of nagenoeg geheel uitgeschakeld. Dat verklaart de hoge normoverschrijdingen.

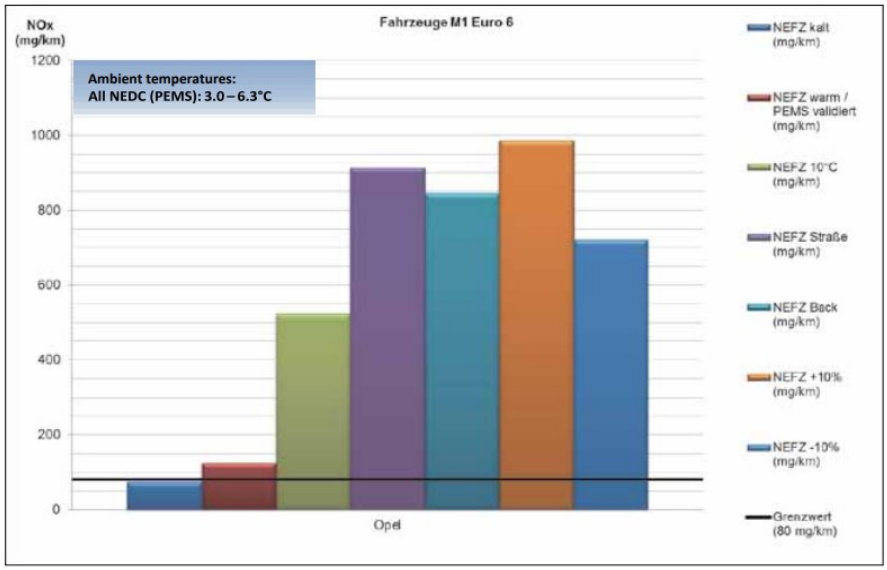


257. De 1.6 liter Euro 6 Opel Zafira (eveneens met EGR en SCR) liet bij de testen nog verdergaande afwijkingen zien. Bij dit voertuig gingen de Euro 6 waarde van 80 mg/km bij een van de NEDC-testvarianten op de weg zelfs ruim twaalf keer over de kop (983.23 mg/km). Daarbij dient bedacht te worden dat de NEDC test, ook op de weg, weinig van een voertuig vergt (§ 96 hiervoor).

		Chassis dynamometer			Portable Emission Measurement System (PEMS)			
Manufacturer	Trade name	NEDC cold (mg/km)	NEDC hot/ PEMS validated (mg/km)	NEDC 10°C (mg/km)	NEDC road (mg/km)	NEDC back (mg/km)	NEDC +10% (mg/km)	NEDC -10% (mg/km)
Opel	Zafira 1.6l	73.52	124.25	523.32	912.60	845.29	986.23	719.96

43 Real Driving Emissions test

258. Uit onderstaande balkendiagram blijkt dat ook deze tests bij een betrekkelijk lage temperatuur is uitgevoerd, hetgeen wederom de sterke afwijkingen bij het testen op de weg verklaart. Overigens blijkt uit deze overzichten ook dat voor dit voertuig, anders dan bij de Opel Insignia het geval was, geen RDE test is uitgevoerd.

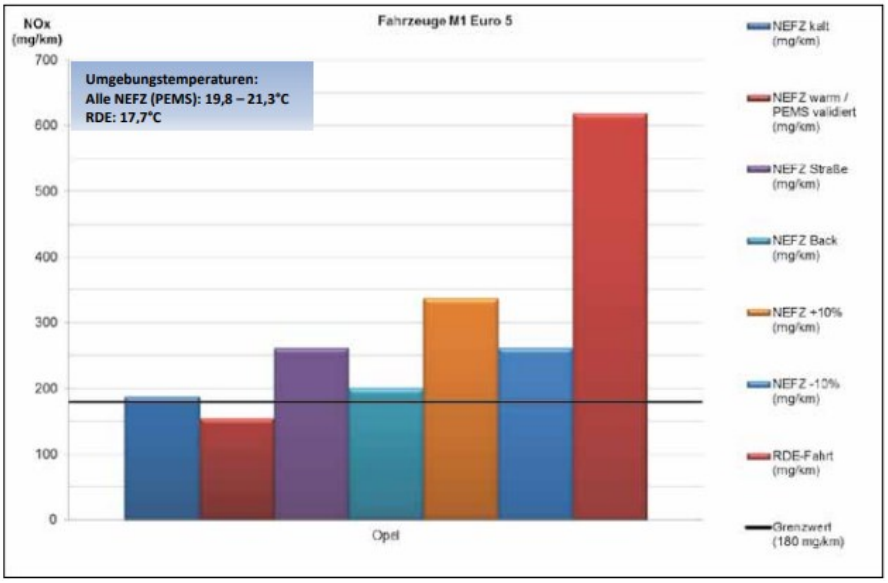


259. Zoals in onderdeel 4.2.2 hiervoor vermeld, blijkt uit de interne stukken van het KBA dat beide voertuigen in de tests van Opel zelf nog slechter presteerden dan in de beide tests van het KBA.

260. Het rapport van de Onderzoekscommissie VW bevat ook een beschrijving van de testresultaten van de Euro 5 Opel Astra met 2.0 liter motor. De emissiegrenswaarde voor dit voertuig was aanzienlijk hoger, namelijk 180mg NO_x/km. De emissietesten voor dit voertuig lieten aanzienlijk betere resultaten zien dan de latere Euro 6 voertuigen, zij het dat de emissiegrenswaarde bij de RDE test alsnog fors werd overschreden.

		Rollenprüfstand		Portable Emission Measurement System (PEMS)				
Hersteller	Handelsbezeichnung	NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Opel	Astra 2.0l	187,00	154,00	261,13	200,87	336,70	261,13	618,87

261. De reden dat dit Euro 5 model zonder LNT of SCR op de meeste tests aanzienlijk mínder slecht scoorde dan de Euro 6 voertuigen, is dat de test voor dit voertuig bij een temperatuur van tussen de 19.8-21,3°C was verricht. Dat is precies de temperatuur waarin conform het NEDC protocol werd getest. Dat blijkt uit het kader "*Umgebungstemperaturen*" in onderstaande grafiek. Dat betekent dat het temperatuurvenster in dit voertuig tijdens deze test niet was geactiveerd, terwijl voor het overige nauw bij het testverloop van de NEDC test werd aangesloten. Dat was alleen bij de RDE test niet het geval, en daar gingen de emissiewaarden dan ook over de kop.



262. Aangezien Opel zelf aan het KBA meedeelde dat zij het EGR-systeem bij temperaturen onder de 20°C afschakelde, is dit testresultaat evident niet representatief. In dit verband verdient opmerking dat juist voor dit voertuig de laboratoriumtest niet bij een temperatuur van 10°C is uitgevoerd, zoals dat voor de andere voertuigen wél het geval was. Uit deze test kan dan ook geenszins worden afgeleid dat dit voertuig géén temperatuurvenster bevatte.

263. Uit een in diezelfde maand gepubliceerd onderzoek van de Britse autoriteiten blijkt daarentegen dat Euro 5 Opel voertuigen in andere tests veel meer NO_x uitstootten, een van dezelfde motor voorziene Opel Insignia zelfs 1900 mg/km NO_x zie bijvoorbeeld (§§ 264-266 hierna).

4.2.3.2 Het Britse Vehicle Emissions Testing Programme

264. Hierboven werd reeds in het kader van PSA het onderzoeksrapport genoemd dat het Britse Department of Transport in april 2016 publiceerde in het kader van het Vehicle Emissions Testing Programme (**Productie 58**).

265. In het betreffende onderzoek werden ook drie Euro 5 Vauxhall (Opel) Voertuigen getest[44], te weten een Vauxhall Corsa 1,3 liter, een Vauxhall Astra 1,7 liter en een Vauxhall Insignia 2,0 liter. Bij welke temperaturen deze voertuigen werden getest, valt uit het rapport niet af te leiden. De emissiewaarden bij de test op de weg waren als volgt:

(i) Vauxhall Corsa 1,3 liter 1100 mg/km, dus bijna 5 keer de Euro 5 norm van 180 mg/km[45];
(ii) Vauxhall Astra 1,7 liter: 1200 mg/km, dus bijna zes keer de Euro 5 norm[46] en

44 Zie UK Rapport, p. 22 voor de uitstoot en p. 35 voor de motortypen
45 Ofwel, ter illustratie, 14 keer de Euro 6 norm
46 15 keer de Euro 6 norm

(iii) Vauxhall Insignia 2,0 liter: 1900 mg/km, dus ruim tien keer de Euro 5 norm[47], en veruit de hoogste waarde van alle 19 geteste voertuigen.

266. Uit deze resultaten blijkt dat ook de diverse voertuigen met Euro 5 motoren ver boven de norm scoren en dus bijzonder vervuilend zijn.

267. In dit onderzoek werden ook twee Euro 6 Opel voertuigen op de weg getest (p. 23). Ook deze voertuigen stootten veel te veel NO_x uit. De waarden zijn vergelijkbaar met de door het KBA gevonden waarden:

(i) Vauxhall Insignia 2,0 liter: 750 mg/km: 750 mg/km, dus ruim 9 keer de Euro 6 norm

(ii) Vauxhall Mokka 1,6 liter: 400 mg/km. Dus ongeveer 5 keer de Euro 6 norm

268. Hieruit blijkt ook dat de voertuigen van Vauxhall net zo vervuilend zijn als die van Opel.

4.2.3.3 Franse onderzoeken

269. In dezelfde periode verrichtten ook, zoals hierboven beschreven, de Franse autoriteiten een grootschalig onderzoek naar het emissiegedrag van dieselvoertuigen, onder leiding van de Commissie Royal. Dit onderzoek wees uit dat de Euro 6 Opel Zafira (1,6 l) de emissienormen afhankelijk van de gekozen testvariabele met een factor 10,6 overschreed en de Euro 6 Opel Mokka (1,6 l) met een factor 7. Zie dossier de presse, 28 april 2016, productie 34, p. 14. Uit de verklaring van Opel in Annex 5 bij dit onderzoek blijkt dat de D3 test van de Zafira bij een buitentemperatuur van tussen de 5°C en 7°C plaatsvond.

			NOx				CO2		
			D1	D2	D3	Référence	D1	D3	Référence (1)
			Ecart p/r limite (%)	EUDC D1 / EUDC D2	Valeur obtenue / Limite	Ecart p/r limite (%)	Ecart p/r déclaration (%)	Ecart p/r déclaration (%)	Ecart p/r déclaration (%)
Opel	Zafira (*)	Euro6	-41,9%	1,5	10,8	-45,8%	28,7%	43,6%	25,4%
Opel	Mokka	Euro6	71,3%	0,5	7,0	-7,0%	23,9%	31,4%	24,0%

4.2.3.4 TNO en RDW

270. TNO en haar opdrachtgever, het RDW, stelden speciaal belang in de diverse geteste Opel Voertuigen, de Euro 6 Opel Mokka, Astra en Zafira. De reden daarvoor is dat de typegoedkeuring voor deze modellen van de RDW afkomstig was. Dat blijkt uit het onderstaande overzicht, afkomstig van pagina 6 van het Royal Rapport, waarbij "RCE" volgens voetnoot 2 staat voor het land dat de algehele typegoedkeuring heeft afgegeven[48].

47 24 keer de Euro 6 norm

48 Tekst voetnoot in de originele tekst : *RCE: pays homologué le véhicule complet*

Marque	Modèle	Cylindrée	Puissance (CV)	Boîte de vitesse	Dépollution	RCE	Partiel Emission	Norme Euro
Opel	Zafira	1.6L	140	BVM6	EGR + SCR	Pays-Bas	Allemagne	Euro6
Opel	Zafira	1.6L	140	BVM6	EGR + SCR	Pays-Bas	Allemagne	Euro6
Opel	Mokka	1.6L	110	BVM6	EGR+ NoxTrap	Pays-Bas	Pays-Bas	Euro6
Opel	Astra	1.6L	110	BVM6	EGR + NoxTrap	Pays-Bas	Allemagne	Euro6

271. Het RDW publiceerde in september 2016 haar rapport 'Programma Emissietesten RDW' (**Productie 59**). In dit onderzoek onderzocht zij de Euro 5 en 6 varianten van de Opel Mokka en de Euro 5 Opel Antara. Ook onderzocht zij enkele Euro Chevrolets (eveneens uit de stal van General Motors).

272. Bij de Euro 6 Mokka werd, bij een testtemperatuur van 19,5-24,9 graden (dus binnen het temperatuurvenster) een uitstoot tot 451 mg/km gemeten. De RDW concludeerde als volgt:

> *"Bevindingen*
>
> *Er is bij dit voertuig afwijkend emissiegedrag geconstateerd. Mogelijk wordt de motor van dit voertuig bij de NEDC-cold test onder verschillende buitentemperaturen anders aangestuurd. Er is een groot verschil zichtbaar bij een buitentemperatuur onder en boven de 20 graden. Dit is alleen onder bepaalde omstandigheden geoorloofd. Extra onderzoek op de rollentestbank is noodzakelijk om mogelijke oorzaken beter in beeld te krijgen. De RDW gaat hierna de fabrikant aanspreken."*

273. De Opel 5 Mokka werd bij een temperatuur van 20,7-28,5 graden getest, dus ook binnen het temperatuurvenster van Opel. Dit voertuig stootte in de test tot 1378 mg/km NO_x uit. Het RDW concludeerde in gelijkluidende zin:

> *"Bevindingen*
>
> *Er is bij dit voertuig afwijkend emissiegedrag geconstateerd. Alle waarden zijn onverklaarbaar zeer hoog, tot bijna 8 maal de typegoedkeuringsnorm. De snelheid lijkt ook een rol te spelen. Extra onderzoek op de rollentestbank is noodzakelijk om oorzaken beter in beeld te krijgen. De RDW gaat hierna de fabrikant aanspreken."*

274. De Euro 5 Opel Antara stootte tot 774 mg/km uit, bij een temperatuur van 17,9-26,4 graden (rapport, p. p. 48). Het RDW concludeerde dat bij dit voertuig, ondanks de hoge emissiewaarde, geen Illegaal Manipulatie-instrument kon worden vastgesteld. Die conclusie is echter niet valide, omdat de test geheel binnen het temperatuurvenster werd uitgevoerd.

275. In een vervolgrapport van juli 2017 (getiteld Programma emissietesten RDW) werden de Euro 5 en 6 Opel Mokka en de Chevrolet Cruze aan een verder onderzoek onderworpen (productie 22). De RDW concludeerde, op p. 5 van het rapport:

> *"Bij Opel en Chevrolet is geconstateerd dat het emissiebestrijdingssysteem onder respectievelijk 14°C en 18°C uitschakelt. Dit grenst bijna aan de temperatuur waarbij de goedkeuringstest wordt uitgevoerd. Er is echter aannemelijk gemaakt dat de gebruikte emissiereductie technologie niet robuust is, waardoor de kans op motorschade bij lagere temperatuur aanwezig is. Er is dus terecht sprake van modulatie van het emissiebestrijdingssyteem vanwege motorbescherming. Daarnaast is het voor deze voertuigen niet mogelijk om een vrijwillige update door te voeren en gelijktijdig aan de waarden van de typegoedkeuring te blijven voldoen. De RDW kan in dit geval daarom geen actie ondernemen om de emissies in de praktijk verder omlaag te brengen."*

276. De redenering van het RDW is, zoals ook Stichting Car Claim al terecht opmerkte, onbegrijpelijk. Het komt erop neer dat zij geen actie ondernam, juist omdat het emissiecontrolesysteem zo hopeloos slecht was dat het niet in overeenstemming met de typegoedkeuring te krijgen was. Juist dit feit had tot onmiddellijke actie moeten leiden, nu het voertuig daarmee overduidelijk niet aan de waarden van de typegoedkeuring voldeed. De RDW nam geen actie, met als gevolg dat deze voertuigen nog steeds te veel NO_x uitstoten. De gang van zaken rondom dit voertuig bevestigt ook dat het kennelijk niet mogelijk is een Euro 6 Opel Voertuig zonder SCR-installatie aan de emissienormen te laten voldoen. Dat betekent dat deze voertuigen alleen door middel van een hardware aanpassing aan de Emissieverordening kunnen voldoen. Overigens blijkt uit het antwoord van minister Veldhoven op Kamervragen dat het RDW opdracht heeft gekregen naar aanleiding van de arresten van het HvJEU haar conclusies ten aanzien van onder meer deze voertuigen opnieuw in overweging te nemen (**Productie 60**)[49]:

> *"Als onderdeel van een bredere Europese aanpak, verdiept de RDW zich op dit moment in de impact van de Hofuitspraak op de door de RDW verstrekte typegoedkeuringen. Ook het onderzoek naar voertuigen met afwijkende emissiestrategieën dat de RDW in 2017 heeft afgerond wordt getoetst tegen de Europese Hofuitspraak."*

277. In het kader van het hiervoor besproken TNO-rapport van 10 oktober 2016 werd de Euro 6 Opel Zafira onderzocht (productie 41). Dit voertuig bevat een SCR-systeem en zou dus schoner

49 Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1878.

moeten zijn dan de Opel Mokka en Astra, die van een LNT systeem (NoxTrap) zijn voorzien. Ook dat bleek niet het geval te zijn. De testresultaten voor de Euro 6 Opel Zafira zijn onderstaand weergegeven. TNO testte dit voertuig bij diverse omstandigheden, waaronder in de RDE test, bij verkeersopstoppingen, in de stad en op de snelweg. De resultaten voor dit voertuig zijn onderstaand weergegeven. Uit de kolom NO_x [mg/km] blijkt dat dit voertuig de emissiewaarden in deze tests tot ruim 14 keer overschreed. De testtemperaturen (kolom ambient temp) duiden erop dat het emissiesysteem tijdens deze tests grotendeels afgeschakeld was.

Table 11 Emission results per trip of an Opel Zafira Euro 6 diesel

Trip	Date	Start time	Duration [s]	Distance [km]	Average velocity [km/h]	Ambient temp min/max/avg [°C]			CO_2 [g/km]	NO_x [mg/km]	NH_3 [mg/km]
RDE_D_C	2016-3-15	8:50	6460	77.9	43.4	0	9	6	166.3	919.1	1.0
RDE_D_W	2016-3-15	11:13	6000	77	46.2	0	9	7	150.2	876.6	0.1
MOTORWAY	2016-3-15	14:12	4054	94.4	83.8	0	11	8.2	126.5	678.6	0.0
CONGEST_W	2016-3-15	15:53	5203	53.3	36.9	0	10	8.6	137.2	746.2	0.1
CONGEST_C	2016-3-16	7:44	4455	83.7	67.6	0	5	2.7	131.6	819.1	0.1
CITY	2016-3-16	9:14	4159	21.8	18.9	1	10	6.2	181.2	1148.9	0.3
RURAL	2016-3-16	10:37	5966	83.3	50.2	5	14	9.7	132.5	763.4	0.0
RDE_D_W	2016-3-16	12:39	6291	77.7	44.5	3	15	10.4	144.6	833.4	0.0
TOTAL				569.1	48.1	0	15	7.5	142.4	816.9	0.2

278. Bovenstaand overzicht laat de rauwe testdata zien. In onderdeel 3.2 van haar rapport legt TNO uit dat de testresultaten van de diverse voertuigen vanwege geringe verschillen in de testomstandigheden niet helemaal vergelijkbaar zijn, omdat die onder meer afhangt van de tijd waarin het voertuig bijvoorbeeld stil heeft gestaan of stationair heeft gelopen. Het TNO heeft op basis van data-analyse de data “genormaliseerd” waarbij deze verschillen zo veel mogelijk zijn geëlimineerd.

279. De genormaliseerde testresultaten van de Opel Zafira zijn in onderstaand overzicht weergegeven. Daaruit blijkt de Opel Zafira bij de wegtesten het hoogste maximum van alle geteste voertuigen liet zien, namelijk een emissiewaarde van 1306 mg/km, ofwel ruim 16 keer de emissienorm.

Table 36 Normalised NO_x emissions of the tested Euro 6 diesel vehicles

		Normalised NO_x emissions [mg/km]			
	Test temperature Range	Urban congestion	Urban	Rural	Motorway
Vehicle	[°C]	WS1	WT1	WT2	WT3
Regular 2-days test programme					
Opel Zafira	0 - 15	1306	973	747	862

280. Uit dit overzicht en de begeleidende test blijkt dat dit SCR-voertuig slechter presteerde dan alle andere geteste voertuigen, inclusief de niet van SCR voorziene voertuigen:

> *"For the SCR equipped vehicles the normalised Nox emissions are in the range of 148 to 1306 mg/km and for the LNT equipped vehicles the normalised Nox emissions are in the range of 140 to 1227 mg/km" (onderstreping advocaat).*

281. Uit dit citaat volgt dat deze Opel dus ook slechter presteerde dan het slechts presterende, alleen van EGR en LNT voorziene voertuig.

4.2.3.5 ICCT rapport

282. De hierboven weergegeven bevindingen zijn in lijn met het ook in het kader van PSA al genoemde ICCT rapport (productie 23, executive summary onder ii) dat de Euro 5 én Euro 6 voertuigen van Opel als de slechts presterende aanwees:

> *"Under both Euro 5 and Euro 6, Opel and Renault-Nissan cars, particularly the Opel Insignia and Nissan Qashqai, recorded some of the highest NOX conformity factor readings, indicating the vehicles were the farthest out of compliance with standards."*

283. Ook in dit rapport geldt die bevinding voor zowel Euro 5 en de Euro 6 Opel Voertuigen. Zoals uit onderstaand overzicht blijkt, overschreden beide geteste voertuigen zowel onder Euro 5 en onder Euro 6 de NOx norm in aanzienlijke mate:

Table 3: Cars with lower conformity factors under Euro 6 than under Euro 5.[18]

		Euro 5		Euro 6		
Model	Group	Number of measurements	NO_x CF	Euro 6 Aftertreatment Technology	Number of measurements	NO_x CF
Opel/Vauxhall Mokka	GEM	13	5.37	LNT	19	5.12
Opel/Vauxhall Insignia	GEM	7	10.88	SCR	10	9.01

284. Uit dit overzicht blijkt dat de Euro 5 Vauxhall Mokka een uitstoot had van 967 mg/km Nox (5.37x180), en de Euro 6 Mokka 410 mg/km Nox (5.12x80). De Euro 5 Vauxhall Insignia stootte ook in dit onderzoek 1958 mg/km uit (10.88x180) en de Euro 6 Vauxhall Insignia 720 mg/km (9,01x80). Deze waarden zijn vergelijkbaar met de bevindingen in de overige onderzoeken.

4.2.4 KBA probeert kool en geit te sparen, wil Opel met vrijwillige recall laten wegkomen

285. In het rapport van de Onderzoekscommissie VW van april 2014 (Engelse versie, productie 57) stelde het KBA/ Verkeersministerie (BMVI) niettemin vast dat behalve voor de voertuigen van

de Volkswagen groep, voor geen enkel ander voertuig een Illegaal Manipulatie-instrument had kunnen worden vastgesteld (rapport, p. 128):

> Until the publication of this report, no other unlawful defeat device was detected in any other vehicles than the certain vehicles belonging to the VW Group within the field investigation carried out by the KBA.

286. Deze conclusie is lijnrecht in strijd met de in § 292 hierna te bespreken bevindingen van de door het KBA ingeschakelde deskundige over het temperatuurvenster van Opel, prof. **[***]**. Die concludeerde immers dat het temperatuurvenster in de EGR- en SCR vanuit technisch oogpunt niet te rechtvaardigen was (en dus illegaal is). Het KBA deelde die conclusie in haar brief van 28 januari 2016 ook aan Opel mee (§§ 247-248 hiervoor).

287. Uit het Onderzoeksrapport VW blijkt dat het KBA Opel desondanks met een vrijwillige software-update wilde laten wegkomen. Ten aanzien van de geteste Euro 6 Opels beperkte de Onderzoekscommissie VW zich tot enkele kritische kanttekeningen over de sterk teruggevoerde EGR- en SCR systemen en meldde zij dat wanneer software updates zouden worden toegepast het "vermoeden" van illegaal handelen zou worden weggenomen[50]:

> This emission reduction strategy, which is dependent on the outside temperature, reduces the efficiency of the emission control system under conditions which are to be expected in normal vehicle operation and use. Concerning the lawfulness of the broad interpretation of the temperature range used to protect the components, the manufacturer says, and substantiates, that this is necessary to protect the engine from damage in view of the EGR, to protect the after treatment system from damage in view of the AdBlue injection, and to protect the environment from harmful ammonia emissions.
>
> The manufacturer has agreed to improve the effectiveness of its combined EGR and SCR system across a broad temperature range up to its physical limits. Since vehicles with corresponding equipment have driven many kilometres in the field and since Opel thus understands the SCR technology better, it will review the calibration swiftly and make improvements with the future RDE requirements in mind.

50 P. 98, over de Opel Insignia; het rapport bevat op p. 100 een gelijkluidende tekst over de Euro 6 Zafira

These measures are intended to be available in mid-2016 for vehicles in production and vehicles in the field. If the manufacturer takes these measures as planned, and the KBA verifies their effectiveness, the suspicion of an unlawful reduction in the effectiveness of emission control systems for reasons of component protection would cease to exist.

288. Van een verder onderzoek, naar bijvoorbeeld de Euro 5 voertuigen of de voertuigen met alleen SCR, werd ook niet gerept.

289. Naderhand is gebleken dat de beambten van het KBA wel degelijk van plan waren hun echte bevindingen te publiceren maar dat zij, onder politieke druk en onder druk van Opel zelf, van dit plan zijn weerhouden. De Stichting verwijst naar een artikel in Der Spiegel van 11 november 2016, **Productie 61**[51]. Onder het kopje "kameraadschappelijke omgangstoon tussen controleurs en gecontroleerden" beschrijft Der Spiegel hoe de auto-industrie er in nauw overleg met het KBA in slaagde publicatie van onwelgevallige te voorkomen. Daarbij werd de gang van zaken bij de publicatie van de Opel testen in het rapport van de Onderzoekscommissie VW als voorbeeld genomen (informele vertaling adv.):

> *"Neem nu Opel: de onderzoekers bij de KBA stelden bij uitstootmetingen voor de Opel Zafira veel te hoge waarden vast. De typegoedkeuringsautoriteit gelastte echter geen terugroepactie, maar volstond met een vrijwillige terugroepactie. Ten slotte overhandigde het KBA de passages van het onderzoeksrapport aan Opel. De Opel-directie reageerde als door een wesp gestoken: men kon "niet akkoord gaan" met het ontwerp, de formuleringen zouden duiden op "een overtreding van de wet" van de groep, die de fabrikant verwerpt. Opel protesteerde tegen de formulering van het ministerie dat het om "gemanipuleerde voertuigen" ging.*
>
> *In reactie op de Opel-aanval richtte de voorzitter van de KBA,* ***[***]****, zich persoonlijk tot de betrokken ambtenaren in zijn huis ("Hallo Jungs"). Hij schreef dat "de uitspraken van Opel in principe begrijpelijk zijn", en zette daarmee een streep door de al te duidelijke formuleringen die zijn ambtenaren oorspronkelijk over de hoge grenswaarden van de Zafira wilden opnemen.*
>
> ***[***]*** *sloot zijn bericht af "met industrievriendelijke groet" ["mit industriefreundlichem Gruß", adv.]. Binnenkort zal hij wel aan de leden van de*

[51] Interner Schriftverkehr zeigt: Zwischen Kraftfahrt-Bundesamt, Autokonzernen und Verkehrsministerium herrscht bestes Einvernehmen. Beim Untersuchungsbericht zum Dieselskandal formulierten die Hersteller munter mit. Ofwel: vrij vertaald: Interne correspondentie wijst uit: tussen het Kraftfahrt-Bundesambt, de autoconcerns en het ministerie van verkeer heerst een beste verstandhouding. Bij de totstandkoming van het Onderzoeksbericht over het dieselschandaal schreven de fabrikanten vrolijk mee.

> *onderzoekscommissie moeten uitleggen of hij dit ironisch bedoelde of dat dat de "fabulierlust" met deze topambtenaar op de loop ging."*

290. Deze kwestie leidde destijds tot de nodige verontwaardiging, en ook tot een kritische vraag aan Opel in het kader van de Parlementaire Enquête van het Europees Parlement (**Productie 62**). In antwoord op de vraag wat Opel er eigenlijk zelf van vond dat de ambtenarij haar in staat stelde onwelgevallige conclusies onder het tapijt te schuiven, karakteriseerde Opel de gang van zaken als "a part of our transparent approach with the authority"[52].

291. De vermoedelijke oorspronkelijke tekst die bij Opel in zo slechte aarde viel, maakt deel uit van de KBA-bestanden die het DUH van het KBA heeft weten te verkrijgen. Deze teksten worden als **Productie 63** in het geding gebracht. Het KBA concludeerde in deze teksten dat sprake is van Manipulatie-instrumenten en meldde ook dat de door haar ingeschakelde onafhankelijke deskundige haar twijfel over de toelaatbaarheid van dit Manipulatie-instrument had bevestigd (vertaald)[53]:

> *"Aangezien de twee belangrijkste mechanismen voor de vermindering van stikstofoxiden in de uitlaatgassen, EGR en SCR, vanaf een door het voertuig gemeten omgevingstemperatuur van 17 °C en lager in hun werkzaamheid worden beperkt, dient naar mening van het KBA te worden uitgegaan van een manipulatievoorziening in de zin van artikel 2.10 van Verordening (EG) nr. 715/2007.*
>
> *Met betrekking de uitleg over de toelaatbaarheid van een dergelijk manipulatie instrument, beroept Opel zich op de uitzondering van artikel 5, lid. 2, onder c) van voornoemde regeling. Volgens Opel is het manipulatie-instrument noodzakelijk is om de motor tegen schade te beschermen, en om een veilige werking te verzekeren. Dit wordt in de verordening niet gespecificeerd. Er is niet in een concrete test voorzien.*

---

52 Zie vraag 4, p 1-2 van dit document en het antwoord van Opel daarop.

53 Tekst in origineel: *Da die beiden Hauptmechanismen zur Stickoxidreduktion im Abgas, AGR und SCR unterhalb von 17 °C Umgebungstemperatur hin zu tieferen vom Fahrzeug gemessenen Umgebungstemperaturen in ihrer Wirksamkeit verringert werden, ist hier nach Bewertung des KBA von einer Abschalteinrichtung nach Ziffer 2.10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007*
auszugehen. Hinsichtlich der Klärung der Zulässigkeit einer solchen Einrichtung nimmt Opel allerdings nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c) obiger Verordnung für sich in Anspruch, dass die Einrichtung notwendig sei, um den Motor vor Beschädigung zu schützen und um den sicheren Betrieb zu gewährleisten. Dies ist in der Vorschrift nicht näher bestimmt. Es ist keine konkrete Prüfung dazu vorgesehen.
Zu diesem Thema wurde an die TU München ein Gutachten in Auftrag gegeben. inwieweit die ergriffenen technischen Schutzmaßnahmen des Herstellers die Emissionserhöhungen rechtfertigen können. Dieses Gutachten stützt die Zweifel an der Zulässigkeit dieser temperaturabhängigen Emissionsminderungsstrategie.

De Technische Universiteit van München werd verzocht hierover een deskundig advies uit te brengen over de vraag tot in hoeverre de beschermingsmaatregelen van de fabrikant de emissieverhogingen kunnen rechtvaardigen. Dit deskundigenadvies ondersteunt de twijfels over de toelaatbaarheid van deze temperatuurafhankelijke emissiereductiestrategie."

292. Het deskundigenrapport is in het geding gebracht als productie 56. Hoewel de naam van deze deskundige en de universiteit in het rapport is zwartgelakt, blijkt uit bovenstaand citaat dat het onderzoek is uitgevoerd door de universiteit München te zijn verricht. De deskundige was volgens DUH prof. **[***]** (persverklaring DUH van 17 mei 2021, **Productie 64**), die ook de Onderzoekscommissie VW ondersteunde[54]. De bevindingen van deze deskundige zijn vernietigend en laten geen enkele ruimte voor "twijfel" over de ontoelaatbaarheid van deze Illegale Manipulatie-instrumenten.

(i) Over het temperatuurvenster ten aanzien van de EGR schreef prof. **[***]** bijvoorbeeld dat de buitentemperatuur niet of van uiterst minimale invloed op het functioneren van de EGR is. Prof **[***]** concludeert (rapport, p. 8, voorlaatste paragraaf, vertaald):

"[…] het uitschakelen van de EGR aan de hand van de omgevingstemperatuur creëert een te smal werkingsvenster, dat niet nodig is. Een controle volgens uitlaatgastemperatuur en koelwatertemperatuur zou geschikter zijn en zou de werking van het voor de emissie relevante EGR-systeem in het veld aanzienlijk uitbreiden."

(ii) Over het feit dat de SCR-inrichting bij temperaturen in hetzelfde temperatuurbereik uitgeschakeld is, concludeert prof **[***]**:

"De overgang onder 17°C van een gesloten regelsysteem naar een open regelsysteem, afhankelijk van de omgevingstemperatuur, is voor mij onbegrijpelijk. Aangezien normaliter evenveel ammoniak moet worden geproduceerd als NOx moet worden gereduceerd, moet het NOx-gehalte van het uitlaatgas worden gebruikt als de referentievariabele voor de ureuminjectie. D.w.z. dat met de open regeling moet men aannemen dat men continue slechts

[54] Rapport Onderzoekscommissie VW, productie 57, p 4: The Commission is […] d is scientifically supported by Prof. Dr.-Ing. **[***]**, full professor, TU Munich, Chair of Internal Combustion Engines.

> *voldoende urea inspuit om te voorkomen dat er ammonia slip optreedt. Daarmee is naar mijn mening de werking van de SCR-katalysator uitgeschakeld."*[55]

293. De interventie van **[***]** leidde er echter ook toe dat dit deskundigenrapport in een la zou belanden, totdat DUH erin slaagde deze documenten jaren later in het kader van een discovery procedure te bemachtigen. **[***]**, voorheen werkzaam bij het KBA en wetenschappelijk adviseur van het KBA, zei er het volgende over (productie 64): (vertaald, originele tekst in productie)

> *"Onze autoriteiten laten een onafhankelijk deskundigenadvies opstellen waarin de rechtmatigheid van de uitlaatgasnabehandeling van Opel duidelijk in twijfel wordt getrokken. Deze kennis wordt echter niet gedeeld met de tienduizenden betrokken voertuigeigenaren, maar in een la gestopt. Het ministerie is dus verantwoordelijk voor het feit dat zeer hoge emissies van verontreinigende stoffen de lucht die wij inademen blijven vergiftigen.*
>
> *Bovendien staan de consumenten er alleen voor in hun juridische strijd tegen Opel. Kennis van het deskundigenadvies en van de conclusies ervan zou de kansen van de voertuigeigenaars om in rechte op te treden aanzienlijk hebben verbeterd. Ook in dit geval stond het Ministerie van Verkeer aan de kant van de autofabrikanten en niet aan die van de burgers."*

294. Deze gang van zaken illustreert de schadelijke verstrengeling tussen de autoriteiten en de nationale auto-industrieën. Zo maakte Dobrindt er veel werk van om de Italiaanse autoriteiten zo ver te krijgen bij FCA in te grijpen en stuurde hij bij de Europese Commissie op een inbreukprocedure tegen Italië aan (antwoorden Dobrindt op vragen EMIS Commissie, **Productie 65**, antwoord op vraag 2)[56]. Tegelijkertijd probeerde zijn ministerie en de directeur van de KBA ondertussen Opel zo veel mogelijk buiten schot te houden. Zie ook het antwoord van Dobrindt op EMIS vraag 3, waaruit niet blijkt dat hij voornemens is actie tegen Opel te ondernemen. Ook deze gang van zaken laat zien dat het oordeel van typegoedkeuringsautoriteiten – met name waar het de eigen industrie betreft – niet als doorslaggevend kan worden beschouwd.

---

55 Zie pagina 8 van het rapport, voorlaatste paragraaf. Het door prof. **[***]** omschreven probleem van ammonia slip (in het Duits *Ammoniakschlupf*) heeft betrekking op de situatie waarin de onder- of bovengrens voor de opslag van ammonia in de SCR katalysator wordt overschreden en de voor de reactie noodzakelijke ammoniak de katalysator verlaat in de vorm van ammoniakemissies. Een dergelijke situatie dient te worden vermeden.

56 Zie ook § 13-14 van de dagvaarding van de Stichting tegen FCA, te vinden in het Centraal Register Collectieve Acties.

*4.2.5 De onderzoeken van Deutsche Umwelthilfe, Der Spiegel, WRD1 (Monitor) en **[***]***

295. Deze onverdedigbare opstelling van het KBA stuitte op verzet van DUH en de beide media waarmee de milieuorganisatie tot dan toe samen had opgetrokken, der Spiegel en het WRD1 programma Monitor.

296. Zoals onder meer blijkt uit een persverklaring van DUH 13 mei 2016, **Productie 66**), besloten DUH, Der Spiegel en WDR 1 de IT expert **[***]** te vragen de software in de geteste Opel Zafira te testen. **[***]** had op dat moment in Duitsland en daarbuiten faam opgebouwd doordat hij er als eerste computerdeskundige in was geslaagd aan de hand van de ECU software de precieze werking van Illegale Manipulatie-instrumenten te achterhalen. Ter illustratie wordt verwezen naar een artikel van onder meer **[***]**, waarin de werking van de door VW en Fiat (FCA) gebruikte Illegale Manipulatie-instrumenten aan de hand van de software wordt geanalyseerd (productie 24)**.** De Stichting verwijst tevens naar het onderzoek dat **[***]** in de collectieve dagvaarding van de Stichting tegen Daimler, waarin maar liefst acht verschillende Illegale Manipulatie-instrumenten werden vastgesteld.

297. DUH, der Spiegel en WDR1 verzochten **[***]** aan de hand van de software van de ECU bepaald bij de diverse testen gebleken onverklaarbaar schakelgedrag van de ECU te verklaren, zoals bijvoorbeeld het feit dat de emissies bij snelheden boven de 140 kilometer per uur plotseling toenamen. Daarnaast werd verzocht na te gaan hoe het temperatuurvenster voor de EGR- en SCR systemen precies was vormgegeven. Voor een nadere beschrijving van de methodologie wordt verwezen naar de antwoorden van **[***]** naar aanleiding van vragen van de EMIS-commissie in het kader van de Parlementaire Enquête (**Productie 67**), antwoord op vraag 2.

298. Een kopie van een rapport van **[***]** wordt overgelegd als **Productie 68**. De kernbevindingen van het onderzoek zijn ook omschreven in het antwoord van **[***]** op de 4e vraag van de EMIS Commissie. De resultaten van het onderzoek zijn als volgt samen te vatten:

(i) **[***]** stelde vast dat het temperatuurvenster voor de EGR- en SCR-systemen operationeel is met een bandbreedte van 17-33 °C. De voorgeschreven testtemperatuur van de NEDC test is 20-30 °C. Om er zeker van te zijn dat het systeem tijdens de NEDC test binnen deze bandbreedte zou blijven, hanteerde Opel een marge van drie graden, zowel naar boven toe, als naar beneden. Gevolg daarvan is dat het emissiecontrolesysteem slechts 20% van het jaar werkzaam is. Beide mechanieken leveren, zoals het KBA en de door haar ingeschakelde deskundige al vaststelden (maar wat het KBA wilde verzwijgen), een Illegaal Manipulatie-instrument op;

(ii) daarnaast bleek het voertuig, los van dit temperatuurvenster een aan het toerental (*rpm* of *rounds per minute*) gerelateerd Illegaal Manipulatie-instrument te bevatten dat het EGR-systeem bij een iets zwaardere belasting afschakelt, om het vervolgens pas onder

de 1200 toeren weer te activeren. Deze extreme *hysterese*[57] leidde ertoe dat bij normaal gebruik op de weg het EGR-systeem feitelijk altijd uitstond. Binnen de NEDC-test was dit echter niet het geval, omdat de grenswaarde voor deactivatie van de EGR-nauw samenviel met de grenswaarden binnen de NEDC test. De Stichting verwijst naar de grafieken met begeleidende uitleg op pagina 5 van het rapport en de onderstaande passages uit het antwoord van **[***]** op de 4e vraag van de EMIS-commissie.

> *"One criterion, from which a subset was previously explained as "rpm limitation", contained an algorithm that watches the engine load (derived from torque), and compares it with a threshold that was computed from a predetermined curve based on the current engine speed; multiple such curves were included in the software and selected based on the currently selected gear. This was a very interesting pattern to see, as from the perspective of engine protection the currently selected gear should not have any effect on engine behavior at a given rpm/torque operation point. Also, an excessively conservative hysteresis was implemented that prevented switching back when arriving at previous operating conditions.*
>
> *Experimental testing showed that these programmed load thresholds closely corresponded (within a +10% tolerance) to the observed loads in the NEDC. Exceeding these limits even just temporarily causes the engine to emit higher emissions (because of a lowered EGR rate) from this point on, even when returning to the same load levels as before for a long time. The only way to reset to the EU6-compliant behavior is to go back to idle (lower than 1200 rpm) once. Any further acceleration over the programmed limits though will again switch to the non-emission-optimized behavior. Real-world driving tests showed that even with conservative driving the engine almost always operated in the nonemission-optimized behavior due to this load detection."*

(iii) De AdBlue dosering van het SCR-systeem bleek bij snelheden boven de 145 kilometer per uur plotseling af te schakelen. De systematiek is omschreven op pagina 6 van het rapport van **[***]**. De mechaniek is kort samengevat als volgt.

De AdBlue toevoer wordt geactiveerd wanneer de temperatuur van de katalysator 200 °C bereikt. Er wordt dan meer AdBlue toegediend dan nodig is om de NOx om te zetten. Het overtollige deel wordt gebruikt om de katalysator te laden. Wordt een snelheid van meer dan 145 km/uur behaald, dan wordt de Adblue toevoer onderbroken. Wanneer de

57 Hysterese is de situatie waarin een systeem, na van de ene staat in een andere te zijn overgeschakeld, een drempel over moet om weer in de oude staat te geraken. In dit geval schakelde het systeem niet bij 2400 toeren terug in de oude staat, maar gebeurde dit pas nadat de toeren tot stationair niveau terugvielen.

snelheid dan weer onder de 140 km/uur belandt, wordt een timer geactiveerd. Alleen wanneer de snelheid 120 seconden onder de 140 km/uur blijft, wordt de AdBlue toevoer weer gereactiveerd. Ook voor dit mechanisme is geen technische noodzaak aan te wijzen.

(iv) Het systeem beschikt over een functie die aan de hand van de luchtdruk vaststelt op welke hoogte het voertuig zich bevindt. Vanaf een hoogte van ca. 850m boven zeeniveau schakelt het systeem eveneens af.

299. Dit onderzoek gaf dus niet alleen een technische onderbouwing van het al bij PEMS testen vastgestelde temperatuurvenster, het toont ook aan dat Opel de toezichthouder KBA van onjuiste informatie voorzag. Opel deelde het KBA immers mee dat het emissiecontrolesysteem in ieder geval "*im Bereich von 20 bis 30 Grad Celsius vollumfänglich*" (ofwel: tussen de 20°C en 30°C in volle omvang) zou functioneren. Ook dat is onwaar. Uit het onderzoek blijkt immers dat deze extra Manipulatie-instrumenten ook bínnen dit nauwe temperatuurvenster actief zijn, en de effectiviteit van het emissiecontrolesysteem dus nog verder terugbrengen. Dat gebeurde dan alleen buiten de NEDC test, en niet daarbinnen. Ook hier is duidelijk sprake van een Illegaal Manipulatie-instrument.

300. Zoals ook **[***]** verklaarde is, op het aan luchtdruk gerelateerde Manipulatie instrument na, ieder van deze in de software gevonden Illegale Manipulatie-instrumenten ook daadwerkelijk bij testen op de weg gevalideerd. Zie antwoord **[***]** op vraag 4 van de EMIS Commissie:

> All these criteria (except for barometric pressure) were validated on a dynamometer to exist and each yielded measureable and very often significant (i.e. greatly exceeding EU6) changes in tailpipe NOx emissions. We do not claim to understand the full extent of all parameters of the ECU operation, but we understand the subset of the criteria that modulates emission control and and verified their impact to tailpipe NOx emissions.

301. Ook nadere PEMS testen die DUH in mei 2016 uitvoerde, wijzen uit dat het emissiecontrolesysteem ook binnen het temperatuurvenster van 17-33 °C vergaand afschakelde. De Stichting verwijst naar het persbericht van DUH van 13 mei 2016 (**Productie 66**) waarin zij stelt (vertaald):

> *"In werkelijkheid werkt de zuivering van uitlaatgassen echter ook niet in het resterende temperatuurbereik van +17 tot + 33 graden Celsius. Dit blijkt uit de uitlaatgasmetingen die DUH begin mei in Berlijn heeft uitgevoerd met eigen PEMS-meetapparatuur. Bij in totaal tien wegmetingen van de Opel Zafira en acht metingen van de Opel Astra 1.6 CDTi heeft DUH een gemiddelde overschrijding van 5 tot 8,6 maal de Euro 6-grenswaarden voor NOx gemeten. Ondanks een*

> *gematigde rijstijl vertoonde met name de Opel Astra zeer hoge NOx-emissiewaarden. Het emissiereductiesysteem voor NOx is praktisch uitgeschakeld."*

302. Het onderzoek van **[***]** is ook omschreven in een persbericht van WDR1 van 12 mei 2016 (**Productie 69**) en een artikel in Der Spiegel van 3 juni 2016 (**Productie 70**). Het programma WDR1 Monitor wijdde tevens een televisie-uitzending aan dit onderzoek, die op het internet nog steeds te raadplegen is. Een transcript van deze televisie-uitzending wordt overgelegd als **Productie 71**.

303. Opel betwistte het bestaan van deze Illegale Manipulatie-instrumenten ten stelligste. De Stichting verwijst naar een persverklaring van de toenmalige CEO van Opel, **[***]** van 17 mei 2016, **Productie 72**.

> *"As we have stated before, we at Opel do not have any illegal software. Our engines are in line with the legal requirements. We anticipate the authorities to share this point of view. We have always cooperated transparently with the authorities in Germany and Europe and we will continue to do so. Opel already provided the KBA in October 2015 with the details regarding the company's engine software, engine calibration and engine emissions strategy. We will provide the public with more information after we have talked to the authorities."*

304. In deze persverklaring haalde **[***]** ook hard uit naar der Spiegel, WDR 1 en **[***]**. Uit het voorgaande blijkt echter dat Opel allang beter wist, en dat ook het KBA allang de conclusie had getrokken dat de gebruikte Manipulatie-instrumenten illegaal waren.

305. Later zou blijken dat **[***]** zelf tot over zijn oren in de dieselmanipulatie betrokken was. **[***]** zat namelijk voor zijn aantreden bij Opel jarenlang in de raad van bestuur van ECU-producent Continental, waar hij na zijn terugtreden bij Opel in 2017[58] weer bestuursvoorzitter werd. Inmiddels hebben de Duitse autoriteiten een strafrechtelijk onderzoek tegen **[***]** opgestart in verband met de betrokkenheid van Continental bij de ontwikkeling van de Illegale Manipulatie-instrumenten door VW in EA 189 motoren (artikelen WirtschaftsWoche en Die Presse, **Productie 73** en **74**). De Opel chef stond daarmee vermoedelijk zelf aan de wieg van het Dieselschandaal.

306. Overigens leverde Continental in de relevante periode ook ECU's aan Opel én PSA. Op dit moment lopen er in Duitsland parallelle strafrechtelijke onderzoeken naar de betrokkenheid

[58] Het terugtreden van **[***]** viel samen met de overname van Opel door PSA.

van PSA en Continental bij dieselfraude in de Euro 5 en 6 voertuigen van PSA en Mitsubishi (onderdeel 3.3.3 hiervoor).

4.2.6 De KBA gaat "om", en stelt in diverse voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten vast

307. In het hiervoor genoemde persbericht zette **[***]** **[***]** weg als "de hacker **[***]**". Vervolgens schakelde echter het KBA diezelfde **[***]** in om diverse voertuigen aan een nader onderzoek te onderwerpen en vervolgens te controleren of de betreffende software na de update ook daadwerkelijk uit de voertuigen was verwijderd. Dat bleek inderdaad het geval te zijn. Het feit dat dit temperatuurvenster kon worden verwijderd, bewijst dat daarvoor geen technische noodzaak was en dat gehanteerde Manipulatie-instrumenten in deze voertuigen illegaal waren. Het onderzoek dat **[***]** op verzoek van het KBA uitvoerde beperkte zich overigens tot de software. Of deze voertuigen vervolgens wél aan de norm voldeden, is niet duidelijk.

308. Naar aanleiding van haar eerdere bevindingen en de het onderzoek van **[***]** concludeerde uiteindelijk ook het KBA dat de voertuigen van een Illegaal Manipulatie-instrument waren voorzien. Het KBA stelde in vier Opel Voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten vast, te weten:

(i) de Euro 6 Zafira 1,6 liter,
(ii) de Euro 6 Zafira 2,0 liter,
(iii) de Euro 6 Cascada (een cabriolet, voorzien van 2,0 liter motor) en
(iv) de Euro 6 Insignia 2,0 liter.

309. De omschrijving luidt: "*unzulässige Abschalteeinrichtung*", of, vertaald: illegaal manipulatie-instrument. De Stichting verwijst naar het overzicht van de KBA, **Productie 75**.

310. Deze vaststellingen dateren van 2018. In dat jaar beval het KBA een verplichte terugroepactie voor deze voertuigen, waar zij eerder met een vrijwillige terugroepactie had volstaan. Uit het register van de RDW blijkt echter niet dat die in Nederland is uitgevoerd.

311. Ook hier valt op dat de vaststellingen zich tot een relatief geringe groep voertuigen beperkt is, en dan uitsluitend tot de groep geteste EGR-SCR voertuigen. Zoals hiervoor is aangetoond, presteert ieder van de geteste Euro 5 voertuigen echter buitengewoon slecht, terwijl de voertuigen binnen de NEDC test wel aan de norm voldoen. Dat laat zich, gelet op de diverse aan de EGR gerelateerde Illegale Manipulatie-instrumenten, goed verklaren.

312. Dat geldt ook voor de door diverse autoriteiten geteste Euro 6 voertuigen waarvoor géén verplichte terugroepactie is ingesteld. Voor die voertuigen geldt dat die ook van een EGR-systeem zijn voorzien, ten dele van een SCR systeem. Omdat volgens Opel zelf het terugschroeven van de EGR en SCR universeel is, is aannemelijk dat al die andere voertuigen van Opel net zo goed van een Illegaal Manipulatie-instrument zijn voorzien. Bovendien is te

verwachten dat Opel nog andere Illegale Manipulatie-instrumenten hanteert, zoals ook bij deze vier voertuigen het geval was.

313. Overigens vermeldt het overzicht van de KBA dat Opel hoger beroep tegen de beslissing van het KBA heeft aangetekend. Een door Opel in 2018 ingesteld spoedappèl is door het Oberverwaltungsgericht vanwege de gezondheidsimplicaties van deze Illegale Manipulatie-instrumenten verworpen. Een einduitspraak van het appèl ten gronde is voor zover de Stichting kan nagaan nog niet gewezen. Gelet op de recente jurisprudentie van het EHvJ en de hiervoor geschetste feiten is het echter uitgesloten dat Opel in haar appèl zal slagen.

4.2.7 Strafrechtelijk onderzoek Opel en oplegging boete

314. Naar aanleiding van de hierboven omschreven gang van zaken heeft het openbaar ministerie (Staatsanwaltschaft) Frankfurt een strafrechtelijke vervolging tegen Opel ingesteld. In oktober 2021 werd bekend dat Opel deze strafzaak voor een geldboete van € 64,8 miljoen heeft afgekocht. Ook vier managers moesten boetes betalen. Reden voor de boeteoplegging was dat Opel bij het verkrijgen van typegoedkeuringen niet aan haar informatieverplichtingen jegens de toezichthouder KBA had voldaan. Ook dit element van het bedrog van Opel staat daarmee vast. De Stichting verwijst naar een artikel van Hessenschau 19 oktober 2021, **Productie 76**.

4.3 Emissiefraude in Opel bedrijfswagens met Renault motoren

315. Waar Opel zich in haar personenauto's van techniek van General Motors bediende, paste zij in haar bedrijfswagens techniek van Renault toe. Het betreft de volgende voertuigen:

(i) R9M (Vivaro), 1,6, Euro 6 van 2014 tot en met 2019
(ii) M9R (Vivaro), 2.0 Euro 5 van 2009-2015
(iii) M9T (Movano), 2,3, Euro 5 en 6, van 2010-2019.

316. Daarbij is relevant dat Renault zich, net als Opel, van een temperatuurvenster bediende. Ook het temperatuurvenster van Renault zorgde ervoor dat het emissiecontrolesysteem binnen deze voertuigen alleen geactiveerd was wanneer de buitentemperatuur tussen de 17 en de 35 °C lag. Ook het emissiecontrolesysteem van Renault functioneerde dus alleen bij de temperaturen waarbinnen de voertuigen volgens het NEDC protocol werden getest, met een marge van enkele graden naar boven en naar beneden. Opel en Renault waren dus partners in crime.

317. De fraude van Renault is recent uitvoerig uit de doeken gedaan in de collectieve dagvaardingen van Stichting Car Claim en Diesel Emissions Justice. Deze dagvaardingen zijn te vinden in het Centraal Register Collectieve vorderingen. De Stichting verwijst concreet naar hoofdstuk VII.2-4 van de Car Claim dagvaarding tegen Renault. Zij brengt deze passages hierbij in het geding als **Productie 77**. Zoals daaruit blijkt, heeft Renault het gebruik van dit

temperatuurvenster aan de Franse autoriteiten erkend en heeft het Franse openbaar ministerie, na een strafrechtelijk onderzoek, tegen Renault een strafzaak gestart.

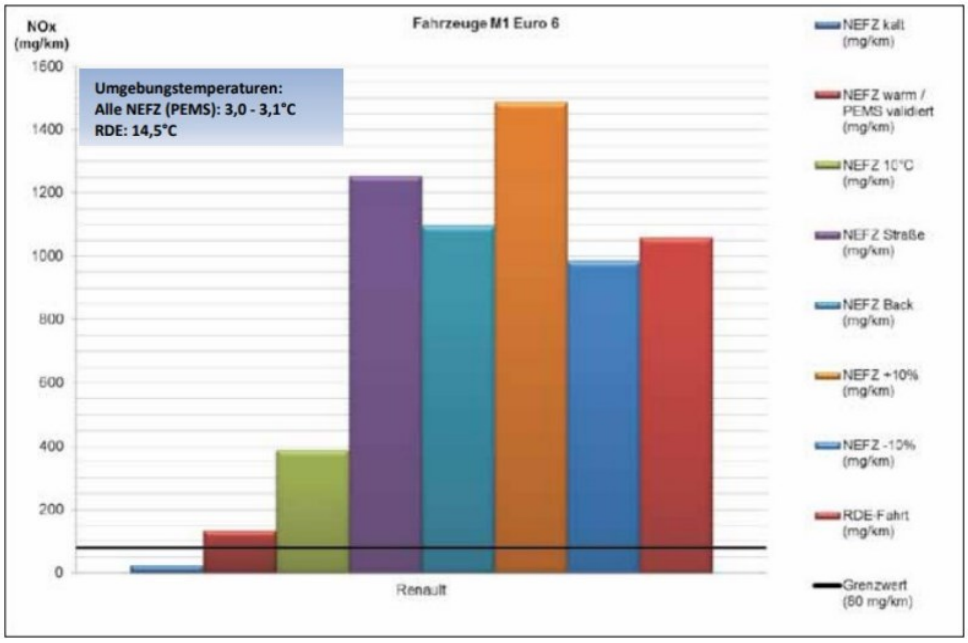
318. De Stichting verwijst tevens naar hoofdstukken III.C en D van de Renault-dagvaarding van de Stichting, die hierbij in het geding worden gebracht als **Productie 78**.

319. In Hoofstuk III.C van de Renault dagvaarding lichtte de Stichting toe dat het Duitse KBA ten aanzien van Renault Euro 6 voertuigen met de Renault-motoren R9M (Euro 6, 1,6 liter) en de M9T (Euro 5, 2,3 liter) Illegale Manipulatie-Instrumenten rapporteerde. Opel paste deze motoren toe in de Vivaro en de Movano (onderdeel 3.1.3 hiervoor). Zie KBA overzicht, productie 75.

320. De Stichting wijst ook op de bevindingen van de hierna te bespreken Onderzoekscommissie VW ten aanzien van de Renault Kadjar met 1,6 liter R9M motor (rapport, Productie 57, p. 76, 104 en 106). Daaruit blijkt dat de Euro 6 Kadjar met R9M motor de toepasselijke norm maar liefst 16 keer overschrijdt:

		Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
Hersteller	Handelsbezeichnung	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

321. Of, grafisch weergegeven:



322. De overige geteste Renault-motoren lieten, net als in het geval van Opel, vergelijkbaar gedrag zien.

323. In hoofdstuk III.D van de Renault dagvaarding beschrijft de Stichting dat Renault onder meer de 1,6 liter (1598 cc) R9M motor ook aan Daimler levert, en dat Daimler diezelfde motor in haar eigen voertuigen inbouwt onder de motorcode OM 626 en OM 622[59]. De OM 626 motor wordt door Daimler toegepast als "entry level" motor voor haar Mercedesmodellen 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. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting verder dat het KBA in deze Daimler voertuigen eveneens een Illegaal Manipulatie-instrument rapporteerde. 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 (productie 75). 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 [ccm]	Leistung [kW]	Motorkenn-buchstabe	Typ/ Variante / version	Emissions-stufe
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

324. Het KBA beval voor deze voertuigen ook verplichte terugroepacties. Uit testen van DUH bleek dat het emissiegedrag van deze Daimler voertuigen vergelijkbaar is met die van Opel (Renault dagvaarding, § 121)

325. Aangezien Renault-Nissan/ Renault c.s. de deskundige partij waren waar het ging om de werking van deze motoren en de gebruikte aansturingssoftware, is het daarmee zo goed als gegeven dat Renault bij de toepassingen daarvan door Opel 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

59 De letters "OM" staan voor "Öl Motor"

ook verantwoordelijk was voor de kalibratie van dit voertuig[60]. De Stichting verwijst daarnaast naar de in onderdeel 3.3.3 hiervoor besproken gang van zaken bij Mitsubishi, waarbij niet alleen de motor maar ook de aansturingssoftware van PSA afkomstig was.

326. Illustratief is in dit kader ook een recent vonnis van het Landgericht Stuttgart van november 2020 waarin het gerecht oordeelde dat een Mercedes B 180 CDI met OM 607 motor (K9K, 1,5 liter) van een Illegaal Manipulatie-instrument is voorzien (kopie vonnis met vertaling, **Productie 80**). Uit dit vonnis blijkt dat ook dit voertuig van een thermovenster was voorzien, met dien verstande dat de ECU de werking van het EGR-systeem bij dit voertuig vanaf een temperatuur van 10 °C terugschakelde in plaats van de oorspronkelijke 17 °C. Die 10 °C kwam dan weer overeen met de waarde die Renault bij de door haar toegepaste software update had weten te realiseren (zie Car Claim Dagvaarding tegen Renault, onder meer § 273 en § 288). Het is geheel aannemelijk dat dit probleem zich ook bij de diverse Open bedrijfswagens voordoet (Vivaro, Movano), die immers ook allemaal van vergelijkbare technologie zijn voorzien.

327. Het vonnis van het Landgericht 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 van het Landgericht, 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 (vonnis van het Landgericht, 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 (vonnis van het Landgericht, 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

[60] Zie onderdeel III.E.2.a) van de FCA dagvaarding, te raadplegen onder: https://www.rechtspraak.nl/SiteCollectionDocuments/dagvaarding-collectieve-vordering-%20fiat-chryslerautomobiles-nv-cs.pdf

vermindering van voertuigemissies, welk doel zonder die harmonisatie niet kan worden behaald (vonnis van het Landgericht 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 (vonnis van het Landgericht p. 15 e.v.).

328. Deze redenering is één op één op alle voertuigen van Opel van toepassing, zowel die met motoren van General Motors als die met Renault-motoren. Het Vonnis is ook geheel in lijn met de recente beslissingen van het Europese Hof van Justitie en de conclusie van AG Rantos[61].

4.3.1 Recalls door Opel in Duitsland

329. Hoewel in Nederland geen (verplichte) recalls bekend zijn van Opel in verband met het Dieselschandaal, is Opel daartoe in andere landen waaronder in Duitsland wel verplicht. In het als **Productie 81** overgelegde overzicht, *State of play of the NOx recall actions* van april 2021, blijkt in hoeverre Opel in Europa (vrijwillig dan wel gedwongen) zijn teruggeroepen in verband met Illegale Manipulatie-instrumenten. Opel heeft de volgende recalls uitgevoerd in de verschillende EU-lidstaten (per 19 april 2021, zie p. 23 van de *State of play of the NOx recall actions*):

Member State	Voluntary/ Mandatory	Brand / Model	Number of vehicles to be recalled	% of vehicles that have been recalled & updated
		Opel/Vauxhall		
AUSTRIA	Mandatory	Adam / Corsa-E	3540	88%
AUSTRIA	Voluntary		2814	77%
FRANCE	Voluntary	Insignia 2.0	1076	76%
FRANCE	Voluntary	Cascada / Zafira 2.0	526	50%
FRANCE	Voluntary	Zafira 1.6	7311	39%
GERMANY	Mandatory	Zafira 1.6, 2.0/Cascada 2.0/Insignia 2.0	32074	96%
GERMANY	Mandatory	Corsa/Adam 1.2, 1.4	54126	92%
GERMANY	Voluntary	Movano	2321	99%
GREECE	Mandatory		2168	73%
ITALY	Voluntary		6018	36%
ROMANIA	Voluntary		1728	86%
SPAIN	Voluntary	Grandland X, Vivaro, Crossland X, Adam, Corsa	22857	11-90%

330. Met name in Duitsland heeft Opel dus een aanzienlijke hoeveelheid voertuigen moeten terugroepen. Op basis van dit overzicht namelijk 88.521 voertuigen. In heel Europa zijn ieder

[61] 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 "Taüschung" 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.

geval de volgende Opel Voertuigen aan een recall onderhevig: de Adam (1.2 en 1.4 L), Corsa-E, Insignia 2.0 L, Cascade en Zafira 2.0 L, Zafira 1.6 L, Corsa, Movano, Grandland X, Vivaro en Crossland X.

331. Wat in Duitsland overigens aanvankelijk een "vrijwillige recall" was, werd na een verordonnering van de KBA Opel in 2018 toch een verplichte terugroepactie. In de Annual Report 2020 van Stellantis staat daarover het volgende vermeld op p. 42 (**Productie 82**), voorblad en p. 42). Dan blijkt ook het aantal (door Opel Automobile uit te voeren) recall alweer te zijn opgelopen tot ruim 95 duizend;

> *"PSA's subsidiary Opel Automobile GmbH is performing recalls of 95,781 Opel vehicles built by Adam Opel GmbH between 2013 and 2016 to update the emissions control system software to improve real driving emissions. After Opel Automobile GmbH initiated voluntary field campaigns on these vehicles, as agreed with the KBA, the KBA ordered in 2018 that these campaigns be changed into mandatory recalls to update all outstanding vehicles."*

4.4 Een software-update alleen kan het probleem niet verhelpen

332. In dit verband is relevant dat in technische kringen veel discussie bestaat over de door diverse Autofabrikanten geboden updates en de mogelijke implicaties daarvan. Het is de Autofabrikant die deze onzekerheid heeft veroorzaakt door voor eigen gewin gebruik te maken van Illegale Manipulatie-instrumenten, een omstandigheid die door het Duitse *Bundesgerichtshof* in haar arrest van 25 mei 2020 (productie 31) als "*besonders verwerflich*" is aangemerkt. In de Duitse jurisprudentie wordt dan ook aangenomen dat de autofabrikant – gelet op diens eerdere misleiding – van de koper niet mag verwachten dat hij deze nu wel op zijn blauwe ogen gelooft. De Stichting verwijst bij wijze van voorbeeld naar de uitspraak van het Kammergericht Berlin van 26 september 2019 (**Productie 83**, p. 21). In deze uitspraak is overwogen dat van de koper gelet op de gebleken onbetrouwbaarheid van diens contractspartij geen voortzetting van de rechtsverhouding kan worden gevergd, ook niet met de fabrikant. Ook om deze reden is het aan de Autofabrikanten om duidelijkheid te verschaffen.

4.5 Informatieplicht en bewijs(aanbod)[62]

4.5.1 Inleiding

333. Een de meest springende punten in onderhavige procedure is, met name voor PSA, het gebrek aan informatie:

[62] Dit Hoofdstuk 4.5 geldt ten aanzien van alle Gedaagden, in het bijzonder alle Autofabrikanten en dient in samenhang of in aanvulling op het gestelde in Hoofdstuk 12 hierna te worden gelezen.

- de opzettelijk verstrekte, onjuiste informatie bij de koper of afnemer van een Getroffen Voertuig op het moment van aankoop of verwerving; en

- de informatie-asymmetrie waarmee alle Autobezitters en hun belangenbehartigers zich geconfronteerd zien in hun procedures tegen de Autofabrikanten.

334. De kennis over het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door de Autofabrikanten is in het voorgaande uitvoerig onderbouwd. De exacte werking van de Illegale Manipulatie-instrumenten en de parameters op basis waarvan ze het emissiecontrolesysteem moduleren, afschakelen of uitschakelen, zijn echter maar ten dele bekend. De omvang van de TNO-onderzoeken illustreert dat het voor derden buitengewoon lastig, zo niet onmogelijk is daar de vinger op te leggen. De Autofabrikanten hullen zich op dit punt in stilzwijgen, maar beschikken (als enige) over de *ins and outs*.

335. Ditzelfde probleem manifesteert zich rondom de werking van de software updates die tot op heden zijn toegepast, voor zover die al hebben plaatsgevonden: wat is het effect ervan op Getroffen Voertuigen? Leidt toepassing van de software tot (i) verwijdering van het Illegale Manipulatie-instrument en, zo ja, (ii) voldoet het Getroffen Voertuig vanaf dat moment wél aan de typegoedkeuringseisen en zijn de prestatie dan nog hetzelfde? Al die technische kennis berust bij de Autofabrikanten en zolang zij hierover als een Cerberus waken, is – in potentie – hun positie in rechte sterker ten opzichte van degene die verhaal wil halen. Die onbalans wijzigt pas als de Autofabrikanten inlichtingen en bewijs overleggen, of als de Rechtbank ingrijpt door de Autofabrikanten op te dragen de Rechtbank en de procespartijen te informeren over:

(i) de aanwezigheid van (mogelijke) Illegale Manipulatie-instrumenten (met specificatie van de parameters waaronder ze aanslaan en welke modulatie, af- of uitschakeling dan plaatsheeft);

(ii) de typen Voertuigen waarin Manipulatie-instrumenten aanwezig zijn (uit te splitsen per model, uitvoering, bouwjaar en motortype);

(iii) de werking van eventuele Terugroepacties en software-updates;

(iv) de mate waarin een Illegaal Manipulatie-instrument bij zo'n Terugroepactie wordt weggehaald of uitgeschakeld; en

(v) de mate waarin het Getroffen Voertuig na zo'n update gedurende zijn levensduur bij normaal gebruik aan de eisen van de Emissieverordening voldoet en of de prestaties van het Getroffen Voertuig daarmee niet zijn gewijzigd.

336. In dit onderdeel licht de Stichting toe waarom een instructie van de Rechtbank op basis van art. 22 Rv noodzakelijk is en bespreekt zij: (1) het algemeen kader rondom de verplichting van

de Autofabrikanten om informatie te overleggen; (2) de toepassing van dit kader op de voorliggende zaak; en (3) welke informatie de Autofabrikanten in het geding zouden moeten brengen. De Stichting besluit met een bewijsaanbod.

337. De Stichting verlangt de verstrekking van bepaalde inlichtingen en onderliggende bewijsstukken en vraagt de Rechtbank gebruik te maken van haar bevoegdheid op dit punt instructies te geven (art. 22 Rv). In de optiek van de Stichting betreft een nauwkeurige opgaaf van de in par. 335 beschreven punten de (feitelijke) kern van de vorderingen van Autobezitters. Alleen met die informatie, die zich in het domein van de Autofabrikanten en/of de Importeurs bevindt, kunnen zij hun vordering vormgeven. Dat maakt dat hier het door art. 6 EVRM gewaarborgde *equality of arms*-beginsel aan de orde is

4.5.2 Openheid van zaken – algemeen kader rondom waarheidsplicht

338. De waarheidsvinding is een fundamenteel beginsel van procesrecht (art. 21 Rv). Hieraan kan in rechte alleen betekenisvol invulling gegeven worden met een zo veel mogelijk volledige en correcte vaststelling van de feiten. Op de partijen rust derhalve een waarheids- en volledigheidsplicht. De rechter heeft de opdracht recht doen op grond van de werkelijkheid (de waarheidsvinding).

339. Dit vertaalt zich erin dat de procespartijen ten opzichte van elkaar ook informatierechten en -plichten hebben.[63] Zij kunnen er aanspraak op maken dat informatie die voor hen relevant is en waarover alleen de wederpartij beschikt, hen niet behoort te worden onthouden (Asser Procesrecht 3 2017/29). Zij dragen aan wat van belang is voor het geschil. De procespartijen hebben geen zwijgrecht en kunnen verplicht worden tegen zichzelf bewijsmateriaal in de procedure te brengen of tegen zichzelf te getuigen.[64]

340. Het is tegen deze achtergrond dat de wetgever de rechter de bevoegdheid geeft om zelf, ambtshalve, het initiatief te nemen tot bewijsverrichtingen (art. 22 Rv). Hij kan partijen vragen stellen, bevelen stukken in de procedure te brengen, deskundigen benoemen die hem voorlichten, ter plaatse situaties bekijken, en – niet te vergeten – getuigen horen. Daarmee is de rechter niet helemaal afhankelijk van wat partijen aan bewijsmiddelen en bewijsinformatie aandragen. De rechter kan zo ook de goede kwaliteit van de waarheidsvinding bevorderen en daarmee de kwaliteit van zowel het proces als de uitspraak.[65]

341. Deze methode paste de rechtbank, bijvoorbeeld, recent toe in haar tussenvonnis van 29 november 2019 in de procedure van Stichting (Volkswagen) Car Claim tegen Volkswagen. De

63 Asser Procesrecht 3 2017/41 en HR 25 maart 2011, *NJ* 2012/627.
64 Asser Procesrecht/Asser 3 2017/40.
65 Asser Procesrecht 3 Bewijs/76.

rechtbank beval de overlegging van bepaalde technische informatie met uitleg.[66] De Rechtbank zou hierbij ook inspiratie kunnen ontlenen aan de aanpak van het *Bundesgerichtshof* in zijn Daimler-arrest van 28 januari 2020 (**Productie 84**). Hierin overwoog het *Bundesgerichtshof* dat de volgende omstandigheden voldoende aanknopingspunten waren om een verzwaarde stelplicht bij Daimler aan te nemen:

(i) de verwijzing van de autobezitter naar een Terugroepactielijst van het KBA van 14 september 2018 waarop auto's stonden met hetzelfde motortype OM651 als ingebouwd in zijn auto r.o. 12); en

(ii) het onderzoek van het Duitse openbaar ministerie in verband met datzelfde motortype in maart 2017.

Daaraan ging de wezenlijke vaststelling vooraf dat de informatiebezitter ten opzichte van de fabrikant nu eenmaal asymmetrisch was. Hierdoor kon de autobezitter de Illegale Manipulatie-instrumenten in zijn auto niet exact aanwijzen en kon hij de werking ervan niet verklaren. De appèlrechter was aan dat wezenlijke element voorbij was gegaan:

> *"Es [de appèlrechter, toevoeging advocaat] verkennt hierbei, dass der Kläger mangels eigener Sachkunde und weiterer Erkenntnismöglichkeiten - die andere mit dem Motor OM 651 ausgestattete Fahrzeugtypen betreffende Bescheide des Kraftfahrt-bundesamts, gegen die die Beklagte Widerspruch eingelegt hat, sind (soweit ersichtlich) nicht veröffentlicht - letztlich auf Vermutungen angewiesen ist und diese naturgemäß nur auf einige greifbare Gesichtspunkte stützen kann. Von ihm kann - anders als das Berufungsgericht annimmt - nicht verlangt werden, dass er im Einzelnen darlegt, weshalb er von dem Vorhandensein einer oder mehrerer Abschalteinrichtungen ausgeht und wie diese konkret funktionieren. Vielmehr ist von ihm nur zu fordern, dass er greifbare Umstände anführt, auf die er den Verdacht gründet, sein Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen auf."*

342. In hetzelfde spoor gaat het Volkswagen-arrest van 25 mei 2020 (productie 31). Hierin besloot het Bundesgerichtshof dat wanneer de autobezitter voldoende aanknopingspunten aandraagt,

[66] Rechtbank Amsterdam 29 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 8.7-8.11. In haar vonnis van 29 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 8.7-8.11, beval de Rechtbank de verschillende gedaagden, Volkswagen c.s., en Bosch op grond van art. 22 Rv tot (i) het toelichten van de betrokkenheid van Bosch bij het tot stand brengen van de Terugroepacties; (ii) het beantwoorden van de vragen hoe het voor de emissies als bedoeld in de Emissieverordening relevante deel van het motormanagementsysteem van de EA 189 motoren functioneerde (a) voorafgaand aan de update onder testomstandigheden, (b) voorafgaand aan de update onder normale gebruiksomstandigheden, (c) na de update onder testomstandigheden en (d) na de update onder normale gebruiksomstandigheden; (iii) het beantwoorden van de vraag welke data door het motormanagementsysteem als input wordt gebruikt om de diverse motoronderdelen te besturen, waaronder welke sensoren daarvoor beschikbaar zijn; (iv) welke onderdelen worden bestuurd die mogelijk van invloed kunnen zijn op eerder genoemde emissies, en (v) volgens welke regels worden deze onderdelen bediend worden.

de autofabrikant de zogenaamde secundaire stelplicht krijgt toebedeeld. Daarmee stelt de rechter verhoogde eisen aan de ter betwisting aan te dragen stellingen van de autofabrikant – de Duitse pendant van onze verzwaarde stelplicht:

> *"b) Bestehen hinreichende Anhaltspunkte für die Kenntnis zumindest eines vormaligen Mitglieds des Vorstands von der getroffenen strategischen Entscheidung, trägt der beklagte Hersteller die sekundäre Darlegungslast für die Behauptung, eine solche Kenntnis habe nicht vorgelegen. Darauf, ob die vormaligen Mitglieder des Vorstands von dem Kläger als Zeugen benannt werden könnten, kommt es nicht an."*

343. Deze voorbeelden 'van over de grens' laten mooi zien hoe de fundamentele correctie die is vervat in art. 22 Rv zwakkere partijen (als de Autobezitters) helpt hun recht te halen ten opzichte van een sterkere wederpartij (zoals de Autofabrikanten). De Duitse arresten laten ook zien dat de inzet van zo'n gelijkmaker noodzakelijk is. Met de aanduiding "zwakkere partijen" doelt de Stichting overigens niet alleen op de positie van de eenling die als een soort spreekwoordelijke David tegenover Goliath staat – van de zijde van de Autofabrikanten zou immers aangevoerd kunnen worden dat de Stichting niet zo zwak staat als een individuele autobezitter. Het gaat om de positie van de partij die benadeeld is doordat zij niet beschikt over de informatie en documenten die bepalend kunnen zijn voor de grondslagen van de vordering, terwijl de wederpartij wél over die informatie beschikt. Het is een kwestie van informatie-asymmetrie, leidend tot bewijsnood aan de kant van individuele autobezitters en de Stichting. Een dergelijke asymmetrie is typerend in de verhouding consument (of diens belangenbehartiger) tegen de fabrikant.[67] Toegepast op deze zaak: het zijn de Autofabrikanten die exact weten welke auto's een Illegaal Manipulatie-instrument (in ruime zin uitgelegd, overeenkomstig de Conclusie Sharpston, het daaropvolgende arrest in CLVL-Volkswagen cs en de Conclusie Rantos, hebben en op welke parameters dit op welke wijze acteert). Die kennis ligt binnen het domein van de fabrikant en het is dan aan de fabrikant, dus de Autofabrikanten, om een eventuele betwisting nader te onderbouwen.[68]

344. Juist in het geval waarin een eiser (met stelplicht) aan een structureel informatietekort lijdt, omdat alle benodigde informatie zich in het domein van de wederpartij bevindt die de vorderingen en de gronden ervan betwist, is het noodzakelijk dat de wederpartij opening van zaken geeft. Doen de Autofabrikanten dat niet, dan komen beginselen als *fair play* en *equality of arms*, zoals volgend uit art. 6 EVRM in het gedrang. Bovendien zou dit tot gevolg hebben

67 LOVCK-rapport inzake "Ambsthalve toetsing" van februari 2010, p. 8.

68 HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831 (*Reaal/Deventer*), r.o 3.6.2 en 3.6.3: "Indien het desbetreffende overheidslichaam zijn verweer onvoldoende motiveert en de eiser aldus onvoldoende aanknopingspunten biedt voor een meer specifieke onderbouwing van zijn stelling, zal de rechter voorshands moeten oordelen dat de eiser op dat punt aan zijn stelplicht heeft voldaan en het gestelde, bij gebreke van een voldoende gemotiveerd verweer, voorshands als vaststaand moeten aannemen, of zelfs de bewijslast op dat punt kunnen omkeren."

dat bepalingen in de Emissieverordening waaraan autobezitters (en dus ook de Autobezitters) bescherming moeten kunnen ontlenen, feitelijk niet afdwingbaar blijken. De Autobezitters ontberen dan hun *effective remedy* (art. 47 Werkingsverdrag EU) en daarmee zou een belangrijke sanctie op de naleving van de Emissieverordening, namelijk privaatrechtelijke handhaving, een dode letter zijn. EU-lidstaten dienen te voorzien in doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties (art. 13 lid 1 Emissieverordening) en die komen in de knel als de partij die als enige over essentieel bewijs beschikt op dat bewijs kan blijven zitten. Deze regel vindt ook in het algemeen toepassing bij consumentenbescherming, "gezien de verplichting een daadwerkelijke bescherming van de consument te waarborgen".[69] Dit vindt des te sterker toepassing wanneer er sprake is van de schending van Europeesrechtelijke bepalingen die consumenten beogen te beschermen, omdat deze aan nationale bepalingen van openbare orde gelijk staan.[70]

4.5.2.1 <u>De mogelijkheid dat de Autofabrikanten de noodzakelijke informatie niet verstrekken</u>

345. De Stichting heeft de Gedaagden in haar brieven van 24 december 2021, 28 december 2021 respectievelijk 16 januari 2022 een aantal verzoeken om inlichtingen gestuurd (**Producties 85a**, **85b** en **85c**). Hierin heeft de Stichting uitdrukkelijk verwezen naar art. 22 Rv en heeft zij de Gedaagden gewezen op (i) hun informatieplicht ten behoeve van de Autobezitters en op (ii) het feit dat sprake is van informatie waarover alleen Gedaagden kunnen beschikken (domeinfeiten). Gezien het uitblijven van een inhoudelijk antwoord is het niet ondenkbeeldig dat de Autofabrikanten de noodzakelijke informatie niet vrijwillig in het geding zullen brengen. Mochten de Autofabrikanten in deze opstelling persisteren, dan wijst de Stichting op het volgende.

346. De Rechtbank bepaalt de sancties die aan een schending van art. 21 Rv en een weigering van instructies conform art. 22 Rv zijn verbonden. Het gaat om een sanctie op maat (Asser Procesrecht 3 Bewijs 2017/85).

347. Het ligt voor de hand om deze sancties eerst in de sfeer van de bewijslevering te zoeken. In dat kader zou de Rechtbank:

- op basis van algemene ervaringsregels een feitelijk vermoeden kunnen aannemen ten nadele van de Autofabrikanten (Asser Procesrecht 3 Bewijs 2017/304). Daartoe bestaat alle reden. Uit de in hoofdstukken 3 en 4 besproken onderzoeken blijkt dat de Autofabrikanten op grote schaal Illegale Manipulatie-instrumenten hebben gebruikt, zowel in de in onderdeel 3.1.3 genoemde motoren van de PSA Fabrikanten, de in onderdeel 4.1.3 genoemde motoren van de Opel Fabrikanten, als de in dat onderdeel genoemde ook

[69] LOVCK-werkgroep, Ambtshalve toetsing II (november 2014), te raadplegen via www.rechtspraak.nl. Zie ook par. 3.2. en par. 2.7 met verwijzing naar HR 13 september 2013, ECLI:NL:HR:2013:691 (*Heesakkers/Voets*), r.o. 3.9.1.

[70] HvJEU 6 oktober 2009, ECLI:EU:C:2009:615 (*Asturcom*), r.o. 52.

door de Opel Fabrikanten gebruikte motoren van Renault. Uit mededelingen van de Franse autoriteiten blijkt dat dit geldt voor alle PSA Voertuigen, Euro 5 en Euro 6. Dat blijkt ook het geval te zijn voor de afstelling van Opel's Euro 5 en 6 Voertuigen. Dat ligt ook geheel voor de hand. Dat de Autofabrikanten sommige Getroffen Voertuigen wel in overeenstemming met Euro 5 of Euro 6 zou hebben vervaardigd en een deel niet, ligt niet voor de hand want de motoren waren vergelijkbaar en de economische ratio was dezelfde.

- de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten in de Getroffen Voertuigen kunnen aannemen of vaststellen, waaronder in ieder geval in alle modellen met een typegoedkeuring onder Euro 5 of Euro 6;

- de Autofabrikanten kunnen bezwaren met een verzwaarde stel- of motiveringsplicht teneinde de bewijsnood van de Stichting te verlichten (Asser Procesrecht 3 Bewijs 2017/306 en 307);

- de bewijslast kunnen omkeren naar de Autofabrikanten in verband met de stellingen van de Stichting rondom de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten in de Getroffen Voertuigen en het niet-voldoen van de Getroffen Voertuigen aan de voorwaarden voor typegoedkeuring; of

- De bewijslast op enigerlei andere wijze kunnen verdelen, in overeenstemming met de redelijkheid en billijkheid, zoals in het bijzonder gebeurt bij schending van zorgvuldigheidsnormen; en[71]

- het rechtsvermoeden kunnen hanteren dat het *condicio sine qua non*-verband tussen de misleiding en de aanschafbeslissing aanwezig is, waarbij de Stichting verwijst naar het World Online- arrest en wat daarover in onderdeel 5.2.8 is opgemerkt. Daarbij is ook de evidente maatschappelijke onbetamelijkheid van de structurele en jarenlange normschendingen door de Autofabrikanten van belang. De Stichting verwijst naar het arrest van het *Bundesgerichtshof* van 25 mei 2020.[72] Daarin kwalificeerde het gerecht de bij Volkswagen geconstateerde inzet van Illegale Manipulatie-instrumenten als "*besonders verwerflich*" en "*sittenwidrig*", gelet op de milieu-en gezondheidsimplicaties en de mogelijkheid dat de Getroffen Voertuigen bij ontdekking mogelijk de weg niet meer op zouden mogen. Die omstandigheden zijn één op één op de Autofabrikanten van toepassing. Dat dergelijke omstandigheden van doorslaggevende invloed van de aankoop- of leasebeslissing van de afnemer zijn, ligt zozeer voor de hand dat daarover een redelijke twijfel niet mogelijk is. Ook in de Duitse rechtspraak is in gelijke zin geoordeeld.

[71] HR 7 mei 2004, ECLI:NL:PHR:2004:AO2988, r.o. 3.4.
[72] Bundesgerichtshof 25 mei 2020, VI ZR 252/19 p. 8 onderdeel 16.

4.5.3 Informatieverzoek

348. Met een beroep op art. 22 Rv vraagt de Stichting de Rechtbank de Autofabrikanten (en of ook de andere Gedaagden) te verzoeken tot de verstrekking van inlichtingen en, voor zover noodzakelijk, de overlegging van bewijs in verband met de volgende vraagpunten:

(i) op welke wijze werken de (verschillende) onderdelen van het motormanagementsysteem, in het bijzonder de ECU´s in de Getroffen Voertuigen:

a. voorafgaand aan een update onder NEDC-testomstandigheden;

b. voorafgaand aan een update onder normaal gebruik van het Getroffen Voertuig;

c. na een update onder (NEDC) testomstandigheden; en

d. na een update onder normaal gebruik van het Getroffen Voertuig?

(ii) welke data (en/of variabelen) zijn en/of worden gebruikt ten behoeve van het motormanagementsysteem, waaronder begrepen de ECU´s, om de werking daarvan te beïnvloeden. Welke sensoren zijn bijvoorbeeld gebruikt?

(iii) welke onderdelen van het motormanagementsysteem (kunnen) zijn of worden beïnvloed door het Illegale Manipulatie-instrument en welk effect (en in welke mate) heeft dat op de emissie van het Getroffen Voertuig?

(iv) op basis van welke regels en/of instructies opereren die onderdelen van het motormanagementsysteem?

(v) Daarnaast dienen Gedaagden naar de mening van de Stichting de volgende informatie te verstrekken om te kunnen bepalen wie de Autobezitters zijn en ook om de omvang, aard en ernst van de betrokkenheid van de Autofabrikanten bij het Dieselschandaal beter te kunnen vaststellen:

(vi) Een overzicht van alle Euro 5 en Euro 6 voertuigen waarin een Illegaal Manipulatie-instrument is of kan worden vastgesteld, althans waarvan vermoed wordt dat die waarin een Illegaal Manipulatie-instrument bevatten, gespecificeerd naar: productiejaren; periode dat die verkrijgbaar waren of zijn; motortype; model; land waar de Getroffen Voertuigen op de markt zijn gebracht telkens te specificeren met het aantal dat zijn geproduceerd en op de markt zijn gebracht;

(vii) de correspondentie die Gedaagden hebben gevoerd met de typegoedkeuringsinstanties met betrekking tot: a) de typegoedkeuring; b) de nationale registratie van de goedgekeurde Getroffen Voertuigen; en c) tot alle door het KBA (en/of andere

typegoedkeuringsinstanties) aan de Autofabrikanten opgelegde of nog op te leggen Terugroepacties;

(viii) de beschikbare informatie met betrekking tot de verschillen in enerzijds de daadwerkelijke emissies en anderzijds in testomgevingen gemeten emissies van de Getroffen Voertuigen gevoerd tussen de typegoedkeuringsinstanties en de overheid in Nederland, Duitsland, België en Frankrijk;

(ix) alle beschikbare rapportages, verslagen, correspondentie en/of andere bescheiden met betrekking tot de door in de Getroffen Voertuigen gebruikte ECU´s en de (mogelijke) kwalificatie daarvan als Illegaal Manipulatie-instrument; en

(x) alle beschikkingen, vonnissen, andere uitspraken en/of anderszins opgelegde maatregelen die door overheidsorganen, inclusief het justitiële apparaat, jegens gedaagden of aan hen gelieerde partijen in verband met het Dieselschandaal zijn gewezen of geadresseerd, inclusief daartegen ingestelde bezwaren of hoger beroep.

4.5.4 Bewijsaanbod

349. Indien en voor zover het bewijs nog niet op alle onderdelen volledig geleverd wordt geacht, biedt de Stichting, zoals hierna ook in Hoofdstuk 12 aan de orde zal komen, 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 daarbij vrijwillig geen enkele bewijslast die niet op haar rust conform het toepasselijke recht.

350. 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.

5 JURIDISCH KADER EN AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN PER GEDAAGDE

5.1 Plan van behandeling

351. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting de rechtsgronden die zij vooralsnog aan haar vorderingen ten grondslag legt. De vorderingen die de Stichting ten behoeve van de diverse categorieën van de leden van de Nauw Omschreven Groep instelt, licht de Stichting toe in Hoofdstuk 7.2 hierna.

352. De structuur van dit hoofdstuk is als volgt.

353. De Stichting zal eerst haar vorderingen op basis van de wet op de oneerlijke handelspraktijken behandelen (Hoofdstuk 5.2), waarna de contractuele vorderingen aan bod komen (eerst

vernietiging van de overeenkomst op grond van (wederzijdse) dwaling (Hoofdstuk 5.3) en voorts de vorderingen wegens non-conformiteit (Hoofdstuk 5.4). Daarna zal de Stichting stil staan bij de vorderingen op basis van (groeps) onrechtmatige daad in Hoofdstuk 5.5.

5.2 De wet op de oneerlijke handelspraktijken

5.2.1 Inleiding

354. Afdeling 3A, titel 3, van Boek 6 BW strekt tot implementatie van de richtlijn oneerlijke handelspraktijken (nr. 2005/29/EG, hierna: de "**Richtlijn OHP**"). De artikelen 6:193a tot en met 6:193j BW bevatten verschillende gedragingen die een misleidende handelspraktijk opleveren omdat die: (i) op de zwarte lijst staan (art. 6:193g BW); (ii) of omdat sprake is van een misleidende omissie (art. 6:193d BW); of (iii) omdat de gedragingen zijn gedekt in de opsomming van art. 6:193c BW. Tot slot is (iv) van een oneerlijke handelspraktijk sprake wanneer voldaan is aan art. 6:193b BW.

355. De Stichting stelt zich hier nadrukkelijk op het standpunt dat de kleine Zakelijke Partijen reflexwerking kunnen ontlenen aan wat de Stichting in dit onderdeel aanvoert in zoverre zij qua kennis, verwachtingen en rechtspositie te vergelijken zijn met Particulieren Partijen. Daarbij valt te denken aan kleine ondernemers en ZZP'ers die 'op de zaak' een Getroffen Voertuig hebben gekocht of geleaset.

356. De Stichting zal op punten verwijzen naar het boetebesluit van de ACM van 18 oktober 2017 (**Productie 86**) in verband met Volkswagen zoals bekrachtigd in de beslissing op bezwaar van 25 oktober 2018 (**Productie 87**) van de ACM. Hierin stelde de ACM vast dat Volkswagen c.s. zich schuldig hadden gemaakt aan oneerlijke handelspraktijken in de zin van art. 6:193a en verder BW. Daarbij oordeelde de ACM dat Volkswagen in strijd met de professionele toewijding had gehandeld, maar bovendien dat haar handelspraktijken op twee verschillende gronden als misleidende handelspraktijken zijn aan te merken. De onderliggende feiten betroffen Volkswagen en haar dochterondernemingen. Desondanks zijn de bevindingen van de ACM relevant in de procedure voor de Autofabrikanten. Ook de Autofabrikanten hebben immers voertuigen vervaardigd met Illegale Manipulatie-instrumenten en deze via hun dealernetwerk aan de man gebracht in Nederland en elders in de EU. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de Autofabrikanten op dit vlak minstens zo weerbarstig blijken als Volkswagen c.s., maar hier tot op heden mee weg lijken te komen.

5.2.2 Juridisch kader

357. Op grond van art. 6:193b lid 2 BW is een handelspraktijk oneerlijk indien:

(i) een handelaar handelt in strijd met de vereisten van professionele toewijding; en

(ii) het vermogen van de gemiddelde consument om een geïnformeerd besluit te nemen als gevolg daarvan merkbaar is beperkt of kan worden beperkt,

waardoor de gemiddelde consument een besluit over een overeenkomst neemt of kan nemen, dat hij anders niet had genomen.

358. Art. 6:193a aanhef en sub f BW bevat verder een definitie van "professionele toewijding". Dit is het normale niveau van bijzondere vakkundigheid en zorgvuldigheid dat men redelijkerwijs mag verwachten van een handelaar richting de consument. Dit in overeenstemming met de op hem rustende verantwoordelijkheid. Deze vloeit voort uit de voor die handelaar geldende professionele standaard en uit hetgeen in het algemeen als een eerlijke marktpraktijk wordt gezien. Uit de Memorie van Toelichting bij de implementatie van de Richtlijn OHP blijkt dat de definitie van professionele toewijding twee elementen omvat, namelijk 'bijzondere vakkundigheid' en 'zorgvuldigheid'.

359. Opereert de handelaar op beide elementen conform de normale verwachtingen (of hoger), dan handelt hij professioneel toegewijd. Of hiervan sprake is, moet steeds worden vastgesteld aan de hand van de concrete omstandigheden van het geval.

360. Uit art. 6:193b lid 3 BW volgt evenwel 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.

361. Art. 6:193g BW bevat in dat kader een zwarte lijst met concrete misleidende gedragingen die onder alle omstandigheden een misleidende handelspraktijk opleveren:

362. Het is op grond van deze zwarte lijst onder alle omstandigheden misleidend om te beweren aan een gedragscode gebonden te zijn en daarnaar te handelen, wanneer dat niet het geval is (art. 6:193g aanhef en onder a BW). Ten tweede is het onder alle omstandigheden 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 (art. 6:193g aanhef en onder d BW). En ten derde is het een misleidende handelspraktijk om te beweren of anderszins de indruk wekken dat een product legaal kan worden verkocht terwijl dit niet het geval (art. 6:193g aanhef en onder i BW). De Stichting wijst in dit verband op onderdeel 2.2 hiervoor waarin zij het regulatoire kader rondom de typegoedkeuring en de toelating van nieuwe voertuigen uiteen heeft gezet, en het gestelde in Hoofdstukken 3 en 4 omtrent het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door de Autofabrikanten. In dat kader haakt de Stichting hierin aan bij de relevante bepalingen in de Richtlijn OHP.

363. Uit de woorden “onder alle omstandigheden” volgt dat bij een vordering uit onrechtmatige daad wegens inbreuk op art. 6:193g BW (slechts) hoeft te worden gesteld en bewezen dat de handelaar een dergelijke handelspraktijk heeft verricht. Staat dat eenmaal vast dat, dan is daarmee ook zijn onrechtmatig handelen gegeven.

364. Het is in het algemeen zo dat de bewijslast in verband met de materiële juistheid en volledigheid van verstrekte informatie of gedane mededelingen bij de handelaar ligt. Een overeenkomst die als gevolg van een oneerlijke handelspraktijk tot stand gekomen is, is vernietigbaar (art. 6:193j lid 3 BW).

5.2.3 Strijd met art. 6:193g BW (zwarte lijst) – misleidende handelspraktijken zijn een gegeven

365. Zoals hiervoor reeds aan de orde kwam, is er een drietal misleidende gedragingen, die onder alle omstandigheden een oneerlijke handelspraktijk opleveren. Daarvan is, kort gezegd, sprake indien: (i) in strijd met een gedragscode wordt gehandeld (sub a); (ii) wordt beweerd dat sprake is van een aanbeveling of goedkeuring terwijl in strijd daarmee wordt gehandeld (sub d); en (iii) ten onrechte wordt beweerd of de indruk wordt gewekt dat een product legaal is (sub i). De Stichting zal deze grondslagen hierna - in omgekeerde volgorde - behandelen.

5.2.3.1 <u>Strijd met art. 6:193g aanhef en onder i BW</u>

366. Op grond van art. 6:193g aanhef en onder i BW is het onder alle omstandigheden misleidend om te beweren of anderszins de indruk te wekken dat een product legaal kan worden verkocht terwijl dat niet het geval is.

367. Uit het hiervoor geschetste regulatoir kader (zie onderdeel 2.2 hiervoor), in het bijzonder de Kaderrichtlijn, de Emissieverordening en de Testverordening en de aangehaalde jurisprudentie en besluiten, volgt dat het verboden is dat een voertuig een Manipulatie-instrument bevat, en dat de uitzonderingen op dit verbod restrictief dienen te worden geïnterpreteerd. Uit het gestelde in Hoofdstukken 3 en 4 volgt dat de daadwerkelijke Emissie van het Getroffen Voertuig vele malen hoger is 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 bekent 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 dus illegaal verkocht.

368. Niettemin hebben de Gedaagden, in het bijzonder de Autofabrikanten en de Importeur en de Handelaren de Getroffen Voertuigen als legaal verkocht. Daarmee is dus sprake van een misleidende handelspraktijk. Dat wordt nog eens bevestigd door de in het vervolg van dit onderdeel beschreven misleidende gedragingen.

5.2.3.2 Strijd met art. 6:193g aanhef en onder d BW.

369. Op grond van art. 6:193g aanhef en onder d BW is het onder alle omstandigheden misleidend om te beweren dat een product door een openbare of particuliere instelling is erkend of goedgekeurd zonder dat aan de voorwaarde voor de aanbeveling, erkenning of goedkeuring is voldaan. Is dat het geval, dan staat het onrechtmatig handelen van alle Gedaagden vast.

370. Ieder van de Autofabrikanten heeft zich erop laten voorstaan dat aan de typegoedkeuringsvoorwaarden was voldaan, terwijl dit niet het geval was. Dat de Getroffen Voertuigen niet aan de toelatingseisen voldoen blijkt uit, onder andere:

(i) de bevindingen van de Commissie Royal, en de erkenning door PSA van het gebruik in de PSA Voertuigen van een ongeoorloofde EGR-strategie;

(ii) verschillende testuitslagen van bijvoorbeeld het Britse Department of Transport, TNO, DUH en Transport & Environment die ook wijzen op het gebruik door de PSA Fabrikanten van Illegale Manipulatie-instrumenten;

(iii) het strafrechtelijk onderzoek naar en ook de recente vervolging van PSA wegens het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten;

(iv) onderzoek door DUH naar Opel Voertuigen waaruit ook het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten naar voren komt;

(v) stukken en correspondentie van de KBA waaruit blijkt dat de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten in Opel Voertuigen wordt verhuld;

(vi) onderzoek door **[***]**, in samenwerking met DUH, Der Spiegel en WRD1, waaruit zonneklaar blijkt dat Opel Illegale Manipulatie-instrumenten in haar voertuigen hanteert, waarna de KBA ook “om” is gegaan; en

(vii) het recente strafrechtelijke onderzoek in Duitsland naar Opel, dat Opel vervolgens snel heeft afgekocht voor bijna EUR 65 miljoen.

371. De schending van artikel 6:193g aanhef en onder d BW is daarmee gegeven. De Getroffen Voertuigen voldoen immers niet aan de normen terwijl de Autofabrikanten bovendien in strijd met het verbod op Manipulatie-instrumenten hebben gehandeld. Vergelijk in dit verband ook het boetebesluit van de ACM in verband met Volkswagen waarin de ACM Volkswagen op vergelijkbare wijze kapittelde. De strekking van dit Boetebesluit raakt uiteraard ook de praktijken van de Autofabrikanten.

5.2.3.3 Strijd met art. 6:193g aanhef en onder a BW

372. Op grond van art. 193g aanhef en onder a BW is het *"onder alle omstandigheden misleidend"* om te "*beweren aan een gedragscode gebonden te zijn en daarnaar te handelen, wanneer dit niet het geval is*".

373. In dit onderdeel geeft de Stichting een bloemlezing uit verschillende publicaties (zowel externe als interne publicaties, maar ook gedragscodes of andere uitlatingen op websites) waaraan de Autofabrikanten zich hebben gecommitteerd, terwijl zij de bepalingen daarvan schonden en nog steeds schenden.

374. Een misleidende omissie is iedere handelspraktijk waarbij essentiële informatie die de gemiddelde consument nodig heeft om een geïnformeerd besluit over een transactie te nemen, wordt weggelaten, waardoor de gemiddelde consument een besluit over een overeenkomst neem of kan nemen, dat hij anders niet had genomen (art. 6:193d lid 2 BW).

375. In het onderhavige geval is bewust nagelaten te vermelden dat de Getroffen Voertuigen niet in overeenstemming waren met het hiervoor geschetste regulatoire kader (zie de toelichting op de gedragingen die ook op de zwarte lijst van art. 6:193g BW vermeld staan). Voor een geslaagd beroep op art. 6:193d BW is niet vereist dat ook nog in strijd is gehandeld met (zorgvuldigheids)vereisten van professionele toewijding (HvJ EU 19 september 2013, C-435/11, ECLI:EU:C:2013:574 (*CHS Tour Services/Team4Travel*)). Hierna zal overigens blijken dat ook in strijd met die vereisten is gehandeld.

376. De Gedaagden hadden de Autobezitters moeten inlichten over het feit dat de Getroffen Voertuigen niet in overeenstemming waren met de wet. Dat betreft naar zijn aard namelijk essentiële informatie die de gemiddelde consument nodig heeft om een geïnformeerd besluit tot aanschaf of lease te kunnen nemen. Indien de Autobezitters wel van deze essentiële informatie waren voorzien dan hadden zij de betreffende transactie niet aangegaan, althans niet onder dezelfde voorwaarden. Deze omissie duurt voort tot op de dag van vandaag.

5.2.4 Strijd met professionele toewijding

377. Uit art. 6:193b lid 2 BW volgt dat een handelspraktijk oneerlijk is indien een handelaar (onder meer) handelt in strijd met de vereisten van professionele toewijding.

378. Deze "professionele toewijding" is het normale niveau van bijzondere vakkundigheid en zorgvuldigheid dat men redelijkerwijs mag verwachten van een handelaar richting de consument. Dit conform de verantwoordelijkheid die op de handelaar rust en die voortvloeit uit zijn professionele standaard en eerlijke marktpraktijken. Het aspect "professionele toewijding" omvat twee elementen: (i) de bijzondere vakkundigheid en (ii) de zorgvuldigheid.

379. Uiteraard is *in casu* geen sprake geweest van (i) bijzondere vakkundigheid en (ii) zorgvuldigheid aan de zijde van de Autofabrikanten. Immers het gebruik, de installatie en het verzwijgen van Illegale Manipulatie-instrumenten is hiermee evident in strijd. Hetzelfde geldt voor (i) de weigering tot vandaag aan toe om deze fraude te corrigeren en (ii) het moedwillig laten rondrijden van de Getroffen Voertuigen terwijl de uitlaat- en verdampingsemissies niet in overeenstemming met de Emissieverordening zijn (art. 4 lid 2 Emissieverordening).

380. De Stichting wijst ook hier op het 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.

381. Dit standpunt geldt net zozeer voor de door de Autofabrikanten gepleegde oneerlijke handelspraktijk. Dit alles wordt versterkt door de omstandigheden dat de Autofabrikanten: (i) Getroffen Voertuigen op de markt brachten die niet aan de geldende normen voldeden; (ii) in het CvO onware gegevens opnamen over de eigenschappen daarvan; en (iii) vervolgens geweigerd hebben de Getroffen Voertuigen in overeenstemming met de geldende normen te brengen, of daartoe niet in staat bleken, die ook na een software-update nog veel te veel uitstootte.

382. Voor de Importeur geldt dat het niet zorgvuldig of vakkundig is om Getroffen Voertuigen met een Illegaal Manipulatie-instrument in te voeren. Dit ongeacht of zij daarvan op de hoogte waren. De Importeur is dit verband risico-aansprakelijk.

383. Voorts geldt dat op haar als Importeur een verzwaarde onderzoeksplicht rustte ten aanzien van de mogelijkheid dat sprake was van een Illegaal Manipulatie-instrument en ten aanzien van de juistheid van de door de Autofabrikanten gedane mededelingen. Het was immers de Importeur (inclusief haar rechtsvoorgangers) die de Getroffen Voertuigen (voor zover bestemd voor de Nederlandse markt) in 'hun land' hebben aangemeld en daarbij jegens de autoriteiten (zoals in Nederland de RDW) het standpunt hebben ingenomen dat de Getroffen Voertuigen over een typegoedkeuring beschikten en aan de daarvoor gestelde voorwaarden voldeden. Het was ook de Importeur (inclusief haar rechtsvoorgangers) die de Getroffen Voertuigen vervolgens heeft gedistribueerd. Voor zover zij al niet van de verweten gedragingen op de hoogte zou zijn geweest, wat door de Stichting wordt betwist, heeft de Importeur haar onderzoeksplicht niet naar behoren nageleefd, zodat ook zij in strijd met de professionele toewijding heeft gehandeld.

384. Met betrekking tot het element 'bijzondere vakkundigheid' overwoog de ACM in de Volkswagenzaak dat de voor de handelaar geldende professionele standaard wordt bepaald aan de hand van verschillende feiten en omstandigheden. De ACM wees ook in dit verband op de relevantie van de gedragscodes waar Volkswagen zich aan had onderworpen (waarvan de

portee vergelijkbaar is aan de hierboven omschreven gedragscodes, zie par. 5.2.5 e.v.), omdat deze uiting kunnen geven aan het niveau van de professionele standaard in een bepaalde branche. Als gezegd hebben de Autofabrikanten in strijd met elk van deze gedragscodes gehandeld. Dat is eveneens in strijd met de eis van professionele toewijding.

5.2.5 Misleidende handelspraktijk op grond van art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW

385. 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).

386. Door te doen voorkomen dat de Getroffen Voertuigen aan de geldende normen voldeden verstrekten de Autofabrikanten, al dan niet tezamen met of juist door de Handelaren, 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.

387. Ook hier is de parallel met de Volkswagen-kwestie relevant. In het Boetebesluit oordeelde de ACM namelijk ook op een vierde grond dat Volkswagen c.s. zich aan oneerlijke handelspraktijken schuldig hadden gemaakt, te weten door het verstrekken van misleidende informatie over de belangrijkste eigenschappen van het Getroffen Voertuig. Ook dat geldt in gelijke mate voor de Autofabrikanten.

388. Uit de Richtlijn OHP blijkt verder dat een milieuclaim 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 milieuclaims die bestaan uit vage en algemene verklaringen over milieuvoordelen 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 misleidende aanspraak onder het bereik van de Richtlijn OHP.

389. De Stichting verwijst in dit verband naar de volgende (niet limitatieve opsomming van) uitlatingen van eerst de merken Peugeot, Citroën en DS en vervolgens van Opel die op grond van bovenstaand kader als misleidend zijn aan te merken.

5.2.5.1 Misleidende uitlatingen Peugeot, Citroën en DS[73]

390. Peugeot heeft onder meer de volgende misleidende uitlatingen gedaan:

- Op haar website[74] vermeldt Peugeot dat zij de impact van haar voertuigen probeert te beperken en zelfs verder zou gaan dan het naleven van de milieunormen (**Productie 88**):

> *INNOVATIE EN SCHONE TECHNOLOGIEËN*
>
> *Vanaf de ontwerpfase tot aan het einde van de levensduur probeert PEUGEOT de impact van zijn auto's op het milieu te beperken. PEUGEOT gaat verder dan het naleven van de milieunormen en wil ook op het gebied van duurzame mobiliteit richtinggevend zijn. Daarvoor zet het merk substantiële middelen in om de ecologische footprint van zijn auto's te beperken.*

- Peugeot Nederland N.V. (thans Stellantis Nederland B.V.) heeft in een brochure over groen ondernemen gepubliceerd (**Productie 89a en b**)[75], waarin nota bene wordt beweerd dat duurzaamheid "*de tweede natuur*" van Peugeot zou zijn en waarin zij letterlijk stelt dat zij (als onderdeel van de (voormalige) PSA Groep) "*al jaren aan de top staat in de lijst van autofabrikanten met het schoonste motogamma*":

73 Zie ook Hoofdstuk VII.1 Dagvaarding Car Claim
74 Zie: https://www.peugeot.nl/het-merk/het-milieu/onze-betrokkenheid.html
75 https://www.yumpu.com/nl/document/read/29184575/groen-ondernemen-peugeot-nederland

Tweede natuur

Duurzaamheid is bij Peugeot een tweede natuur. Dat was het al toen in 1889 de allereerste gemotoriseerde Peugeot op de weg kwam. Toen al stond voorop dat het product deugdelijk en solide moest worden. Anno 2010 spreken we over een geheel ander soort duurzaamheid, maar in wezen is er aan de inzet van Peugeot niets veranderd. Al meer dan een eeuw is Peugeot zich bewust van haar verantwoordelijkheid ten aanzien van onze planeet. Daarnaast realiseren wij ons terdege dat we bij zowel de ontwikkeling als bij de productie van nieuwe auto's het milieu zoveel mogelijk dienen te ontzien.

Duurzaamheid is geen modewoord voor Peugeot. Gedurende het meer dan 100 jarige bestaan van Automobiles Peugeot heeft zij gewerkt aan het schoner en zuiniger maken van haar auto's. Voorbeelden hiervan zijn onze zeer efficiënte dieselmotoren, het FAP roetfilter, onze zero emission vehicles en de HYbrid4 technologie. In dit magazine leest u hier meer over. Al deze zaken hebben ertoe geleid dat het PSA concern, waar Peugeot deel van uitmaakt al jaren aan de top staat in de lijst van autofabrikanten met het schoonste motorengamma. PSA Peugeot Citroën heeft zich als doel gesteld om tussen 2007 en 2010 wereldwijd 2 miljoen auto's te verkopen met een uitstoot van minder dan 120 gram CO_2 per kilometer.

Na lezing van dit magazine zal het duidelijk zijn dat er wereldwijd aandacht is voor milieuproblematiek. Maar vooral ook zal duidelijk worden dat er door Nederlandse ondernemers en Peugeot Nederland met een uiterst pragmatische insteek wordt gewerkt aan duurzaamheid. Groen ondernemen wil zeggen dat zakelijkheid samengaat met de zorg voor ons milieu. Bij Peugeot is die zorg een tweede natuur.

Olivier Marnet
Algemeen Directeur Peugeot Nederland N.V.

Een soortgelijke boodschap hanteert Peugeot in een brochure uit (naar verwachting 2010) met de titel "*Groen ondernemen, Duurzaamheid onze tweede natuur*" (**Productie 90**). In deze brochure doet Peugeot ook specifiek voorkomen dat haar diesels tot de schoonste zuinigste in de markt behoren, en zelfs "*ruim onder de strenge Euro 5- norm presteert*":

ROETFILTERS MAKEN DIESELS SCHONER

Voorloper
Dieselauto's zijn zuinig en bieden prestaties die niet onderdoen voor die van benzinemodellen. Bij de verbranding van dieselolie ontstaan echter fijne roetdeeltjes, die potentieel schadelijk zijn voor de gezondheid. Peugeot heeft dat probleem al lang geleden onderkend, en is al tien jaar lang dé voorloper in de ontwikkeling van dieselroetfilters.

Extreem zuinig
Sinds de eerste Peugeot 403 diesel op de markt verscheen, is de dieseltechnologie in een enorme stroomversnelling geraakt. Dankzij innovaties als de common rail-inspuittechniek en slimme motormanagementsystemen koppelen moderne dieselmotoren spectaculaire prestaties aan een extreem laag verbruik, een enorme betrouwbaarheid en een zeer lage uitstoot van broeikasgassen. De ontwikkeling van schonere brandstoffen, zoals biodiesel, zal voor een verdere verbetering van die cijfers zorgen. Ook is de uitstoot van grotere roetdeeltjes via de uitlaatgassen de afgelopen jaren nagenoeg geëlimineerd.

Strengste milieunorm
Het door Peugeot ontwikkelde FAP-roetfilter is effectiever dan de strengste milieunorm voorschrijft. Uit een onafhankelijke duurtest van 80.000 kilometer, uitgevoerd door de Duitse ADAC, is gebleken dat een HDi-dieselmotor dankzij het FAP-roetfilter een gemiddelde roetuitstoot genereert van 0,001 g/km – ruim onder de strenge Euro 5-norm.
Een Peugeot met HDi-motor met FAP filter stoot gemiddeld tienduizendmaal minder roetdeeltjes uit dan elke andere willekeurige common rail-dieselmotor zonder FAP-roetfilter. Met het FAP-roetfilter heeft Peugeot bewezen absolute Europese voorloper te zijn op dieselgebied.

391. Citroën heeft onder meer de volgende misleidende uitlatingen gedaan:

- Op haar website[76] vermeldt Citroën (net als Peugeot) dat zij de impact van haar voertuigen probeert te beperken, zelfs vanaf het ontwerpproces (**Productie 91**):

> *DUURZAME MOBILITEIT VOLGENS CITROËN*
>
> *Duurzame mobiliteit is een afgeleide van duurzame ontwikkeling. Het omvat aspecten die betrekking hebben op vervoersmiddelen en mobiliteit in het algemeen.*
> *Vanaf de start van het ontwerpproces tot schonere fabrieken en moderne recyclingtechnieken... bij elke fase in de levenscyclus van de auto probeert Citroën de milieubelasting van de door het merk geproduceerde auto's te beperken. Daarbij horen ook tips voor automobilisten om groener en dus zuiniger te rijden.*

[76] https://www.citroen.nl/citroen/milieu.html en https://www.citroen.nl/citroen/milieu/duurzame-ontwikkeling.html#sticky

(…)

REKENING HOUDEN MET HET MILIEU

VANAF HET ONTWERP TOT EN MET DE RECYCLING VAN AUTO'S

Vanaf het ontwerp van de auto's en tijdens elke stap van hun levenscyclus zetten de technici van Citroën zich in om de invloed van de auto op het milieu zo veel mogelijk te beperken: lager verbruik, lagere uitstoot van CO2 en schadelijke stoffen, verantwoord gebruik van grondstoffen, betere recyclebaarheid, enz.

Citroën zet zich in om:

• Rekening te houden met het milieu, al vanaf het ontwerp van de producten en services

• De principes van de kringloopeconomie in praktijk te brengen, met name door hergebruik en recycling van materialen.

- Ook in haar verkoopbrochures, onder het kopje "*Environment commitment*" pretendeert Citroën een voorloper op het gebied van schone en brandstof-efficiënte motoren te zijn, die in "al haar nieuwe diesels" is geïmplementeerd:

392. DS heeft onder meer de volgende misleidende uitlatingen gedaan:

- Op haar website[77] vermeldt DS (net als Peugeot en Citroën) dat zij zich inzet voor het beperken van de uitstoot van broeikasgassen (**Productie 92**):

> *Onze inzet voor duurzame mobiliteit*
>
> *Onze inzet voor een duurzame ontwikkeling van mobiliteit heeft tot doel de uitstoot van broeikasgassen te beperken, natuurlijke hulpbronnen te beschermen en ervoor te zorgen dat mensen op een meer milieuvriendelijke manier omgaan met mobiliteit.*

5.2.5.2 Misleidende uitlatingen Opel[78]

393. Opel heeft onder meer de volgende misleidende uitlatingen gedaan:

- Op haar website[79] onderkent Opel het belang van duurzame producten (**Productie 93**). Ook Opel preludeert dat zij een voorloper is op gebied van het verkleinen van haar ecologische voetafdruk:

> *Eén van de grootste uitdagingen waar de auto-industrie voor staat, is hoe we onze productie en producten duurzamer kunnen maken. We hebben een maatschappelijke en ethische verantwoordelijkheid, die we bijzonder serieus nemen. Daarom investeren we veel tijd, geld en energie in nieuwe technologieën voor alle fasen van ons productieproces. Ons doel is om onze ecologische voetafdruk te verkleinen én voorop te lopen in positieve ontwikkelingen die kunnen bijdragen tot een schone toekomst voor onze aarde.*

- Tevens beweert Opel in haar "environmental energy policy" op haar website[80] (**Productie 94**) dat: ook zij toonaangevend tracht te zijn in de ontwikkeling van duurzame productie en bovendien dat zij zich; zij het milieu zal beschermen en dat zij zich aan de geldende wet- en regelgeving zal houden:

> *Wij nemen onze verantwoordelijkheid ten aanzien van het milieu zeer serieus. Daarom hanteert Opel een veelomvattend milieu- en energiebeleid, dat als kader en richtlijn dient voor al onze medewerkers. Dit beleid beschrijft wat wij als onze*

77 https://www.dsautomobiles.nl/over-ds/milieu.html
78 Zie ook randnummers 199 e.v. Dagvaarding Car Claim.
79 https://www.opel.nl/over-opel/duurzaamheid.html
80 https://www.opel.nl/over-opel/duurzaamheid/onderneming.html#_environmental-energy-policy

verplichting zien op het gebied van milieubescherming, het verbeteren van onze energieprestaties en duurzaamheid.

Visie

Opel streeft ernaar een toonaangevend automerk te zijn dat voorop loopt in de ontwikkeling van duurzame, CO2-neutrale mobiliteit en afvalloze productie.

Het milieu- en energiebeleid van Opel

Opel spant zich in om de menselijke gezondheid, natuurlijke grondstoffen en het milieu te beschermen. De verplichting die wij in onze ogen hebben, gaat verder dan de wettelijke voorschriften en houdt in dat wij ernaar streven milieubeschermende en energiebesparende maatregelen in alle geledingen van onze bedrijfsvoering te integreren. Opel stelt zich tot taak de milieu- en energieprestaties continu te verbeteren, door concrete doelen te formuleren, de noodzakelijke technologie te ontwikkelen en adequate beheer- en controlesystemen te hanteren. Onderstaande punten vormen het raamwerk voor ons milieu- en energiebeleid en gelden voor alle medewerkers van Opel als richtlijnen bij hun dagelijkse werk.

- *-Wij zetten ons in om het milieu te beschermen. Dit houdt in dat we ernaar streven in elke fase van de levenscyclus van onze producten uitstoot en afval te verminderen, grondstoffen en energie te sparen en materialen te recyclen.*
- *Wij werken continu aan de ontwikkeling van nieuwe aandrijfsystemen en diensten en technologie om duurzame mobiliteit te bevorderen en de uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen.*
- *Wij zullen ons continu inspannen energie-efficiënte producten en diensten in te kopen, die bijdragen tot verbetering van onze energieprestaties.*
- *Wij zullen stelselmatig samenwerken met overheidsinstellingen en toezichthouders aan de ontwikkeling van technisch haalbare en financieel verantwoorde milieuwetten en -richtlijnen.*
- *Wij zullen in al ons handelen voldoen aan alle wettelijke eisen, richtlijnen en normen die voor Opel relevant zijn, op het gebied van energiegebruik en -besparing en de bescherming van het milieu.*

394. Ook Stellantis zelf, als topholding, beweert in haar *Corporate Social Responsibilty* statement dat zij haar verplichtingen op dat gebied serieus neemt en daarin zelf een leidende positie inneemt (**Productie 95**):

> *Our spirit defines us. We know that long-term success is achieved by linking economic growth with respect, financial performance with social responsibility, and industrial development with environmental stewardship. As a leading company, we take our Corporate Social Responsibility seriously and embed it into business practices. We are committed to shaping a better future through a strong sense of responsibility and leadership in a new era of sustainable mobility. We engage with our stakeholders through dialogue aiming to create and* ***share value*** *with them: our employees, our customers, our partners, our suppliers, our host territories and their communities, our investors and the environment. The Stellantis governance model reflects our commitment to a culture dedicated to integrity, responsibility and ethical behavior in all areas of our activity and along the entire value chain.*
>
> *At Stellantis, we are* ***committed*** *to contributing to a* ***decarbonized economy*** *by engaging our talents and assets on* ***our road to carbon neutrality*** *across our products, plants and other facilities. We offer our customers freedom of movement through sustainable mobility solutions that leverage on our leadership in clean and advanced technologies and support us in fighting climate change.*

5.2.6 Conclusies op basis van misleidende uitlatingen van Peugeot, Citroën, DS en Opel

395. Met deze milieupretenties wekten de Autofabrikanten de indruk dat hun dieselvoertuigen 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. De Autofabrikanten speelden daarbij opzettelijk in op het toenemende milieubewustzijn van hun afnemers. Dat, terwijl de Getroffen Voertuigen in werkelijkheid juist zeer vervuilend waren, de toepasselijke emissienormen grovelijk overschreden en door toepassing van een Illegaal Manipulatie-instrument niet aan de typegoedkeuringsvereisten voldeden, met alle gevolgen van dien. 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). De Autofabrikanten hebben de gemiddelde consument met deze milieubeloftes dan ook ernstig misleid.

5.2.7 Toerekenbaarheid

396. De Stichting stelt zich op het standpunt dat de oneerlijke handelspraktijken van de Autofabrikanten ook aan de Importeur en de Handelaren kunnen worden tegengeworpen en/of toegerekend. Dit is een belangrijk gezichtspunt, omdat de Autofabrikanten – waarvan de wetenschap of opzet naar de mening van de Stichting niet (meer) ter discussie kan staan – geen contractuele wederpartij zijn van de Autobezitters.

397. De Stichting zal haar standpunten onderstaand toelichten 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.

5.2.7.1 <u>Tekst en strekking van de wet en de Richtlijn OHP</u>

398. 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".

399. 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 nummer 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 (in 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.

400. 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 ontlenen 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.

401. Een dergelijke, al te beperkte toerekening van oneerlijke handelspraktijken (namelijk: alleen aan de autofabrikant in kwestie) zou dan immers tot gevolg zal 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 van uit dient te gaan.

402. Daarbij geldt dat de oneerlijke handelspraktijken waar Gedaagden zich aan 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."*

403. 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, bezien 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 de

betrokken Autofabrikanten, de Importeurs 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.

5.2.7.2 Toerekenbaarheid o.g.v. rol Importeur en de Handelaren in productie- en verkoopketen

404. 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 (mede als lessor) 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.

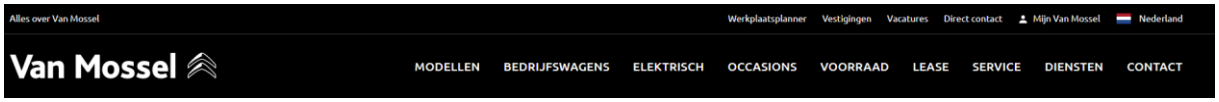
405. De Spaanse hoogste rechterlijke instantie (*Tribunal Supremo*) heeft recent in de zomer van 2021 in een dieselzaak tegen Volkswagen AG en de Spaanse importeur, Vaesa, geoordeeld dat Vaesa als importeur ook verantwoordelijk en daarmee aansprakelijk is jegens een afnemer van in dat geval een Audi met sjoemelsoftware van Volkswagen (**Productie 96a-b**).[81] De "frauduleuze handelwijze" van Volkswagen kon de importeur worden toegerekend omdat zij tot hetzelfde concern als de fabrikant behoort, althans zij als importeur geïntegreerd is in een commercieel netwerk van de fabrikant (lees: Volkswagen) waarin zij een belangrijke rol speelt. Dat is in deze kwestie ook het geval, reden waarom ook in dit geval de Importeur aansprakelijk is.

406. Deze verregaande integratie tussen de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren mag wel blijken uit het feit dat de Autobezitters alleen - via de Importeur - bij een Handelaar een nieuw Getroffen Voertuig konden kopen. Al zou een koper dat willen, hij kan geen Getroffen Voertuig afnemen (rechtstreeks) bij de Importeur of bij de Autofabrikanten zelf, maar anderzijds kunnen de Handelaren ook geen auto's verkopen zonder die Importeur of Autofabrikanten Het is deze structuur die maakt dat elk van de Handelaren zich kan afficheren als officiële dealer van Peugeot, Citroën, DS en/of Opel. Aan de voorkant presenteert deze keten zich als 'gezamenlijk front' waar de autokoper niet omheen kan. Zo verwijzen de websites van de Autofabrikanten potentiële autokopers, lessees of geïnteresseerden naar de Handelaren

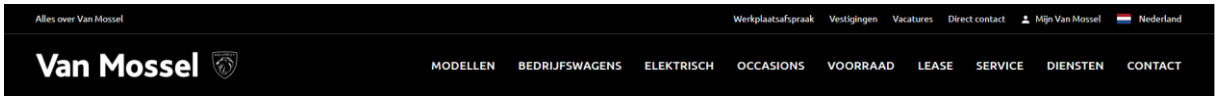
81 Zie de uitspraak van het Spaans Tribunal Supremo van 23 juli 2021, ECLI:ES:TS:2021:3068

als waren zij de vertegenwoordigers van de Autofabrikanten als fabrikant van de Getroffen Voertuigen:

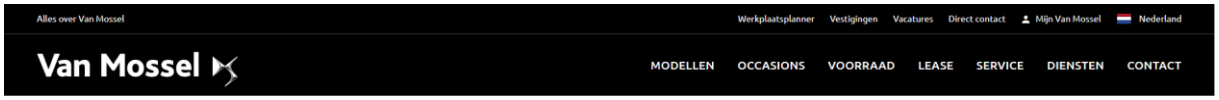
- Website van Citroën Handelaar Van Mossel (zie **Productie 97**):



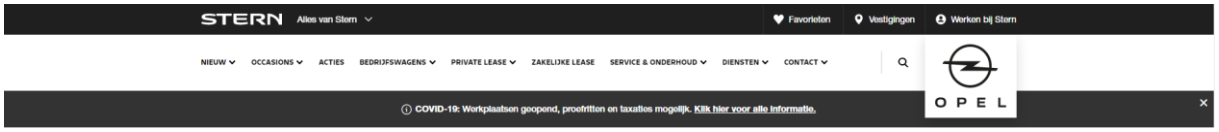
- Website van Peugeot Handelaar Van Mossel (zie **Productie 98**):



- Website van DS Handelaar Van Mossel (Van Mossel Citroën BV) zie **Productie 99**):



- Website van Opel Handelaar Stern (zie **Productie 100**):



407. 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. Inmiddels heeft Stellantis zelfs de importeurs van Peugeot, Citroën, DS en Opel voertuigen zodanig geïntegreerd dat die inmiddels door een en dezelfde rechtspersoon (Stellantis Nederland B.V.) worden uitgevoerd, hetgeen deze onlosmakelijke keten bevestigt. Mochten de Handelaren en/of de Importeur proberen te ontkomen aan deze ketenaansprakelijkheid, dan zouden zij, indachtig de waarheidsplicht van art. 21 Rv, eerst openheid van zaken moeten geven over de structuur van de keten.

5.2.7.3 <u>Toerekenbaarheid op grond van maatschappelijke maatstaven geboden</u>

408. 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)verkopen 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, inclusief de erkende reparateur van één of meer van de merken Opel, Peugeot, Citroën en/of DS, uitgevoerd (als daarvan al sprake is); daarmee is hun feitelijke betrokkenheid bij (de nasleep) van de installatie van Illegale Manipulatie-instrumenten gegeven.

409. De oneerlijke handelspraktijk die resulteerde in de Overeenkomsten tussen enerzijds de Handelaren en/of de Importeur (als lessor) en anderzijds 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.

410. Voor de Handelaren leidt dat alles geenszins tot een onbillijke uitkomst, omdat de Handelaren, de Importeur en Autofabrikanten 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.

411. 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 (zie in die zin ook de hiervoor aangehaalde uitspraak van het Spaanse Tribunal Supremo (ECLI:ES:TS:2021:3068)). De met de Handelaren en/of Importeur (als lessor) gesloten Overeenkomsten zijn derhalve vernietigbaar op grond van art. 6:193j lid 3 BW en Gedaagden zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de dientengevolge door de Gedupeerde geleden en te lijden schade.

5.2.8 Causaliteit

412. Naar mening van de Stichting is het causaal verband tussen (i) het onrechtmatig handelen van de Gedaagden en (ii) de Overeenkomsten die de Autobezitters als gevolg van de oneerlijke handelsprakijken van de Gedaagden met de Handelaren en/of Importeur zijn aangegaan, gegeven.

413. De Stichting doet hier wat betreft de aansprakelijkheid in verband met de misleidende handelspraktijken, een beroep op het rechtsvermoeden dat het *condicio sine qua non*-verband tussen misleiding en beleggingsbeslissing aanwezig is.

414. Dit vermoeden paste de Hoge Raad (voor het eerst) toe in het *World Online*-arrest:

> *"4.11.1 De art. 6:194 e.v. laten onverlet dat de gewone regels betreffende stelplicht en bewijslast gelden ten aanzien van de vraag of de schade in een zodanig verband met de misleiding staat dat zij als gevolg daarvan aan degene die de misleidende mededeling openbaar heeft gemaakt, kan worden toegerekend (rov. 4.5 van HR 2 december 1994, nr. 15488, LJN ZC1562, NJ 1996, 246). In beginsel draagt de belegger derhalve ook de stelplicht en bewijslast ter zake van het condicio sine qua non-verband. Dat bewijs is evenwel problematisch, omdat een belegger zich bij zijn beleggingsbeslissing in het algemeen door een veelheid van factoren zal laten leiden, terwijl bovendien vaak niet valt aan te tonen dat hij daadwerkelijk heeft kennisgenomen van de misleidende mededeling, laat staan dat hij daadwerkelijk door de misleidende mededeling is beïnvloed. De door deze factoren veroorzaakte bewijsproblemen ter zake van het condicio sine qua non-verband brengen mee dat de door de (oude en nieuwe) prospectusrichtlijn beoogde bescherming van beleggers (zie hiervoor in 4.10.1) in de praktijk illusoir kan worden. Daarbij verdient opmerking dat die richtlijn weliswaar de aansprakelijkheid van de uitgevende instelling voor misleidende mededelingen in het prospectus niet harmoniseert, maar dat de nieuwe prospectusrichtlijn aan de Lidstaten wel de verplichting oplegt ervoor zorg te dragen dat de nationale wettelijke bepalingen inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid van toepassing zijn op degenen die verantwoordelijk zijn voor de in het prospectus vermelde*

> *informatie (art. 6 lid 2 van richtlijn 2003/71/EG). Dat brengt mee dat een effectieve rechtsbescherming geboden moet worden volgens de regels van het nationale recht. 4.11.2 Met het oog op die effectieve rechtsbescherming en gelet op de met de prospectusvoorschriften beoogde bescherming van (potentiële) beleggers tegen misleidende mededelingen in het prospectus, zal tot uitgangspunt mogen dienen dat condicio sine qua non-verband tussen de misleiding en de beleggingsbeslissing aanwezig is."*

415. Hoewel hiermee gelet op de bewoordingen van de Hoge Raad van een omkering van de bewijslast geen sprake is, is er in de literatuur wel op gewezen dat dit ontkrachtbare uitgangspunt daarmee een sterke gelijkenis vertoont.

> Zie noot Du Perron bij World Online arrest, onder verwijzing naar A.C.W. Pijls, NTBR 2009/22, I. Giesen, AV&S 2010/17, A.C.W. Pijls en W.H. van Boom, WPNR 2010/6834 en A.J. Akkermans en Chr. Van Dijk, AV&S 2012/17.

416. Naar uit het bovenstaande volgt, werd de rechtvaardiging achter deze vergaande vereenvoudiging en ondersteuning van de bewijspositie van de individuele beleggers door de Hoge Raad gevonden in de bewijsnood waarin zij in het algemeen verkeren alsook in de wens tot effectieve verwezenlijking van de bescherming die prospectusvoorschriften beleggers tegen misleidende mededelingen beogen te bieden. Een soortgelijke ratio speelt ook in onderhavige zaak. De bewijsproblemen die zich kunnen voordoen wanneer een koper of leasehouder van een Getroffen Voertuig (vaak jaren na zijn aankoop of lease) moet aantonen dat en hoe hij beïnvloed is door de oneerlijke handelspraktijk, zouden er bij afwezigheid van het bewijsvermoeden immers toe leiden dat de bescherming die voor consumenten is beoogd met de Richtlijn OHP illusoir zou zijn.

417. Het is om deze redenen dat de Stichting de Rechtbank verzoekt vast te stellen dat een *condicio sine qua non-verband* tussen de oneerlijke handelspraktijken van de Gedaagden en de Overeenkomsten verondersteld moet worden aanwezig te zijn en het rechtsvermoeden uit *World Online* toe te passen.

418. Voor zover de Rechtbank een meer 'klassieke' benadering van het *condicio sine qua non*-verband tussen de oneerlijke handelspraktijken van de Gedaagden en de Overeenkomsten zou voorstaan, merkt de Stichting op dat, wanneer de Gedaagden zich niet aan misleidende en dus oneerlijke handelspraktijken schuldig zouden hebben gemaakt (te weten: indien zij er transparant over waren geweest dat de Getroffen Voertuigen een Illegaal Manipulatie-instrument bevatten en de toepasselijke uitstootnormen grovelijk waren overschreden), er ook geen typegoedkeuring had kunnen plaatsvinden en de Autobezitters de Getroffen Voertuigen nooit hadden kunnen of mogen kopen. In ieder geval hadden zij de Getroffen Voertuigen dan niet gekocht, omdat geen redelijk handelende koper bereid zou zijn geweest het risico te lopen

dat de waarde van diens getroffen voertuig zou kelderen (zoals de praktijk nu ook uitwijst) en het gebruik mogelijk in de toekomst verboden of drastisch ingeperkt zou kunnen worden. De Stichting verwijst naar het arrest van het Bundesgerichtshof van 8 januari 2019 (**Productie 101**) waarin werd overwogen dat een van een Illegaal Manipulatie-instrument voorzien voertuig niet aan de overeenkomst voldoet, mede gelet op het risico van een gebruiksverbod (*Betriebsuntersagung*). Zie arrest, p 1:

> *„Dies hat zur Folge, dass dem Fahrzeug die Eignung für die gewöhnliche Verwendung im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB fehlt, weil die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde (§ 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV) besteht und somit bei Gefahrübergang der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr nicht gewährleistet ist"*

419. Daarbij komt dat de beperking van milieueffecten een belangrijke factor is bij de beslissing van aspirant-Autobezitters om een auto te kopen. Dit gaat zelfs zo ver dat een ruime meerderheid van de autokopers, zelfs in 2009 al, bereid is meer te betalen voor een auto die 'milieuvriendelijker' is dan een auto die niet over dergelijke eigenschappen beschikt (**Productie 102**).[82]

5.3 Vernietigbaarheid Overeenkomsten op grond van dwaling

5.3.1 Inleiding

420. In dit onderdeel licht de Stichting toe waarom de Overeenkomsten ook op grond van dwaling vernietigbaar zijn. De feiten, omstandigheden en argumenten die hiervoor met betrekking tot de oneerlijke handelspraktijken zijn genoemd zijn uiteraard in belangrijke mate van overeenkomstige relevantie voor dit onderdeel.

5.3.2 Algemeen kader vernietiging

421. Een rechtshandeling is vernietigbaar, wanneer zij door bedreiging, door bedrog of door misbruik van omstandigheden tot stand is gekomen (vgl. art. 3:44 lid 1 BW). Is het bedrog door een derde begaan (zoals de Autofabrikanten), dan kunnen de Autobezitters op deze grond niet de Overeenkomsten vernietigen indien de Handelaren geen reden hadden het bedrog te vermoeden.[83] Op dit moment beschikt de Stichting niet over concrete aanwijzingen dat de

---

82 https://www.duurzaam-ondernemen.nl/meer-milieumarketing-voor-westerse-autofabrikanten/

83 In de procedure tussen Car Claim en Volkswagen c.s. kwam de Rechtbank in haar uitspraak van 14 juli 2021 (ECLI:NL:RBAMS:2021:3617, zie bijv. rov 8.13) ook onomwonden tot het oordeel dat sprake was van bedrog door die betreffende autofabrikanten.

Handelaren inderdaad van de hoed en de rand wisten. Mocht daarin gedurende de procedure wijziging optreden, dan behoudt zij zich het recht voor haar vordering uit te breiden.

422. Dwaling (art. 6:228 BW) biedt, voor nu, een bruikbaarder vernietigingsgrond, maar alleen voor zover wetenschap van de Handelaren omtrent de Illegale Manipulatie-instrumenten niet vereist is. Ook neemt de Stichting nu niet als uitgangspunt dat de Handelaren wetenschap of een 'behoren te weten' kan worden tegengeworpen, omdat zij dan vereenzelvigd moeten worden met de Autofabrikanten. 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 standpuntherziening, dan zal de Stichting zich daar op dat moment over uitlaten.

423. Om deze redenen beroept de Stichting zich ten behoeve van de Autobezitters op 'wederzijdse dwaling'. 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.

5.3.3 Wederzijdse dwaling

424. Ook indien de Handelaren geen weet van de normoverschrijdingen en de Illegale Manipulatie-instrumenten zouden hebben gehad, en van een mededelingsplicht (art. 6:228 lid 1 sub b BW) of een behoren te weten evenmin sprake zou zijn, dan is er nog steeds sprake van wederzijdse dwaling (art. 6:228 lid 1 sub c BW).

425. 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. Los van de vraag of de Getroffen Voertuigen bij een juiste gang van zaken überhaupt op de markt gekomen waren, geen redelijk denkend mens 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. Bovendien koopt geen mens een auto waarvan de waarde, gelet op alle debat over de effecten van de Terugroepacties en de toenemende inperkingen op de mogelijkheden voor gebruik, drastisch zou verminderen. Algemeen bekend is dat de waarde van dieselvoertuigen als gevolg van het Dieselschandaal onder druk staat. Tot slot is niet ondenkbaar dat het gebruik van Getroffen Voertuigen met Illegale Manipulatie-instrumenten als geheel onmogelijk wordt door intrekking van de typegoedkeuring. Ter ondersteuning hiervan wijst de Stichting op de in par. 418 hiervoor geciteerde overweging uit het arrest van het Duitse Bundesgerichtshof van 8 januari 2019 (productie 101). In dat verband verwijst de Stichting nog op een recent artikel in het Financieele Dagblad van 28 december 2021, met de

titel: "*Nederland laat half miljoen vuile dieselauto's op de weg rijden*". Ook hieruit volgt een concrete dreiging dat diesel hun langste dag op de openbare weg hebben gehad (**Productie 103**).

426. Als een Autobezitter de mogelijke beperkingen van zijn gebruiksmogelijkheden had willen aanvaarden, dan had hij of zij dat alleen gedaan als de koopprijs significant lager was geweest. Het Getroffen Voertuig is 'in volle wetenschap' minder waard, zo niet waardeloos.

427. Daarbij zijn de vergaande overschrijdingen van de emissienormen en het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten voor de consument voldoende reden om van de Overeenkomst af te zien. Deze gebreken hangen bovendien samen met tal van andere gebreken en omissies. De Stichting heeft deze al beschreven in Hoofdstukken 3 en 4 hiervoor. Daarbij valt te denken aan het feit dat het Getroffen Voertuig niet door de typegoedkeuring had mogen komen; niet te koop aangeboden had mogen worden en strikt genomen door de huidige eigenaar evenmin te koop aangeboden zou mogen worden. Bovendien zitten de Autobezitters nu met een valselijk opgemaakt CvO en een voertuig dat niet voldoet aan het levensduurcriterium van art. 4 lid 2 Emissieverordening. Dergelijke aspecten zijn afzonderlijk en tezamen dermate essentieel voor een voertuig dat een weldenkende koper bij een juiste voorstelling van zaken de Overeenkomst niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden zou zijn aangegaan.

5.3.4 Rechtsgevolgen

428. Een geslaagd beroep op een vernietigingsgrond van art. 6:228 BW leidt er in beginsel toe dat alle prestaties die op grond van de vernietigde overeenkomst zijn verricht, als onverschuldigd betaald (art. 6:203 BW), ongedaan moeten worden gemaakt.

5.4 Non-conformiteit

5.4.1 Inleiding

429. In dit onderdeel bespreekt de Stichting dat de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn. In ieder geval voldoen de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten. De in beperkte mate georganiseerde Terugroepacties hebben, voor zover de Stichting is gebleken, daarin geen, dan wel onvoldoende gunstige verandering gebracht. Verder beschrijft de Stichting de rechtsgronden van de vorderingen van diverse hierna nader te specificeren groepen Nederlandse Particuliere en Zakelijke Partijen. Het gaat dan om de volgende:

- zaaksvervanging (art. 7:21 lid 1 sub B BW);
- ontbinding van de Overeenkomsten (art. 7.22 aanhef lid 1 en sub a BW dan wel art. 6:265 lid 1 BW); en

- schadevergoeding wegens wanprestatie.

430. De afgeleverde zaak dient aan de overeenkomst te beantwoorden (art. 7:17 lid 1 BW). Het gaat daarbij om de vraag of het geleverde goed aan de overeenkomst beantwoordt. Dat betekent dat het geleverde goed de eigenschappen heeft die nodig zijn voor een normaal gebruik en waarvan de koper de aanwezigheid niet behoefde te betwijfelen. Ook moet het de eigenschappen hebben die nodig zijn voor een bijzonder gebruik dat bij de overeenkomst is voorzien. Met andere woorden: voldeed het betreffende goed aan de gerechtvaardigde verwachtingen van de koper? Bij de vraag of de zaak aan de overeenkomst beantwoordt, is het ook relevant om te kijken naar de *aard van de zaak* en de *mededelingen* die daarover zijn gedaan (art. 7:17 lid 2 BW). Voor het conformiteitsoordeel is beslissend de toestand van de zaak op het tijdstip waarop het risico op de koper overgaat. Dat is ook zo als de non-conformiteit pas later aan het licht komt.

5.4.2 Getroffen Voertuigen zijn non-conform

431. In het onderhavige geval zijn er diverse redenen waarom de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomst voldoen. Daarover is eerder in deze dagvaarding al het nodige gezegd. Recapitulerend:

(i) de Autofabrikanten hebben de Getroffen Voertuigen heimelijk en opzettelijk van een Illegaal Manipulatie-instrument voorzien. Dat heeft als gevolg dat de Getroffen Voertuigen niet aan de typegoedkeuringseisen voldoen. De typegoedkeuring is ten onrechte verleend en de Autofabrikanten hebben bij de Getroffen Voertuigen ten onrechte een CvO geleverd dat (bewust) foutieve informatie bevat.

(ii) Om het Illegale Manipulatie-instrument te verwijderen (op last van autoriteiten, zoals het KBA), hebben de Autofabrikanten slechts in beperkte mate (en in ieder geval niet zo ruim als noodzakelijk) Terugroepacties georganiseerd, althans in niet Nederland. Dat geldt in ieder geval voor Opel (zie ook hoofdstuk 4.3.1 hiervoor). Voor zover wel Terugroepacties zijn uitgevoerd, dan is dat zeer beperkt op het totaal aan diesels op de openbare weg en bestaat er geen enkel bewijs dat die de emissieproblemen hebben opgelost (zie ook hoofdstuk 4.4 hiervoor).

(iii) Daardoor zien de Autobezitters zich geconfronteerd met het reële risico dat de gebruiksmogelijkheden van de Getroffen Voertuigen in de toekomst steeds verder zullen worden ingeperkt. In het ergste geval worden de Getroffen Voertuigen van de weg gehaald. De Stichting verwijst naar hetgeen zij in het kader van haar vordering tot zaaksvervanging stelt.

(iv) De Autofabrikanten hebben de Autobezitters (autokopers) voorgelogen over de milieukenmerken van de Getroffen Voertuigen, zoals in hoofdstuk 5.2 hiervoor uitvoerig

is besproken. De Getroffen Voertuigen voldoen ook in dit opzicht niet aan de Overeenkomsten.

(v) De in de Getroffen Voertuigen technische maatregelen zijn niet zodanig dat 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).

432. Mogelijk zullen Gedaagden betogen dat de milieueigenschappen van een product geen gebruiksbepalende factor zijn en buiten beschouwing dienen te worden gelaten. Dit ketst af op het levensduurcriterium van art. 4 lid 2 Emissieverordening. Verder is voor non-conformiteit 'gebruiksbepalendheid' geen vereiste. Volgens de heersende leer is een ruime interpretatie van de non-conformiteitscriteria aangewezen en omvat deze alle kwalitatieve discrepanties tussen koopcontract en zaak (Asser/Hijma 7-I* 2013/334), inclusief de vraag of een product aan de voorgespiegelde milieukenmerken voldoet. Dat de non-conformiteit ook op andere dan gebruiksbepalende omstandigheden betrekking kan hebben volgt voorts uit de eerste zin van art. 7:71 lid 3 BW), alsook uit de jurisprudentie (HR 24 februari 2005, ECLI:NL:PHR:2005:AR5383). Dat milieuprestaties in het huidige tijdsbeeld als wezenlijke gebruiksbepalende prestaties hebben te gelden kan overigens in redelijkheid niet worden ontkend. Zie in dat verband de CBS publicatie van 4 juni 2021 over "Klimaatverandering en energietransitie: opvattingen en gedrag van Nederlanders in 2020" (**Productie 104**, hoofdstuk van die publicatie over Duurzaamheid). Uit dat onderzoek volgt dat de meest genoemde (en ook de belangrijkste) reden om een elektrische auto te komen het klimaat of milieu is.

433. Daarnaast heeft ook Rantos in zijn conclusie (in antwoord op de vierde prejudiciële vraag) aan het HvJEU geadviseerd (zie hoofdstuk 2.2.5.4 hiervoor) om te bepalen dat - indien een motorvoertuig binnen de werkingssfeer valt van verordening nr. 715/2007, zoals gewijzigd – een dergelijk voertuig niet de kwaliteit biedt die voor goederen van dezelfde soort normaal is en die de consument redelijkerwijs mag verwachten, wanneer dat voertuig is uitgerust met een verboden (lees: Illegaal) Manipulatie-instrument, ook al is voor dat voertuig een geldige EG-typegoedkeuring verleend. Kortom, een Getroffen Voertuig is, aldus AG Rantos, naar zijn aard non-conform.

434. Dat Getroffen Voertuigen niet aan Overeenkomsten voldoen, is ook in de Duitse jurisprudentie al uitvoerig aan de orde geweest, en heeft in Duitsland al op grote schaal tot toewijzing van vorderingen tot ontbinding en zaaksvervanging geleid, met name inzake Volkswagen en Daimler.

435. Zo kwam het Oberlandesgericht Köln op 5 november 2020 tot het oordeel dat eiser in die kwestie een vermogensverlies heeft geleden door de sluiting van de betreffende

koopovereenkomst (**Productie 105**). Dat verlies bestond uit de aankooprijs van zijn Mercedes minus een op basis waarvan de eiser in die kwestie recht had op betaling van € 53.813,18 (par. 114-121). De gebruiksvergoeding werd gebaseerd op het aantal gereden kilometers (30.548 km in kwestie) gedeeld door een gefixeerd aantal maximale kilometers van 250.000 km te vermenigvuldigen met de aankoopprijs. Dat bedrag werd vervolgens van de koopprijs afgetrokken resulterend in voornoemde vergoeding.

5.4.3 *De Vordering tot zaaksvervanging*

5.4.3.1 Inleiding

436. Art. 7:21 BW bevat een nadere aanvulling van het recht van de koper om, in geval van non-conformiteit alsnog een correcte nakoming te bewerkstelligen. Een van de mogelijkheden die de koper op grond van dit artikel ten dienste staat, is de vordering tot zaaksvervanging (art. 7:21 lid 1 sub c BW). Voor het ontstaan van een recht op vervanging is verzuim van de verkoper niet vereist, aangezien het geen vordering tot ontbinding of schadevergoeding betreft.

437. Het recht op zaaksvervanging bestaat als:

(i) de afwijking van de Overeenkomst de vervanging rechtvaardigt; en

(ii) de koper vanaf het moment waarop hij met de vervanging rekening moest houden, als een zorgvuldig schuldenaar voor de zaak heeft gezorgd.

438. Daarbij ligt het risico dat de zaak op enig moment zonder kosten voor de koper zal moeten worden teruggenomen, bij de verkoper (MvT Parl. Gesch. InvW 7, p. 136 en MvA II, Parl. Gesch. InvW 7, p. 141).

439. De vordering tot zaaksvervanging speelt in een groot aantal diverse Duitse procedures in verband met Volkswagen c.s. en Daimler een rol en is inmiddels in een deel ervan, met name in verband met Volkswagen c.s., toegewezen, op gronden die in essentie gelijk luiden aan hun Nederlandse evenknie.

Op de site van de Universität Regensburg (https://www.uni-regensburg.de/rechtswissenschaft/buergerliches-recht/heese/projekt-dieselskandal/index.html) bevindt zich een uitgebreide database met uitspraken in verband met vorderingen in verband met, onder andere de verschillende Volkswagen-merken en Daimler. Het betreft hoofdzakelijk rechtspraak die is gewezen door Duitse rechters. Daarnaast is er volop aandacht voor prejudiciële vragen die in verband met het Dieselschandaal zijn voorgelegd aan het Hof van Justitie. Van al deze uitspraken is naast de Conclusie Sharpston in een procedure tegen Volkswagen, ongetwijfeld het meest bepalend het arrest van het Bundesgerichtshof van 8 januari 2019 (zaaknummer VIII

ZR 225/17, productie 101). Het Bundesgerichtshof kwalificeerde de door Volkswagen toegepaste technologie als Illegaal Manipulatie-instrument. Het Bundesgerichtshof oordeelde ook dat het Illegale Manipulatie-instrument een reëel risico oplevert dat de desbetreffende auto mogelijk de weg niet meer op mag in de toekomst en niet meer gebruikt mag worden, en dat de non-conformiteit van de betreffende voertuigen daarmee vaststaat. Het Bundesgerichtshof bevatte ook belangrijke overwegingen over de ook in die zaak ingestelde vordering tot zaaksvervanging. Een daarvan was dat bij een vordering tot zaaksvervanging, levering van een nieuw voertuig in de rede ligt (overweging 36). Verder is het arrest van het Kammergericht Berlin, het Oberlandesgericht (de hoogste deelstaatsrechter en appelrechter) voor de stadsdeelstaat Berlijn van 26 september 2019 noemenswaardig (zaaknummer 4 U 70/19, zie productie 83), waarin een vordering tot zaaksvervanging werd toegewezen. Het arrest van het Kammergericht is instructief voor deze zaak, gelet op de gedetailleerde bespreking en toepassing van het leerstuk van zaaksvervanging en de diverse relevante juridische en feitelijke oordelen die in dit arrest worden geveld. Het leerstuk van de zaaksvervanging is Duitsland in essentie gelijkluidend aan de Nederlandse pendant.

5.4.3.2 Tekortkoming rechtvaardigt zaaksvervanging.

440. Een zaak is slechts dan vrij van gebreken wanneer deze voor een normaal gebruik geschikt is en aan de eisen voldoet die de koper daaraan redelijkerwijs kan stellen. Voldoet het Getroffen Voertuig niet aan deze maatstaf, dan is sprake van een tekortkoming. Voor zover de Autofabrikanten mochten betogen dat de beperkingen te gering zijn om zaaksvervanging te verlangen, merkt de Stichting op dat de uitzondering wegens geringheid geen toepassing vindt op consumentenkoop (art. 7:21 lid 4 BW).

441. Voor de Getroffen Voertuigen, net als voor alle andere auto's die onder het geldingsbereik van de Emissieverordening op de markt verschijnen, is daarbij van belang dat ze niet alleen op het moment van afgifte van de typegoedkeuring, maar ook in de toekomst voor gebruik op de weg geschikt dienen te zijn. Daarbij past het niet als de toekomstige geschiktheid wordt bedreigd door constructieve eigenschappen die op het moment van oplevering al bestaan. Deze verplichting volgt (mede) uit art. 4 lid 2 Emissieverordening waarin staat dat de getroffen technische maatregelen zodanig moeten zijn dat is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies gedurende de volledige, normale levensduur van de voertuigen in overeenstemming met de Emissieverordening blijven. Volgens het Berlijnse Kammergericht in de Volkswagen-kwestie was een voertuig dat door opzettelijke misleiding van de fabrikant van een vals CvO was voorzien en niet aan de typegoedkeuringsvereisten voldeed, non-conform nu daardoor het ongehinderd gebruik van de geleverde zaak in gevaar kwam. Het Bundesgerichtshof is, blijkens haar arresten van 8 januari 2019 (productie 101) en 25 mei 2020

(productie 31), dezelfde mening toegedaan. Omdat (i) Volkswagen's technologie een Illegaal Manipulatie-instrument was en (ii) het reële risico bestond dat de betrokken auto in de toekomst niet meer op de openbare weg zou mogen, stond de non-conformiteit vast. Om deze redenen voldoet de auto niet aan de overeenkomst, ook wanneer een concrete waardevermindering niet kan worden vastgesteld.

442. De non-conformiteit ligt, om te beginnen, reeds besloten in de waardevermindering die het betreffende Getroffen Voertuig door haar betrokkenheid in het Dieselschandaal heeft ondergaan. Vanaf het moment van aflevering waren de gebruiksmogelijkheden van het voertuig gelet op de vergaande normoverschrijdingen sterk ingeperkt. Hierdoor was het ongestoorde gebruik van het Voertuig niet gewaarborgd. De non-conformiteit volgt ook uit het feit dat de Getroffen Voertuigen vanwege de Illegale Manipulatie-instrumenten vanaf het moment van registratie duurzaam niet aan de Emissieverordening voldoen. Dit niet alleen in formele zin, omdat de typegoedkeuring onterecht is verleend, maar ook in werkelijkheid, omdat de daadwerkelijke emissie van schadelijke stoffen buiten de toegestane grenzen uitvalt.

443. Ook in verband met dieselvoertuigen van Peugeot, Citroën, DS en Opel staat niets aan een soortgelijk oordeel in de weg. Alleen al het reële risico van een gebruiksbeperking of uitsluiting rechtvaardigt zaaksvervanging. De ontwikkelingen op het vlak van gebruiksbeperkingen (zoals milieuzones) voor dieselvoertuigen mogen in Duitsland wat verder zijn dan in Nederland, gezien de tijdgeest (met inbegrip van de stikstofcrisis en fijnstofdiscussie) liggen verdere maatregelen in de rede. Aldus ook de bewindspersoon in de Zevende Overzichtsbrief (productie 28, p. 6):

> *"Maar anders dan nu stelt de RDW voor om, in het uiterste geval als er herhaaldelijk geen gehoor is gegeven aan de oproep om het voertuig te herstellen, het voertuig na een bepaalde periode een verbodsbepaling op te leggen voor het rijden op de openbare weg."*

444. Maastricht en Arnhem overwegen invoering van een milieuzone; in andere steden worden de voorwaarden steeds strenger. Bovendien moet een autokoper moet met zijn Getroffen Voertuig ook naar het buitenland kunnen. De 'vrees voor de toekomst' die Bundesgerichtshof en Kammergericht in verband met Volkswagen bepalend achtten, gaat ook hier op.

445. Daarnaast is de waarde van de Getroffen Voertuigen, net als in Duitsland, door het Dieselschandaal ernstig gereduceerd en is het gelet op alle bestaande commotie voorzienbaar dat deze trend zal doorzetten.

5.4.3.3 Eventuele Terugroepacties wegen niet op tegen zaaksvervanging

446. Denkbaar is dat de Gedaagden een beroep zullen doen op het feit dat de Autobezitters de Illegale Manipulatie-instrumenten door middel van Terugroepacties kunnen laten verwijderen. Voor zover Gedaagden een dergelijk verweer zouden voeren is daar in de sleutel van non-conformiteit bovendien het nodige tegenin te brengen.

447. Allereerst speelde deze discussie in het Volkswagen-dossier óók in arrest van het Kammergericht Berlin van 26 september 2019 (zie productie 83, hiervoor kort besproken in onder meer par. 439). De gedaagde in deze procedure, een Volkswagen-dealer, had betoogd dat levering van een nieuwe auto leidde tot een disproportionaliteit van belangen nu de autobezitter herstel kon krijgen in de vorm van een software-update. De koper weigerde de update te laten uitvoeren. Het Kammergericht stapte over dit bezwaar van de autodealer heen en oordeelt dat de uitvoering van de update redelijkerwijs niet acceptabel (zumutbar) was, terwijl een hardware-oplossing door de dealer niet was aangeboden. Het overwoog ook dat een eventueel beroep op de veronderstelde geringe aard van de tekortkoming (in het licht van de mogelijkheid van herstel) niet kan slagen.

> Hier verdient opmerking dat het Duitse recht enigszins afwijkt van het Nederlandse BW. Naar Nederlands recht bepaalt sinds de invoering van het nieuw BW niet meer de verkoper maar uitsluitend de koper op welke wijze een gebrek dient te worden geremedieerd.

De ondeugdelijkheid van de software-update als alternatief voor zaaksvervanging volgt allereerst uit de onzekerheid over de technische aspecten van de update. Die onzekerheid betreft allereerst het nuttige effect ervan. Die onzekerheden spelen bij de PSA en Opel Voertuigen evenzeer.

448. Bovendien hebben soortgelijke updates (ook) bij andere autofabrikanten, zoals Volkswagen c.s. en Daimler, allerlei negatieve gevolgen, waaronder niet alleen verhoogde slijtage van motoronderdelen en onderhoudskosten, maar ook een verhoogd brandstofgebruik, verminderde prestaties, een minder aansprekend motorkarakter en, in het geval van een SCR-installatie, een verhoogd AdBlue verbruik. Opel erkent dat nota bene (zie randnummer 505 hierna). Die omstandigheid is ook in de eerdere, Duitse jurisprudentie al aan de orde geweest (zie arrest Kammergericht van 26 september 2019, productie 83, p. 20). De Stichting wijst in dit kader voorts op onderdeel 2.1.3 hiervoor, waarin de economische en technische beweegredenen voor autofabrikanten om zich van Illegale Manipulatie-instrumenten te bedienen aan de hand van het ICCT-rapport zijn omschreven (productie 23). Wanneer de Illegale Manipulatie-instrumenten worden verwijderd, worden ook de tastbare voordelen daarvan teniet gedaan. De Autobezitter blijft dan zitten met een voertuig dat slechtere prestaties heeft dan voorheen, maar hogere onderhoudskosten en een grotere kans op

motorschade, dat bovendien onverkoopbaar zal blijven. Als al zou worden aangenomen dat een Terugroepactie het probleem zou kunnen remediëren, dan is het aan de Autofabrikanten om aan te tonen dat Terugroepacties, voor zover die überhaupt hebben plaatsgevonden, tot conformiteit hebben geleid of zullen leiden.

449. Daar komt bij dat de Autofabrikanten gehouden waren ervoor te zorgen dat het Getroffen Voertuig op het moment van fabricage onder normale gebruiksomstandigheden aan de emissienormen voldeed. Door dit na te laten, hebben de Autofabrikanten een wezenlijk risico in het leven geroepen van gebruiksbeperkingen of zelfs een algeheel gebruiksverbod (vgl. arrest Kammergericht, productie 83, p. 20 en arrest Bundesgerichtshof van 8 januari 2019, productie 101, p. 1). Het feit dat de Autofabrikanten dit risico willens en wetens hebben gecreëerd, leidt ertoe dat de voortzetting van de Overeenkomsten in redelijkheid niet van de Autobezitters kan worden gevergd. Gelet op de eerdere normschending door de Autofabrikanten kan immers van de Autobezitters niet worden gevergd dat zij erop zouden moeten vertrouwen dat de Autofabrikanten het euvel nu wél conform de regels verhelpen. Het zijn immers diezelfde Autofabrikanten geweest die zich eerder heimelijk van Illegale Manipulatie-instrumenten hebben bediend om te verhullen dat de Getroffen Voertuigen bij gebruik op de weg niet aan de emissienormen voldeden.

> In overeenkomstige zin overwoog het Kammergericht, productie 83, p. 21: "*Eine Partei muss sich nach der Rechtsprechung des BGH nicht am Vertrag festhalten lassen, wenn der Vertragspartner bei der Abwicklung des Vertrages durch schuldhaftes Verhalten eine solche Unsicherheit in das Vertragsverhältnis hineinbringt, dass dem vertragstreuen Teil die Aufrechterhaltung des Vertrages nicht mehr zugemutet werden kann, namentlich wenn dieses Verhalten eine zur Unzumutbarkeit der Vertragsfortsetzung führende geschäftliche Unzuverlässigkeit des Vertragspartners erkennen lasst.*"

450. De Autobezitters, als misleide kopers, houden er net zozeer belang bij om zich te onttrekken aan een verdere verhouding tot de verkoper, de Handelaar. Dat is ook zo als het in strikte zin niet de Handelaar, maar de Autofabrikant was die de autobezitter bewust van misleidende informatie heeft voorzien. De Autobezitters hebben er vanzelfsprekend belang bij om zich tegen verdere misleidingspogingen te beschermen. Daarvoor bestaat meer dan voldoende aanleiding, gelet op het aantoonbaar twijfelachtige nut van de Terugroepacties en het gebrek aan openheid over de technische werking daarvan. In deze trant overwoog ook Kammergericht Berlin 26 september 2019 (productie 83, p. 21) dat de koper er recht op had: "*um sich vor eventuellen neuerlichen Täuschungsversuchen zu schützen*".

451. Kort en goed volgt uit het voorgaande dat door de Autofabrikanten aangeboden software-updates – voor zover die überhaupt zijn aangeboden of geïmplementeerd – op geen enkele

wijze in de weg kunnen staan aan toewijzing van de vordering tot zaaksvervanging, ook niet langs de band van de redelijkheid en de billijkheid.

5.4.3.4 Geen verbruiksvergoeding bij zaaksvervanging

452. Te verwachten is dat de Gedaagden en, in ieder geval, de Handelaren aanspraak zullen maken op een gebruiksvergoeding voor de periode dat de Autobezitters de beschikking hadden over de Getroffen Voertuigen. Mogelijk zullen ze daarbij ook verwijzen naar de uitspraak van 25 mei 2020 van het Bundesgerichtshof (productie 31).

453. Naar Nederlands en Europees recht is zo'n gebruiksvergoeding alleen in uitzonderingsgevallen verschuldigd. In zo'n geval moet dan sprake moet zijn van ofwel (i) ongerechtvaardigde verrijking dan wel (ii) een gebrek dat pas in een laat stadium kenbaar wordt. Deze uitzonderingen doen zich in het voorliggende geval echter niet voor:

(i) De Stichting verwijst in dit kader naar het Quelle-arrest (HvJ EU 17 april 2008, nr. C-404/06, NJ 2008/382) waarin het Hof van Justitie oordeelde dat de verkoper, in geval van vervanging van een non-conforme zaak (vgl. art. 7:17 jo. 7:21 lid 1, onder c, BW), geen recht heeft om van de consument vergoeding te eisen voor het gebruik van die zaak. Zie in deze trant ook Hoge Raad 12 februari 2016 (*JOR* 2016/127, *Lindorff*) waarin de verplichting tot een gebruiksvergoeding op vergelijkbare gronden van de hand werd gewezen en ook een beroep op de redelijkheid en billijkheid werd verworpen; en

(ii) In zoverre het verlate blijken van de gebreken grond zou vormen voor een beroep op de tweede uitzonderingsgrond geldt, dat het tijdsverloop tussen het *ontstaan* van het gebrek en onderhavige vorderingen geheel aan de Gedaagden (en dan met name de Autofabrikanten) is te wijten. De Gedaagden hebben het gebrek immers (i) eerst opzettelijk in het verborgene hebben gehouden, om vervolgens, voor zover überhaupt toepasselijk, (ii) in strijd met de waarheid te beweren dat zij de situatie middels de Terugroepacties zouden remediëren en (iii) het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten, in motortypen waar die nog niet waren ontdekt, heimelijk voort te zetten. Het zou niet redelijk en niet billijk zijn, wanneer de Gedaagden de vruchten van deze opstelling mogen plukken in de vorm van een billijkheidscorrectie.

5.4.4 De Autobezitters hebben recht op ontbinding van de Overeenkomsten en op schadevergoeding.

5.4.4.1 Wanprestatie

454. Dat de Handelaren (en de Importeur als lessor) ten opzichte van de Autobezitters toerekenbaar in de nakoming van de met hen gesloten Overeenkomsten zijn tekortgeschoten is in het voorgaande onderdeel al uitvoerig aan de orde geweest. De Stichting vraagt de Rechtbank al

hetgeen zij in dat onderdeel heeft gesteld als hier herhaald en ingelast te beschouwen, zowel voor wat betreft de initiële tekortkoming als de gebleken afwezigheid van adequate herstelmogelijkheden.

455. De wanprestatie van onder meer de Handelaren, als verkopers van de Getroffen Voertuigen, is dus al gegeven. Hierna zal blijken dat er ook sprake is van verzuim.

5.4.4.2 Verzuim

456. Hoewel (een aantal van) de Autobezitters (nog) geen schriftelijke ingebrekestelling als bedoeld in art. 6:82 BW hebben doen uitgaan, is er niettemin sprake van verzuim aan de zijde van de Handelaren:

- Het verzuim is namelijk reeds ingetreden omdat de Handelaren op de in de Overeenkomsten vastgelegde leverdatum een voertuig hadden moeten leveren dat aan de wettelijke vereisten voldeed (art. 6:83 sub a BW); en

- Bij brief van 28 december 2021 (**Productie 106**) heeft de Stichting (onder meer) (i) de Handelaren aansprakelijk gesteld voor de door de Autobezitters geleden schade, (ii) zich op het standpunt gesteld dat de Autobezitters recht hebben op correcte nakoming van de Overeenkomst en (iii) ontbinding van de Overeenkomsten aangekondigd. Handelaren.

457. En voor zover rechtens zou worden vastgesteld dat nog niet zou zijn voldaan aan het bepaalde in art. 6:82 sub a BW geldt subsidiair dat de alternatieven om in verzuim te geraken zonder ingebrekestelling als genoemd in artikel 6:83 BW niet limitatief zijn.

- Asser/Sieburgh 6-I 2016/398: de toepasselijkheid van art. 6:82 BW kan, evenals die van elke andere tussen partijen geldende regel, opzij worden gezet door de eisen van redelijkheid en billijkheid. Hierbij is van belang dat, zoals wordt opgemerkt in de parlementaire geschiedenis (Parl. Gesch. BW Boek 6 1981, p. 289), de onderhavige regeling niet bedoelt strakke regels te geven die de schuldeiser, na raadpleging van de wet, in de praktijk naar de letter zal kunnen toepassen. In plaats daarvan geven deze bepalingen de rechter de mogelijkheid om in de gevallen waarin partijen zonder gedetailleerde kennis van de wet hebben gehandeld, tot een redelijke oplossing te komen, naar gelang van wat in de gegeven omstandigheden redelijkerwijze van hen mocht worden verwacht (zie aldus HR 2 december 2011, *NJ* 2012/173, r.o. 3.7).

- Daarnaast zijn er in dit bijzondere geval redenen te over waarom een strikte toepassing van art. 6:83 BW naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ontoelaatbaar zou zijn: voor zover Opel en de PSA Fabrikanten een software-update hebben aangeboden aan de RDW, is feitelijk al zonder ingebrekestelling toegegeven dat er een plicht tot herstel

bestaat. Hieruit kan afgeleid kan worden dat het recht op een ingebrekestelling is prijsgegeven;

- Het is ook maar de vraag of sommige gebreken überhaupt herstelbaar zijn (art. 6:80 lid 1 sub a BW). Als een typegoedkeuringsconforme instelling van de Getroffen Voertuigen tot de mogelijkheden behoorde; waarom hebben de Autofabrikanten dan de moeite genomen om Illegale Manipulatie-instrumenten te ontwikkelen en in te bouwen en alle bijbehorende risico's te nemen? En waarom slaagden de Autofabrikanten er niet in om de RDW meteen software-updates te presenteren die alle geconstateerde problemen verhielpen?

- De Handelaren zijn ook niet in staat om de gebreken te verhelpen. Zij zijn daartoe ondeskundig. De software van de Illegale Manipulatie-instrumenten is immers slechts voor de Autofabrikanten toegankelijk.

- De Autobezitter hebben goede gronden om te vrezen dat Handelaren niet zullen voldoen aan een schriftelijke aanmaning de gebreken te herstellen. Immers, (i) ondanks dat de Dieselschandaal al in 2015 in al zijn hevigheid bekend werd, (ii) staan diverse concurrenten van Opel, Peugeot, Citroën en DS al sinds jaar en dag bloot aan civielrechtelijke, bestuursrechtelijke en strafrechtelijke procedures en (iii) hebben Autofabrikanten reeds maar zeer beperkt software-updates voorgesteld en niet is gebleken of die het gebrek hebben verholpen of juiste nieuwe gebreken hebben doen ontstaan.

- De Handelaren bieden op dit moment ook niet aan de gebreken te herstellen.

458. Aldus zijn de Handelaren en ook de Importeur voor zover zij partij is/zijn bij een Leaseovereenkomst in verzuim geraakt en hebben de Autobezitters ook op deze grond recht op ontbinding van de Overeenkomsten en op schadevergoeding.

5.5 Onrechtmatige daad

5.5.1 Algemeen

459. 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.

460. Gelet op het gestelde in Hoofdstukken 3 en 4 hiervoor is het onrechtmatig handelen door de Autofabrikanten gegeven. Die hebben immers willens en wetens voertuigen op de markt gebracht die de emissienormen vergaand overschreden, en hebben zich heimelijk van Illegale

Manipulatie-instrumenten bediend om dat te verhullen. Dit onrechtmatig handelen is door vele autoriteiten en in vele onderzoeken in detail bevestigd. Ook het op de markt brengen van een voertuig zonder een geldig CvO is in strijd met de toepasselijke regelgeving, namelijk de Kaderrichtlijn en de implementatie hiervan in nationale wetgeving. Verder is er sprake van een doorlopend onrechtmatig handelen doordat het emissiecontrolesysteem dat de Autofabrikanten in de Getroffen Voertuigen hebben aangebracht niet waarborgt dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met de Emissieverordening gedurende de hele normale levensduur van de Getroffen Voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden worden beperkt (art. 4 lid 2 Emissieverordening).

461. Bovendien is hier sprake van oneerlijke en misleidende handelspraktijken (onderdeel 5.2 hiervoor). Bovendien is, zoals hiervoor is gebleken, sprake van schending van art. 6:193b lid 1 BW, een species van de onrechtmatige daad.

462. Samengevat hebben de Autofabrikanten – in samenwerking met de Importeur en de Handelaren – de Getroffen Voertuigen op de markt gebracht die niet aan de emissienormen voldoen, en die van Illegale Manipulatie-instrumenten en een vals CvO zijn voorzien. De Autofabrikanten hebben hun afnemers bovendien op onrechtmatige wijze misleid en op valse gronden tot koop van hun Getroffen Voertuig verleid. Voor zover er überhaupt Terugroepacties hebben plaatsgevonden blijken die niet succesvol te zijn geweest, terwijl over de technische effecten daarvan grote onzekerheid bestaat. Het Duitse Bundesgerichtshof kwalificeerde deze handelwijze al als "sittenwidrig" en "besonders verwerflich" (arrest van 25 mei 2020, productie 31). Eén en ander kwalificeert als onrechtmatige daad nu daarmee is gehandeld in strijd met de wet en met hetgeen in het maatschappelijk verkeer betamelijk is.

463. De Stichting meent ook dat schending door de Autofabrikanten van de Emissieverordening ook een zelfstandige onrechtmatige daad jegens de Autobezitters oplevert[84]. Dat volgt

[84] In de zaak tussen Car Claim en Volkswagen overwoog de Rechtbank echter dat de Emissieverordening geen relatieve werking had jegens consumenten. De Stichting betwist dat, zulks in navolging van Car Claim die dit punt ook in hoger beroep zal aanvechten. In die zin verwijst de Stichting naar een uitspraak van het Landgericht Stuttgart van 18 september 2020, 3 O 236/20 (**Productie 107**), die hierover ook prejudiciële vragen aan het HvJEU heeft gesteld. Het Landgericht Stuttgart meent kort gezegd dat particulieren wel directe bescherming moeten kunnen ontlenen aan de Emissieverordening. Het Landgericht Stuttgart heeft in dat verband (vrij vertaald) als volgt overwogen, waarbij de Stichting zich – net als Car Claim - volledig aansluit:
"*Het vereiste van een zo doeltreffend mogelijke toepassing van het Unierecht en de arresten van 17 september 2002, Muñoz en Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, en 25 juli 2008, Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447, geven aan dat deze bepalingen bescherming verlenen aan particulieren. Dienvolgens kan het voor de volledige doeltreffendheid van een Unierechtelijke regeling houdende kwaliteitsnormen nodig zijn dat de naleving van die normen kan worden afgedwongen in een civiele procedure. Bovendien kan het onverenigbaar zijn met het dwingende karakter van een ter bescherming van de volksgezondheid vastgestelde richtlijn om in beginsel uit te sluiten dat een door deze richtlijn opgelegde verplichting kan worden ingeroepen door een belanghebbende.*

allereerst uit de tekst van de Emissieverordening zelf, zie bijvoorbeeld overweging 17 van de preambule daarvan, die ertoe strekt om te waarborgen dat "klanten en gebruikers objectieve en juiste informatie" krijgen. Ten tweede bepaalt art. 13 van de Emissieverordening dat de sanctie op overtreding daarvan "doeltreffend, evenredig en afschrikkend" moeten zijn. Dat betekent naar de mening van de Stichting dat de Autobezitter, en dus de Stichting die voor hun belangen opkomt, de Gedaagden, in het bijzonder de Autofabrikanten, rechtsstreek op grond van de Emissieverordening moet kunnen aanspreken. Temeer omdat tot op heden gepaste maatregelen door de toezichthoudende organen of andere overheidsinstanties zijn uitgebleven. Ten derde verwijst de Stichting naar de Conclusie Rantos van 23 september 2021 (zie par. 165 daarvan), die (geparafraseerd weergegeven) overwoog dat de Emissieverordening ook strekt tot bescherming van de (vermogensrechtelijke) belangen van de Autobezitters. Naar zijn mening hebben de Autobezitters namelijk een vordering wegens non-conformiteit, omdat het voertuig niet de kwaliteit biedt die de consument redelijkerwijs mag verwachten. Niet valt in te zien dat die Autobezitters dan ook geen vordering op de Autofabrikanten kunnen hebben op grond van onrechtmatige daad, nu naar de mening van de Stichting sprake is opzettelijk handelen (ook wel bedrog, zie in dat verband ook de hiervoor al aangehaalde uitspraak in de Car Claim zaak tegen Volkswagen c.s.). Tot slot wijst de Stichting ten vierde nog op het effectiviteitsbeginsel (het nuttig effect) van het Unierecht. In dat kader is het ook gerechtvaardigd dat de Emissieverordening privaatrechtelijk kan worden gehandhaafd en dus relatieve werking heeft jegens bijvoorbeeld consumenten[85], juist omdat (het zij nogmaals herhaald) publiekrechtelijke handhaving is uitgebleven of niets concreets voor de Autobezitters heeft opgeleverd.

464. Dat er sprake is van een onrechtmatige daad kan overigens ook vanuit een strafrechtelijke hoek bezien worden.

465. In artikel 2 van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging is namelijk bepaald dat overtreding van onder meer de volgende voorschriften verboden is:

- het tweede lid van artikel 4 van de Emissieverordening, waaronder de verplichting tot het waarborgen dat door middel van technische maatregelen de uitlaat- en

Evenzo rijst in het kader van § 6, lid 1, en § 27 EG-FGV, die gebaseerd zijn op artikel 18, lid 1, en artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46, de vraag of de door verzoekster schade die wordt aangevoerd in de procedure die nadien tegen de fabrikant wordt ingeleid, binnen de materiële werkingssfeer van de door de betrokken regeling geboden bescherming valt. De handelingen van de Europese Unie die zijn vastgesteld met het oog op een volledige harmonisatie van de technische voorschriften voor voertuigen beogen met name een hoog niveau van verkeersveiligheid, bescherming van de gezondheid en het milieu, een rationeel energiegebruik en een doeltreffende bescherming tegen ongeoorloofd gebruik te waarborgen. Hoewel het Bundesgerichtshof en een aantal rechterlijke instanties van eerste aanleg hebben geoordeeld dat derden geen rechten aan deze bepalingen kunnen ontlenen, is de verwijzende rechter van oordeel dat er, gelet op het juridische belang van het certificaat van overeenstemming en rekening houdend met de andere taalversies van de richtlijn, redenen zijn om aan te nemen dat de genoemde bepalingen wel degelijk bescherming bieden aan particulieren" (par. 53-54).

85 Zie bijvoorbeeld: HvJEU 17 september 2002, C-253/00, ECLI:EU:C:2002:497, *NJ* 2003/702 m.nt. M.R. Mok (*Munoz/Frumar*)

verdampingsemissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt;

- het eerste lid van artikel van de Emissieverordening, de verplichting dat de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden aan de verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kunnen voldoen;

- het tweede lid van artikel 5 van de Emissieverordening, het verbod op Illegale Manipulatie-instrumenten.

466. Het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging berust op de artikelen 9.5.1 en 9.5.6 van de Wet milieubeheer. Artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten bepaalt dat overtreding van voorschriften bij of krachtens artikel 9.5.1 of 9.5.6 van de Wet milieubeheer een economisch delict is. Artikel 2 bepaalt dat indien deze handelingen opzettelijk zijn verricht er sprake is van een misdrijf. Het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten, is dus ook strafrechtelijk (stevig) gesanctioneerd.

467. Los van deze specifieke wetsbepalingen, ligt het voor de hand dat het handelen van de Autofabrikanten kwalificeert als oplichting (artikel 326 Wet van Strafrecht) en valsheid (artikel 225 e.v. Wetboek van Strafrecht) in geschrifte. Er is immers sprake van een oogmerk om zich wederrechtelijk te bevoordelen door listige kunstgrepen en een samenweefsel van verdichtsels. Daarnaast is er sprake van een vals CvO.

468. Het handelen van de Autofabrikanten in strijd met deze strafrechtelijke bepalingen vormt aldus ook een zelfstandige grondslag om een onrechtmatige daad aan de zijde van de Autofabrikanten vast te stellen.

5.5.2 Ten aanzien van afzonderlijke partijen

469. In het bijzonder geldt daarbij voor de afzonderlijke partijen daarbij het volgende.

5.5.2.1 <u>De Importeur en de Handelaren</u>

470. De Importeur is feitelijk de vertegenwoordiger van de Autofabrikanten in Nederland. Zij heeft (incl. haar rechtsvoorgangers) de Getroffen Voertuigen geïmporteerd. De Importeur heeft samen met de Handelaren de Getroffen Voertuigen op de Nederlandse markt gebracht. Daarbij hebben de Importeur de Getroffen Voertuigen voorzien van een vals CvO (als afgegeven door de betreffende Autofabrikant). In ieder geval hebben zij zich er niet of onvoldoende van vergewist dat de inhoud van de CvO juist was. Of de Importeur en de Handelaren van één en ander wisten is daarbij niet relevant. Of voor zover wel wetenschap vereist is, dan hadden de Importeur en hadden ook de Handelaren dat behoren te weten, nu

hun bedrijfsvoering voor een groot deel zo niet volledig afhankelijk is van de import en/of verkoop van de Getroffen Voertuigen.

471. Het is hoe dan ook onrechtmatig om voertuigen te vermarkten, die niet aan de wettelijke vereisten of aan de opgegeven specificaties voldoen. Daarbij geldt dat op de Importeurs uiteraard een verplichting rust om geen auto's te importeren die niet aan de wettelijke vereisten voldoen. Zij hadden, zoals gezegd, moeten weten dat de Getroffen Voertuigen mogelijk niet aan de wettelijke vereisten voldeden en op zijn minst daar onderzoek naar moeten doen. Niet is gebleken dat de Importeur dat vereiste onderzoek heeft uitgevoerd, of alleen maar dat zij zich daaromtrent door de Autofabrikanten hebben laten informeren. Hetzelfde is in het verlengde daarvan van toepassing op de Handelaren.

5.5.2.2 <u>De Autofabrikanten</u>

472. De Autofabrikanten hebben (willens en wetens):

- de Illegale Manipulatie-instrumenten ontworpen, ontwikkeld en gebruikt;
- de Illegale Manipulatie-instrumenten onderdeel laten zijn van de Getroffen Voertuigen;
- middels de Illegale Manipulatie-instrumenten de typegoedkeuringstest valselijk beïnvloed;
- middels de Illegale Manipulatie-instrumenten de autoriteiten en afnemers (de Autobezitters) misleid;
- valse CvO's uitgegeven en hiervoor in de plaats geen nieuwe, correcte CvO verstrekt; en
- deze onrechtmatige daad gecontinueerd door de onrechtmatige situatie voort te laten duren en hebben nagelaten te waarborgen dat de emissie van de Getroffen Voertuigen gedurende hun hele normale levensduur aan de eisen van de Emissieverordening zouden blijven voldoen.

473. Specifiek ten aanzien van Stellantis, die door de Stichting ook als Autofabrikant is gedefinieerd (mede omdat zij zichzelf naar buiten toe als zodanig manifesteert, zie onderdeel 1.2.2.1 hiervoor), merkt de Stichting nog op dat voor zover zij niet feitelijk betrokken zou zijn geweest bij de hiervoor omschreven onrechtmatige daad, wat door de Stichting wordt betwist, deze onrechtmatige daad haar dan wel kan en ook moet worden toegerekend[86]. Dat geldt in het bijzonder indien, zoals in dit geval de Stellantis Groep met Stellantis als topholding, een economische eenheid vormen en moet worden aangenomen dat Stellantis (mede als

[86] Zie ook HvJEU 10 september 2009, C-97/08, ECLI:EU:C:2009:262 (*Akzo*) en ook HvJEU 6 oktober 2021, C-882/19, ECLI:EU:C:2021:800 (*Sumal*), in het bijzonder rov. 43 daarvan.

rechtsopvolger onder algemene titel van PSA) intensieve bemoeienis heeft met het beleid en het marktgedrag, waaronder begrepen de commerciële strategie, van haar dochterondernemingen, zoals de overige Autofabrikanten. Daarvan is in dit geval sprake.[87]

Conclusie

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

5.5.3 Onrechtmatige daad in groepsverband (art. 6:166 BW)

475. De Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren vormen gezamenlijk een keten en zijn als een groep te beschouwen in de zin van art 6:166 BW. Op grond van het voorgaande is gegeven dat meerdere deelnemers van deze groep een onrechtmatige daad hebben begaan.

- De Autofabrikanten hadden hun voertuigen zo moeten inrichten dat zij aan de geldende normen voldeden, en hadden zich niet heimelijk van Illegale Manipulatie-instrumenten mogen bedienen om zo te verhullen dat deze de geldende emissienormen bij normaal gebruik vergaand overschreden.

- De Autofabrikanten en de Importeur hadden geen valse CvO's mogen uitgeven op basis waarvan de Importeurs de Getroffen Voertuigen hebben geïmporteerd en geleverd aan de Handelaren.

- De Importeur en de Handelaren hadden de Getroffen Voertuigen niet op de markt mogen brengen, althans aan de eindgebruiker (indirect) ter beschikking mogen stellen.

476. De kans dat als gevolg van dit groepshandelen schade zou ontstaan, had de leden van de groep van deelname aan het groepshandelen behoren te weerhouden (HR 2 oktober 2015, ECLI:NL:HR:2015:2914, *NJ* 2016/194, m.nt. T. Hartlief). Ieder van de Gedaagden was, als essentieel onderdeel van de keten, bij machte om de onrechtmatige daad te voorkomen, en had dat ook moeten doen.

477. Er is dus sprake van een onrechtmatige daad in groepsverband. Dit leidt er niet alleen toe dat Stellantis, ieder van de (overige) Autofabrikanten, en ieder van de Importeur en de Handelaren aansprakelijk zijn voor hun eigen gedragingen, maar ook dat zij hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de door ieder van de groep afzonderlijk veroorzaakte schade.

87 Zie ook randnummer 322 – 349 van de Car Claim dagvaarding.

5.5.4 Schade

478. Dat de Autobezitters schade hebben geleden mag duidelijk zijn. De wijze van schadeberekening, en de soort en omvang van de schade zal hierna hoofdstuk 6 worden besproken.

5.5.5 Causaliteit

479. Uit hetgeen hiervoor is gesteld, blijkt reeds de causaliteit. Het feit dat er sprake is geweest van misbruik door middel van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten heeft tot schade geleid. Ingewikkelder wordt het niet.

480. De causaliteitstoets is overigens enkel relevant voor de vorderingen die zien op de vaststelling van het onrechtmatig handelen en de schadevergoeding die de Stichting in het verlengde daarvan vordert. De Stichting doet voor wat betreft de aansprakelijkheid in verband met de misleidende handelspraktijken een beroep op het rechtsvermoeden dat het *condicio sine qua non*-verband tussen misleiding en beleggingsbeslissing aanwezig is. De Stichting verwijst hierbij naar het World Online-arrest, r.o. 4.11.1 en onderdeel 5.2.8 hiervoor).

481. De redenen waarom toepassing van dit rechtsvermoeden ook in geval van onrechtmatige daad op zijn plaats is, zijn de volgende. Aangenomen mag worden dat de Autobezitters beïnvloed zijn door het enkele feit dat de Getroffen Voertuigen werden aangeboden als geschikt om mee te rijden op de openbare weg en aldus (zo mocht iedere koper aannemen) aan de gestelde normen zouden voldoen. Uiteraard zal de (gemiddelde) Autobezitter hierdoor beïnvloed zijn. Dit zou eventuele bewijslast op individueel niveau (vaak jaren na de aankoop of lease) moeten wegnemen (zie voor een vergelijkbare toepassing rechtbank Amsterdam, 28 oktober 2015, ECLI:NL:RBAMS:2015:7495 *JOR* 2015/33 m.nt. U. Verboom (*Landis*), r.o. 4.4).

5.5.6 Toerekening

5.5.6.1 Algemeen

482. Zoals hiervoor uiteengezet, heeft ieder van de Gedaagden zelfstandig, maar minst genomen in onderlinge samenhang, een onrechtmatige daad gepleegd. Die onrechtmatige daad kan ook telkens afzonderlijk aan de betreffende Gedaagde worden toegerekend nu zij te wijten is aan haar schuld of aan een oorzaak welke krachtens de wet of de in het verkeer geldende opvattingen voor haar rekening komt (zie art. 6:162 lid 3 BW).

483. Voor zover de Rechtbank echter zou menen dat één of meer van de Gedaagden geen zelfstandige onrechtmatige daad heeft of hebben gepleegd, dan moet worden aangenomen dat de onrechtmatige daad toch ook aan diegene(n) kan worden toegerekend, omdat de

onrechtmatige daad dan op grond van de verkeersopvattingen alsnog voor hun rekening komt. Dit derhalve nog los van de vraag of er sprake is van onrechtmatige daad in groepsverband.

484. Hiervoor is ook in het kader van oneerlijke handelspraktijken gesproken over toerekenbaarheid. De aldaar genoemde argumenten gelden uiteraard ook hier in grote mate. Specifiek ten aanzien van de onrechtmatige daad merkt de Stichting hier het volgende op.

5.5.6.2 De Autofabrikanten

485. De onrechtmatige daad, bestaande uit – kort gezegd – enerzijds het ontwerpen, ontwikkelen, produceren en het verkopen van Illegale Manipulatie-instrumenten en anderzijds het inbouwen, verhullen en vermarkten, is te wijten aan de schuld van de Autofabrikanten. Zij hebben daarmee verwijtbaar gehandeld.

486. Voor een meer uitgebreide (feitelijke) onderbouwing van de verwijten die toerekenbaarheid opleveren wordt verwezen naar het voorgaande in deze dagvaarding en in het bijzonder naar het onderdeel 'Onrechtmatige Daad'.

487. In aanvulling daarop merkt de Stichting nog op dat de verwijtbare gedragen van de Duitse Opel Fabrikanten en Vauxhall mede aan General Motors kunnen worden toegerekend tot 1 augustus 2017 (het moment dat General Motors Opel heeft overgenomen). Vanaf die datum (1 augustus 2017) kunnen die (doorlopende) verwijtbare gedragingen van de Duitse Opel Fabrikanten en Vauxhall aan PSA, en daarmee ook (vanaf januari 2021) aan Stellantis als haar rechtsopvolger, worden toegerekend.

488. Op diezelfde wijze dienen de verwijtbare gedragingen van de PSA Fabrikanten ook aan (het voormalige) PSA en daarmee (vanaf januari 2021) ook aan Stellantis (als haar rechtsopvolger) te worden toegerekend.

489. Voor zover deze onrechtmatige daad al niet de schuld zou zijn van de Autofabrikanten en de onrechtmatige daad niet op grond van de wet voor hun rekening komt, dan geldt dat de onrechtmatige daad in ieder geval op grond van de verkeersopvattingen voor hun rekening komt.

5.5.6.3 De Importeur en de Handelaren

490. Ook voor de Importeur en de Handelaren geldt dat, voor zover de onrechtmatige daad al niet de schuld is van de Importeur en de Handelaren, deze op grond van de verkeersopvattingen voor hun rekening komt.

491. Zoals hiervoor is toegelicht beantwoorden de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomst, omdat de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten die de Getroffen Voertuigen ongeschikt maakt voor gebruik van een voertuig op de openbare weg (omdat die bij wet

verboden zijn). Er is daarom niet alleen sprake van een tekortkoming in de nakoming van de Overeenkomst, maar ook van een onrechtmatige daad.

492. De Stichting is niet bekend met enig verweer van de Importeur en de Handelaren. Mogelijk zullen zij zich op het standpunt stellen dat zij niet bekend zijn geweest met de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten. In dat geval zou de vraag kunnen rijzen of deze tekortkoming c.q. onrechtmatige daad ook aan de Handelaren en de Importeur kan worden toegerekend, omdat zij het gebrek niet kenden, zodat de tekortkoming of onrechtmatige daad niet aan hun schuld te wijten zou.

493. Ook indien van de juistheid van dergelijke stellingen van de Handelaren en/of de Importeur zou worden uitgegaan, moet echter de tekortkoming c.q. het gebrek op grond van de in het verkeer geldende opvattingen ook aan de Handelaren en de Importeur worden toegerekend. De Stichting verwijst hiervoor naar het door de Hoge Raad gewezen arrest *Oerlemans/Driessen*, waaruit volgt dat de verkeersopvattingen met zich meebrengen dat bij industrieel vervaardigde zaken, zoals de Getroffen Voertuigen, een gebrek van een verkocht product in beginsel voor rekening van de verkoper komt, ook als deze het gebrek kende noch behoorde te kennen. Dit zal slechts anders kunnen zijn in geval van, door de verkoper zo nodig te bewijzen, bijzondere omstandigheden. Het bestaan van dergelijke bijzondere omstandigheden zal niet snel mogen worden aangenomen (zie HR 27 april 2001, ECLI:NL:HR:2001:AB1338, *NJ* 2002/231 en recent ook gerechtshof Den Haag 3 december 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:3135). Dat betekent, behoudens uitzonderingen wegens bijzondere omstandigheden die door de Handelaren en de Importeur moet worden bewezen, dat moet worden aangenomen dat de Handelaren noch de Importeur aansprakelijkheid kunnen ontlopen door een (blote) ontkenning van hun wetenschap rondom de Illegale Manipulatie-instrumenten.

494. Daarnaast moet ook worden aangenomen dat op grond van, of naar analogie met, het hiervoor kort aangestipte arrest Sumal van het HvJEU van 6 oktober 2021 (zaak C-882/19) het gedrag en/of de kennis van een topholding als Stellantis (inclusief haar rechtsvoorgangers) aan de Importeur (zijnde een dochteronderneming van Stellantis) kan en moet worden toegerekend. Zoals gezegd, aangenomen moet namelijk worden dat Stellantis het marktgedrag van de Importeur bepaalt. Het feit dat de Importeur een product is van de fusie tussen PSA (inclusief Opel) en FCA en inmiddels als enige entiteit binnen Nederland verantwoordelijk is voor de import van zowel Peugeot, Citroën, DS als Opel voertuigen bevestigt dat.

495. Voor een nadere feitelijke onderbouwing van de toerekenbaarheid, wordt verwezen naar het onderdeel5.5.2. Hierbij gaat het er kort gezegd om dat:

- De Handelaren en de Importeur zichzelf een integraal, essentieel en onlosmakelijk onderdeel hebben gemaakt van de productie- en distributieketen van de Autofabrikanten.

- De Handelaren en de Importeur feitelijk een verlengstuk van de Autofabrikanten zijn en zich ook als zodanig presenteren.

- Alle betrokkenen in de keten gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de desbetreffende oneerlijke handelspraktijk.

- Autobezitters niet buiten de Handelaren en de Importeur om een (nieuw) Getroffen Voertuig konden aanschaffen.

- De Handelaren en de Importeur professionele organisaties zijn die van het op de markt brengen, inkopen en (door)verkopen van de Getroffen Voertuigen hun *core business* hebben gemaakt.

- De oneerlijke handelspraktijken de Handelaren en de Importeur financieel gewin opleverden.

- De Handelaren en de Importeur moeten hebben geweten van de oneerlijke handelspraktijken, althans daarvan op de hoogte hadden moeten zijn. Als zij het niet hebben geweten, dan zijn zij nalatig geweest door daarnaar geen nader onderzoek te doen.

- De oneerlijke handelspraktijken zijn aldus een *team effort* geweest.

5.5.7 Conclusie

496. Het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten is aldus (ook) toerekenbaar aan de Importeur en de Handelaren.

6 SCHADE

6.1 Inleiding

497. In geval er een verplichting tot vergoeding van schade bestaat (op basis van één of meer van de wettelijke grondslagen die hiervoor zijn uitgewerkt), is het uitgangspunt dat volledige (concrete) schadevergoeding plaatsvindt (vgl. art. 6:95 BW). Gedaagden zullen de Autobezitters dan ook volledig moeten compenseren voor hun schade.

498. Meer concreet betekent dat, dat de Autobezitters zoveel mogelijk in de toestand moeten worden gebracht waarin zij zouden hebben verkeerd indien de schadeveroorzakende gebeurtenis zou zijn uitgebleven. Dit uitgangspunt brengt mee dat de omvang van de schade moet worden 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).

499. De rechter heeft bij het begroten van schade verder de vrijheid om de geleden en te lijden schade te begroten, dat kan ook een bedrag contant maken op basis van een peildatum die geruime tijd voor zijn uitspraak ligt (HR 30 augustus 2019, ECLI:NL:HR:2019:1291, *RvdW* 2019/933). Ook bij een dergelijke wijze van begroting van schade door de rechter blijft het uitgangspunt dat zoveel als redelijkerwijs mogelijk de werkelijk geleden en te lijden schade wordt begroot (en vervolgens vergoed).

500. Omdat de begroting van schade tevens dient plaats te vinden op een wijze die het meest met de aard daarvan in overeenstemming is (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.

501. 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.

6.2 Soorten van geleden en te lijden schade

502. 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.

503. Primair bestaat de schade van de Autobezitters dus mede uit het verschil tussen de verkrijgprijs van het Getroffen Voertuig en de waarde daarvan op het moment van verkrijging, dit nog los van extra kosten en ander nadeel dat Autobezitters ondervinden.

504. In aanvulling daarop geldt het volgende ten aanzien van de waardedaling van de Getroffen Voertuigen als gevolg van de hiervoor omschreven schadetoebrengende feiten:

- Een auto waarvan de serieuze kans bestaat dat deze in de toekomst niet meer gebruikt mag worden, al is het maar in de milieuzones van sommige stedelijke gebieden, is niet aantrekkelijk voor een potentiële koper, of in ieder geval minder aantrekkelijk dan een vergelijkbare auto. Dat leidt tot serieuze beperkingen in het gebruik en de mogelijkheden en voorwaarden van (door)verkoop of inruil.

- Gelet op de economische en technische ratio voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten, doet zich bij verwijdering daarvan een verdere waardedaling van de

voertuigen voor. De aanpassingen die nodig zijn om aan de emissievoorschriften te voldoen, zullen immers deze hoogstwaarschijnlijk tot verminderde prestaties, technische gebreken, hogere slijtage en een hoger brandstof verbruik leiden.

- Het feit dat de voertuigen blijvend niet aan de emissienormen voldoen, leidt ertoe dat deze niet langer in Europa verkocht kunnen worden, in ieder geval niet tegen een redelijke prijs. In de VS zijn inmiddels 100.000 Volkswagen voertuigen verschroot omdat het niet haalbaar was ze aan de geldende emissienormen te laten voldoen (**Productie 108**). In diverse media wordt er melding van gemaakt dat de Getroffen Voertuigen massaal naar andere landen (bijvoorbeeld in Afrika) worden gebracht, of anders gezegd, gedumpt, omdat deze kennelijk binnen de EU niet meer verkoopbaar zijn (zie **Producties 109**). Al deze factoren leiden tot een lagere waarde en tweedehandsverkoopprijs.

505. De nevengevolgen van de implementatie van software-updates, voor zover die in deze zaak al hebben plaatsgevonden, laten zich met grote zekerheid uittekenen. Zo is bijvoorbeeld te voorzien dat de Getroffen Voertuigen na een update die tot gevolg heeft dat de LNT-functie naar behoren functioneert, minder “zuinig” zijn dan beloofd. Dat is eenvoudigweg het gevolg van het feit dat de regeneratiefunctie niet uitschakelt; regenereren leidt tot (meer) brandstofverbruik. Ook is meer onderhoud en slijtage te voorzien wanneer de EGR-functie niet langer te onpas wordt afgeschakeld. Deze kosten, onder meer aan extra brandstof, zoals nodig is voor de adequate regeneratie van de LNT-functie van Euro 6-voertuigen, komen ook voor vergoeding door Gedaagden in aanmerking.[88] Hetzelfde geldt voor het toegenomen AdBlue gebruik nadat een update is uitgevoerd. Opel erkent dat dit het geval is.[89] Daarnaast komen voor onder meer de Particulieren Partijen die een Getroffen Voertuig hebben geleased ook het teveel betaalde aan bijtelling voor vergoeding in aanmerkingen, als mogelijk ook de kosten van herstel (voor zover al mogelijk). Ook deze niet-limitatief opgesomde schadecomponenten[90] zullen nader in de procedure moeten worden betrokken, maar voldoende aannemelijk is dat ook deze vorm van schade door de Autobezitters is en wordt geleden.

506. Nu de Autofabrikanten de Getroffen Voertuigen opzettelijk van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten hebben voorzien, moet ook worden aangenomen dat zij tezamen ook het oogmerk hadden om ten faveure van zichzelf (namelijk winstmaximalisatie) de Autobezitters te benadelen (namelijk door de Autobezitters van een Getroffen Voertuig te voorzien dat in strijd met de typegoedkeuringsvereisten op de markt gebracht was en ervoor

88 Zie bijvoorbeeld de in Canada op 6 januari 2021 getroffen collectieve schikking, waarin Volkswagen, Audi, Porsche en Bentley ook het (extra) brandstof verbruik tot op zekere hoogte hebben vergoed. Zie https://vwfueleconomysettlement.ca/
89 Zie: https://www.opel.nl/tools/adblue/adblueprogramma.html
90 Zie ook Hoofdstuk IX van de Car Claim dagvaarding.

te zorgen dat de Autobezitters een onwaar CvO verstrekt zouden krijgen). Deze schade vertaalt zich mogelijk niet direct in zuivere vermogensschade, maar valt wel degelijk aan te merken als nadeel toegebracht aan de Autobezitters. Ten aanzien van dit nadeel maakt de Stichting voor de Autobezitters aanspraak op een naar billijkheid vast te stellen schadevergoeding (art. 6:106 sub a BW).

507. In die zin verwijst de Stichting naar de volgende uitspraak van het HvJEU inzake VKI en Volkswagen van 9 juli 2020 (ECLI:EU:C:2020:534, JBPR 2020/4, NJ 2020/317). In deze uitspraak is bevestigd dat sprake is van materiele schade die leidt tot een waardeverlies van elk Getroffen Voertuig.

> *"Het is juist dat de schadevordering in het hoofdgeding is gericht op de verkrijging van een vergoeding voor de waardevermindering van de betrokken voertuigen, die wordt geraamd op 30 % van de koopprijs ervan, dat wil zeggen een kwantificeerbare financiële vergoeding. Zoals de Commissie in haar schriftelijke opmerkingen heeft aangegeven, betekent het feit dat de schadevordering wordt uitgedrukt in euro evenwel niet per definitie dat er sprake is van zuivere vermogensschade. Anders dan in de zaken die hebben geleid tot de arresten van 10 juni 2004, Kronhofer (C-168/02, EU:C:2004:364); 28 januari 2015, Kolassa (C-375/13, EU:C:2015:37), en 12 september 2018, Löber (C-304/17, EU:C:2018:701), waarin financiële investeringen hadden geleid tot een vermindering van de financiële tegoeden van de betrokken personen zonder enig verband met een materieel goed, is er in het hoofdgeding namelijk sprake van gebreken van voertuigen, die materiële goederen zijn.*
>
> *In casu is er dus geen sprake van zuivere vermogensschade, maar van materiële schade die leidt tot een waardeverlies van elk betrokken voertuig en voortvloeit 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.*
>
> *Derhalve moet worden geoordeeld dat, in het geval van het in de handel brengen van voertuigen die door de fabrikant ervan zijn voorzien van software die de emissiegegevens manipuleert, de door de uiteindelijke koper geleden schade noch indirecte schade noch zuivere vermogensschade is, en intreedt bij de aankoop van een dergelijk voertuig bij een derde.*

508. Namens haar achterban vraagt de Stichting de Gedaagden te veroordelen tot vergoeding aan de Autobezitters van de schade die ertoe strekt het waardeverlies aan de Getroffen Voertuigen

te compenseren (in zoverre de toewijzing van de overige vorderingen niet reeds soelaas biedt). De omvang van deze schadevergoeding dient, zoals gezegd, in deze procedure nog nader begroot te worden. De Stichting overweegt hiertoe zelfstandig een schadeberekening in het geding te brengen, dan wel de Rechtbank te verzoeken hiertoe deskundigen aan te wijzen. Op dit moment in de procedure is het evenwel voldoende om aannemelijk te maken dat er schade is geleden. En aan die toets is voldaan.

509. Ter illustratie van een (abstracte) begroting van de schade van autobezitters als gevolg van het Dieselschandaal verwijst de Stichting naar de volgende uitspraken gedaan in binnen- en/of buitenland of inmiddels getroffen schikkingen.

510. Zo heeft de Rechtbank in de zaak tussen Car Claim en Volkswagen c.s. in haar vonnis van 14 juli 2021[91] de schade, bestaande uit een waardevermindering (oftewel prijsverlaging) van voertuigen, als volgt benaderd:

> *"Kopers van een nieuwe Volkswagen, Audi, Seat en Škoda met zogenoemde 'sjoemelsoftware' hebben recht op een prijsverlaging van 3.000 euro, voor een tweedehands auto is dit 1.500 euro. Dat heeft de rechtbank geoordeeld. Het geldt voor ongeveer 150.000 auto's die consumenten kochten bij autodealers die stichting Car Claim heeft betrokken in de collectieve actie. Een koper mag verwachten dat de auto aan de regelgeving voldoet. Doet die dat niet dan is een auto minder waard dan de koopprijs.*
>
> *De rechtbank oordeelt dat de autofabrikanten onrechtmatig hebben gehandeld doordat zij met de sjoemelsoftware de toezichthouder en de kopers van de auto's opzettelijk hebben misleid. Dat is in één woord bedrog. Door dat bedrog hebben de kopers van de auto's achteraf bezien teveel betaald voor de auto toen zij die kochten. Dat is hun schade."*

511. In het hiervoor genoemde vonnis in de zaak tussen Car Claim en Volkswagen c.s.[92] liet de Rechtbank ook meewegen dat de betreffende autobezitters ook verminderd gebruiksgenot van hun getroffen voertuigen hebben. Volgens de Rechtbank hebben zij "*geen rustig en ongestoord genot*" meer van hun voertuig (zie rov. 8.20). Ook deze vorm van nadeel komt voor compensatie in aanmerking.

512. In Spanje kwam de rechtbank Madrid eerder op 25 januari 2021[93] tot een gelijke compensatie van EUR 3.000 voor gedupeerde Volkswagen- en Audi-bezitters (**Productie 110**). De

91 Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617.
92 Zie: ECLI:NL:RBAMS:2021:3617.
93 Juzgado de lo Mercantil nº 01 de Madrid - Procedimiento Ordinario 684/2017, NIG: 28.079.00.2-2017/0107258, 25 januari 2021.

rechtbank overwoog in die kwestie, vrij vertaald weergegeven, dat gelet op alle veroorzaakte materiële en immateriële schade en zonder dat het nodig is om mathematisch het specifieke deel te specificeren dat overeenstemt met de vergoeding voor elk van hen, is een billijke en passende vergoeding per getroffen persoon van in totaal EUR 3.000. Het is volgens de rechtbank in Madrid namelijk duidelijk dat (i) het tijdverlies en het ongemak als gevolg van het onnodige onderhoud van het voertuig en de waardevermindering van de modellen die door de manipulatie zijn getroffen, niet kunnen worden gecompenseerd met een bedrag dat lager is dan EUR 1.500 en dat (ii) de rest van de schadevergoeding voor de onrust, het onbehagen, het verlies aan vertrouwen, de frustratie van de milieuverbintenis, het wantrouwen in het voertuig, de wens om er met verlies van te beschikken, enz. die wij in de vorige alinea's uitvoerig hebben uiteengezet, ook niet minder kan bedragen dan nog eens EUR 1.500.

513. In Duitsland heeft Volkswagen een collectieve schikking getroffen (weliswaar voor een beperkte groep en ook een klein deel van de aldaar getroffen voertuigen. Volgens het als **Productie 111** overgelegde persbericht van het Duitse *Verbraucherzentrale Bundesverband* kunnen de deelnemers aan de schikking gemiddeld ongeveer 15 procent van de oorspronkelijke aankoopprijs van hun voertuig door Volkswagen laten uitbetalen. Volkswagen heeft zich in die schikking meet concreet verbonden een schadevergoeding te betalen van tussen EUR 1.350 en 6.257, zulks afhankelijk van het type voertuig en het modeljaar. In totaal zou de door Volkswagen te betalen schadevergoeding neerkomen op een bedrag van naar schatting EUR 830 miljoen ten behoeve van ongeveer 260.000 gedupeerde autobezitters. Volkswagen zal daarnaast de volledige kosten dragen van de schikking van de zaak en het verstrekken van juridisch advies aan de consumenten.

514. In Australië heeft Volkswagen ook een schikking getroffen die algemeen verbindend is verklaard. Het Federale Gerechtshof van Australië heeft namelijk op 13 mei 2020 een schikking goedgekeurd van de Australische groepsacties tegen Volkswagen, Audi en Skoda in verband met het Dieselschandaal.[94] Deze schikking houdt in dat Volkswagen, overigens zonder erkenning van aansprakelijkheid, in totaal ongeveer AU$ 120 miljoen heeft betaald aan in aanmerking komende Australische automobilisten plus juridische kosten en andere betalingen. Het geschatte gemiddelde schikkingsbedrag per voertuig komt in dit geval neer op ongeveer AU$ 2.800, en varieert tussen AU$ 1.589 en AU$ 6.554, zulks afhankelijk van factoren zoals het type voertuig en de leeftijd ervan.

7 TOEPASSELIJKHEID WAMCA

515. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting dat het nieuwe collectieve actierecht van toepassing is op de door haar in te stellen rechtsvorderingen.

94 https://vwsettlement.com.au/index.php

516. Vervolgens geeft de Stichting een omschrijving van de groep personen tot bescherming wier belangen de in onderhavige dagvaarding in te stellen collectieve vorderingen strekt (art. 1018c Rv; de Nauw Omschreven Groep).

517. Aansluitend zet de Stichting de collectieve vorderingen uiteen die zij in deze procedure instelt. Dit zijn allereerst de vorderingen strekkende tot een verklaring voor recht en, vervolgens, de vorderingen strekkende tot het verkrijgen van een adequate remedie voor de Autobezitters. Daarbij licht de Stichting toe dat de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen gemeenschappelijk zijn en zich lenen voor afdoening in collectief verband.

7.1 Toepasselijkheid WAMCA

7.1.1 Inleiding

518. 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**").

7.1.2 Het Amendement Van Gent

519. 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).

520. 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.

521. 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."*

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

7.1.3 Het onrechtmatig handelen van Gedaagden loopt door na 15 november 2016

523. 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 onder meer uit:

(i) Het feit dat de PSA en Opel Fabrikanten zowel voor als na de relevante datum voertuigen met Illegale Manipulatie Instrumenten in de markt hebben gezet. Daarmee beoogden zij de bouwkosten van hun voertuigen te beperken en deze commercieel aantrekkelijker te maken, allemaal ten bate van het eigen gewin. Diverse typen Getroffen Voertuigen zijn zelfs na 15 november 2016 voor het eerst op de weg toegelaten. Daarmee schonden de PSA en Opel Fabrikanten ook na 15 november 2016 de Emissieverordening en veroorzaakten zij schade bij hun afnemers. In dit kader is relevant dat de Autofabrikanten tot op de dag van vandaag en tegen beter weten in doen voorkomen alsof de Getroffen Voertuigen niet zijn voorzien van Illegale Manipulatie-instrumenten (op mogelijk een enkele uitzondering na). Zo volhardde Stellantis op 9 juni 2021 – na de kennisgeving van strafrechtelijke vervolging van PSA in Frankrijk, en nadat het HvJEU zich over de illegaliteit van de toegepaste Manipulatie Instrumenten had uitgelaten - nog steeds in haar stelling dat haar "*emission control systems*" voldoen aan "*all applicable requiremnets at the relevant times*" en dat te dien aanzien de "*Stellantis Group* (…) *will continue its predecessors' policies*"[95]. Ook Opel houdt nog steeds vol dat haar voertuigen aan de Emissienormen voldoen, ondanks hard bewijs van het tegendeel.

(ii) 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);

(iii) Het feit dat de ongewijzigd gebleven CvO's als gevolg van het gesjoemel door de PSA en Opel Fabrikanten tot op de dag van vandaag feitelijk onjuist zijn;

95 https://www.stellantis.com/en/news/press-releases/2021/june/statement-on-diesel-emissions-investigation-in-france

(iv) Het feit dat tot op heden verhoudingsgewijs zeer weinig Getroffen Voertuigen zijn onderworpen aan een Terugroepactie (zie voor de status daarvan in de afzonderlijke lidstaten binnen de EU, waaronder Nederland, per april 2021 productie 81). Dat betekent dat het merendeel van de Getroffen Voertuigen nog steeds is voorzien van een Illegaal Manipulatie-instrument en dus nog steeds niet aan de Emissieverordening voldoen. De voertuigen stoten nog steeds veel te veel NOx uit.

(v) Daarbij stelt de Stichting zich op het standpunt dat een Terugroepactie het gebrek van een Illegaal Manipulatie-instrument zou wegnemen. Voor een belangrijk deel van de voertuigen geldt dat deze zonder aanpassingen in de hardware niet aan de Emissieverordening kunnen voldoen. De Stichting verwijst ter illustratie naar de in § 275 hiervoor besproken conclusies van de RDW ten aanzien van de Opel Mokka. Volgens de RDW was het emissiecontrolesysteem van dit voertuig van dermate slechte kwaliteit dat een software update zinloos zou zijn. De Stichting gaat er van uit dat dit in ieder geval voor een brede categorie voertuigen geldt, in ieder geval de Euro 5 voertuigen van de PSA en Opel Fabrikanten, die immers niet van een SCR systeem zijn voorzien. Voor zover het wel mogelijk is de voertuigen door middel van een software update in overeenstemming met de Emissieverordening kunnen worden gemaakt, is aannemelijk dat dit op zijn beurt tot nieuwe problemen zal leiden. De Stichting verwijst naar onderdeel 6.2 hiervoor.

524. De Stichting zal de feitelijke onderbouwing voor toepasselijkheid van het nieuwe recht mogelijk aanvullen. Dat kan bijvoorbeeld relevant zijn wanneer de Autofabrikanten wel 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.

7.2 Omschrijving Nauw Omschreven Groep

525. In dit onderdeel geeft de Stichting een omschrijving van de personen tot bescherming wier belangen de collectieve vordering strekt. Het gaat daarbij om de Autobezitters; alle personen en/of rechtspersonen die, binnen de Europese Unie en, subsidiair, binnen Nederland, een of meer Getroffen Voertuigen geleverd hebben gekregen, zijnde een door de Autofabrikanten gefabriceerde en van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten voorzien dieselvoertuig.

526. De Stichting heeft in Hoofdstukken 3 en 4 hiervoor inzichtelijk willen maken welke modellen van voertuigen en/of voertuigen met bepaalde type motoren als Getroffen Voertuig kwalificeren. Daarbij houdt de Stichting zich uitdrukkelijk het recht voor om deze lijst aan te vullen naar aanleiding van nadere ontwikkelingen en feiten die bekend worden, onder andere aan de hand van de informatie die Gedaagden, in het bijzonder de Autofabrikanten, in vervolg op het informatieverzoek van de Stichting en deze dagvaarding zullen geven.

527. Ten aanzien van de Nauw Omschreven Groep onderscheidt de Stichting de volgende subgroepen Autobezitters:

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 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
Particuliere Partijen D	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Particuliere Partijen E	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikantendoor middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Particuliere Partijen F	Natuurlijk personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben

	gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een binnen de EU gevestigde officiële dealer van de Autofabrikanten, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of andere leasemaatschappij
Zakelijke Partijen A	Niet-Particuliere Partijen 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 Partijen B	Niet-Particuliere Partijen 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 Partijen C	Niet-Particuliere Partijen 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
Zakelijke Partijen D	Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Partijen E	Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Partijen F	Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU 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 binnen de EU

	gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of een andere leasemaatschappij

528. De in de hierboven weergegeven lijst van personen en entiteiten duidt de Stichting hierna aan als de "**Nauw Omschreven Groep**". Met deze onderverdeling in de verschillende subcategorieën heeft de Stichting beoogd de rechtspositie van deze (rechts)personen te laten aansluiten bij de specifiek ten behoeve van hen in te stellen vorderingen.

529. Ten aanzien van Autobezitters van het merk Vauxhall in het Verenigd Koninkrijk merkt de Stichting (nogmaals) op dat die binnen de Nauw Omschreven Groep vallen. Immers, binnen de Relevante Periode, waarop de met de dagvaarding ingestelde vorderingen betrekking hebben, was het Verenigd Koninkrijk nog lid van de EU. Mocht evenwel, om welke reden dan ook geoordeeld worden dat de Stichting in deze procedure niet kan opkomen ten behoeve van de Autobezitters van het merk Vauxhall in het Verenigd Koninkrijk, dan dient de Nauw Omschreven Groep zo uitgelegd te worden dat deze (sub)groep (te weten: de Autobezitters van het merk Vauxhall in het Verenigd Koninkrijk) geen onderdeel uitmaakt van de Nauw Omschreven Groep.

530. De omvang van Nauw Omschreven Groep vindt zijn afgrenzing enerzijds in de definitie van Getroffen Voertuig (dat is een door de Autofabrikanten gefabriceerd en van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten voorzien dieselvoertuig die EURO 5 of EURO 6 is gecertifieerd in de Relevante Periode en anderzijds in de geografische inperking tot, primair, de EU en subsidiair Nederland).

531. De primair benoemde geografische inkadering houdt verband met de mogelijkheid dat een in dezen te wijzen vonnis of een gerechtelijk vast te stellen schikking binnen de EU voor erkenning en tenuitvoerlegging vatbaar is, hetgeen ook geldt of zal moeten gelden voor het Verenigd Koninkrijk[96]. Deze inkadering is afhankelijk van de toewijzing van de onder sub IV het petitum gevorderde openstelling van de *opt-in* mogelijkheid voor buiten Nederland wonende leden van de Nauw Omschreven Groep. Onder Europese Unie dient in dit kader te worden verstaan die lidstaten van de Europese Unie die ten tijde van de Relevante Periode partij zijn/waren bij de EEX-verordening, waaronder dus ook het Verenigd Koninkrijk.

[96] Voor deze situatie kan worden teruggevallen op hetzij het Verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, Brussel, 27 september 1968, hetzij dat voorlopig. (aldus Antwoorden Kamervragen over rechtszekerheid na Brexit dd 13 december 2021) moet worden teruggevallen op de nationale regels van Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Voor Nederland komt dit neer op de regels van artikel 1-12 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv) voor bevoegdheid van de Nederlandse rechter en artikel 431 Rv voor het verkrijgen van een executoriale titel voor een buitenlands toewijzend vonnis (door het instellen van een vordering tot veroordeling buitenlandse partij overeenkomstig het buitenlandse vonnis).

532. De Stichting zal in deze procedure in de eerste plaats een aantal vorderingen instellen tot het geven van verklaringen voor recht, die onderstaand kort worden omschreven, en waarbij de Stichting tevens bespreekt dat de daaraan ten grondslag liggende feitelijke- en rechtsvragen voldoende gemeenschappelijk zijn om een collectieve afhandeling te rechtvaardigen.

533. De wet biedt consumenten op verschillende plekken meer bescherming dan andere partijen. Een voorbeeld hiervan is de bescherming die voortvloeit uit de Wet OHP. Middels de zogenoemde reflexwerking komt deze bescherming ook toe aan (rechts)personen die strikt genomen geen consumenten zijn, maar bijvoorbeeld kleine ondernemers zoals ZZP-ers.

534. In casu is er des te meer reden voor een reflexwerking omdat veel kleine zelfstandigen een Getroffen Voertuig met name of mede voor eigen privégebruik zullen hebben gekocht of anderszins hebben verkregen.

535. De Stichting verzoekt de Rechtbank met het oog daarop en met het oog op de overige door haar in te stellen vorderingen om door een verklaring voor recht duidelijk te maken welke partijen een gelijke bescherming verdienen als een consument. De consumenten en de (rechts-)personen aan wie dezelfde consumentrechtelijke bescherming toekomt zullen in de deze dagvaarding dan ook gezamenlijk worden aangeduid als "**Particuliere Partijen**".

536. De Stichting acht het reëel dat de volgende kleine groepen zelfstandigen en andere partijen die voldoen aan de volgende criteria als Particuliere Partij in deze procedure worden beschouwd:

- 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

537. Vordering sub 5A betreft om die reden 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.

7.2.1 Verklaringen voor recht ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken

538. Ten aanzien van de oneerlijke handelspraktijken van de Gedaagden vordert de Stichting verklaringen voor recht dat:

i. de gedragingen van de Autofabrikanten, de Importeurs en de Handelaren als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding kwalificeren als een oneerlijke

handelspraktijk en mitsdien jegens de Particuliere Partijen, althans jegens de Nederlandse Particuliere Partijen, onrechtmatig zijn;

ii. de gedragingen van de Autofabrikanten en de Importeurs als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding aan de Handelaren zijn toe te rekenen zodat de oneerlijke handelspraktijken ook aan de Handelaren worden tegengeworpen en hun gedragingen (eveneens) onrechtmatig zijn jegens de Particuliere Partijen, althans jegens de Nederlandse Particuliere Partijen;

iii. de Overeenkomsten die tussen Particuliere Partijen en de Handelaren en/of Importeur tot stand zijn gekomen – althans na een door de Rechtbank in goede justitie te bepalen datum tot stand zijn gekomen – als gevolg van voornoemde oneerlijke handelspraktijken vernietigbaar zijn; en

iv. Gedaagden gelet op de oneerlijke handelspraktijken hoofdelijk schadeplichtig zijn jegens de Particuliere Partijen, althans jegens de Nederlandse Particuliere Partijen.

539. Ieder van deze verklaringen voldoet aan het bundelbaarheidsvereiste. De vorderingen zijn immers geheel van de omstandigheden van de individuele (Nederlandse) Particuliere Partijen geabstraheerd. Voor toewijzing is geen individuele beoordeling vereist.

7.2.2 Verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling

540. Ten aanzien van dwaling vordert de Stichting een verklaring voor recht dat de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen bevoegd zijn de Overeenkomsten te vernietigen.

541. Ook deze gevorderde verklaring voldoet aan het bundelbaarheidsvereiste. Het beroep op dwaling ziet voor alle Autobezitters immers op exact dezelfde omstandigheid, namelijk het feit dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Emissienormen voldoen en, teneinde dat te verhullen, van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten waren of zijn voorzien. Als gevolg daarvan voldeden en voldoen de Getroffen Voertuigen niet aan de typegoedkeuringsvereisten, met alle gevolgen van dien. De Stichting meent dat de in deze dagvaarding uiteengezette omstandigheden van zodanig gewicht zijn dat deze ook zonder dat bijkomende omstandigheden vereist zijn tot toewijzing van de gevraagde verklaring voor recht kan leiden. Zie ook hetgeen hiervoor is opgemerkt bij onderdeel 7.2.1 hiervoor.

7.2.3 Verklaringen voor recht ten aanzien van non-conformiteit en wanprestatie

542. Ten aanzien van de conformiteit, productaansprakelijkheid en wanprestatie vordert de Stichting verklaringen voor recht dat:

i. de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten beantwoorden;

ii. de redelijke termijn tot herstel of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;

iii. de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen, althans de Nederlandse Partijen, gerechtigd zijn om hun Getroffen Voertuig aan (één van) de Handelaren te retourneren onder de verplichting dat de betreffende Handelaar, althans de Autofabrikanten of de Importeur, de volledige aanschafprijs van het Getroffen Voertuig terugbetaalt;

iv. de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen, althans de Nederlandse Partijen, gerechtigd zijn van de betreffende Handelaren vervanging van het onderhavige Getroffen Voertuig te vorderen voor zover zij hun Getroffen Voertuig nog in hun bezit hebben; en

v. de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen, althans de Nederlandse Partijen, de bevoegdheid hebben om hun respectieve Overeenkomsten met de respectievelijke Handelaar te ontbinden.

543. Ook voor de op conformiteit gebaseerde vorderingen geldt dat deze in afdoende mate bundelbaar zijn. Wederom zijn deze vorderingen voor iedere Autobezitter op exact dezelfde omstandigheid gebaseerd, zijnde het feit dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Emissieverordening voldoen, het feit dat de Autofabrikanten zich van Illegale Manipulatie-instrumenten hebben bediend om dat te verhullen en de vergaande gevolgen daarvan. Daarbij geldt dat bij een beoordeling van non-conformiteit en de daaruit voortvloeiende rechtsvorderingen van de individuele omstandigheden kan worden geabstraheerd, en de in deze dagvaarding uiteengezette omstandigheden van zodanig gewicht zijn dat daarover in collectief verband kan worden geoordeeld.

7.2.4 Verklaringen omtrent de onverschuldigdheid van een gebruiksvergoeding:

544. Ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken, dwaling, non-conformiteit en wanprestatie vordert de Stichting verklaringen voor recht dat de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen geen vergoeding voor het gebruik of de waardevermindering van het betreffende Getroffen Voertuig verschuldigd zijn, bij toewijzing van vorderingen die zijn gericht op ongedaanmaking van de Overeenkomsten.

545. De Stichting is in dit kader van mening dat het in alle gevallen onjuist en onredelijk zou zijn een gebruiks- of waardevergoeding toe te kennen, mede met het oog op de opzettelijke en structurele misleiding door de Autofabrikanten die aan ieder van de Gedaagden kan worden toegerekend. Ook deze vordering voldoet aan het gelijksoortigheidsvereiste.

7.2.5 Verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad:

546. Ten aanzien van onrechtmatige daad vordert de Stichting verklaringen voor recht dat:

i. ieder van de Gedaagden, althans een of meer van hen en in het bijzonder de Autofabrikanten, jegens de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen (zijnde de Autobezitters), althans jegens de Nederlandse Partijen, onrechtmatig heeft, althans hebben, gehandeld;

ii. het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten eveneens aan de relevante Handelaren kan worden toegerekend en kan worden tegengeworpen. Hierbij heeft te gelden dat, bijvoorbeeld, de gedragingen rondom Getroffen Voertuigen van het merk Peugeot alleen aan de Peugeot-dealers kunnen worden toegerekend; niet aan, bijvoorbeeld, Handelaren die het merk Peugeot niet hebben gevoerd; en

iii. ieder van de Gedaagden, althans een of meer van hen, waaronder in ieder geval begrepen ieder van de Autofabrikanten, althans een of meer van hen, zich jegens de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen, althans jegens de Nederlandse Partijen, schuldig heeft of hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van artikel 6:166 BW, waarbij ook rekening gehouden wordt met de verschillen tussen de Handelaren, conform het hiervoor genoemde voorbeeld.

547. Wederom geldt dat deze verklaringen uitsluitend zien op het handelen van de Gedaagden, zodat de beoordeling van deze vorderingen geen beoordeling van de positie van individuele Autobezitters vereist.

7.3 Vorderingen tot vernietiging, ontbinding, zaaksvervanging en schadevergoeding

548. In aanvullingen op de vorderingen tot het verkrijgen van verklaringen voor recht stelt de Stichting in deze procedure ten behoeve van de Autobezitter een aantal vorderingen in die ertoe strekken de Autobezitter een adequate remedie te verschaffen. Dit betreft deels contractuele vorderingen en deels vorderingen tot schadevergoeding in geld. De mogelijkheid tot het instellen van contractuele vorderingen bestond al onder het oude recht.

> Zie N. Frenk, Preadvies Bundeling van vorderingen, *Tijdschrift voor Privaatrecht* 2003-4, 40e jaargang.

549. De vorderingen strekkende tot een schadevergoeding in geld zijn alleen onder het nieuwe recht (de WAMCA) mogelijk en worden ingesteld onder de voorwaarde dat de Rechtbank het nieuwe recht op de onderhavige vorderingen toepasselijk acht.

550. Om de collectieve afhandeling te faciliteren, heeft de Stichting bij het vaststellen van haar vorderingen onderscheid gemaakt tussen diverse categorieën Autobezitters en, aan de hand daarvan, diverse categorieën vorderingen.

7.3.1 Categorieën Autobezitters

551. De categorieën Autobezitters die deel uitmaken van de Nauw Omschreven Groep zijn de volgende:

i Particuliere Partijen, in de zin van personen op wie de wettelijke consumentenbescherming van toepassing is – al dan niet via de zogenoemde reflexwerking – en die een Getroffen Voertuig hebben aangeschaft, geleaset of anderszins verkregen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen:

a) Particuliere Partijen, die hun gewone verblijfplaats hadden in Nederland (de Nederlandse Partijen)), zulks weer onder te verdelen in Particuliere Partijen die:

- een nieuw Getroffen Voertuig hebben verkregen van een Handelaar (Particuliere Partijen A);
- een tweedehands Getroffen Voertuig hebben verkregen van een Handelaar (Particuliere Partijen B); en/of
- een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben verkregen van een (rechts)persoon niet zijnde een Handelaar (Particuliere Partijen C),

b) Buitenlandse Particuliere Partijen, die hun gewone verblijfplaats hadden buiten Nederland maar in de EU (zie Particuliere Partijen D tot en met F), zulks weer onder te verdelen in Buitenlandse Particuliere Partijen die:

- een nieuw Getroffen Voertuig hebben verkregen van een officiële dealer van één of meer van de Autofabrikanten (Particuliere Partijen D);
- een tweedehands Getroffen Voertuig hebben verkregen van een officiële dealer van één of meer van de Autofabrikanten (Particuliere Partijen E); en/of
- een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben verkregen van een (rechts)persoon niet zijnde een officiële dealer van één of meer van de Autofabrikanten (Particuliere Partijen F)

ii Zakelijke Partijen, zijnde (rechts-)personen die een Getroffen Voertuig hebben gekocht, niet zijnde Particuliere Partijen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen:

a) Nederlandse Zakelijke Partijen, die hun gewone verblijfplaats hadden in Nederland (zie Zakelijke Partijen A tot en met C), zulks weer onder te verdelen in Nederlandse Zakelijke Partijen die:

- een nieuw Getroffen Voertuig hebben verkregen van een Handelaar (Zakelijke Partijen A);
- een tweedehands Getroffen Voertuig hebben verkregen van een Handelaar (Zakelijke Partijen B); en/of
- een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben verkregen van een (rechts)persoon niet zijnde een Handelaar (Zakelijke Partijen C),

b) Buitenlandse Zakelijke Partijen, die hun gewone verblijfplaats hadden buiten Nederland maar in de EU (zie Zakelijke Partijen D tot en met F), zulks weer onder te verdelen in Buitenlandse Zakelijke Partijen die:

- een nieuw Getroffen Voertuig hebben verkregen van een officiële dealer van één of meer van de Autofabrikanten, niet zijnde een Handelaar (Zakelijke Partijen D)
- een tweedehands Getroffen Voertuig hebben verkregen van een officiële dealer van één of meer van de Autofabrikanten, niet zijnde een Handelaar (Zakelijke Partijen E); en/of
- een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben verkregen van een (rechts)persoon niet zijnde een officiële dealer van één of meer van de Autofabrikanten of een Handelaar (Zakelijke Partijen F).

7.3.2 Categorieën vorderingen

552. De vorderingen die ten behoeve van deze Autobezitters door de Stichting worden ingesteld vallen grofweg in twee categorieën uiteen.

553. De eerste categorie vorderingen betreft de vorderingen tot verschillende verklaringen voor rechten, zoals nader uiteengezet in het petitum .

554. De tweede categorie vorderingen betreft achtereenvolgens vorderingen tot vernietiging, zaaksvervanging, terugname van de Getroffen Voertuigen en ontbinding in, waarbij tevens wordt gevorderd dat de betreffende Gedaagden daarbij geen recht zullen hebben op een gebruiks- of waardevergoeding, of schadevergoeding, in geld of anders dan in geld. Voor een nadere omschrijving van deze vorderingen verwijst de Stichting naar het petitum.

555. De op ongedaanmaking c.q. zaaksvervanging gerichte vorderingen lenen zich voor beoordeling in collectief verband nu het oordeel ter zake van deze vorderingen geen beoordeling van de individuele positie vergt.

556. Dat is ook het geval voor de vorderingen tot schadevergoeding. Bij de beoordeling van deze vorderingen zal met vormen van *damages scheduling* moeten te worden gewerkt, zoals dat ook bij de totstandkoming van het wetsvoorstel aan de orde is geweest. Dat is in de Amerikaanse rechtspraktijk, waarop de WAMCA is geïnspireerd, ook gebruikelijk. De onderverdeling in subgroepen maakt het ook mogelijk om per subgroep ander bewijs van schade toe te laten. Van de Autobezitters die een Overeenkomst hebben gesloten met een Handelaar, kunnen de Handelaren op basis van hun administratie inzichtelijk maken wat de Autobezitters voor hun nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuig hebben betaald en wat de onderhoudskosten door de jaren heen zijn geweest. Hetzelfde geldt ook voor de Handelaren en de Importeur voor zover die partij zijn bij een Leaseovereenkomst. Autobezitters die een gebruikt Getroffen Voertuig van een ander dan een Handelaar hebben gekocht, zullen zelf verantwoordelijk zijn voor het bewijs van rondom de Overeenkomsten. Hetzelfde geldt voor de beoordeling van eventuele door Gedaagden in te stellen gebruiks- of waardevergoedingsvorderingen, mocht de Rechtbank onverhoopt tot het oordeel komen dat een dergelijke vergoeding wél aan de orde moet zijn.

557. 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.

8 ONTVANKELIJKHEID STICHTING

8.1 Inleiding

558. De Stichting is opgericht op 1 juli 2019 (**Productie 112**). 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 2020 Daimler c.s. gedagvaard en op 24 augustus 2020 FCA c.s. Laatstelijk heeft de Stichting Renault c.s. gedagvaard op 26 november 2021. 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.

559. De Stichting spant zich in de volle breedte in voor de Autobezitters van het Dieselschandaal.

560. 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:

(i) een omschrijving van de gebeurtenis of de gebeurtenissen waarop de collectieve vordering betrekking heeft. Dit heeft de Stichting gedaan in de Hoofdstukken 2, 3 en 4 hiervoor.

(ii) een omschrijving van de personen tot bescherming van wier belangen de collectieve vordering strekt (zie onder meer 8.2 hierna);

(iii) een omschrijving van de mate waarin de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen gemeenschappelijk zijn (zie onder meer 8.2 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 8.4 hierna. Voor een uitvoeriger beschrijving van de wijze waarop de *governance* van de Stichting is georganiseerd, verwijst zij naar **Productie 113**; 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 99 hierna).

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

561. 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 de Autofabrikanten, 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.

562. 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.

563. 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 ontlenen zinledig zijn. Dat zou indruisen tegen het beginsel van effectieve rechtsbescherming.

564. De Stichting heeft de Nauw Omschreven Groep gecategoriseerd in Hoofdstuk 7.2 hiervoor. Binnen die groep zijn de belangen homogeen op de hiervoor omschreven gronden; ze zijn allemaal de dupe van dezelfde praktijken van Gedaagden, althans de Autofabrikanten; het toepasselijke (EU) recht en de relevante rechtsgronden zijn (nagenoeg) gelijkluidend 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.

565. 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.

8.3 Tussenconclusie

566. Gelet op het bovenstaande meent de Stichting dat de 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.

567. 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.

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

8.4.1 Plan van behandeling

568. 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.

569. 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?

570. In dit onderdeel beschrijft de Stichting op welke wijze zij voldoet aan de ontvankelijkheidseisen van art. 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 representativiteit van de Stichting, 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 114**).

8.4.2 Statuten

571. 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 115**), de Statuten.

572. 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.

573. 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 gedupeerde Autobezitters. De Stichting is daar al druk mee sinds haar oprichting in de zomer van 2019.

574. 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.

575. 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. 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 geleaset en daarmee beschikken zij over een Getroffen Voertuig dat niet voldoet aan de typegoedkeuringseisen van de Emissieverordening.

576. 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, de Getroffen Voertuigen hebben immers veelal dezelfde soort motoren en maken gebruik van gelijksoortige Illegale Manipulatie-Instrumenten, zoals nader toegelicht in Hoofdstukken 3 en 4 hiervoor.

577. De Stichting heeft haar statutaire achterban, zoals hiervoor in Hoofdstuk 7.2 al aan de orde kwam 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.

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

578. 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 (primair) in Europa (inclusief Nederland), althans (subsidiair) 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) en ook van Renault S.A. als producent van onder meer de merken Renault en Dacia Daarbij geniet zij in een aantal van die procedures ook de uitdrukkelijke steun van maatschappelijke organisaties zoals Milieudefensie en het Franse France Nature Environment.

579. 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 **[***]**, 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 **[***]** 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."*

580. 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.

581. 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.

582. 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).

583. De Stichting heeft in productie 113 aan de hand van de indeling van de Claimcode 2019 en de corresponderende wetsbepalingen toegelicht op welke wijze zij de betrokken voorwaarden heeft geïmplementeerd.

584. 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 113 en in het *governance* document op de website van de Stichting (productie 114) 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.

585. 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.

8.4.4 De Stichting is voldoende representatief als belangenbehartiger voor de Autobezitters.

586. De Stichting komt namelijk op voor een voldoende groot deel van de groep getroffen gedupeerde Autobezitters.[97] Dit kan bijvoorbeeld worden getoetst op basis van de bij een vereniging aangesloten leden, het aantal deelnemers bij een stichting of door middel van het aantal gedupeerden dat zich actief voor de vordering heeft aangemeld (zie ook de uitspraak van de rechtbank Amsterdam inzake TPC/Oracle en Salesforce van 29 december 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:7647, rov. 5.10 onder verwijzing naar de wetsgeschiedenis op dit punt[98]).

587. De deelnemers (ook wel participanten) van de Stichting bestaan uit een mix van particuliere en zakelijke Autobezitters. De Stichting overlegt als **Productie 116** 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.

588. In het kader van de representativiteit merkt de Stichting op dat niet zozeer het aantal actief deelnemende participanten leidend dient te zijn. Eerder dient tot uitgangspunt te worden genomen het aantal Getroffen Voertuigen dat de Stichting "vertegenwoordigt". Daarnaast geldt dat de toets of de belangen van de personen voor wie de Stichting opkomt voldoende zijn gewaarborgd, waarbij de "representativiteit" enkel een gezichtspunt is, ook pas in een later stadium (want dat wordt ex nunc getoest, zie Rb. Amsterdam 20 december 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:6122, inzake *Stichting Elco Foundation / Rabobank c.s.*). Die vraag is (dus) niet aan de orde bij de ontvankelijkheid van de Stichting. Dat volgt ook expliciet uit

97 De wetgever heeft geen harde of concrete eis gesteld aan de representativiteit in het kader van de ontvankelijkheid van belangenbehartigers. Zie Kamerstukken II 2016/17 34 608, nr. 3, p. 19. Er kunnen dus verschillende indicaties zijn om te beoordelen of sprake is van representativiteit, zoals de vraag hoeveel Autobezitters zich bij de Stichting hebben aangesloten, of juist hoeveel Getroffen Voertuigen de Stichting tot de achterban kan rekenen. De omvang van de vorderingen of het aantal behaalde successen kunnen echter ook als indicator(en) worden gebruikt om de representativiteit te beoordelen. Voorkomen moest in ieder geval dat een agressieve werving van een achterban niet per se tot een representatieve achterban leidt (zie Kamerstukken I 2012/13 33 126, C. p. 3.

98 Zie: *Kamerstukken II* 2016/2017, 34 608, nr. 3, p. 19.

laatstgenoemde uitspraak. Voor zover het antwoord op de vraag of de Stichting wel voldoende representatief is, dan luidt het antwoord daarop bevestigend. De Stichting vertegenwoordigt namelijk enkele honderdduizenden Getroffen Voertuigen. Die Getroffen Voertuigen worden, of werden, gehouden door zowel Particuliere als Zakelijke Partijen (in Nederland maar ook daarbuiten binnen de EU). De Stichting is op dit moment - maar dat is dus ook nu nog niet aan de orde - niet in staat om nauwkeurig aan te geven om hoeveel Getroffen Voertuigen het precies gaat, mede omdat de administraties van die Autobezitters nog worden gecontroleerd op "geschiktheid". Dat vergt namelijk veel tijd. Op het moment dat het punt over de representativiteit aan de orde zal komen, zal de Stichting zich daarover nader uitlaten. Uit Hoofdstukken 3 en 4 hiervoor blijkt in ieder geval concreet om hoeveel in Nederland Getroffen Voertuigen dat gaat. Dat is in feite de (Nederlandse) achterban van de Stichting waarvoor zij opkomt. En naar de mening van de Stichting is voldoende duidelijk dat (i) de Autobezitter uiteindelijk gebaat zijn indien de Stichting in haar collectieve actie tegen Gedaagden slaagt en (ii) de Stichting beschikt over voldoende kennis en vaardigheden (met deze vijfde collectieve actie in het Dieselschandaal). Dat zijn in feite de twee centrale vragen die moeten worden beantwoord in het kader van het waarborgvereiste (zie ook rov. 4.4 in voornoemde zaak tussen Stichting Elco Foundation en Rabobank c.s.).

589. Bovendien hebben de deelnemers de mogelijkheid om de (participanten)overeenkomst met de Stichting 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 Funder. 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.

590. De Stichting zal ook faciliteren dat haar deelnemers op gepaste wijze inspraak krijgen in deze kwestie, bijvoorbeeld door het organiseren van (digitale) vergaderingen of webinars. Dit staat ook op de website van de Stichting, vermeld op de pagina "OVER ONS" onder het kopje "Governance"[99]. Kortom, de belangen van de Autobezitters zijn in voldoende mate gewaarborgd.

99 Zie: https://www.emissionsjustice.com/nl/over-ons/

8.4.5 Geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk (art. 3:305a lid 3 sub a BW)

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

8.4.6 Territoriaal ontvankelijkheidsvereiste (art. 3:305a lid 3 sub b BW)

592. 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.

8.4.6.1 <u>Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste uitgewerkt</u>

593. 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.

594. Uit hoofde van haar Statuten representeert de Stichting alle gedupeerden Autobezitters in Nederland (en daarbuiten maar binnen de EU). 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 naar verwachting het zwaartepunt in Nederland (art. 3:305a lid 3 sub b 1º BW).

595. Bovendien is een belangrijk gedeelte van de Gedaagden in Nederland gevestigd. Zo hebben Stellantis, de Importeur en alle Handelaren woonplaats 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 2º BW) en de locatie van het onrechtmatig handelen (art. 3:305a lid 3 sub b 3º BW) wijzen derhalve op voldoende verbondenheid met Nederland.

8.4.6.2 Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste moet achterwege blijven

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

597. 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).

598. 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).

599. 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 gedupeerde Autobezitters, 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.

600. Een claimorganisatie met een achterban waarvan het merendeel zich buiten Nederland bevindt, is pas ontvankelijk als de gebeurtenis in Nederland plaatshad 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 ontlenen 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).

601. Op deze gronden meent de Stichting dat de Rechtbank het territoriale ontvankelijkheidsvereiste buiten toepassing dient te laten.

8.4.7 De Stichting heeft de Gedaagden uitgenodigd voor overleg (art. 3:305a lid 3 sub c BW)

602. Bij brieven van respectievelijk 24 en 28 december 2021, en ook 16 januari 2022, heeft de Stichting de Gedaagden een aantal vragen voorgelegd; heeft zij hen aansprakelijk gesteld en uitgenodigd voor overleg over een minnelijke regeling (**Productie 117**). Die brieven hebben de advocaten per aangetekende post, 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 118**).

603. 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.

604. Hierbij komt dat voorafgaand aan de brief van de Stichting, Car Claim ook diverse aansprakelijkstellingen met uitnodiging tot overleg heeft gestuurd[100] naar Gedaagden en zij hierop kennelijk niet of afwijzend hebben gereageerd. Al veel eerder of rondom die periode schreef SEC ook een deel van de Gedaagden aan. Op al deze pogingen tot overleg is (kennelijk) niet (althans niet in positieve zin voor de Autobezitters) 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.

[100] Hoofdstuk XiV Car Claim Dagvaarding.

605. 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.

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

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

- SEC heeft bij inleidende dagvaarding van (of vlak voor) 19 juli 2021 een collectieve vordering tegen Stellantis, de (rechtsvoorgangers van de) Importeur, GM LLC 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.

607. SEC heeft er om onduidelijke redenen voor gekozen om (op Stellantis na) onder meer de PSA Fabrikanten, GM Company, GM Holdings LLC en de Duitse Opel Fabrikanten en de Handelaren niet te dagvaarden. SEC heeft alleen Stellantis, de (rechtsvoorgangers van de) Importeur, GM LLC en Robert Bosch GmbH aangesproken. Die keuze is moeilijk te begrijpen en ook niet zonder risico's. De PSA Fabrikanten, GM Company, GM Holdings LLC en de Duitse Opel Fabrikanten zijn immers (ook) de daadwerkelijke autofabrikanten. SEC heeft dus 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 de Stichting of (subsidiair) Car Claim.

608. De Stichting stelt zich vervolgens op het standpunt dat het voor de Autobezitters het beste zou zijn wanneer de Rechtbank haar als exclusieve belangenbehartiger aanwijst. Car Claim steunt de Stichting daarin. Zie in dat verband hoofdstuk XI.2 van de Dagvaarding van Car Claim. De Stichting is al bij meerdere Dieselschandaalprocedures betrokken en het komt haar en Car Claim zinvol voor wanneer de partijen de verantwoordelijkheden en werkzaamheden op dit punt spreiden.

609. 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 wikken en wegen. Relevante factoren zijn:

a) 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. De Stichting komt voor een grotere groep Autobezitters op in de zin dat zij ook opkomt voor Autobezitters buiten Nederland maar woonplaats hebben (gehad) in de EU. Daarnaast heeft de Stichting ook Vauxhall gedagvaard. Op basis daarvan moet worden vastgesteld dat de Stichting opkomt voor de grootste groep Autobezitters.

b) 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;

c) 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 § 151 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; en

d) 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 relevant dat de Stichting procedures heeft geëntameerd tegen Volkswagen c.s., Daimler c.s., FCA c.s. en Renault c.s./ Dat levert de Stichting veel waardevolle knowhow op en maakt ook dat zij in wezen niet langer een ad hoc stichting is. Dat is in deze procedure van grote waarde, want de onderliggende materie is feitelijk ingewikkeld en vaak zeer technisch.

610. Weging van de bovenstaande vier limitatieve factoren, leidt tot de slotsom dat de Stichting de meest geschikte partij is om als EB te worden aangewezen.

10 BEKENDE VERWEREN GEDAAGDEN

611. De Stichting is in deze dagvaarding al ingegaan op de verweren zoals deze door de Autofabrikanten naar voren zijn gebracht en verwacht mogen worden, gelet op de lijn van argumentatie die andere autofabrikanten hebben gevoerd in verband met hun rol in het Dieselschandaal.

612. Tot op heden hebben de Gedaagden ook geen verweer gevoerd, zodat de Stichting daarmee niet bekend is.

11 FORMELE ASPECTEN

11.1 Inleiding

613. 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 een paar bewijsrechtelijke aspecten.

11.2 Bevoegdheid rechter

11.2.1 Inleiding

614. De bevoegdheid van de Rechtbank volgt uit een viertal grondslagen, namelijk:

(i) de woonplaats van een aantal Gedaagden (in Nederland),

(ii) de samenhang van de vorderingen tegen Nederlandse Gedaagden en Gedaagden met woonplaats buiten Nederland, waarbij een onderscheid aangebracht moet worden tussen de Gedaagden met woonplaats in (a) een andere EU-lidstaat en (b) de Gedaagden die hun woonplaats hebben in een niet-EU-land en

(iii) de plaats van het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten (en de overige Gedaagden). Het beoordelingskader is voor de EU-gedaagden Brussel I-bis.

615. Gezien de uitspraak van het Hof van Justitie in de VKI/Volkswagen-zaak leidt het geen twijfel dat de Rechtbank bevoegd is verband met de vorderingen ten behoeve van de Autobezitters met woonplaats in Nederland. De Stichting streeft met deze actie na dat zij ook de belangen van niet-Nederlandse Autobezitters behartigt. Het is met name met het oog op deze meeromvattende rechtsmacht dat de Stichting het onderwerp rechtsmacht in dit onderdeel nader uitwerkt.

11.2.2 Verhouding commune bevoegdheidsregels en Brussel I-bis-Vo

616. Voor de Gedaagden met woonplaats in de VS en het Verenigd Koninkrijk moet gekeken worden naar het commune bevoegdheidsrecht. Dat kan de vraag oproepen hoe de – in belangrijke mate – gelijkende regels in het Wetboek van Rechtsvordering en Brussel I-bis-Vo zich tot elkaar verhouden.

617. De Brussel I-bis-Vo-bevoegdheidsregelingen zijn erop gericht om binnen de lidstaten een intern-regionale relatieve bevoegdheidsverdeling tot stand te brengen. Tegen de achtergrond van een harmonische rechtspraak is het wenselijk om tegenstrijdige uitspraken in verschillende lidstaten binnen de EU te voorkomen, in ieder geval waar dat voor problemen kan zorgen (considerans 22 Brussel I-bis-Vo).

618. De commune bevoegdheidsregels in artt. 1-14 Rv zijn daarentegen eenzijdig gericht op het bieden van een eenduidige regeling voor het bepalen van de rechtsmacht van de Nederlandse rechter, met name waar verdragen en verordeningen ontbreken. Het voorkomen van tegenstrijdige beslissingen is geen doel van de bevoegdheidsregels in Rechtsvordering, behalve

wanneer er een verdrag met het derde-land bestaat dat de erkenning en/of tenuitvoerlegging van rechterlijke uitspraken faciliteert.[101]

619. Dit verschil in doelstelling leidt ertoe dat de regels inzake de rechtsmacht van de Nederlandse rechter ruimer kunnen uitvallen. De volgende voorbeelden laten dit zien:

(i) die ruimere opzet blijkt bijvoorbeeld uit de omstandigheid dat de in art. 6 Rv genoemde gronden voor rechtsmacht extra (objectief bepaalbare) gronden zijn die gelden wanneer geen rechtsmacht kan worden gebaseerd op art. 2 Rv (woonplaats gedaagde) of op art. 3 Rv (algemene bevoegdheidsbepaling voor verzoekprocedure;[102]

(ii) die ruimere opzet doet zich ook gevoelen in de woordkeuze van art. 7 Rv. De bepaling lijkt gegrond op (de voorloper van) het huidige art. 8 aanhef en lid 1 Brussel I-bis-Vo. Het verschil is dat art. 8 aanhef en lid 1 Brussel I-bis-Vo vereist dat de ankergedaagde woonplaats in de desbetreffende lidstaat heeft. Art. 7 Rv verlangt alleen rechtsmacht ten aanzien van een ankergedaagde op grond van een van de regels van artt. 1-14 Rv. Ook hier klinkt het doel om een duidelijke grond voor Nederlandse rechtsmacht te bieden door; en

(iii) een ander relevant voorbeeld is dat de bevoegdheid voor vennootschapsrechtelijke kwesties opzettelijk een uitgebreider bereik heeft dan haar evenknie in art. 24 aanhef en lid 2 Brussel I-bis-Vo.[103]

620. Dit verschil in doelstellingen is vanzelfsprekend ook van belang voor de vraag of de uitleg die het Hof van Justitie geeft aan bepalingen in de Brussel I-bis-Vo in de gegeven situatie relevant is voor de uitleg van het commune bevoegdheidsrecht.[104] Het volgen van de 'Luxemburgse uitleg' ligt niet altijd voor de hand in de gevallen waar het nationale IPR afwijkt of waar het een ander doel dient, omdat de eigen doelstelling van Brussel I-bis-Vo – het voorkomen van

---

101 1.Kamerstukken II 1999-2000, 26855, 3 (MvT), p. 24: "Onder deze verdragen [waaronder het oude EEX-Verdrag, toevoeging advocaat] is er sprake van een intern-regionale relatieve bevoegdheidsregeling, en dus soms ook van ontzegging van de rechtsmacht van de rechters van de betrokken staten. De Nederlandse bepalingen hoeven zich niet met ontzegging van rechtsmacht bezig te houden, behalve in het geval van de forumkeuze voor een buitenlandse rechter (vergelijk artikel 1.1.7, tweede lid, en de toelichting daarop). Zie over dit onderscheid conclusie A-G Vlas, punt 3.3. voor HR 29 maart 2019, ECLI:NL:HR:2019:443, NJ 2019, 259 (m.nt. L. Strikwerda bij NJ 2019, 260: "De wetgever heeft rekening gehouden met het verschil in hun doelstelling. Bij het EEX-Verdrag – en ook bij zijn opvolgers de EEX-Verordening nr. 44/2001 en de huidige 'herschikte' EEX-Verordening – is het doel gericht op het binnen de EU tot stand brengen van één procesterritoir, waarin sprake is van vrij verkeer van vonnissen. De EEX-bevoegdheidsregeling is erop gericht om binnen de lidstaten 'een intern-regionale relatieve bevoegdheidsverdeling' tot stand te brengen. De commune bevoegdheidsbepalingen zijn daarentegen eenzijdig gericht op het bepalen van de rechtsmacht van de Nederlandse rechter in het geval dat verdragen en verordeningen ontbreken (zie ook art. 1 Rv). Dit verschil in doelstelling brengt mee, zo valt in de parlementaire geschiedenis te lezen, dat de regels inzake de rechtsmacht van de Nederlandse rechter ruimer kunnen uitvallen." Kamerstukken II 1999-2000, 26855, 3 (MvT), p. 24 en 25.

102 Conclusie A-G Vlas, punt 3.3. voor HR 29 maart 2019, ECLI:NL:HR:2019:443, NJ 2019, 259 (m.nt. L. Strikwerda bij NJ 2019, 260

103 Kamerstukken II 1999-2000, 26855, 3 (MvT), p. 33: "Voor onderdeel g (zaken betreffende vennootschappen en rechtspersonen) [het huidige onderdeel h, toevoeging advocaat] vergelijke men artikel 16, onderdeel 2, EEX/EVEX en het huidige artikel 126, elfde lid, Rv. Er is een van de verdragen enigszins afwijkende formulering gekozen, omdat het voor de Nederlandse regeling beter leek iets meer aansluiting te zoeken bij het Nederlandse vennootschaps- en rechtspersonenrecht."

104 Kamerstukken II 1999-2000, 26855, 3 (MvT), p. 33

onverenigbare beslissingen binnen de EU – niet aan de orde zijn. Die afweging is aan de rechter. Deze zal de doelstellingen van de bepaling daartoe moeten doorgronden.[105]

11.2.3 Woonplaats Gedaagden

621. In dagvaardingszaken heeft de Nederlandse rechter rechtsmacht indien 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) Stellantis, (ii) van de in Nederland gevestigde Importeur en (iii) van ieder van de Handelaren bevoegd is. Deze bevoegdheid omvat, primair, alle vorderingen die de Stichting tegen de desbetreffende Gedaagden instelt, ten behoeve van alle Autobezitters en, meest subsidiair, ten behoeve van de Autobezitters die hun Getroffen Voertuig in Nederland hebben gekocht.

622. In ieder geval Stellantis, de Importeur en enkele Handelaren 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.

623. Uit art. 1018d lid 1 Rv volgt vervolgens dat de Rechtbank ook als enige bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen tegen partijen die geen woonplaats in het rechtsgebied van de Rechtbank hebben, omdat de eerst aangezochte rechter, mits bevoegd, exclusief bevoegd is om kennis te nemen van alle rechtsvorderingen in verband met dezelfde gebeurtenissen. Daarbij volgt ook uit art. 107 Rv de bevoegdheid binnen Nederland ten aanzien van de vorderingen tegen de Nederlandse Gedaagden, omdat de vorderingen in essentie dezelfde situatie bestrijken, namelijk de verkoop van Getroffen Voertuigen met een Illegaal Manipulatie-Instrument, waarbij ook in belangrijke mate dezelfde rechtsgronden relevant zijn.

11.2.4 "Nauwe band" of "samenhang"

624. De Rechtbank is ook bevoegd ten aanzien van de vorderingen tegen de buitenlandse Gedaagden met vestiging in een EU-lidstaat, namelijk de Autofabrikanten (exclusief Stellantis en Vauxhall). Hierbij zal wel steeds een onderscheid aangebracht moeten worden tussen de Opel Fabrikanten met Stellantis en de PSA Fabrikanten met Stellantis.

625. Uit art. 8 lid 1 Brussel I-bis-Vo volgt dat in een procedure meerdere verweerders met woonplaats binnen de EU kunnen worden gedaagd voor het gerecht van de woonplaats van één van die verweerders, mits er tussen de ingestelde vorderingen een zo nauwe band bestaat

[105] HR 29 maart 2019, ECLI:NL:HR:2019:443, NJ 2019, 259, m.nt. L. Strikwerda bij NJ 2019, 260, r.o. 4.1.3: "Bij de invoering en latere wijzigingen van de art. 1-14 Rv heeft de Nederlandse wetgever aansluiting gezocht bij, onder meer, de voorlopers van de huidige Verordening Brussel I-bis (zie Parl. Gesch. Herz. Rv, p. 80; Kamerstukken II 2002/03, 28863, nr. 3, p. 1). Bij de uitleg van de commune regels voor internationale rechtsmacht moet daarom in beginsel aansluiting worden gezocht bij de rechtspraak van het HvJEU over (de voorlopers van) de Verordening Brussel I-bis. Dit is uiteraard anders indien aannemelijk is dat de Nederlandse wetgever heeft beoogd om bij de inrichting van een commune regel af te wijken van de Unierechtelijke instrumenten of de uitleg daarvan door het HvJEU. Deze benadering vond recent navolging in rechtbank Den Haag 1 mei 2019, ECLI:NL:RBDHA:2019:4233 (Nigeriaanse weduwen/Royal Dutch Shell Plc e.a.), r.o. 4.25.

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. Art. 7 lid 1 Rv bevat een soortgelijke bepaling voor de buitenlandse gedaagden met woonplaats van buiten de EU met dien verstande dat de ankergedaagde geen woonplaats hoeft te hebben in Nederland; daarvoor volstaat ook een bevoegdheid op grond van, bijvoorbeeld, plaats van schadebrengend feit.

626. In de onderhavige gevallen is sprake van zo'n "nauwe band".

627. Een schoolvoorbeeld van vorderingen waarbij sprake is van feitelijke en juridische samenhang, betreft de gevallen waar zich hoofdelijke aansprakelijk voordoet, aldus het toelichtende rapport van P. Jenard over de indirecte voorloper van Brussel I-bis-Vo, het EVEX-Verdrag, p. 26. Bij de regel van art. 8 Brussel I-bis-Vo 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." Die hoofdelijke verbondenheid doet zich hier uitdrukkelijk voor.

628. De voor een groot deel gelijkluidende 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 mede gebaseerd op de groepsaansprakelijkheid uit onrechtmatige daad van de Opel Fabrikanten samen met Stellantis als topholding en de PSA Fabrikanten samen met Stellantis als topholding en op hun gezamenlijke verantwoordelijkheid voor (voortdurende) oneerlijke handelspraktijken.

629. In dit verband is ook relevant dat de verplichtingen onder de Emissieverordening op de Gedaagden rusten in hun hoedanigheid van "fabrikant" of "*manufacturer*" of "*vehicle manufacturer*". Dit begrip is verder niet afzonderlijk gedefinieerd in de Emissieverordening. De interpretatie van dit begrip zal niettemin verdragsautonoom plaatsvinden. Naar analogie van de verdragsautonome interpretatie van het begrip "onderneming" in art. 101 EU Verdrag, ligt het voor de hand dat de Rechtbank hierbij de Opel Fabrikanten samen met Stellantis als topholding en de PSA Fabrikanten samen met Stellantis steeds beschouwt als een fabrikant[106]. Stellantis als moederonderneming kan de koers van de dochtermaatschappijen sturen en dat ook doet. De dochterondernemingen bepalen niet zelf hun gedrag en beleid. Ook niet in deze procedure, zo blijkt mede uit het feit dat alle vennootschappen behorende tot de Stellantis Groep door hetzelfde advocatenkantoor worden bijgestaan. Dat Stellantis nog maar recent topholding van de PSA geworden is, maakt in dit licht niet uit nu Stellantis de "*assets,*

106 Hof 's-Hertogenbosch ECLO:NL:GHSHE:2021:2341, r.o. 6.36 met verwijzing naar conclusie Advocaat-Generaal Pitruzella van 15 april 2021 C-882-19 voor Sumal, waarnaar DB c.s. hebben verwezen, worden deze algemene uitgangspunten vooropgezet: De doctrine van de economische eenheid deel uit van de rechtspraak van het Hof en het Gerecht, waarin zij is aangewend om de moedermaatschappij te bestraffen voor mededingingsverstorende gedragingen van haar dochterondernemingen door de aansprakelijkheid van de dochteronderneming in „opwaartse" richting naar de moedermaatschappij uit te breiden.

liabilities and legal relationships" van PSA "*without limitation'* onder algemene titel overgedragen kreeg (productie 1). Hieronder vallen, indachtige de fusieafspraken tussen General Motors en PSA ook de aansprakelijkheden in verband met Opel en Vauxhall ("*Transferred Liabilities*"), tenzij deze aansprakelijkheden zijn blijven berusten bij General Motors ("*Excluded Liabilities*").

630. De twee groepen Gedaagden hebben gezamenlijk (als onderdeel van de keten gericht op de productie en verkoop van auto's) de Getroffen Voertuigen op de markt gebracht en/of (door)verkocht en daarmee schade hebben toegebracht aan de Autobezitters. Daarmee zien de bij deze dagvaarding ingestelde vorderingen (in overwegende mate) niet alleen op dezelfde feiten, dezelfde schendingen van het recht; voor een aanzienlijk deel op vergelijkbare juridische relaties (die hiervoor ook zijn gerubriceerd), dezelfde (niet contractuele) vorderingen, maar in het bijzonder ook op dezelfde schade als in het geschil met betrekking tot de Nederlandse Gedaagden.[107] Kortom, zoals het HvJEU inzake Solvay/Honeywell overwoog, is art. 8 Brussel I-bis eveneens van toepassing in een zaak als deze. Er is sprake van inhoudelijk gelijke inbreuken en/of schendingen van recht die telkens in verschillende lidstaten in de EU door dezelfde Gedaagden (in groepsverband) zijn gepleegd.

631. 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 regulatoir 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 Gedupeerden 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.

632. 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

[107] HvJ EU 12 juli 2012, ECLI:EU:C:2012:445, NJ 2013/67, m.nt. Th.M. de Boer en Ch. Gielen (Solvay/Honeywell)

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*)).

633. Bij de toepassing van art. 8 Brussel I-bis-Vo kan nog relevante zijn dat een buitenlandse gedaagde kon voorzien dat deze werd opgeroepen in een andere lidstaat dan die van de woonplaats. Ook aan deze eis is voldaan:

(i) De topholding van de Stellantis Groep (Stellantis) heeft statutaire zetel in Amsterdam. Bovendien zijn de Opel-aansprakelijkheden welbewust overgedragen aan PSA dat op haar beurt haar aansprakelijkheden onder algemene titel overgedragen heeft aan FCA. Gedaagden hebben de Nederlandse rechtssfeer dus bewust opgezocht.

(ii) Een aantal modellen Getroffen Voertuigen is in Nederland van type-goedkeuring voorzien, zoals de Opel Zafira, Mokka en Astra (1.6L). De Gedaagden hebben het Nederlandse regulatoir toezicht ook bewust opgezocht.

(iii) Er is sprake van universele Illegale Manipulatie-instrumenten. Het was de bedoeling die in verschillende type auto's van de Autofabrikanten op de Nederlandse markt te brengen, om de excessieve NO_x-emissies van de Getroffen Voertuigen te verhullen. Alle Gedaagden, in het bijzonder ook de Autofabrikanten, moesten er rekening mee houden dat ook zij zou (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.*).

11.2.5 Plaats schadebrengende feit

634. Rechtsmacht ten aanzien van alle buitenlandse Gedaagden volgt ook uit art. 7 lid 2 Brussel I-bis en art. 6 aanhef en onder e Rv. In dat verband verwijst de Stichting naar de uitspraak van het Europese Hof van Justitie met betrekking tot de bevoegdheid van de Oostenrijkse rechter in een Dieselschandaal zaak (zaak C-343/19, ECLI:EU:C:2020:534, VKI tegen Volkswagen e.a., r.o. 37-40). In dit arrest besloot het HvJEU onder andere dat de autofabrikant die de hem geldende wettelijke voorschriften bewust schendt, moet verwachten dat de schade zich voordoet op de plaats waar het betrokken voertuig wordt aangekocht. Ten aanzien van alle Nederlandse Autobezitters is Nederland *Erfolgsort*.

635. Dit uitgangspunt geldt dus 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 en Getroffen Voertuigen waarvan de typegoedkeuring verzorgd is door de Nederlandse typegoedkeuringsautoriteit, de RDW, zoals in het geval van (in ieder geval) de Opel Zafira, Mokka en Astra. De Handelaren, van wie zij de Getroffen Voertuigen hebben

verkregen, zijn namelijk 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.

636. Rechtsmacht ten aanzien van de Opel Fabrikanten volgt ook uit art. 7 lid 2 Brussel I-bis en art. 6 aanhef en onder e Rv. Het schadebrengende feit van de "fabrikant" deed zich (eveneens) in Nederland, zo volgt uit het doorlopen van het typegoedkeuringsproces in Nederland voor diverse Opel Voertuigen. Hierbij hoeft de Rechtbank geen onderscheid maken in de verschillende Getroffen Voertuigen, omdat de gemene deler van Getroffen Voertuigen die van typegoedkeuring zijn voorzien in verschillende landen is dat zij voorzien zijn van eenzelfde soort Illegaal Manipulatie-Instrument. 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).

11.2.6 Conclusie rechtsmacht

637. Stellantis is als ankergedaagde het aanknopingspunt voor internationale bevoegdheid ten aanzien van alle Gedaagden en alle Autobezitters. Dat is geen opportunistische keuze; Stellantis is al gevolg van de overname van Opel door PSA en de daarop volgende fusie tussen PSA en FCA tot Stellantis ook daadwerkelijk de drager van rechten en plichten geworden, waaronder de aansprakelijkheid voor de rol van de Opel en PSA Fabrikanten in verband met het Dieselschandaal.

638. De schade is ten aanzien van de Autobezitters die hun Getroffen Voertuigen in Nederland kochten in ingetreden.

639. Nederland is ook mede de plaats van de veroorzakende gebeurtenis (te weten de typegoedkeuring van een aantal Getroffen Voertuigen en 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.

640. Op al deze gronden komt de Rechtbank rechtsmacht toe.

11.3 Bevoegdheid m.b.t. vorderingen van belangenbehartigers zoals de Stichting

641. De Parlementaire Geschiedenis van de WAMCA bevat in de Memorie van Toelichting een verantwoording waarom concentratie wenselijk is voor een goede coördinatie van massazaken en daarmee voor een efficiënte en effectieve afwikkeling daarvan (Kamerstukken II 2016/12, 34 608, nr. 3 MvT en 2017/18, 34 608, nr. 7 Nota van Wijziging, p. 6-8). De afdoening van

massazaken voor dezelfde gebeurtenis over gelijksoortige feitelijke en rechtsvragen als één zaak, is daarbij een belangrijk onderdeel, aldus de wetgever. Het tegenovergestelde, splitsing in gelijkende parallelle zaken is om dezelfde redenen niet wenselijk.

642. Daarnaast kwam hiervoor in onderdeel 8.4.6, bij bespreking van de scope rule, al naar voren dat er in het onderhavige geval voldoende nauwe band bestaat tussen de onderhavige collectieve vordering en de Nederlandse rechtssfeer. Daarmee is de scope rule dus ook "verenigbaar" met het internationale bevoegdheidsrecht, wat de wetgever van belang achtte bij collectieve acties waarin de eiser ook opkomt voor buitenlandse Autobezitters (Kamerstukken II 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 10 en 22 MvT). Aan deze wens wordt voldaan nu de Stichting ook opkomt voor Nederlandse Autobezitters en die een wezenlijk deel vormen van de achterban van de Stichting.

643. Tegen deze achtergrond moet het ook efficiënt en effectief worden geacht dat de Rechtbank (eveneens) bevoegd is om van de onderhavige vorderingen kennis te nemen.

644. Ten slotte is de Rechtbank Amsterdam ook relatief bevoegd op grond van art. 1018d lid 1 Rv omdat SEC een deel van de Gedaagden, op basis van dezelfde gebeurtenissen, al heeft gedaagd om voor "dezelfde Rechtbank" te verschijnen.

11.4 Toepasselijk recht

645. Wat betreft het toepasselijke recht, bestaat er een potentiële verscheidenheid aan uitkomsten. Dat kan voor de procespartijen en de Rechtbank tot bepaalde complicaties leiden. Het komt de Stichting zinvol om hierover afspraken te maken in het kader van een regiezitting.

646. Een deel van de ingestelde vorderingen heeft betrekking op verbintenissen uit overeenkomst. In dat geval wordt het toepasselijk recht beoordeeld aan de hand van art. 10:153 BW in verbinding met Verordening (EG) Nr. 593/2008 (Rome I). Op grond van art. 4 lid 1 sub a Rome I is op overeenkomsten in verband met de verkoop van roerende zaken, zoals de getroffen Voertuigen, het recht van toepassing van het land van woonplaats van de verkoper. Ten aanzien van de Handelaren is dat eenvoudig, namelijk Nederland en derhalve Nederlands recht. Indien de Rechtbank, conform het gevorderde, ook niet in Nederland-gevestigde Autobezitters de mogelijkheid geeft mee te doen aan de procedure, middels een uit te brengen opt-in verklaring, dan ligt het in de rede ook buitenlandse autohandelaren in het geding te betrekken via gedwongen tussenkomst. Dat zou leiden tot de toepasselijkheid van een veelheid aan verschillende toepasselijke rechtssysteem, behoudens voor zover de Rechtbank Nederland als de plaats van het schadeveroorzakend handelen aanmerkt. Vooralsnog geniet het daarom de voorkeur van de Stichting om de deelname van niet in Nederland gevestigde Autobezitters te beperken tot de niet-contractuele vorderingen tegen de Autofabrikanten.

647. Een ander deel van de vorderingen heeft een duidelijk niet-contractueel kader. Het toepasselijk recht wordt dan bepaald aan de hand van art. 4 Verordening (EG) nr. 864/2007 (Rome II). Ten aanzien van het toepasselijk recht op een onrechtmatige daad, is de rechter bevoegd van de plaats waar de schade zich voordoet (art. 4 lid 1 Rome II). Ten aanzien van niet in Nederland gevestigde Autobezitters, zou dat kunnen leiden tot de toepasselijkheid van een veelheid aan verschillende toepasselijke rechtssystemen.

648. Hebben degene die de schade veroorzaakt heeft en degene die deze geleden heeft woonplaats in hetzelfde land, dan is het 'eigen recht' van toepassing (art. 4 lid 2 Rome II). Nederlandse Autobezitters zouden hun vorderingen tegen Stellantis, de Importeur en één of meer van de Handelaren dan altijd op grond van Nederlands recht moeten kunnen instellen.

649. Ook is het mogelijk dat de vorderingen een nauwere band hebben met een andere rechtssfeer dan het land van het intreden van de schade of het gedeelde thuisland van gelaedeerde en laedens. In dat geval is het recht van het land waarmee een nauwere band bestaat toepasselijk. Een mogelijk gevolg hiervan zou zijn dat het land van de typegoedkeuring bepalend is voor het toepasselijk recht. In dat geval zullen de onrechtmatige daads-vorderingen aan de hand van, respectievelijk Frans, Duits, Engels of Nederlands recht moeten worden beoordeeld. Hoewel dat overzichtelijker is dan een mozaïek dat zich uitstrekt tot, in potentie, het interne recht alle lidstaten van de EU, is dat nog allerminst ideaal.

650. Tegelijk is de mozaïekbenadering die leidt tot toepassing van het interne recht van elke lidstaat alleen in zoverre relevant voor zover inwoners van andere lidstaten middels een opt-in verklaring te kennen geven gebonden te willen zijn aan de uitkomst van de voorliggende procedure. Het zou weinig proceseconomisch zijn om de vorderingen alle langs de lat van al deze rechtsstelsels te leggen. Om een simpel voorbeeld te geven: als zich geen Autobezitter meldt uit Slovenië, waarom zouden de partijen dan beantwoording van rechtsvragen naar Sloveens recht beijveren?

651. Kortom, de vraag van toepasselijk recht is een vraag met belangrijke proceseconomische aspecten. Hoewel de Stichting haar vorderingen eerst en vooral op het Nederlandse recht baseert en zij in de centrale rol van Stellantis ook een belangrijk argument ziet om beoordeling conform Nederlands recht te bepleiten, geeft zij er de voorkeur aan om voor of op een regiezitting nadere afspraken te maken over de wijze waarop dit vraagstuk het beste kan worden aangevlogen.

12 BEWIJSAANBOD

12.1 Het bewijs is geleverd

652. 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.

653. 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.

654. Zoals in de inleiding van deze dagvaarding al aangekondigd, behoudt de Stichting zich het recht voor om nog aanvullend bewijs in het geding te brengen ten aanzien van het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door bijvoorbeeld Peugeot (of andere van de drie merken die in deze dagvaarding relevant zijn). Dat onderzoek heeft de Stichting nog niet kunnen afronden op het moment van dagvaarden.

12.2 Bijzondere bewijsregels

655. Voor zover de rechtbank niettemin meent dat op onderdelen aanvullende duidelijkheid of bewijs zou moeten worden verschaft, dan geldt het volgende[108]. 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 Autofabrikanten 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 de Autofabrikanten bij het Dieselschandaal;

(ii) de werking en effecten van de sjoemelsoftware en de (Illegale) Manipulatie-instrumenten, in het bijzonder in relatie tot (i) de verminderde prestaties en het verminderd gebruiksgemak van de Getroffen Voertuigen, (ii) het verhoogde brandstofverbruik en (iii) de toegenomen slijtage als gevolg daarvan;

(iii) de aard en strekking van de Terugroepacties, waartoe de autoriteiten in de EU de Autofabrikanten 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

[108] Zulks in aanvulling op het gestelde in Hoofdstuk 4.5 hiervoor.

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;

(v) de Getroffen Voertuigen, in het bijzonder met betrekking tot de waardeontwikkeling daarvan na het bekend worden van het Dieselschandaal;

(vi) 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. Zie hierover nader par. 5.2.7.2; en

(vii) de (wijze van) betrokkenheid van ieder van de Gedaagden bij de onderwerpen uit deze dagvaarding en de bovengenoemde onderwerpen in het bijzonder.

656. De Autofabrikanten 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 Autofabrikanten om hun (frauduleuze) handelen geheim te houden.

657. 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). De Stichting verwijst in dit kader voorts naar het arrest van het Duitse Bundesgerichtshof van 28 januari 2020 (productie 55).

> *"In die procedure, die tegen autofabrikant Daimler was gericht, oordeelde het Bundesgerichtshof dat aan de stelplicht van individuele autobezitters geen hoge eisen dienen te worden gesteld, nu de informatie over de precieze aard en werking van het betreffende Illegale Manipulatie-instrument zich geheel in het domein van de autofabrikant bevindt. Het Bundesgerichtshof oordeelde dat de eiser in die zaak voldoende aankopingsunten voor de aanwezigheid van de Illegale Manipulatie-instrumenten had gegeven en beval een deskundigenbericht teneinde verdere informatie over de aard en werking daarvan te verkrijgen."*

658. 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.

659. 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.

660. Voor het rechtsvermoeden dat het condicio sine qua non-verband tussen de misleiding en de aanschafbeslissing aanwezig is, wordt hier opnieuw verwezen naar het arrest World Online en wat daarover reeds in Hoofdstuk 4 is opgemerkt.

12.2.1 Bewijsaanbod

661. 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.

662. 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.

13 PROCESKOSTEN

663. De Stichting vordert ook dat Gedaagden hoofdelijk in 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.

664. Naast proceskosten vordert de Stichting ook vergoeding van door haar gemaakte en te maken buitengerechtelijke kosten.

665. 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 2 juli 2020, 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.

666. 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. 1018l 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 ten behoeve van de Funder.

667. Bij afwijzing van de vordering verzoekt de Stichting Gedaagden in overeenstemming met de reguliere bepalingen in de kosten van het geding te veroordelen.

14 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:

<u>Ontvankelijkheid en exclusieve belangenbehartiger</u>

I. Voor recht te verklaren dat de Stichting ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure;

II. Te bepalen dat onderhavige collectieve actie op de navolgende groepen van personen en juridische entiteiten betrekking heeft in de zin van artikel 1018d Rv: (hierna gezamenlijk: de **Nauw Omschreven Groep**):

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 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
Particuliere Partijen D	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Particuliere Partijen E	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikantendoor middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Particuliere Partijen F	Natuurlijk personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een binnen de EU gevestigde officiële dealer van de Autofabrikanten, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of andere leasemaatschappij

Zakelijke Partijen A	Niet-Particuliere Partijen 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 Partijen B	Niet-Particuliere Partijen 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 Partijen C	Niet-Particuliere Partijen 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
Zakelijke Partijen D	Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Partijen E	Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Zakelijke Partijen F	Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU 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 binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of een andere leasemaatschappij

III. Te bepalen dat:

primair

de Stichting zal worden aangewezen als exclusieve belangenbehartiger; en

subsidiair

voor het geval de Stichting niet-ontvankelijk is of anderszins niet als EB zal worden aangewezen, Car Claim zal worden aangewezen als exclusieve belangenbehartiger onder de bepaling dat de Stichting bevoegd blijft om in die procedure als dan zelfstandig proceshandelingen te verrichten;

Opt out en opt in

IV. Te bepalen dat:

a. iedere Autobezitter met woonplaats of verblijf in Nederland die behoort tot de Nauw Omschreven Groep (de Nederlandse Partijen), 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);

b. iedere Autobezitter zonder woonplaats of verblijfplaats in Nederland die behoort tot de Nauw Omschreven Groep (de Buitenlandse Partijen), primair 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), subsidiair gedurende een periode van zes 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 in te stemmen met de behartiging van hun belangen in deze collectieve vordering (opt-in, artikel 1018f lid 5 eerste zin Rv);

Verklaringen voor recht

V. Voor recht te verklaren dat:

a. 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;

b. ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken:

i. de gedragingen van de Autofabrikanten en de Importeur als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding kwalificeren als een oneerlijke handelspraktijk en mitsdien jegens de Particuliere Partijen, althans jegens de Nederlandse Particuliere Partijen, onrechtmatig zijn;

ii. de gedragingen van de Autofabrikanten en de Importeur als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding aan de Handelaren zijn toe te rekenen zodat de oneerlijke handelspraktijken ook aan de Handelaren kan worden tegengeworpen en hun gedragingen onrechtmatig zijn jegens de Particuliere Partijen, althans jegens de Nederlandse Particuliere Partijen;

iii. de Overeenkomsten die tussen Nederlandse Particuliere Partijen enerzijds en de Importeur of de Handelaren anderzijds tot stand zijn gekomen – althans voor 14 juni 2014 – tot stand zijn gekomen als gevolg van voornoemde oneerlijke handelspraktijken, vernietigbaar zijn;

iv. de Handelaren, de Autofabrikanten en de Importeur gelet op de oneerlijke handelspraktijken jegens de Particuliere Partijen, althans de jegens de Nederlandse Particuliere Partijen, hoofdelijk schadeplichtig zijn.

c. ten aanzien van dwaling:

i. de Autobezitters bevoegd zijn de Overeenkomsten te vernietigen.

d. ten aanzien van conformiteit en wanprestatie:

i. dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten beantwoorden, althans 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. dat de redelijke termijn tot herstel of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;

iii. dat de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, gerechtigd zijn van de Importeur of de betreffende Handelaar vervanging van het onderhavige Getroffen Voertuig te vorderen voor zover zij hun Getroffen Voertuig nog in hun bezit hebben;

iv. dat de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, de bevoegdheid hebben om hun respectieve Overeenkomsten met de Importeur of de betreffende Handelaar te ontbinden.

e. ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken, dwaling, non-conformiteit en wanprestatie:

i. dat de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, die op grond van de in het kader van dit petitum toe te wijzen vorderingen, waaronder verklaringen voor recht, vernietiging dan wel ontbinding van de Overeenkomst met de Importeur of desbetreffende Handelaar vorderen, dan wel zaaksvervanging, bij toewijzing daarvan geen vergoeding voor het gebruik van het betreffende Getroffen Voertuig verschuldigd zijn;

f. ten aanzien van onrechtmatige daad:

i. dat ieder van de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren, althans een of meer van hen, jegens de Autobezitters, althans jegens de Nederlandse Partijen, onrechtmatig hebben gehandeld;

ii. dat het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten en de Importeur jegens de Autobezitters, althans jegens de Nederlandse Partijen, eveneens aan de Handelaren kan worden tegengeworpen;

iii. dat ieder van de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren, althans een of meer van hen, zich jegens de Autobezitters, althans jegens de Nederlandse Partijen, schuldig hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van artikel 6:166 BW;

<u>Vorderingen tot vernietiging, ontbinding, zaaksvervanging en schadevergoeding</u>

VI. Ten aanzien van de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, die ten tijde van het in dezen te wijzen vonnis nog in het bezit van hun voertuig zijn en die voor het in deze procedure te wijzen eindvonnis niet kenbaar hebben gemaakt hun Getroffen Voertuig te willen behouden, te oordelen als volgt:

a. primair:

i. de vernietiging van de Overeenkomst tussen de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, en de desbetreffende Handelaar uit te spreken, de betreffende Handelaar te veroordelen de gehele koopprijs van het Getroffen Voertuig terug te betalen, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

b. subsidiair:

i. de betreffende Handelaar van wie de Autobezitter, althans de Nederlandse Partijen, het Getroffen Voertuig heeft gekocht te veroordelen het Getroffen Voertuig terug te nemen en te vervangen door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

subsidiair

ii. de Autofabrikanten en de Importeur hoofdelijk, althans de Autofabrikanten, te veroordelen het Getroffen Voertuig terug te nemen en te vervangen door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

c. Meer subsidiair:

i. Te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, met de desbetreffende Handelaren hebben gesloten zijn ontbonden en deze gehouden zijn aan de betreffende Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen, de koopprijs terug te betalen, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan;

d. Meer subsidiair:

i. Te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, met de desbetreffende Handelaren hebben gesloten op eerste verzoek daartoe van een Autobezitter, althans de Nederlandse Partijen, als vernietigd dan wel meer subsidiair ontbonden hebben te gelden, waarna de desbetreffende Handelaar gehouden is aan de betreffende Autobezitter de koopprijs terug te betalen, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan, althans dat de betreffende Autobezitters bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Overeenkomsten op grond van gedeeltelijke vernietiging of ontbinding te verminderen met een nader door de rechtbank vast te stellen bedrag.

e. Meer subsidiair:

i. de Autofabrikanten en de Importeur en de Handelaren hoofdelijk, althans de Autofabrikanten hoofdelijk, te veroordelen de Autobezitters, althans de

Nederlandse Partijen, de schade te vergoeden die zij hebben geleden door middel van:

1. indien de Autobezitter daarvoor opteert en verzoekt – een schadevergoeding anders dan in geld, namelijk door vervanging van het Getroffen Voertuig door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat de Autofabrikanten en/of de Importeur en/of de Handelaren daarbij aanspraak zullen kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan;

2. een schadevergoeding, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen.

VII. Ten aanzien van de Autobezitters die ten tijde van het in dezen te wijzen vonnis niet langer in het bezit van hun Getroffen Voertuig zijn dan wel die voor het in deze procedure te wijzen eindvonnis kenbaar hebben gemaakt hun Getroffen Voertuig te willen behouden:

de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren hoofdelijk te veroordelen de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, de schade te vergoeden die zij hebben geleden, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen.

<u>Wettelijke rente</u>

VIII. In alle gevallen waarin op grond van bovenstaande vorderingen een geldvordering wordt toegewezen, deze te vermeerderen met wettelijke rente vanaf het moment dat de Gedaagden, dan wel een of meer van hen, in verzuim zijn, waarbij de Stichting ten behoeve van de Zakelijke Partijen aanspraak maakt op wettelijke handelsrente in de zin van artikel 6:119a BW.

<u>Collectieve schadeafwikkeling</u>

IX. 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;

<u>Buitengerechtelijke kosten en (proces)kosten (art. 6:96 BW en art. 1018l lid 2 Rv)</u>

X. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen tot vergoeding aan de Stichting van:

a. de volledige door de Stichting gemaakte buitengerechtelijke kosten, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van deze dagvaarding, althans 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;

b. de volledige proceskosten van de Stichting, waaronder de kosten van haar procesfinancier (de Funder), en inclusief, indien van toepassing, de redelijke en evenredige kosten als bedoeld in artikel 1018l lid 2 BW die de Stichting met het oog op de procedure heeft gemaakt, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen, 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;

c. de kosten die de Stichting zal maken in verband met de handelingen die 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;

d. 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

e. 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.

f. 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 onder sub VI.e. en IX van dit petitum komen te vervallen.

PRODUCTIES

1	Board Report FCA "with respect the common draft terms of the cross-border merger between FCA en PSA" van 27 oktober 2020;
2	Uittreksel uit de "French Companies Register" (INPI) met betrekking tot PSA Automobile van 21 december 2021
3	Uittreksel uit de "French Companies Register" (INPI) met betrekking tot Automobile Peugeot van 21 december 2021
4	Uittreksel uit de "French Companies Register" (INPI) met betrekking tot Automobile Citroën van 21 december 2021
5	Uittreksel uit de Britse "Company House" met betrekking tot PSA Retail UK Limited van 14 januari 2022
6	Master Agreement between General Motors Holding and PSA van 5 maart 2017
7	A. Uittreksel uit het Duitse "Handelsregister" met betrekking tot Adam Opel van 21 december 2021 B. Uittreksel (*Chronologischer Abdruk*) uit het Duitse "Handelsregister D des Amtsgerichts Darmstadt" met betrekking tot Adam Opel van 21 december 2021 C. Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019 met betrekking tot Opel Automobile.
8	A. Uittreksel uit het Duitse "Handelsregister" met betrekking tot Opel Automobile van 21 december 2021 B. Uittreksel (*Chronologischer Abdruk*) uit het Duitse "Handelsregister D des Amtsgerichts Darmstadt" met betrekking tot Opel Automobile van 21 december 2021
9	A. Lijst van *"subsidiaries of General Motors Company"* B. Merger Procedure Case M.8449 - "Peugeot / Opel" van 5 juli 2017
10	Company Profile General Motors LLC (van D&B Business Directory) van 14 janauri 2022
11	Uittreksel uit de Britse "Company House" met betrekking tot Vauxhall Motors Limited van 14 janauri 2022
12	Uittreksel uit de Britse "Company House" met betrekking tot IBC Vehicles Limited van 14 janauri 2022
13	Uittreksel uit de Britse "Company House" met betrekking tot Vauxhall Finance Plc van 14 janauri 2022
14	Bedrijfsprofiel KvK van Stellantis Nederland B.V.
15	Antwoorden van **[***]** van Transport & Environment op vragen van de EMIS Commissie
16	EMIS rapport van 2 maart 2017
17	Persbericht Eurocommissaris Bieńkowska inzake inbreukprocedures]
18	Briefingdocument van de Europese Rekenkamer van 2019, met de titel "De respons van de EU op het "dieselgate"-schandaal"
19	Rockström et al, A safe operating space for humanity. Nature, Vol 461, 24 September 2009
20	Anenberg et al, Impacts and mitigation of excess diesel-related NO_x emissions in 11 major vehicle markets. Nature, Vol. 525, 25 May 2017
21	Perbericht in Autoblog van CEO van Citroën over "exit" Citroën diesels van 4 mei 2021
22	RDW Rapport van juli 2017 "Programma Emissietesten RDW, Resultaten vervolgonderzoek aanwezigheid ongeoorloofd defaet device"
23	ICCT rapport van juni 2019

24	Contag et al., how they did it. An analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles by M. Contag et al, Universität Bochum
25	Kamervragen (Aanhangsel) 2015-2016, nr. 3064 over de Opel Zafira
26	Transcript interview **[***]** van het EPA in het kader van de EMIS Enquête
27	CVO van Opel Corsa 1.3L uit 2010
28	7e overzichtsbrief minister aan de tweede kamer inzake het Dieselschandaal van 23 januari 2020
29	P. 182-183 uit het boek “Dieselgate” van Peter Teffer
30	Artikel Observer 7 juni 2016
31	Arrest Bundesgerichthof 25 mei 2020
32	Beslissing van de High Court of London, decision 2019 EWHC 783(QB), 6 April 2020
33	Artikel Le Monde 18 september 2020
34	Dossier de Presse Commission Royal van 28 april 2016
35	Rapport Commission Royal van 29 juli 2016
36	Pagina Annex 5 bij rapport Commission Royal van 29 juli 2016 inz. PSA
37	Schriftelijke antwoorden PSA op vragen EMIS Commissie
38	Schriftelijke antwoorden Mitsubishi op vragen EMIS Commissie
39	Rapport Transport & Environment September 2016
40	Rapport Department of Transport van april 2016
41	Rapport TNO 10 oktober 2016
42	Testuitslagen Peugeot Voertuigen Deutsche Umwelthilfe
43	Artikel Le Monde 8 september 2017
44	Artikel Le Monde 10 juni 2021
45	Artikel Wirtschaftswoche 30 november 2021
46	Artikel Wirtschaftswoche 1 december 2021
47	Artikel Die Zeit 1 december 2021
48	Artikel AD 31 januari 2020
49	Artikel Nieuwsblad 12 juni 2021
50	Infographic Transport & Environment Above and Beyond the Safe Limit
51	Brief van DUH aan KBA van 27 oktober 2015
52	Ergebnisprotokoll van een bespreking tussen Opel en het KBA van 29 oktober 2015
53	Brief met bijlage van Opel aan het KBA van 6 november 2015
54	DUH overzicht jaartemperaturen Wiesbaden ivm uitslagen Opel Zafira
55	Brief KBA aan Opel van 28 januari 2016
56	Deskundigenrapport Prof. **[***]**, Universität München in verband met emissiegedrag Opel
57	Rapport Onderzoekscommissie VW van april 2016
58	Rapport Department of Transport April 2016
59	RDW Rapport Programma Emissietesten RDW van september 2016
60	Antwoord minister Veldhoven op kamervragen, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1878
61	Artikel in Der Spiegel van 11 november 2016
62	Antwoord Opel op schriftelijke vragen EMIS Commissie
63	Concepten KBA voor rapport Onderzoekscommissie VW
64	Persverklaring DUH 17 mei 2021
65	Antwoord verkeersminister Dobrindt op vragen van EMIS Commissie

66	Persverklaring DUH 13 mei 2016
67	Antwoord **[***]** op vragen EMIS Commissie
68	Bevindingen **[***]** inz. Euro 6 Opel Zafira
69	Persbericht WDR1 van 12 mei 2016
70	Artikel Der Spiegel 3 juni 2016
71	Transcript uitzending WDR1 Monitor mei 2016
72	Persverklaring Opel CEO **[***]** van 17 mei 2016
73	Artikel WirschaftsWoche van 24 november 2021
74	Artikel Die Presse van 24 november 2021
75	Overzicht KBA voertuigen binnen bedrijfsdebiet met Illegaal Manipulatie-instrument zonder EA 189 motor
76	Artikel Hessenschau 19 oktober 2021
77	H VII.2-4 Car Claim dagvaarding inz. Renault c.s.
78	H III.C en D dagvaarding Stichting inz. Renault c.s.
79	Overizcht Illegale Manipulatie-instrumenten voertuigen buiten toezichtsdebiet KBA
80	Vonnis Landgericht Stuttgart van november 2020 inzake Daimler
81	Overzicht State of play of the NOx recall van April 2021
82	Annual report PSA 2020 p. 42
83	Uitspraak Kammergericht Berlin 26 september 2019
84	Arrest Bundesgerichtstshof Daimler 28 januari 2020
85	Voorbeeld van brieven met aansprakelijkstelling en informatieverzoeken aan PSA c.s. 24 en 28 december 2021
86	Boetebesluit ACM 18 oktober 2017
87	Beslissing op bezwaar VW op boetebesluit ACM van 25 oktober 2018
88	Uitdraai Peugeot website inz. innovatie en schone technologieën
89	Brochures Peugeot Nederland inz. groen ondernemen
90	Brochure Peugeot “Groen ondernemen, Duurzaamheid onze tweede natuur”
91	Uitdraai website Citroën inz. “Duurzame mobiliteit volgens Citroën
92	Uitdraai website DS inz. “inzet voor duurzame mobiliteit”
93	Uitdraai website Opel inz. “Duurzaamheid”
94	Uitdraai website Opel inz. “environmental energy policy”
95	Corporate Social Responsibility Statement Stellantis
96	Uitspraak van het Spaanse Tribunal Supremo met vertaling
97	Uitdraai Website Citroën Handelaar Van Mossel
98	Uitdraai Website Peugeot Handelaar Van Mossel
99	Uitdraai Website DS Handelaar Van Mossel
100	Uitdraai Website Opel Handelaar Stern
101	Arrest Bundesgerichtshof 8 januari 2019
102	Artikel duurzaam ondernemen 7 april 2009
103	Artikel Financieel Dagblad 28 december 2021
104	Publicatie CBS van 4 juni 2021 over “Klimaatverandering en energietransitie: opvattingen en gedrag van Nederlanders in 2020”
105	Arrest Oberlandesgericht Köln 5 november 2020
106	Brief aan Handelaren van 28 december 2021
107	Arrest Landgericht Stuttgart 18 september 2020

108	Artikel AD 2 augustus 2019 “Massavernietiging van ruim 100.000 auto’s in de VS”
109	Artikel export sjoemeldiesels
110	Uitspraak Rechtbank Madrid 25 januari 2021 inz. VW en Audi
111	Persberricht Verbraucherzentrale Bundesverband
112	Uittreksel handelsregister Stichting
113	Omschrijving governance Stichting
114	Governance verslag Stichting
115	Statuten Stichting
116	Model deelnemingsovereenkomst Stichting
117	Brieven aan Gedaagden van 24 en 28 december 2021
118	Overzicht afleveringen brieven aan Gedaagden

Deze zaak wordt behandeld door: mr. L.C.M. Berger | 020 7606 505 / 06 24 141 091 | louis.berger@bureaubrandeis.com; mr. W.A. Vader | 020 7606 521 / 06 31 64 18 68 | wesley.vader@bureaubrandeis.com, mr. N.L.P. van der Raaij | 020 7606 505; |natnan.vanderraaij@bureaubrandeis.com, allen verbonden aan bureau Brandeis en mr. J.D. Edixhoven | 06 307 14 283 | je@birkway.com; mr. drs. Q.L.C.M. Bongaerts | 06 53 32 57 01 | qb@birkway.com, beiden verbonden aan Birkway.