

## Dagvaarding

Vandaag, \_\_\_\_\_ maart tweeduizend twintig (\_\_-03-2020), op verzoek van de stichting **Stichting Diesel Emissions Justice**, die is gevestigd in Amsterdam (de **Stichting**) en woonplaats heeft gekozen bij haar advocaten, mr drs Q.L.C.M. (Quirijn) Bongaerts, verbonden aan Bynkershoek, en mr J.D. (Joost) Edixhoven, verbonden aan VIOTTA Advocaten, die beiden kantoor houden aan de J.J. Viottastraat 33 (1071 JP) in Amsterdam en mr L.C.M. (Louis) Berger en mr W.A. (Wesley) Vader, verbonden aan bureau Brandeis, die beiden kantoorhouden aan de Sophialaan 8 (1075 BR) Amsterdam, en die de Stichting in deze procedure als advocaten stelt, met het recht van substitutie;

heb ik,

### GEDAGVAARD

1. de vennootschap naar het recht harer vestiging **Volkswagen Aktiengesellschaft**, gevestigd en kantoorhoudende te 38440 Wolfsburg (Duitsland) aan het adres Berliner Ring 2, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

Daartoe heb ik uit kracht van art. 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,

### VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE

#### **Amtsgericht Wolfsburg**

Rothenfelder Straße 43  
DE-38440 Wolfsburg (Duitsland)

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van het formulier als bedoeld in art. 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Duitse taal,

aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om dit exploit aan Volkswagen Aktiengesellschaft 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**

**Volkswagen Aktiengesellschaft,**

**VOORNOEMD,**

binnen eenentwintig (21) dagen een afschrift van dit exploit, voorzien van een vertaling in de Duitse taal van die stukken, in overeenstemming met art. 56 lid 3 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en art. 14 van de genoemde EU Betekeningsverordening, per UPS koeriers gezonden aan het adres van Volkswagen Aktiengesellschaft, voornoemd, voorzien van het in art. 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat Volkswagen Aktiengesellschaft dit stuk mag weigeren indien het niet gesteld is in een taal of niet vergezeld gaat van een vertaling, bedoeld in art. 8 lid 1 van de EU Betekeningsverordening en dat de geweigerde stukken dienen te worden teruggezonden binnen de termijn zoals gesteld in voormelde bepaling;

2. de vennootschap naar het recht harer vestiging **Audi Aktiengesellschaft**, gevestigd en kantoorhoudende te 85045 Ingolstadt (Duitsland) aan het adres Auto-Union-Str. 1, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland,

daartoe heb ik uit kracht van art. 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,

**VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE**

**Amtsgericht Ingolstadt**

Neubaustrasse 8

85049 INGOLSTADT (Duitsland)

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van het formulier als bedoeld in art. 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Duitse taal,

aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om dit exploit aan Audi Aktiengesellschaft 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**

**Audi Aktiengesellschaft,**

**VOORNOEMD,**

binnen eenentwintig (21) dagen een afschrift van dit exploit, voorzien van een vertaling in de Duitse taal van die stukken, in overeenstemming met art. 56 lid 3 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en art. 14 van de genoemde EU Betekeningsverordening, per UPS koeriers gezonden aan het adres van Audi Aktiengesellschaft, voornoemd, voorzien van het in art. 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat Audi Aktiengesellschaft dit stuk mag weigeren indien het niet gesteld is in een taal of niet

vergezeld gaat van een vertaling, bedoeld in art. 8 lid 1 van de EU Betekeningsverordening en dat de geweigerde stukken dienen te worden teruggezonden binnen de termijn zoals gesteld in voormelde bepaling;

3. de vennootschap naar het recht harer vestiging **Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG**, gevestigd en kantoorhoudende te 70435 Stuttgart (Duitsland) aan het adres Porscheplatz 1, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland,

daartoe heb ik uit kracht van art. 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,

#### **VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE**

##### **Amtsgericht Stuttgart-Bad Cannstatt**

Badstrasse 23

DE-70372 Stuttgart-Bad Cannstatt (Duitsland)

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van het formulier als bedoeld in art. 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Duitse taal,

aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om dit exploit aan **Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG** 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**

**Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG**,

##### **VOORNOEMD,**

binnen eenentwintig (21) dagen een afschrift van dit exploit, voorzien van een vertaling in de Duitse taal van die stukken, in overeenstemming met art. 56 lid 3 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en art. 14 van de genoemde EU Betekeningsverordening, per UPS koeriers gezonden aan het adres van **Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG**, voornoemd, voorzien van het in art. 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat **Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG** dit stuk mag weigeren indien het niet gesteld is in een taal of niet vergezeld gaat van een vertaling, bedoeld in art. 8 lid 1 van de EU Betekeningsverordening en dat de geweigerde stukken dienen te worden teruggezonden binnen de termijn zoals gesteld in voormelde bepaling;

4. de vennootschap naar het recht harer vestiging **Škoda Auto A.S.**, gevestigd en kantoorhoudende te 293 01 Mlada Boleslav (Tsjechië) aan het adres Tr. Vaclava Klementa 869, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland,

daartoe heb ik uit kracht van art. 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,

#### **VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE**

**Okresní soud Mladá Boleslav**

nám. Republiky 100  
293 05 Ml. Boleslav (Tsjechië)

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van het formulier als bedoeld in art. 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Engelse taal,

aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om dit exploit aan Škoda Auto 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**

**Škoda Auto A.S.**,

#### **VOORNOEMD,**

binnen eenentwintig (21) dagen een afschrift van dit exploit, voorzien van een vertaling in de Tsjechische taal van die stukken, in overeenstemming met art. 56 lid 3 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en art. 14 van de genoemde EU Betekeningsverordening, per UPS koeriers gezonden aan het adres van Škoda Auto A.S., voornoemd, voorzien van het in art. 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat Škoda Auto A.S. dit stuk mag weigeren indien het niet gesteld is in een taal of niet vergezeld gaat van een vertaling, bedoeld in art. 8 lid 1 van de EU Betekeningsverordening en dat de geweigerde stukken dienen te worden teruggezonden binnen de termijn zoals gesteld in voormelde bepaling;

5. de vennootschap naar het recht harer vestiging **Seat S.A.**, gevestigd en kantoorhoudende te Km. 585E-08760 Martorell (Spanje) aan het adres Autovia A2, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland,

daartoe heb ik uit kracht van art. 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,

#### **VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE**

**Juzgado Decano de Martorell**

Ptge. Sindicat, 10  
08760 Martorell (Spanje)

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van het formulier als bedoeld in art. 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Engelse taal,

aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om dit exploit aan Seat 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**

**Seat S.A.**,

## **VOORNOEMD,**

binnen eenentwintig (21) dagen een afschrift van dit exploit, voorzien van een vertaling in de Spaanse taal van die stukken, in overeenstemming met art. 56 lid 3 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en art. 14 van de genoemde EU Betekeningsverordening, per UPS koeriers gezonden aan het adres van Seat S.A., voornoemd, voorzien van het in art. 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat Seat S.A. dit stuk mag weigeren indien het niet gesteld is in een taal of niet vergezeld gaat van een vertaling, bedoeld in art. 8 lid 1 van de EU Betekeningsverordening en dat de geweigerde stukken dienen te worden teruggezonden binnen de termijn zoals gesteld in voormelde bepaling;

6. de vennootschap naar het recht harer vestiging **Robert Bosch GmbH**, gevestigd en kantoorhoudende te 70839 Gerlingen-Schillerhöhe (Duitsland) aan het adres Robert-Bosch-Platz 1, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland, daartoe heb ik uit kracht van art. 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,

## **VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE**

### **Amtsgericht Ludwigsburg**

Schorndorfer Straße 39  
D-71638 Ludwigsburg (Duitsland)

deze verzending heeft vandaag per UPS koeriers plaatsgevonden en is vergezeld van het formulier als bedoeld in art. 4, derde lid van genoemde EU Betekeningsverordening, ingevuld in de Duitse taal,

aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om dit exploit aan Robert Bosch 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**

### **Robert Bosch GmbH,**

## **VOORNOEMD,**

binnen eenentwintig (21) dagen een afschrift van dit exploit, voorzien van een vertaling in de Duitse taal van die stukken, in overeenstemming met art. 56 lid 3 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en art. 14 van de genoemde EU Betekeningsverordening, per UPS koeriers gezonden aan het adres van Robert Bosch GmbH, voornoemd, voorzien van het in art. 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat Robert Bosch GmbH dit stuk mag weigeren indien het niet gesteld is in een taal of niet vergezeld gaat van een vertaling, bedoeld in art. 8 lid 1 van de EU Betekeningsverordening en dat de geweigerde stukken dienen te worden teruggezonden binnen de termijn zoals gesteld in voormelde bepaling;

7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **Pon's Automobielhandel B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te 3833 BP LEUSDEN aan het adres Zuiderinslag 2, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen,
8. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het •••••, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
9. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres •••••, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres •••••, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres •••••, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
13. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **Autolease Beheer B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
20. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V., voorheen genaamd** ••••• **B.V.**, gevestigd te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;



21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

25. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V., als rechtsopvolger onder algemene titel van** ••••• **B.V.,** gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
26. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.,** gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
27. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V., voorheen genaamd** ••••• , gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
28. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.,** gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

29. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploitatie doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantroef aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
30. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploitatie doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantroef aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
31. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V., voorheen genaamd** ••••• **B.V.**, gevestigd te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploitatie doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantroef aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
32. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploitatie doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantroef aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

33. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
34. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
35. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
36. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
37. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

38. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V., als rechtsopvolger onder algemene titel van** ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
39. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
40. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
41. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

42. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd te  
••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift  
dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven  
gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik  
rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
43. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en  
kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit  
doende en afschrift dezès
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven  
gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik  
rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
44. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V., als**  
**rechtsoptvolger onder algemene titel van** ••••• **B.V. en** ••••• **B.V.**, gevestigd  
te ••••• en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat  
adres mijn exploit doende en afschrift dezès
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven  
gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik  
rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
45. de vennootschap onder firma ••••• , gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan  
het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezès
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven  
gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik  
rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

46. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
47. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V., mijn exploit doende aan het kantoor van haar bewaarder van de boeken en bescheiden, directeur en enig aandeelhouder** ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
48. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
49. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

50. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
51. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
52. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
53. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
54. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;



55. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
56. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
57. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
58. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
59. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

60. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
61. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
62. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
63. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
64. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

65. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
66. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd te ••••• en kantoorhoudende te ••••• aan het adres de ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;
67. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ••••• **B.V.**, gevestigd en kantoorhoudende te ••••• aan het adres ••••• , aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes
- overhandigd aan:
  - achter gelaten in een gesloten envelop waarop de door de wet voorgeschreven gegevens zijn vermeld, omdat ik op dit adres niemand aantrof aan wie ik rechtsgeldig een afschrift kon overhandigen;

## **OM**

op woensdag 10 juni 2020 om 10.00 uur in de ochtend (10-06-2020), niet in persoon maar vertegenwoordigd door een advocaat te verschijnen, op de zitting van de rechtbank te Amsterdam (de **Rechtbank**), in het gerechtsgebouw aan de Parnassusweg 220 (1076 AV) in Amsterdam;

## **MET DE AANZEGGING DAT:**

- A. indien een gedaagde verzuimt advocaat te stellen of het hierna te noemen griffierecht niet tijdig betaalt en de voorgeschreven termijnen en formaliteiten in acht zijn genomen, de

rechter verstek tegen die gedaagde zal verlenen en de hierna omschreven vordering zal toewijzen, tenzij deze hem onrechtmatig of ongegrond voorkomt;

- B. indien ten minste één van 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;
- C. bij verschijning in het geding van ieder van gedaagden een griffierecht zal worden geheven, te voldoen binnen vier weken te rekenen vanaf het tijdstip van verschijning;
- D. 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](http://www.kbvg.nl/griffierechtentabel);
- E. van een persoon die onvermogen is, een bij of krachtens de wet vastgesteld griffierecht voor onvermogenen wordt geheven, indien hij op het tijdstip waarop het griffierecht wordt geheven heeft overlegd:
  - a. een afschrift van het besluit tot toevoeging, bedoeld in art. 29 Wet op de rechtsbijstand, of indien dit niet mogelijk is ten gevolge van omstandigheden die redelijkerwijs niet aan hem zijn toe te rekenen, een afschrift van de aanvraag, bedoeld in art. 24 lid 2 Wet op de rechtsbijstand, dan wel
  - b. een verklaring van het bestuur van de raad voor rechtsbijstand, bedoeld in art. 7 lid 3 onderdeel e Wet op de rechtsbijstand waaruit blijkt dat zijn inkomen niet meer bedraagt dan de inkomens bedoeld in de algemene maatregel van bestuur krachtens art. 35 lid 2 van die wet;
- F. van gedaagden die bij dezelfde advocaat verschijnen en gelijklopende conclusies nemen of gelijklopend verweer voeren, op basis van art. 15 van de Wet griffierechten slechts eenmaal een gezamenlijk griffierecht wordt geheven;
- G. dat de Stichting op straffe van niet-ontvankelijkheid verplicht is deze dagvaarding aan te tekenen in het centraal register voor collectieve acties als bedoeld in art. 3:305a lid 7 BW;
- H. dat deze aantekening tot gevolg heeft dat – tenzij de Rechtbank de Stichting aanstonds niet ontvankelijk verklaart – de Rechtbank de zaak aanhoudt totdat een termijn van drie maanden na de aantekening in het centraal register is verstreken;
- I. dat na het verstrijken van deze termijn de behandeling van de zaak wordt voortgezet in de stand waarin zij zich bevindt, tenzij ingevolge art. 1018d lid 2 Rv deze termijn is verlengd of een andere collectieve vordering voor dezelfde gebeurtenis is ingesteld; dat de in art. 128 lid 2 Rv bedoelde roldatum voor het nemen van de conclusie van antwoord door de Rechtbank zal worden bepaald op een termijn van zes weken nadat de in art. 1018c lid 3 Rv bedoelde termijn is verstreken.

## INHOUDSOPGAVE

<b>AFKORTINGEN EN DEFINITIES .....</b>	<b>24</b>
<b>I. INLEIDING EN KERN VAN DE ZAAK .....</b>	<b>28</b>
<b>I.A. De kern van de zaak .....</b>	<b>28</b>
<b>I.B. Samenvatting en plan van behandeling .....</b>	<b>30</b>
<b>II. FEITEN .....</b>	<b>33</b>
<b>II.A. Plan van behandeling .....</b>	<b>33</b>
<b>II.B. De aangesproken partijen .....</b>	<b>34</b>
<b>II.C. Regulator kader .....</b>	<b>35</b>
II.C.1. Emissienomen .....	36
II.C.2. Typegoedkeuring .....	38
II.C.3. Het Certificaat van Overeenstemming .....	39
<b>II.D. De Autofabrikanten brachten de Getroffen Voertuigen aan de man als ‘groen’ .....</b>	<b>40</b>
<b>II.E. Het Manipulatie-instrument .....</b>	<b>46</b>
<b>II.F. Het Dieselschandaal komt aan het daglicht .....</b>	<b>49</b>
<b>II.G. Terugroepacties .....</b>	<b>56</b>
<b>II.H. Volkswagen zegt sorry, maar komt niet in het reine, althans niet in Europa. ....</b>	<b>58</b>
<b>III. JURIDISCH KADER EN AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN PER GEDAAGDE .....</b>	<b>58</b>
<b>III.A. Plan van behandeling .....</b>	<b>58</b>
<b>III.B. Aanwezigheid Manipulatie-instrument staat vast en heeft vergaande implicaties .....</b>	<b>59</b>
<b>III.C. De wet op de oneerlijke handelspraktijken .....</b>	<b>61</b>
III.C.1. Inleiding .....	61
III.C.2. Juridisch kader .....	61
III.C.3. Het Boetebesluit en de strekking ervan .....	62
III.C.4. Strijd met art. 6:193g BW (zwarte lijst) – misleidende handelspraktijken zijn een gegeven .....	63
III.C.4.a) <i>Strijd met art. 6:193g aanhef en onder i BW .....</i>	<i>63</i>
III.C.4.b) <i>Strijd met art. 6:193g aanhef en onder d BW .....</i>	<i>64</i>
III.C.4.c) <i>Strijd met art. 6:193g aanhef en onder a BW .....</i>	<i>65</i>
III.C.5. De misleidende omissie .....	68
III.C.6. Strijd met professionele toewijding .....	68
III.C.7. Misleidende handelspraktijk op grond van art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW: het verstrekken van misleidende informatie over de belangrijkste eigenschappen van het product .....	70
III.C.8. Toerekenbaarheid: de oneerlijke handelspraktijken van Volkswagen kunnen aan alle Gedaagden worden tegengeworpen .....	70
III.C.8.a) <i>Tekst en strekking van de wet en de Richtlijn OHP .....</i>	<i>71</i>
III.C.8.b) <i>Toerekenbaarheid op grond van de rol van de Pon en de Dealers in de productie- en verkoopketen .....</i>	<i>72</i>
III.C.8.c) <i>Toerekenbaarheid op grond van maatschappelijke maatstaven geboden .....</i>	<i>73</i>
III.C.9. Causaliteit .....	74
III.C.10. Conclusie .....	76
<b>III.D. De door Consumenten en Zakelijke kopers gesloten Overeenkomsten zijn vernietigbaar op grond van dwaling .....</b>	<b>76</b>
III.D.1. Inleiding .....	76
III.D.2. Algemeen kader vernietiging .....	76
III.D.3. Wederzijdse dwaling .....	76
III.D.4. Rechtsgevolgen .....	77
<b>III.E. Non-conformiteit .....</b>	<b>77</b>
III.E.1. Inleiding .....	77
III.E.2. Getroffen voertuigen zijn non-conform .....	78
III.E.3. Vordering tot zaaksvervangng .....	79
III.E.3.a) <i>Inleiding .....</i>	<i>79</i>
III.E.3.b) <i>Tekortkoming rechtvaardigt zaaksvervangng .....</i>	<i>80</i>
III.E.3.c) <i>Terugroepacties wegen niet op tegen zaaksvervangng .....</i>	<i>82</i>
III.E.3.d) <i>Geen verbruiksvergoeding bij zaaksvervangng .....</i>	<i>85</i>
III.E.4. De Gedupeerden hebben recht op ontbinding van de Overeenkomsten en op schadevergoeding .....	85
III.E.4.a) <i>Wanprestatie .....</i>	<i>85</i>
III.E.4.b) <i>Verzuim .....</i>	<i>85</i>
<b>III.F. Onrechtmatige daad .....</b>	<b>87</b>
III.F.1. Algemeen .....	87
III.F.2. Ten aanzien van afzonderlijke partijen .....	87
III.F.2.a) <i>Bosch .....</i>	<i>87</i>
III.F.2.b) <i>Pon en de Dealers .....</i>	<i>88</i>
III.F.3. Onrechtmatige daad in groepsverband (art. 6:166 BW) .....	89

III.F.4.	Conclusie.....	89
III.F.5.	Schade.....	89
III.F.6.	Causaliteit.....	89
III.F.7.	Toerekening.....	90
III.F.7.a)	<i>Algemeen.....</i>	90
III.F.7.b)	<i>Bosch en de Autofabrikanten.....</i>	90
III.F.7.c)	<i>Pon en de Dealers.....</i>	90
III.F.8.	Conclusie.....	92
<b>III.G.</b>	<b>Productaansprakelijkheid.....</b>	<b>92</b>
III.G.1.	Inleiding.....	92
III.G.2.	Gebrekkig product.....	92
III.G.3.	De aansprakelijke producenten.....	93
III.G.4.	Schade.....	95
III.G.5.	Causaal verband.....	95
<b>IV.</b>	<b>SCHADE.....</b>	<b>95</b>
<b>IV.A.</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>95</b>
<b>IV.B.</b>	<b>Soorten van geleden en te lijden schade.....</b>	<b>96</b>
<b>V.</b>	<b>TOEPASSELIJKHEID WAMCA, CLASSES, EN BUNDELBAARHEID VORDERINGEN.....</b>	<b>98</b>
<b>V.A.</b>	<b>Toepasselijkheid WAMCA.....</b>	<b>98</b>
V.A.1.	Inleiding.....	98
V.A.2.	Het Amendement Van Gent.....	98
V.A.3.	Het onrechtmatig handelen van de Verweerders loopt door na 15 november 2016.....	99
<b>V.B.</b>	<b>Omschrijving Nauw Omschreven Groep.....</b>	<b>100</b>
<b>V.C.</b>	<b>De te vorderen verklaringen voor recht.....</b>	<b>101</b>
V.C.1.	Verklaring voor recht ten aanzien van de definitie van Consumenten.....	101
V.C.2.	Verklaringen voor recht ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken.....	102
V.C.3.	Verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling:.....	102
V.C.4.	Verklaringen voor recht ten aanzien van conformiteit, productaansprakelijkheid en wanprestatie.....	103
V.C.5.	Verklaringen omtrent de onverschuldigdheid van een gebruiksvergoeding:.....	103
V.C.6.	Verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad:.....	103
<b>V.D.</b>	<b>Vorderingen tot vernietiging, ontbinding en zaaksvervanging en schadevergoeding.....</b>	<b>104</b>
V.D.1.	Categorieën gedupeerden.....	104
V.D.2.	Categorieën vorderingen.....	105
<b>VI.</b>	<b>ONTVANKELIJKHEID STICHTING.....</b>	<b>106</b>
<b>VI.A.</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>106</b>
<b>VI.B.</b>	<b>Stichting heeft de Verweerders uitgenodigd voor overleg.....</b>	<b>106</b>
<b>VI.C.</b>	<b>Gelijksortige belangen.....</b>	<b>106</b>
<b>VI.D.</b>	<b>Waarborgen belangen achterliggers.....</b>	<b>108</b>
VI.D.1.	Inleiding.....	108
VI.D.2.	De stichting en haar activiteiten.....	109
VI.D.3.	Samenstelling en activiteiten van de Stichting.....	109
VI.D.3.a)	<i>Het bestuur.....</i>	109
VI.D.3.b)	<i>Directeur.....</i>	111
VI.D.3.c)	<i>Raad van Toezicht.....</i>	111
VI.D.3.d)	<i>Activiteiten van de Stichting.....</i>	112
VI.D.4.	Statuten.....	121
<b>VI.E.</b>	<b>Belangen Gedupeerden zijn gewaarborgd.....</b>	<b>123</b>
VI.E.1.	Algemeen.....	123
VI.E.2.	Claim code.....	124
VI.E.3.	Principe I – naleving en handhaving van de Code.....	124
VI.E.4.	Principe II – Stichting heeft geen winstoogmerk.....	125
VI.E.5.	Principe III – Externe financiering.....	125
VI.E.6.	Principe IV – Onafhankelijkheid en vermijding van belangentegenstelling.....	127
VI.E.7.	Principe V – De samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur.....	127
VI.E.8.	Principe VI - Vergoedingen aan bestuurders.....	128
VI.E.9.	Principe VII - Taak, werkwijze en samenstelling van de Raad van Toezicht.....	128
<b>VI.F.</b>	<b>Scope rule (art. 3:305a lid 3 sub b BW (nieuw).....</b>	<b>128</b>
<b>VI.G.</b>	<b>Conclusie.....</b>	<b>129</b>
<b>VII.</b>	<b>BEKENDE VERWEREN GEDAAGDEN.....</b>	<b>129</b>
<b>VIII.</b>	<b>FORMELE ASPECTEN.....</b>	<b>129</b>
<b>VIII.A.</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>129</b>
<b>VIII.B.</b>	<b>NCC.....</b>	<b>129</b>
<b>VIII.C.</b>	<b>Bevoegdheid rechter.....</b>	<b>130</b>
VIII.C.1.	Inleiding.....	130
VIII.C.2.	Pon en de Dealers.....	130

VIII.C.3.	Autofabrikanten en Bosch.....	130
VIII.C.4.	Forumkeuze .....	133
VIII.C.5.	Bevoegdheid met betrekking tot vorderingen van belangenbehartigers als de Stichting.....	133
<b>VIII.D.</b>	<b>Toepasselijk recht.....</b>	<b>133</b>
<b>IX.</b>	<b>BEWIJSAANBOD .....</b>	<b>135</b>
<b>IX.A.</b>	<b>Het bewijs is geleverd.....</b>	<b>135</b>
<b>IX.B.</b>	<b>Bijzondere bewijsregels.....</b>	<b>135</b>
<b>IX.C.</b>	<b>Bewijsaanbod.....</b>	<b>137</b>
<b>X.</b>	<b>PROCESKOSTEN .....</b>	<b>137</b>
<b>XI.</b>	<b>PETITUM .....</b>	<b>137</b>

## AFKORTINGEN EN DEFINITIES

ACEA	<i>Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain</i> van de Europese brancheorganisatie voor autofabrikanten.
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, <a href="#">productie 61</a> ).
Audi	Audi Aktiengesellschaft, één van de Gedaagden.
Autofabrikanten	Volkswagen, Audi, SEAT, Škoda en Porsche.
Bestuur	Het bestuur van de Stichting.
Bosch	Robert Bosch GmbH.
Boetebesluit	Het besluit van de ACM tot het opleggen van een boete aan Volkswagen van 18 oktober 2017 in zaaknummer ACM/17/003870 ( <a href="#">productie 15</a> ), dat bekrachtigd is in de beslissing op bezwaar van 25 oktober 2018 ( <a href="#">productie 16</a> ).
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.
CARB	De California Air Resources Board.
Consument	Een persoon, op wie de wettelijke consumentenbescherming van toepassing is – al dan niet via de zogenoemde reflexwerking – en die een Getroffen Voertuig heeft aangeschaft of geleaset.
CvO	Het Certificaat van Overeenstemming, ook wel aangeduid als een <i>Certificate of Conformity</i> , is een bewijsstuk dat door de fabrikant of importeur van een auto wordt afgegeven en dat ertoe strekt te bewijzen dat het geproduceerde type voertuig op het moment van de productie voldoet aan alle gestelde toelatingseisen, 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, uitlaatmissies en brandstofverbruik, een en ander met inachtneming van de EU-normen, in het bijzonder de Emissieverordening.
Dealer	Een van de in Nederland gevestigde autodealers die een of meer Getroffen Voertuigen aan een of meer Gedupeerden hebben verkocht of geleverd en die medegedaagden zijn in deze procedure.
Dieselschandaal	De grootschalige en systematische inzet van Manipulatie-instrumenten in dieselveertuigen van onder meer de



	Autofabrikanten, waarmee autoriteiten en autobezitters zijn misleid.
ECU	De <i>Engine Control Unit</i> . 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 voertuigmanagementsysteem. De ECU is een samenstelling van firmware, simpel gezegd: het tastbare apparaat, en een softwareprogramma.
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.
EPA	De Amerikaanse Environmental Protection Agency, in de Verenigde Staten verantwoordelijk voor de handhaving van de daar geldende emissienormen voor personenauto's.
Funder	Consumer Justice Network B.V., de financier van de (statutaire) werkzaamheden van de Stichting.
Funding Agreement	De procesfinancieringsovereenkomst die de Stichting en die de Funder op 19 september 2019 zijn aangegaan en de voorwaarden van de financiering van de (statutaire) activiteiten van de Stichting bevat.
Gedaagden	De gedaagden in deze procedure, namelijk de Autofabrikanten, Pon en de Dealers.
Gedupeerden	De (rechts)personen, waaronder Consumenten, Zakelijke Kopers, en Lessees, die benadeeld zijn door het Dieselschandaal, omdat zij een Getroffen Voertuig hebben gekocht of geleased.
Getroffen Voertuig	Een door de Autofabrikanten gefabriceerde en van een Manipulatie-instrument voorziene dieselauto, voorzien van een dieselmotor van de typeaanduidingen EA 189, EA 897 of EA 288.
Herprogrammering	De herprogrammering van de software zoals die door de Autofabrikanten in het kader van de Terugroepacties werd aangeboden en die zou leiden tot verwijdering van het Manipulatie-instrument.
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).
Kammergericht	Het Kammergericht, de appèlrechter in het arrondissement Berlijn.
KBA	Het Kraftfahrt Bundesamt, de Duitse organisatie 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).
Lessee	Een Consument of een Zakelijke Koper, die een Getroffen Voertuig heeft geleased.
Lessee Koper	Een Lessee die zijn of haar Getroffen Voertuig uit hoofde van een financial leaseovereenkomst heeft verworven en na afloop van de leaseovereenkomst juridisch eigenaar geworden is.
Manipulatie-instrument	De (onder meer) door Bosch ontwikkelde en door de Autofabrikanten in de Getroffen Voertuigen verwerkte onderscheidenlijke manipulatie-instrumenten, waarbij het manipulatie-instrument een constructieonderdeel betreft dat de temperatuur, de draaiing van het stuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn.
Nauw Omschreven Groep	De nauw omschreven groep bedoeld in art. 1018 <sup>e</sup> lid 2 Rv die in deze dagvaarding nader is afgebakend in alinea's 337-340.
NEDC	New European Driving Cycle, een testprocedure ontworpen voor het meten van de emissieniveaus en het brandstofverbruik van personenauto's.
NO <sub>x</sub>	Verzamelnaam voor verschillende stikstofoxiden.
Overeenkomst(en)	De koopovereenkomst(en), dan wel leaseovereenkomst(en) op grond waarvan de Gedupeerden de beschikking gekregen hebben over de Getroffen Voertuigen.
Overgangswet	Overgangswet Nieuw Burgerlijk Wetboek.
Pon	Pon's Automobielhandel B.V., één van de Gedaagden.
Porsche	Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, één van de Gedaagden.
Rechtbank	De rechtbank Amsterdam.
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.
Raad van Toezicht	De raad van toezicht van de Stichting.
Rome-I-Vo	Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst.
Rome-II-Vo	Per 11 januari 2009 werd van kracht de Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli

	2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen.
SEAT	Seat SA, één van de Gedaagden.
Škoda	Škoda Auto a.s., één van de Gedaagden.
Stichting	Stichting Diesel Emissions Justice, de eiseres.
SVCC	Stichting Volkswagen Car Claim.
Terugroepactie(s)	De zogeheten terugroepacties gedaan door één of meer van de Autofabrikanten en die erop gericht waren om het Manipulatie-instrument te 'verwijderen' middels een Herprogrammering.
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.
Verdrag van Rome	Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst ter ondertekening opengesteld te Rome op 19 juni 1980 (80/934/EEG).
Vergelijkbaar Type	Een voertuig dat qua (milieu-)prestaties, rijstijl, uitstraling en waarde – ervan uitgaande dat er geen sprake zou zijn geweest van een Manipulatie-Instrument bij het Getroffen Voertuig – en dat vergelijkbaar is met het Getroffen Voertuig.
Volkswagen	Volkswagen Aktiengesellschaft, een van de Gedaagden.
Volkswagen Groep of Volkswagenconcern	De groep ondernemingen met aan het hoofd Volkswagen en waarvan ook de overige Autofabrikanten deel uitmaken.
WCOD	Wet conflictenrecht onrechtmatige daad.
Wvw 1994	Wegenverkeerswet 1994.
Zakelijke Koper	Een (rechts-)persoon die een Getroffen Voertuig heeft gekocht die geen Consument is.

## I. INLEIDING EN KERN VAN DE ZAAK

### I.A. De kern van de zaak

1. In september 2015 kwam aan het licht dat het Volkswagen concern haar klanten en betrokken overheidsinstanties jarenlang misleid had. Het bedrijf had zich voorgestaan op de “schone kracht van haar dieselmotoren”, op “superzuinig en zo schoon als een benzinemotor” rijden met een diesel en “gereduceerd brandstofverbruik en lagere emissies”. Zo werd bijvoorbeeld de SEAT Ibiza, een van de vele betrokken auto’s, als “één van de meest ecologische auto’s in zijn segment” gepresenteerd. Dit alles was een leugen. De auto’s van Volkswagen AG (**Volkswagen**) en haar dochterondernemingen Audi AG (**Audi**), SEAT SA (**SEAT**), ŠKODA AUTO a.s. (**Škoda**) en Porsche AG (**Porsche**, alle tezamen hierna de **Autofabrikanten**) bleken voorzien van een uitgekiend, geprogrammeerd detectiesysteem (het **Manipulatie-instrument**).
2. Dit systeem herkende het wanneer de auto getest werd in het kader van de zogenaamde ‘typegoedkeuring’. Tijdens de test zorgde het systeem ervoor dat de motor in een schone modus draaide. Op de weg schakelde het systeem over naar een vervuilender modus operandi waarin aanzienlijk meer stikstofoxiden (**NO<sub>x</sub>**) en andere schadelijke stoffen werden uitgestoten dan wettelijk was toegestaan.

Stikstofmonoxide (NO) is een gas dat ontstaat bij allerlei verbrandingsprocessen. Bij hoge temperaturen ontstaan chemische reacties, bijvoorbeeld tussen stikstof (N<sup>2</sup>) en zuurstof (O<sup>2</sup>) uit de lucht. In de lucht wordt het uitgestoten stikstofmonoxide (NO) vrij snel omgezet tot stikstofdioxide (NO<sup>2</sup>). De som van stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO<sup>2</sup>) wordt stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) genoemd. Stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) komen vooral vrij bij verbranding van fossiele brandstoffen, bijvoorbeeld door het verkeer. Bron: <https://www.rivm.nl/stikstof/stikstofoxiden-nox>
3. Autobezitters en autoriteiten werden zo misleid, dit alles met als enige doel om de Autofabrikanten financieel gewin en een competitief voordeel op te leveren, ten detrimente van hun klanten en het milieu. De Stichting duidt de voertuigen die het onderwerp zijn van deze procedure hierna aan als de **Getroffen Voertuigen**. Naar eigen zeggen geneerde Volkswagen zich “schaamrood” en zou zij er alles aan gaan doen om het vertrouwen van het publiek terug te winnen:



#### Allesbehalve trots op onze nieuwste kleur.

Het zal u niet ontgaan zijn.

Bij Volkswagen hebben we een flinke fout gemaakt: we hebben uw vertrouwen geschonden. Iets waar we ons diep voor schamen. Daar koopt u niet veel voor, dat beseffen we. Onze woorden zullen dan ook niet

zonder daden zijn. We beloven dat we dit probleem oplossen voor elke klant die erdoor geraakt wordt.

En gaan er alles aan doen om uw vertrouwen terug te winnen. U heeft ongetwijfeld vragen. Die beantwoorden we graag op [info.volkswagen.com/nl](http://info.volkswagen.com/nl)



4. De druiven zijn zuur voor de vele gedupeerden: hun auto is drastisch in waarde gedaald; heeft als gevolg van het illegale Manipulatie-instrument een uitstoot die ver boven de toegestane maxima ligt, en is voorzien van een onjuist Certificaat van Overeenstemming (**CvO**), met als gevolg dat de Getroffen Voertuigen in beginsel de weg niet op mogen.
5. Ook hebben de gedupeerden (**Gedupeerden**), mede ten gevolge van (al dan niet door toezichthouders van de Autofabrikanten afgedwongen) terugroepacties (**Terugroepacties**), last van verhoogde slijtage aan hun auto's en bijbehorende onderhoudskosten. Bovendien leidt de introductie van milieuzones in steeds meer steden in Europa ertoe dat vervuilende diesels uit (binnen)steden worden geweerd, hetgeen in binnen- en buitenland tot een instorting van de (tweedehands) dieselmarkt heeft geleid. De ook in Nederland hoog opgelaaide stikstof- en fijnstofdiscussie doet vermoeden dat deze negatieve effecten alleen maar sterker zullen worden.
6. Inmiddels zijn de Autofabrikanten in vele jurisdicties bestraft en beboet. Zij zijn in een toenemend aantal rechtelijke uitspraken veroordeeld, vooral in Duitsland. Ook hebben de Autofabrikanten in onder meer de Verenigde Staten, Canada, Australië en Zuid-Korea schikkingen getroffen ten gunste van grote groepen autobezitters en is recentelijk ook in Duitsland een schikking getroffen ter waarde van EUR 830 miljoen, zij het voor een relatief kleine groep gedupeerden ([producties 1 en 2](#)). Desondanks verzetten de Autofabrikanten zich met hand en tand tegen de aanspraken van de Gedupeerden, terwijl zij door hun grootschalige misleiding toch echt een illegaal product in de markt hebben gezet en dat voor hun afnemers tot grote schade heeft geleid. Gedupeerden in

Nederland en de meeste andere landen van de Europese Unie staan onverminderd met lege handen. De Autofabrikanten wijzen echter iedere vorm van verantwoordelijkheid van de hand.

7. Het is tijd dat daarin verandering komt. Om dat te bewerkstelligen wenst de Stichting, primair, een collectieve actie onder het nieuwe, sinds 1 januari 2020 geldende, Nederlandse collectieve actierecht te entameren. Voor Nederlandse Gedupeerden zou zij deze actie op opt-out basis willen voeren. De Stichting zal de rechtbank daarnaast vragen deelname aan de procedure door niet-Nederlandse, in andere EU-lidstaten wonende, dan wel gevestigde Gedupeerden mogelijk te maken door hen de gelegenheid te geven een opt-in verklaring uit te brengen.

#### **I.B. Samenvatting en plan van behandeling**

8. De Stichting beschrijft in hoofdstuk II de belangrijkste feiten. In grote lijnen, gaat het dan om het volgende.
9. De Autofabrikanten brengen auto's met een dieselmotor op de markt. In deze dagvaarding gaat het om de modellen die zijn voorzien van de dieselmotoren met typeaanduidingen:
  - a. EA 189 (geproduceerd in de jaren 2008-2015), waarvan drie varianten bestaan: de 1,2 liter TDI, de 1,6 liter TDI en de 2,0 liter TDI;
  - b. EA 897 (geproduceerd vanaf 2010); en
  - c. EA 288 (geproduceerd vanaf 2015).
10. Om een model auto op de markt te kunnen brengen, moet het voldoen aan strikte in verordening, richtlijn en wet vervatte voorwaarden. Dit betreft onder andere, steeds strengere voorschriften ter bescherming van de leefomgeving, die in onder meer de volgende Europese regelgeving zijn neergelegd:
  - a. de 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, de **Emissieverordening**),
  - b. 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**) en
  - c. Verordening (EG) Nr. 385/2009 van de Commissie van 7 mei 2009 tot vervanging van bijlage IX bij de Kaderrichtlijn.
11. Uit dit regelgevend kader volgen ook de voorwaarden die in het kader van de typegoedkeuring aan de test van een model auto worden gesteld. Doorloopt een auto de test met goed gevolg, dan wordt de goedkeuring in de gehele Europese Unie erkend. Ter bevestiging van de overeenstemming van een autotype met, onder andere, deze milieunormen verstrekt de autofabrikant of de importeur een Certificaat van Overeenstemming (**CvO**) (ook wel aangeduid als een *Certificate of Conformity*).
12. Volkswagen en Audi ontwikkelden en produceerden, samen met Bosch, de EA 189-motor die door Volkswagen, SEAT, Škoda en Audi werd toegepast. De EA-288 motor is door Volkswagen ontwikkeld als de opvolger van de EA 189. Audi ontwikkelde en produceert daarnaast, samen met Bosch, de 3-liter motor van het type EA 897 die in

voertuigen van de merken Audi en Porsche werd toegepast. De door Volkswagen, Audi en Bosch ontwikkelde systemen maakten dat de Getroffen voertuigen in de Europeesrechtelijk voorgeschreven NEDC-testsituatie de toepasselijke uitstootnormen haalden.

13. Reden de Getroffen Voertuigen op de weg, dan schakelde de motor over naar een stand waarin deze significant meer NO<sub>x</sub> uitstootten dan wettelijk toegestaan. Zoals het Duitse Kraftfahrt Bundesamt (**KBA**) dwingend vaststelde, was hiermee sprake van een manipulatie-instrument of *defeat device* als bedoeld in art. 3.14 van de Emissieverordening, hetgeen ook de onjuistheid van het door de Autofabrikanten of de importeur uitgegeven CvO impliceert. De combinatie van soft- en hardware die ervoor zorgde dat de uitstoot binnen de NEDC-testsituatie binnen de normen bleef is in de media bekend geworden als “sjoemelsoftware”, een term die ook in deze dagvaarding zal worden gebruikt.
14. De grootschalige en systematische inzet van Manipulatie-instrumenten door de Autofabrikanten stond in schril contrast met het milieubewustzijn en de vermeende duurzaamheid waarop zij zich in hun reclame voorstonden. Dit grootschalig bedrog van autoriteiten en autobezitters, dat sinds september 2015 in de publiciteit is gekomen, staat ook wel bekend als het dieselschandaal of de dieselfraude. In het vervolg van deze dagvaarding refereert de Stichting simpelweg aan het **Dieselschandaal**).
15. Het balletje kwam aan het rollen met de *notice of violation* van 18 september 2015 van de United States Environmental Protection Agency (**EPA**) aan Volkswagen, Audi en Volkswagen Group of America Inc., met de strekking dat de EPA had vastgesteld dat Volkswagen bepaalde modellen met een 2,0 liter dieselmotor met een “*defeat device*” heeft uitgerust en dat deze *defeat devices* het uitlaatgascontrolesysteem buiten werking stellen. Het handelde hier uitsluitend om motoren van het EA 189-type.
16. Naderhand doken toezichthouders in binnen- en buitenland, vervolgende instanties en (consumenten)organisaties op de Autofabrikanten en hun praktijken. Dit zette een stroom van veroordelingen, schikkingen, schuldbekentenissen en procedures in gang. De onthullingen stapelden zich op. Zo kwam, aanvankelijke betwistingen door Volkswagen ten spijt, aan het licht dat ook motoren van het type EA 288 (de opvolger van de EA 189) van een Manipulatie-instrument zijn voorzien en betrof de beboeting van Porsche in mei 2019 de inzet van de motor van het EA 897-type, waarin zich óók een Manipulatie-instrument bevond.
17. In totaal zou het Volkswagenconcern al meer dan EUR 30 miljard kwijt zijn geweest aan boetes, schadevergoedingen, onderzoeks- en proceskosten. Hoeveel dit ook mag lijken. De veelheid van beslissingen, schikkingen en aankondigingen staat in schil contrast tot wat de Verweerders hebben willen doen voor de Gedupeerden. Het voorlopige slotakkoord lijkt de moeizaam bereikte schikking in Duitsland tussen Volkswagen en de Duitse consumentenbond, de Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV). Volkswagen stelt EUR 830 miljoen ter beschikking aan de 230.000 klanten van de Verbraucherzentrale (producties 1 en 2). Dat betekent dat ongeveer 95% van de Europese bezitters van een Getroffen Voertuig van het EA189-type nog steeds met lege handen staan. Om nog maar te zwijgen van de Gedupeerden met een Getroffen Voertuig met motortypes EA 288 en EA 897. Daarvoor is überhaupt nog geen regeling aangeboden. De schade van Gedupeerden is immens, vorig jaar raamde de openbaar aanklager in Braunschweig de schade van autobezitters wereldwijd op EUR 77 miljard (productie 3).

18. Volkswagen zou de problemen van haar Gedupeerden verhelpen en het vertrouwen terugwinnen, zo beloofde ze in de 'schaamrood' advertentie. Een schikking met een zo klein deel van de Gedupeerden, lijkt echter niet meer dan een druppel op een gloeiende plaat.
19. De achterban van de Stichting heeft als gevolg van het Dieselschandaal schade geleden en zit hier mee tot op de dag van vandaag. Zij hebben auto's met Een Manipulatie-instrument gekocht die zij niet, of onder andere voorwaarden hadden gekocht, als zij hadden geweten van het Manipulatie-instrument en de effecten ervan. Bij hun aankoop kregen zij een onjuist CvO. Al die jaren reden zij (en vele rijden nog steeds) een auto die vele malen meer vervuilend was dan verkondigd. Met het publiek worden van het Dieselschandaal nam de restwaarde van de Getroffen voertuigen drastisch af. Bovendien blijken de Getroffen voertuigen meer brandstof te verbruiken dan voorgespiegeld, hogere onderhoudskosten te hebben en mindere rij-prestaties te bieden. En dreigen de Getroffen voertuigen, door de introductie van milieuzones in binnensteden en de om zich heen grijpende stikstofproblematiek in het algemeen, in toenemende mate onbruikbaar te worden. Structureel gaan de Autofabrikanten de mogelijkheid om de Gedupeerden te compenseren uit de weg. Illustratief is natuurlijk de reactie van de Verweerders op de brieven van de Stichting (producties 3, 4, 5 en 6). De Verweerders nemen niet eens de moeite om te praten.
20. In Hoofdstuk III beschrijft de Stichting de rechtsgronden die de Stichting ten grondslag ligt aan haar vorderingen. Kort en goed gaat het om vorderingen uit hoofde van:
- oneerlijke handelspraktijken;
  - dwaling;
  - non-conformiteit en wanprestatie;
  - onrechtmatige daad, waaronder onrechtmatige daad in groepsverband;
  - productaansprakelijkheid.
- Die vorderingen leiden tot de volgende remedies:
- vernietiging, ontbinding en ongedaanmaking van de tussen de Dealers en de Gedupeerden gesloten koopovereenkomst(en), dan wel leaseovereenkomst(en) op grond waarvan de Gedupeerden de beschikking gekregen hebben over de Getroffen Voertuigen (de **Overeenkomsten**);
  - de levering van een nieuw voertuig dat qua (milieu-)prestaties, rijstijl, uitstraling en waarde – ervan uitgaande dat er geen sprake zou zijn geweest van een Manipulatie-Instrument bij het Getroffen Voertuig – vergelijkbaar is met het Getroffen Voertuig (**Vergelijkbaar Type**) en
  - een schadevergoeding.
21. In Hoofdstuk IV licht de Stichting toe dat zij gronden aanwezig acht waarom zij deze procedure onder het nieuwe collectieve actierecht wil voeren. Redengevend daartoe is dat het onrechtmatig handelen van de Verweerders niet uitsluitend van voor 15 november 2016 dateert, maar in belangrijke mate ook nadien is doorgegaan en aan het licht is gekomen, tot op de dag van vandaag. Om die reden verwijt de Stichting de Verweerders een doorlopende stroom van gerelateerde onrechtmatige gedragingen, zoals in Hoofdstuk III zal worden toegelicht, wat er conform het geldende



overgangsrecht toe leidt dat niet het oude collectieve actierecht, maar het nieuwe recht van toepassing is.

22. Subsidiair, namelijk voor zover de rechtbank oordeelt dat het oude collectieve actierecht toepassing vindt, doet de Stichting een beroep op het oude collectieve actie recht. In zoverre zal de Stichting haar vorderingen (noodgedwongen) beperken tot verklaringen voor recht en tot vorderingen die niet strekken tot een schadevergoeding in geld. De feitelijke en rechtsgrondslagen van deze vorderingen verschillen op zich niet wezenlijk van de vorderingen conform het nieuwe recht.
23. In Hoofdstuk IV bespreekt Stichting de schade zoals die door de Gedupeerden is geleden.
24. In Hoofdstuk V bespreekt de Stichting ook de omvang en afkadering van de classes, alsook de door haar ingestelde vorderingen en de bundelbaarheid daarvan.
25. In Hoofdstuk VI bespreekt de Stichting de ontvankelijkheidsvoorwaarden van art. 3:305a BW. De Stichting behandelt op de eerste plaats de voorwaarden conform het nieuwe recht. Mocht de Rechtbank toepassing willen geven aan het oude recht, dan kan de Rechtbank een keuze maken die is afgestemd op de lichtere ontvankelijkheidsvereisten zoals deze gelden voor procedures onder het oude recht.
26. In Hoofdstuk VII heeft betrekking op de bekende verweren van gedaagden.
27. In Hoofdstuk VIII besteedt de Stichting aandacht aan een aantal formele aspecten, zoals de bevoegdheid van de Rechtbank en het toepasselijk recht.
28. Hoofdstukken IX en X zien op het bewijsaanbod en de proceskosten. Een overzicht van producties is na het petitum opgenomen.

## **II. FEITEN**

### **II.A. Plan van behandeling**

29. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting op hoofdlijnen de feitelijke achtergrond van het Dieselschandaal. De Stichting voert hiertoe eerst de verschillende Verweerders ten tonele. Vervolgens passeert het toepasselijke, regulatoire kader de revue. Daarna gaat de Stichting in op de ontwikkeling van het Manipulatie-instrument door Volkswagen, Audi en Bosch, de werking ervan, en beschrijft zij het uitkomen van het Dieselschandaal. Tot slot geeft de Stichting een overzicht van belangrijke sancties, rechterlijke uitspraken en schikkingen.
30. De Stichting behoudt zich uitdrukkelijk het recht voor de feitelijke onderbouwing van haar vorderingen op een later tijdstip aan te vullen (zoals voorzien in art. 1018g Rv en, ter beperkte toelichting hierop, Kamerstukken II 2016/17, 34 608, 3 MvT, p. 48). De Stichting vestigt in dit verband ook de aandacht op de noodzaak dat de Autofabrikanten en Bosch klaarheid geven over relevante technische aspecten van het Manipulatie-instrument en de maatregelen die zij naar eigen zeggen heeft genomen om de Getroffen voertuigen in overeenstemming met de geldende regelgeving te brengen. Dat is in deze zaak van groot belang omdat Volkswagen tot dusverre iedere uitnodiging tot het geven van opheldering heeft afgewimpeld met een beroep op haar commerciële belangen, terwijl keer op keer is gebleken dat de Getroffen voertuigen ook na de Terugroepacties niet aan de wettelijke eisen voldoen (Zevende Overzichtsbrief, productie 8, p. 6).

Illustratief is de opstelling van de Autofabrikanten zoals af te lezen in de stukken in het kader van de Group Litigation die op dit moment plaatsheeft in het Verenigd Koninkrijk. De Stichting verwijst naar de stukken in deze procedure (producties 9 en 10). In hun Generic Amended Defense, productie 10, nr. 39 verschuilen Volkswagen, SEAT, Audi en Škoda zich achter het argument dat de eisers onvoldoende inzichtelijk hebben gemaakt wat het Manipulatie-instrument is ("*are not identified*"). Zo erkennen de relevante Autofabrikanten de aanwezigheid van de *Akustikfunktion* in 3-liter Audi V6 dieselauto's (zie hierna ook alinea 80), maar ontkennen zij dat hier sprake is van een Manipulatie-instrument of een anderszins verboden systeem.

31. In haar vonnis van 29 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 8.7-8.11, beval de Rechtbank de Autofabrikanten 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.
32. De Stichting meent dat de relevante gedaagden (waaronder in ieder geval Volkswagen, Audi, Porsche en Bosch) ook in deze procedure een dergelijke toelichting zouden moeten geven, niet alleen ter zake van het Manipulatie-instrument in de EA 189 en de Terugroepacties ten aanzien van deze motor, maar ook ten aanzien van de motortypes EA 288 en 897.

## **II.B. De aangesproken partijen**

33. Het Volkswagenconcern is de grootste autoproducent in Europa. Volkswagen is de moedervenootschap van de Volkswagengroep, waaronder verschillende merknamen handelen. Dat is in de eerste plaats de merknaam Volkswagen zelf. Voor de onderhavige zaak is van belang dat Volkswagen in de hoedanigheid van hoofd van de groep ook belangen heeft in Audi, SEAT, Škoda en Porsche. Volkswagen consolideert de resultaten van deze andere dochters in haar eigen jaarcijfers.
34. Audi is een autoproducent en ontwikkelaar en producent van motoren. Audi was actief betrokken bij de ontwikkeling van het Manipulatie-instrument, en het was Audi waar de ontwikkeling van software die in staat was om bepaalde motorfuncties uit te schakelen in 1999 begon (productie 11). Het was deze software die Volkswagen-ingenieurs vanaf 2005 zouden installeren om een Manipulatie-instrument te creëren. Dat moest ervoor zorgen dat de emissies van de Getroffen voertuigen in een testsituatie aan de geldende emissievoorschriften voldeden. Audi is daarnaast ook ontwikkelaar en fabrikant van het motortype EA 897, dat door Volkswagen, Porsche en Audi in een aantal van hun (premium) modellen is gebruikt.
35. SEAT is een Spaanse dochtervenootschap van Volkswagen. SEAT heeft auto's van de gelijklopende merknaam geproduceerd en in de markt gezet die waren uitgerust met de motor van het EA189-type. Hierin bevond zich aldus een Manipulatie-instrument.

36. Škoda is een Tsjechische dochtervennootschap van Volkswagen. Škoda heeft auto's onder het gelijknamige merk op de markt gebracht, eveneens voorzien van de EA 189 motor.
37. Porsche is het belangrijkste sportautomeerk in de Volkswagen Groep. Porsche heeft auto's voorzien van V6 en V8 motoren van het motortype EA 897. Deze motoren zijn vervaardigd door Audi en uitgerust met een Manipulatie-systeem.
38. Bosch, is een van de belangrijkste toeleveranciers voor de auto-industrie en produceerde (delen) van het Manipulatie-systeem. Bosch wist dat haar producten gebruikt werden voor het vervaardigen van Manipulatie-instrumenten en heeft in dat kader een vrijwaring bedongen bij de Autofabrikanten, zonder verder een einde te maken aan haar betrokkenheid in het Dieselschandaal. Tegen Bosch lopen in dit kader onderzoeken van diverse toezichthouders.
39. Pon is de Nederlandse distributeur van het Volkswagen-concern die de Getroffen voertuigen heeft geïmporteerd en aan onder meer de Dealers heeft doorverkocht.
40. De Dealers hebben de Getroffen voertuigen vervolgens verkocht en geleverd aan autogebruikers. Dat maakt de Dealers tot contractuele wederpartij en tot noodzakelijke Verweerders bij de vorderingen die gericht zijn op de ongedaanmaking van de aankooptransacties.
41. De (rechts)verhoudingen tussen Pon, de Dealers en de Autofabrikanten zijn voor de Stichting niet helder, maar zij beschikt wel over aanwijzingen dat zij afspraken hebben gemaakt die tot gevolg hebben dat de zeggenschap van de Autofabrikanten een stuk verder gaat dan ogenschijnlijk het geval is bij individuele Dealers. Ter ondersteuning hiervan verwijst de Stichting naar de overwegingen van het Kammergericht Berlin (het **Kammergericht**) in zijn arrest van 26 september 2019 (productie 12, p. 18), waarin het Kammergericht refereert aan een *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* tussen de autodealer die in die procedure is betrokken en Volkswagen. Verder blijkt uit nader onderzoek naar de zeggenschap bij de Dealers dat, ten minste, een deel hiervan wordt aangestuurd vanuit de groep ondernemingen waartoe Pon behoort. Zo heeft de Gedaagde ••••• B.V. als enig aandeelhouder en bestuurder ••••• B.V. en hebben ••••• B.V. en ••••• B.V. als enig aandeelhouder ••••• B.V., gevestigd op hetzelfde adres als Gedaagde Pon. In zoverre de Dealers in hun verweer zullen betogen dat de vorderingen die (mede) tegen hen zijn ingesteld voor hen tot onredelijke gevolgen zullen leiden, bijvoorbeeld omdat zij stellen niet betrokken te zijn geweest bij de Dieselfraude, ligt het daarom in de rede dat zij inzage geven in de contractuele en vennootschapsrechtelijke verbanden die bestaan tussen de Autofabrikanten, Pon en de Dealers en dan vooral de afspraken die de Autofabrikanten, Pon en de Dealers hebben gemaakt over (afwikkeling van) de gevolgen van het Dieselschandaal.

## II.C. Regulatorisch kader

42. Voor 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**);
  - d. Verordening (EG) nr. 385/2009 van de Commissie van 7 mei 2009 tot vervanging van bijlage IX bij de Kaderrichtlijn; en
  - e. 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**).
43. De Stichting beschrijft in dit onderdeel op hoofdlijnen de geldende emissienormen, de structuur van de typegoedkeuring en enkele kenmerken van het CvO.

#### II.C.1. Emissienormen

44. De Europese emissiestandaard is de emissienorm voor voertuigen die in de Europese Unie van kracht is. De emissiestandaard wordt voortdurend strenger: voertuigen mogen steeds minder schadelijke stoffen, zoals NO<sub>x</sub>, uitstoten. De Europese Unie heeft als wetgever op dit vlak een lange geschiedenis. Bij de invoering van de Emissieverordening in 2007 werd overwogen dat de wetgeving rondom emissies en brandstofverbruik van voertuigen zich over meer dan 35 jaar had ontwikkeld en op dat moment over meer dan 24 richtlijnen was verspreid (Emissieverordening, considerans, nr. 20).
45. Vanuit de Europese Unie is de emissiestandaard meermaals gewijzigd. Dat heeft geleid tot steeds stringenter normen. Die beweging is enerzijds ingegeven door de roep om betere bescherming van milieu en mens en de daaruit volgende luchtkwaliteitsdoelstellingen en deels door de voortschrijdende technologische ontwikkeling en de daaruit volgende mogelijkheid om efficiënter met brandstof om te gaan en de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken.
46. Van belang is dat Het Europees Parlement en de Raad bij het verbeteren en aanscherpen van de emissienormen met name de NO<sub>x</sub>-uitstoot van diesellootvoertuigen op het oog hadden. Om die reden bevat de Emissieverordening (Considerans, nr. 6) de overweging dat het noodzakelijk is om ambitieuze grenswaarden te stellen voor zogenoemde Euro 6 (typegoedkeuring), zonder de voordelen van dieselmotoren te moeten opgeven op het gebied van brandstofverbruik en uitstoot van koolwaterstof (HC) en koolmonoxide (Co).
47. Het onderstaande overzicht bevat opeenvolgend toepasselijke Europese emissiestandaarden voor dieselmotoren in personenvoertuigen:

Emissiestandaard	Richtlijn	Datum inwerkingtreden	Maximale uitstoot (g/km)			
			CO	Koolwaterstof + NO <sub>x</sub>	NO <sub>x</sub>	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

48. De Europese emissiestandaarden vormen dikwijls het uitgangspunt bij de invoering en handhaving van lage-emissiezones en milieuzones die tot doel hebben de stedelijke luchtkwaliteit te verbeteren. Het gaat dan om systemen die aan bepaalde voertuigen de toegang tot een bepaalde milieuzone ontzeggen.
49. Dit leidt tot situaties als de volgende (bijvoorbeeld in Amsterdam):



50. Het 'weigeringsbeleid' van `diesels` is progressief. Eerst wordt de vervuilenste auto geweerd en vervolgens vindt aanscherping plaats volgens een vast tijdsplan. Een goed voorbeeld hiervan is beleid van de Gemeente Amsterdam. Momenteel is het type Euro 3 en later nog welkom, maar vanaf november 2020 mogen alleen diesels met

emissieklasse Euro 4 en hoger nog binnen de milieuzone rijden (<https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/milieuzone/milieuzone-vanaf-november-2020/#h631fd5e2-7f6c-4233-8933-9d216d83a09c>). 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. In Duitsland wordt al zeer geruime tijd met milieuzones gewerkt, en worden dieselauto's van steeds recenter bouwjaren uit de binnensteden geweerd. Niet valt uit te sluiten dat op termijn de `diesel` volledig in de ban gedaan wordt.

## II.C.2. Typegoedkeuring

51. Uit art. 5 Kaderrichtlijn, in Nederland geïmplementeerd in art. 22 lid 4 Wvw 1994 en in nadere ministeriële regelingen, volgt dat de autofabrikant de verantwoordelijkheid draagt 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 daadwerkelijk betrokken is geweest bij alle fasen van de bouw van een voertuig. Betreft de autofabrikant onderdelen bij een andere fabrikant, dan draagt de autofabrikant onverminderd de verantwoordelijkheid.

Die situatie doet zich in het voorliggende geval voor, nu delen van het Manipulatie-instrument afkomstig waren van Bosch en Volkswagen de EA189-motor vervaardigde (toegepast in Getroffen voertuigen van Volkswagen, Audi, SEAT en Škoda) en Audi de EA 897-motor (toegepast in Getroffen voertuigen van Volkswagen, Audi en Porsche).

52. Het typegoedkeuringsproces kent een vaste testprocedure. Dit betreft 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 en de rijstijl wat agressiever is (*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 objectieerbare en consequente wijze vast te stellen. Omwille van de objectiveerbaarheid, rechtszekerheid en transparantie is de exacte NEDC-procedure altijd gemeengoed geweest. Dat heeft ertoe geleid dat autofabrikanten in de praktijk hun best doen om hun goedkeuringstype zo goed mogelijk voor de dag te laten komen. Dat betekent in de praktijk dat allerlei (eenvoudige) toegelaten acties worden ondernomen om goed uit de test te komen, zoals het oppompen van banden om de wrijving te minimaliseren en het binnen toegestane marges weglaten of inklappen van alles wat weerstand veroorzaakt. Tegelijk kan een handige, kwaadwillende programmeur de software van de Engine Control Unit de NEDC laten herkennen en daarop laten 'acteren'. Dát is dan weer uitdrukkelijk verboden, omdat in die situatie sprake is van een *defeat device* of Manipulatie-instrument.
53. 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). Aangezien Volkswagen in Duitsland is gevestigd, net als de meeste van de andere Autofabrikanten, is de relevante instantie hier de KBA. In productie13 overlegt de Stichting de Guideline LEG 98/69/EC die de KBA vanaf 2003 hanteerde voor de typegoedkeuring en die een beschrijving van het typegoedkeuringsproces

bevat. De procedure moet ertoe leiden dat de bevoegde instantie na controle bevestigt dat een bepaald type voertuig voldoet aan de reglementaire voorschriften.

In Nederland is de procedure rondom de goedkeuring van voertuigen geregeld in Hoofdstuk III Wvv 1994. De goedkeurende instantie is in Nederland de RDW.

### II.C.3. Het Certificaat van Overeenstemming

54. Verleent de bevoegde, nationale instantie een typegoedkeuring voor een bepaald type voertuig, dan stelt dat de autofabrikant of de importeur in staat een CvO verstrekken aan autokopers. 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 voldoet aan alle gestelde toelatingseisen, inclusief de technische eisen in het kader van de EG-Typegoedkeuring (zoals voorgeschreven in art. 6 Kaderrichtlijn e.v.). De 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.
55. De voorzide van een CvO dat bijvoorbeeld Volkswagen uitgeeft, ziet er als volgt uit (in productie 14 overlegt de Stichting een volledig CvO verstrekt in verband met een Volkswagen Golf):

**VOLKSWAGEN**

EG - Übereinstimmungsbescheinigung

Der Unterzeichner bestätigt hiermit, dass das Fahrzeug

0.1	Fabrikant:	VOLKSWAGEN, VW
0.2	Typ:	1K
	Variante:	AB6KCC0
	Versie:	FA6FM82S007M40G0N1
0.2.1	Handelsname(n):	GOLF
0.4	Fahrzeugklasse:	M1
0.5	Name und Anschrift des Herstellers:	Volkswagen AG D-38436 Wolfsburg
0.6	Anbringung des Fabriksschildes:	auf der linken B - Saule, geklebt
	Fahrzeug-Identifizierungsnummer:	
0.7	Anbringungsstelle der Fahrzeug-Identifizierungsnummer auf dem Fahrzeugteil:	Rechts im Motorraum

mit dem in der EG-Typgenehmigungsnummer von e1\*2001/18\*0242\*13  
06.10.2005

beschriebenen vollständigen Typ in jeder Hinsicht übereinstimmt.

Das Fahrzeug kann zur fortwährenden Teilnahme am Verkehr in Mitgliedstaaten mit Rechtsverkehr und in denen metrische Einheiten für das Geschwindigkeitsmeßgerät verwendet werden, ohne weitere Typgenehmigungen zugelassen werden, assen werden.

Wolfsburg, den 03.06.2009

U. Westfal

Leiter Typprüfung

Vermerke des Herstellers

CHESH K 92231 R11

WWWZZ1K268118455 HSN 0603 TSN ADK000235 Original

182415 223 2005 90098 00000000

56. 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 CvO een auto overall in de EU is te registreren zonder dat een afzonderlijke goedkeuringsprocedure voor het desbetreffende voertuig per land 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 (zoals RDW) in, waarmee wordt gecontroleerd of het voertuig een geldige typegoedkeuring heeft. Wanneer dit het geval is, wordt het voertuig door de lokale, bevoegde instantie geregistreerd. Gelet op het beginsel van wederzijdse erkenning, voert de RDW alsdan in principe geen aanvullende zelfstandige

tests uit. In Nederland is de fabrikant of de vertegenwoordiger (dat is de importeur, voor de Autofabrikanten betreft dit Pon) vervolgens verantwoordelijk voor de verstrekking van het CvO.

57. Het belang van de CvO is derhalve groot. Zonder een CvO kan een auto niet rechtsgeldig als zodanig op de (Europese) markt worden gebracht of geregistreerd, en mag deze niet op de openbare weg worden gebruikt. De inhoud van een CvO, waaronder het geteste resultaat in verband met de uitstoot van schadelijke stoffen zoals NO<sub>x</sub>, raakt derhalve aan de wezenskenmerken van een auto.
58. Een kernonderdeel van de voorschriften waaraan een autotype moet voldoen, wil dit aanmerking komen voor typegoedkeuring, betreft de emissievoorschriften die zijn opgesomd in bijlage IV van de Kaderrichtlijn en verankerd in de artikelen 17 en 18 lid 2 van de Emissieverordening.
- a. op basis van art. 4.1 Emissieverordening dient de autofabrikant aan te tonen dat alle nieuwe voertuigen die binnen de EU verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht een typegoedkeuring hebben gekregen en voldoen aan de hieruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen. Dit omvat overeenstemming met de emissiebeperkingen van Euro 5, toepasselijk vanaf 1 september 2009 en Euro 6, toepasselijk vanaf 1 september 2014;
  - b. op grond van art. 4.2 Emissieverordening is de Autofabrikant verplicht om ervoor te zorgen dat de typegoedkeuringprocedures voor de controle van, onder andere, de duurzaamheid van het emissiebeheersingssysteem worden nageleefd. Deze verplichting is niet beperkt tot het moment van aanvraag en verlening van typegoedkeuring. De getroffen technische maatregelen moeten op grond van dit artikel van zodanige aard zijn dat is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies gedurende de volledige, normale levensduur van de voertuigen in overeenstemming met de Emissieverordening blijven;
  - c. op grond van art. 5.1 Emissieverordening dient een autofabrikant een auto zodanig uit te rusten dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig bij normale gebruiksomstandigheden blijft voldoen aan de Emissieverordening en de in dat verband getroffen uitvoeringsmaatregelen; en
  - d. op grond van art. 5.1 Emissieverordening is het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen verminderen, verboden.

#### **II.D. De Autofabrikanten brachten de Getroffen Voertuigen aan de man als 'groen'**

59. Tegen de hiervoor geschetste achtergrond is van belang dat de Autofabrikanten zichzelf en de Getroffen voertuigen juist als bijzonder milieuvriendelijk afficheerden om zo hun verkopen te stimuleren. Ter ondersteuning hiervan verschaft de Stichting een bloemlezing uit het reclamemateriaal van verschillende van de Autofabrikanten in Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Daarbij geldt dat de reclame-uitingen van de Autofabrikanten in de overige landen binnen de Europese Unie van gelijke strekking waren, zoals dat overigens ook buiten de EU het geval was.
60. De website [www.volkswagen.nl](http://www.volkswagen.nl) bevat informatie over de automodellen die Volkswagen produceert van het merk Volkswagen. Op deze website wordt ook een uitleg gegeven over specifieke technologieën die staan voor duurzaamheid en uitstootreductie, zoals



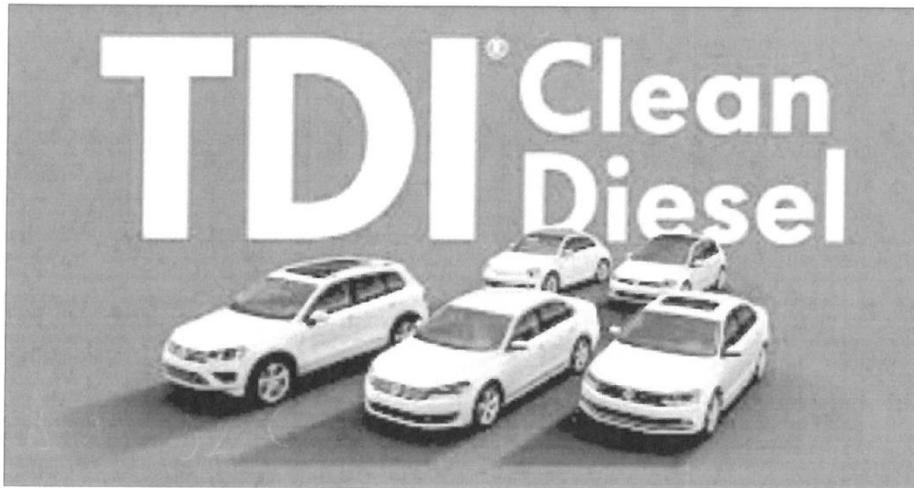
Blue Motion en Blue TDI, zo blijkt uit het besluit van de ACM tot het opleggen van een boete aan Volkswagen van 18 oktober 2017 (het **Boetebesluit**, productie 15), nr. 95, bekrachtigd bij beslissing op beroep van 25 oktober 2018, productie 16). Zo stond op 1 januari 2015 op die website:

“Turbocharged Direct Injection, afgekort TDI, is de naam die Volkswagen hanteert voor de schone kracht van haar dieselmotoren. Onze TDI-dieselmotoren met common-rail technologie zijn niet alleen zuinig, maar ook buitengewoon sterk. Ze zijn standaard voorzien van een gesloten roetfilter, zodat u geniet van de kracht van diesel en tegelijkertijd het milieu ontziet.”

61. Ook stond op de website:

“De Blue TDI-dieselmotor heeft naast een roetfilter ook een stikstofoxidenfilter. Zo rijdt u superzuinig en zo schoon als een benzinemotor.”

62. In België bevatte het reclamemateriaal onder andere het volgende beeld:



63. In het Verenigd Koninkrijk schreef Volkswagen over de Golf, model geïntroduceerd in 2011, dat deze voldeed aan het in 2009 van toepassing geworden Euro5. Meer specifiek schreef Volkswagen onder andere het volgende op haar website en in verkoopbrochures:

*“The BlueMotion offers impressive environmental credentials by intelligently refining existing technology...”*

*The ‘BlueMotion’ badge at the rear symbolizes its environmental credentials...*

*Opting for BlueMotion Technology on the Golf Match helps improve fuel consumption, achieving up to 68.9 mpg over the Combined fuel cycle and producing a CO2 emission figure of 107 g/m...*

*Think Blue. BlueMotion Technologies is our contribution to sustainable motoring. This means we offer optimum solutions for every demand, which makes driving more fuel efficient. Lower fuel consumption and lower emission diesel engines allied with BlueMotion Technologies are friendlier to the environment and your wallet, without having to give up everyday practicality and comfort.*

*The Golf has been setting benchmarks for over 30 years and with the Golf BlueMotion we’ve set another one; the most efficient and eco-sensitive Golf we’ve ever built. Our*

*engineers have strived to produce a cleaner, more efficient Golf that still offers great performance and handling...*

*... the high performance 1.6 TDI 105 PS engine with DPF (Diesel Particulate Filter) ensures CO2 emissions are from an impressively low 99 g/km, making it exempt from VED (Vehicle Excise Duty).*

*Externally, Volkswagen's 'BlueMotion' and 'BlueMotion Technology' badging identifies the cleanest, most energy efficient cars in our range. So when you see these logos you'll know we're talking about ways to cut emissions and the cost of your motoring. Environmental technologies of today are meeting the driving challenges of tomorrow with one very important aim: to reduce the impact of our cars on the environment for future generations...*

*Cleaner, greener and better for the environment. This may be the quietest Golf yet, but it has plenty to shout about. Like cleaner, greener engines that emit fewer pollutants than ever before... it means you can enjoy high performance with a clearer conscience...*

*The TDI diesel engines with common rail technology are fitted with a Diesel Particulate Filter (DPF) which filters out exhaust elements that are harmful to the environment, significantly reducing diesel emissions as a result..."*

64. Over datzelfde 'BlueMotion' gaf Volkswagen ook in Nederland hoog op. Zo vermeldt de brochure voor de Volkswagen Passat uit augustus 2011 onder de kop "Een schonere auto vinden we niks bijzonders" het volgende (Boetebesluit, nr 98):

"Hoe halen we alles uit technologie om u zo lekker mogelijk te laten rijden? Dat is de vraag die ons altijd gedreven heeft. En met BlueMotion Technologies zorgen we er voor dat dat tegelijkertijd schoner kan".

65. Onder het kopje BlueMotion Technologies staat: "BlueTDI: de schoonste diesel van het moment, zonder NOx - uitstoot". In de brochures voor de Volkswagen Jetta en de Volkswagen Tiguan staat dat het merklabe 'BlueMotion Technologies' een bundeling is (Boetebesluit, nr 98):

"van alle technologieën die Volkswagen te bieden heeft om brandstof te besparen, uitstoot van CO2 te verlagen en minder stikstof en stikstofoxiden uit te stoten. De basis wordt gevormd door energiezuinige en schone technieken die nu al de basis vormen voor alle Volkswagen-modellen."

66. In diezelfde brochures viel ook te lezen (Boetebesluit, nr 98):

"Het label BlueTDI staat voor de meest milieuvriendelijke en ecologisch verantwoorde dieserversie in zijn soort. Een Volkswagen met de aanduiding BlueTDI heeft, naast het standaard roetfilter, een stikstofoxidenfilter. Dit zorgt ervoor dat de uitstoot van stikstof wordt gereduceerd met maximaal 90 procent."

67. In een Belgische brochure bevond zich het volgende:

« Think Blue. » Drie domeinen, één idee.

**Blue Mobility**  
Wij willen de duurzaamste ecologische autobouwer ter wereld worden. Rijd mee!  
[Meer lezen](#)

**Blue Behaviour**  
Hier vind je tips voor je dagelijkse leven en ruimte voor je mening. Doe mee!  
[Meer lezen](#)

**Blue Projects**  
Wij willen geen woorden, maar daden en anderen daarvoor aanmoedigen. Laat je inspireren!  
[Meer lezen](#)

68. Op de website [www.seat.nl](http://www.seat.nl) stond op 31 maart 2009:

“Diverse motoren zijn ingrijpend gewijzigd en alle kenmerken zich door betere prestaties, een gereduceerd brandstofverbruik en lagere emissies. Op het gebied van energielabels kan worden gesteld dat over de gehele linie het aanbod een stuk groener is geworden”.

69. Een maand later stond op die website dat “de nog lagere emissie- en brandstofverbruik waarden” de SEAT Ibiza “tot één van de meest ecologische auto’s in zijn segment” maakt. Op 11 november 2009 vermeldde een nieuwsbericht op de website van SEAT dat haar betrokkenheid bij het milieu verder gaat “dan het produceren van auto’s met lagere emissies”. Volgens SEAT doet zij dit “door de impact op het milieu gedurende alle stadia van het productie-, ontwikkelings-, en ook het recyclingproces van haar producten te verlagen”. Op 14 september 2014 vermeldde de website: “Onze auto’s zijn niet alleen leidend op het gebied van duurzaamheid; ook de productie wordt hierin meegenomen” en “Naast het gebruik van zonnepanelen voor onze fabriek, zijn we ook bijzonder trots op onze inzet voor het ontwikkelen van schone en zuinige auto’s. [...] maken allemaal deel uit van ons streven naar het maken van superieure, comfortabele en schone auto’s. Dat is TECHNOLOGY TO ENJOY.”

70. Net zozeer blies SEAT in het Verenigd Koninkrijk de loftrumpet:

“GOOD CLEAN FUN Excitement and efficiently perfectly in tune... Not only is the Ibiza a great entertainer, it’s also a responsible one. This is all ensured by a range of powerful yet clean engines... Engines that perfectly combine excitement with efficiency, so you can love the road and love the planet, but at the same time. Environmental impact is further reduced by advanced features like Start/Stop and Energy Recovery System, as well as our recognized ultra green Ecomotive version that has always been responsible but fun. And it’s not often that those two words occur in the same sentence.”

71. Op de website [www.skoda.nl](http://www.skoda.nl) stond op 30 december 2011, 6 november 2012 en 23 januari 2013 dat “plezierig rijden en tegelijkertijd milieubewust zijn” mogelijk is met de “groene, zuinige auto’s van ŠKODA”. Ook werden de zogenaamde Greenline-modellen van Škoda specifiek met het oog op hun veronderstelde duurzaamheid aan de man gebracht. Volgens informatie op de website staat Greenline voor optimale duurzaamheid en groene auto’s, met vermeldingen als “écht groen rijden met plezier”. In het Verenigd Koninkrijk schreef datzelfde Škoda:

*“As the world becomes more environmentally sensitive, ŠKODA has responded by developing GreenLine II technology. The following information will explain the key technological features of GreenLine II and how they can contribute to making a cleaner, greener customer experience, as well as reducing fuel costs for the driver and our impact on the environment. GreenLine II is available on Superb S, SE and Elegance.”*

72. In Frankrijk rapporteerde Audi over de A3, bouwjaar 2012 als volgt:

Fiche technique Audi A3 Sportback II 1.6 TDI 105ch DPF Start/Stop Business line 12/2009

**27 030 €**

Prix du véhicule neuf au 27/09/2012 : **27 030 €** TTC

[Devis assurance gratuit](#)

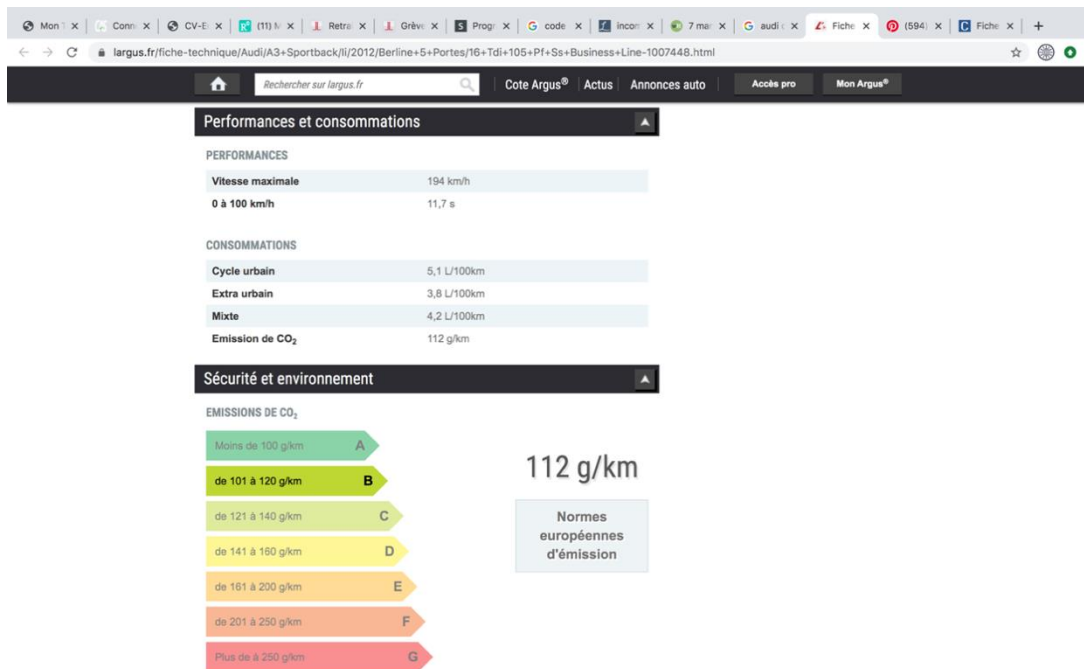
Energie	Diesel
Puissance réelle	105 ch / 77 kW
Puissance fiscale	5 CV
Consommation mixte	4.2 L/100 Km
Emission de CO <sub>2</sub>	112 g/km <b>B</b>
Boîte de vitesses	Manuelle
Carrosserie	Compactes
Date de fin de commercialisation	01/09/2012

**Dimensions et poids**

DIMENSIONS	
Longueur	4,29 m
Largeur	1,77 m
Hauteur	1,42 m
Empattement	2,58 m
Réservoir	55 l
Porte à faux avant	0,881 m
Porte à faux arrière	0,833 m

**VOUS AVEZ CONSULTÉ**

Audi A3 Sportback II  
1.6 TDI 105ch DPF Start/Stop Business line (12/2009)



73. Een groot deel van de informatie heeft betrekking op het halen van de toepasselijke emissienormen en hierover schrijft Audi dat zij netjes binnen de “Normes européennes d’émission” blijft.

74. Audi schreef in het Verenigd Koninkrijk (en andere landen) over het model A3, versie van 2014:

*“We introduced TDI to the roads in 1989, and since then, we’ve continuously refined it, including developing common-rail technology (...). Under this system, a series of piezo injectors use electrical charge to precisely control the amount of fuel injected into the engine. As well as reducing noise, this allows combustion to happen at a lower temperature, with less oxygen, which lowers emissions.”*

75. Daarnaast vermeldde Volkswagen in brochures van de merken Volkswagen, Audi, SEAT en Škoda dat haar auto’s voldoen aan de Euro 5-norm (Boetebesluit, nr. 99). Een voorbeeld daarvan is het volgende bericht dat Volkswagen verspreidde in Frankrijk en waarin zij schreef dat haar 2-liter Golf GTD “conforme à la norme d’émissions EURO 5”:

**VOLKSWAGEN Golf GTD 5 Doors 2009 - 2013**

A la une > Voitures > VOLKSWAGEN > Golf GTI / GTD / GTE > VOLKSWAGEN Golf GTD 5 Doors (2009 - 2013)

**Carrosserie:** Hayon  
**Segment:** Compact

**La Golf GTD a fait ses débuts au salon Auto Mobil International 2009 à Leipzig, dans la continuité de l'héritage "diesel GTI" de 1982.**

Le constructeur automobile allemand promet un choix sans compromis en période de crise économique mondiale, avec le lancement de la Golf GTD : une conduite sportive et excitante, mais avec un moteur sensible et efficace. La nouvelle Golf GTD adopte le célèbre châssis Golf GTI, ainsi qu'une suspension sport et la boîte de vitesses DSG en option. En plus des caractéristiques sportives de la GTI, la voiture est propulsée par un TDI 2.0l Common Rail amélioré qui produit 170 CV et 350 Nm de couple, mais qui renvoie 44,3 mpg avec une moyenne de 139 g/km de CO2 et conforme à la norme d'émissions EURO 5.



26 Photos

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

↓ CHARGER

76. Deze uitlatingen betreffen niet alleen de Autofabrikanten die hebben gewerkt met de EA189 en, later, met de EA 288. Ook ten aanzien van de premium-modellen van Porsche, Audi en Volkswagen die zijn voorzien van de 3-liter EA 897 werden vergelijkbare aanprijzingen gebezigd. Zo vermeldt Porsche in de brochure van de Porsche Macan uit 2017 (productie 17, p. 94):

“Porsche stelt hoge normen. Ook bij de kwaliteitsborging en de zorg voor het milieu. (...) Wij werken er voortdurend aan om onze auto’s nog milieuvriendelijker te maken.”

77. Als gezegd betreft dit slechts een greep uit de vele reclame-uitingen die door de jaren heen door de diverse Autofabrikanten zijn gebezigd, die in het kader van de efficiëntie tot enkele van de vele relevante jurisdicties is beperkt. De aanprijzingen zijn in de verschillende lidstaten van de EU en voor alle Getroffen voertuigen van vergelijkbare strekking. De essentie is eender: alle Autofabrikanten stonden zich voor op de productie van auto’s die voldeden aan de toepasselijke emissienormen

## II.E. Het Manipulatie-instrument

78. Aan de basis van het Dieselschandaal ligt de inzet van het Manipulatie-instrument. Daarom kort eerst iets over de werking van het Manipulatie-instrument.
79. De oorsprong van het Manipulatie-instrument ligt bij Volkswagendochter Audi. In 1999 stuitten Audi-ingenieurs op problemen bij het waarborgen van de naleving van de Euro 4 normering bij de nieuwe 3-liter V6 dieselauto’s die zij toen ontwikkelde en die uiteindelijk zijn uitgebracht in de jaren 2004 tot 2008. Tegen deze achtergrond ontwikkelden ingenieurs, waaronder de heer ••••• Audi’s ontwikkelingschef en de heer •••••, de hoogste leidinggevende binnen Audi op het vlak van motorontwikkeling, een Manipulatie-instrument dat de 3-liter V6 dieselauto’s in staat stelde om de Euro 4 testopstelling te herkennen en de modus ‘Pilot Injection’ tijdens de test uit te schakelen. Als deze functie niet werd uitgezet, zouden de desbetreffende voertuigen de Euro 4 NO<sub>x</sub>-uitstoottest niet met goed gevolg hebben afgelegd. Audi gaf intern aan dit Manipulatie-instrument de eufemistische benaming *Akustikfunktion* (akoestische functie).
80. Bosch vervulde in dit proces een centrale rol. Al in 2001 werkte Bosch aan de ontwikkeling van een *engine control unit* (de **ECU**) die volgens het persbericht van 28 februari 2006 (productie 18, p. 24 onderaan) zou werken als “*the brain of diesel injection*” [that would] “*control every parameter that is important for effective, low-emissions combustion.*”:

“*EDC17: Ready for future demands Because the computing power and functional scope of the new EDC17 can be adapted to match particular requirements, it can be used very flexibly in any vehicle segment on all the world’s markets. In addition to controlling the precise timing and quantity of injection, exhaust gas recirculation, and manifold pressure regulation, it also offers a large number of options such as the control of particulate filters or systems for reducing nitrogen oxides. The Bosch EDC17 determines the injection parameters for each cylinder, making specific adaptations if necessary. This improves the precision of injection throughout the vehicle’s entire service life. The system therefore makes an important contribution to observing future exhaust gas emission limits.*”

81. De EDC17 vervulde een scharnierfunctie in de strategie van Volkswagen om de dieselveertuigen van haar verschillende merken in te markt te zetten en op deze wijze de strijd aan te gaan met haar concurrenten. De toepassing van de EDC17 was een vorm van maatwerk voor ieder nieuw model. Dit impliceerde een jarenlange, nauwe samenwerking tussen Volkswagen (of een van haar dochterondernemingen c.q. andere Autofabrikanten) en Bosch. In de '*second-amended-consolidated-competitor-dealers-complaint*' (productie 18, p. 28) is beschreven (onder verwijzing naar bronnen die niet publiek beschikbaar zijn, maar waarover de Autofabrikanten zonder meer zouden moeten beschikken), dat de ontwikkeling van een weg-klare ECU bestaat uit een intensief samenwerkingstraject van tussen drie en vijf jaar. In deze *complaint* is tevens beschreven dat Bosch-medewerkers tijdens dat gehele traject op voltijdbasis in de fabriek van de desbetreffende Autofabrikant aanwezig waren. De samenwerking van Bosch en haar klanten was op dit vlak zo innig, dat Bosch haar eigen productiefaciliteiten nabij die van haar klanten plaatste. Alle ECU's afkomstig van Bosch, waaronder de EDC17, draaien op complexe software waarvan de rechten en de toegang bij Bosch rusten. De software is meestal zo beveiligd dat Bosch' afnemers er geen wijzigingen in kunnen aanbrengen. Omdat het Manipulatie-instrument in hoofdzaak een programma betrof (dat communiceerde met sensoren en vervolgens de motor aanstuurde), kan het alleen maar tot stand zijn gekomen in samenwerking met Bosch.
82. Onder verantwoordelijkheid van •••••, hoofd van de afdeling motorontwikkeling bij Volkswagen, werd eind 2006 besloten de ECU op zodanige wijze te programmeren dat deze in een NEDC-testopstelling andere emissiewaarden produceerde dan 'op de weg'.
- Vanzelfsprekend is over dit interne proces bij de Autofabrikanten het nodige te zeggen, ook ten aanzien van de betrokkenheid en goedkeuring van de hoogste managementniveaus binnen Volkswagen en Audi. Dat is in de diverse internationale procedures ook uitvoerig gebeurd. De Stichting behoudt zich op dit punt nadrukkelijk het recht voor om de feiten op een later tijdstip in de procedure aan te vullen
83. Het Manipulatie-instrument van de Autofabrikanten betreft een stuk softwareprogrammering dat de meting van verschillende factoren, zoals de buitentemperatuur, het aantal graden dat het stuur gedraaid wordt, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters gebruikt om aan een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen. Het meten van de parameters gebeurt met sensoren. Deze maken deel uit van de zogeheten *firmware*. De waargenomen gegevens worden doorgegeven via of naar de besturingssoftware die vervolgens conform programmering de functies van het emissiecontrolesysteem aanstuurt.
84. Op deze wijze stelt het Manipulatie-instrument vast of de auto zich in de NEDC-testsituatie bevindt. Is dat het geval, dan zorgt het programma voor de uitschakeling van bepaalde functies met als gevolg een lagere uitstoot van, in het bijzonder, NO<sub>x</sub>.
85. Constateert het Manipulatie-instrument daarentegen dat de auto zich niet in een testsituatie bevindt maar op de weg rijdt, dan schakelt deze over naar de energie-efficiënte modus. In die stand is de uitstoot van schadelijke stoffen zoals NO<sub>x</sub> veel hoger dan toegestaan onder de Emissieverordening, met als gevolg dat de kwalificaties van het Getroffen Voertuig in strijd zijn met de in het CvO opgenomen waarden en de aan de Gedupeerden gedane mededelingen. Bovendien is het gebruik van een Manipulatie-instrument ook op zichzelf verboden, zodat het Getroffen Voertuig ook om die reden niet aan de toelatingsvereisten voldeed en nog steeds niet voldoet.

Voor een uitgebreide, wetenschappelijk onderbouwde uitwerking rondom het functioneren van de Manipulatie-Instrumenten verwijst de Stichting naar het paper van Moritz Contag, Guo Liy, Andre Pawlowski, Felix Domkez, Kirill Levchenkoy, Thorsten Holz, and Stefan Savage, *How They Did It: An Analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles*. In dit paper beschrijven de auteurs de werking van verschillende types manipulatie-instrumenten, zoals aangetroffen in voertuigen afkomstig uit de Volkswagen-stal, ([productie 19](#)).

86. Volkswagen, Audi en Bosch hebben als *auctores intellectualis* van het Manipulatie-instrument nog steeds geen publieke verantwoording afgelegd over hun precieze (onderlinge) verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van het manipulatie-instrument en de exacte werking ervan. Sterker nog, Volkswagen neemt tegen beter weten in geregeld het standpunt in dat het Manipulatie-instrument geen manipulatie-instrument of *defeat device* is conform art. 3 lid 10 Emissieverordening. Dat kunnen de Autofabrikanten echter onmogelijk volhouden, nu autoriteiten en rechters eensgezind hebben geoordeeld dat het Manipulatie-instrument juist wel een manipulatie-instrument of *defeat device* is in de zin van de Emissieverordening (of van haar Amerikaanse evenknie).

Volkswagen heeft in meerdere instanties betoogd dat de betrokken auto's niet zijn voorzien van een Manipulatie-instrument in de zin van de Emissieverordening. Onder andere in de procedure beroep op bezwaar voor de ACM, leidend tot een onbestreden beslissing op bezwaar van 25 oktober 2018 ([productie 16](#)).

87. Zonder hier een uitputtende opsomming te geven, geeft de Stichting een paar duidelijke weerleggingen van Volkswagen's standpunt dat het Manipulatie-instrument geen *defeat device* is:

- a. De EPA, die in de Verenigde Staten verantwoordelijk is voor het toezicht op de naleving van de aldaar geldende emissienormen uit hoofde van de Clean Air Act, definieert als manipulatie-instrument ieder apparaat dat "*reduces the effectiveness of the emission control system under conditions which may reasonably be expected to be encountered in normal vehicle operation and use,*" met als uitzonderingen het starten van de motor, hulpvoertuigen en om ongelukken te voorkomen. De opvatting van de EPA is relevant, omdat de Amerikaanse definitie van een *defeat device* wezenlijk gelijk is aan de definitie van een *defeat device* conform art. 3 lid 10 Emissieverordening. De Amerikaanse definitie omvat: "*any element of design which senses temperature, vehicle speed, engine speed (RPM), transmission gear, manifold vacuum or any other parameter for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any part of the emission control system, that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions which may reasonably be expected to be encountered in normal vehicle operation and use.*" Volkswagen heeft in de VS en Canada bovendien ook schuld bekend. Ter illustratie wijst de Stichting op wat Reuters op 20 maart 2017 rapporteerde ([productie 20](#)) over de zitting waar Volkswagen's general counsel aanwezig was in Detroit:

*"Volkswagen's general counsel ••••• made the plea on its behalf after he said at a hearing in U.S. District Court in Detroit that he was authorized by the company's board of directors to enter a guilty plea. "Your honor, VW AG is pleading guilty to all three counts because it is guilty on all three counts," ••••• told the court."*



- b. Het KBA, de Duitse evenknie van de Nederlandse RDW en als zodanig de verantwoordelijke instantie voor de toelating van de Getroffen voertuigen op de Europese markt, oordeelde op 14 oktober 2015 dat sprake was van “non-conformiteit” bij (onder andere) de Getroffen voertuigen. Die non-conformiteit betrof nadrukkelijk het gebruik van manipulatiesoftware in de zin van art. 5 lid 2 Emissieverordening. Volgens het KBA was de door Volkswagen toegepaste software aan te merken als een verboden manipulatie-instrument, waardoor de betrokken auto's niet conform de afgegeven typegoedkeuring waren. Het KBA heeft de andere Europese goedkeuringsinstanties hiervan op de hoogte gesteld en een Terugroepactie gelast. Het KBA oordeelde ook dat, pas wanneer alle manipulatiesoftware door middel van de Terugroepactie is verwijderd en vervangen door (alsnog) goedgekeurde software, de rechtmatigheid kan worden hersteld.
- c. De ACM sloot zich in haar Boetebesluit van 18 oktober 2017 ([productie 15](#)) en haar beschikking op bezwaar van 25 oktober 2018 ([productie 16](#)) bij de beslissing van het KBA aan, en oordeelde onder meer dat het verboden gebruik van een Manipulatie-instrument naar haar aard een misleidende handelspraktijk oplevert in de zin van artikel 6:193 (en verder) BW.

## II.F. Het Dieselschandaal komt aan het daglicht

88. Het Dieselschandaal kwam voor het eerst aan het licht toen de EPA en de California Air Resources Board (**CARB**) op 18 september 2015 een onderzoek publiceerden. Dit ging gepaard met een persbericht waarin deze organisaties Volkswagen en Audi de oren wassen ([productie 21](#)). Dit ontlokte een paar dagen later, op 20 september 2015, het volgende persbericht aan Volkswagen ([productie 22](#)):

***“The U.S. Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board (EPA and CARB) revealed their findings that while testing diesel cars of the Volkswagen Group they have detected manipulations that violate American environmental standards. The Board of Management at Volkswagen AG takes these findings very seriously. I personally am deeply sorry that we have broken the trust of our customers and the public. We will cooperate fully with the responsible agencies, with transparency and urgency, to clearly, openly, and completely establish all of the facts of this case. Volkswagen has ordered an external investigation of this matter.”***

89. Volkswagen verklaarde vervolgens op 22 september 2015 dat deze manipulatiesoftware wereldwijd in ongeveer 11 miljoen auto's met het motortype EA189 was geïnstalleerd. In haar jaarverslag over 2015 publiceerde Volkswagen het volgende overzicht ([productie 23](#), p. 50):

**DIESEL ISSUE**  
**Four-cylinder diesel engines**  
 In its ad hoc release dated September 22, 2015, the Volkswagen Group announced that there were discrepancies in relation to NO<sub>x</sub> emissions figures in vehicles with type EA 189 diesel engines. Around eleven million vehicles worldwide were affected. This is attributable to the engine management software. The vehicles remain technically safe and ready to drive.

**AFFECTED FOUR-CYLINDER DIESEL ENGINES**

2.0 L TDI		1.6 L TDI		1.2 L TDI	
6,608 thsd.		3,665 thsd.		468 thsd.	
.....					
VOLKSWAGEN PASSENGER CARS			VOLKSWAGEN COMMERCIAL VEHICLES		
AUDI	ŠKODA	SEAT	VOLKSWAGEN COMMERCIAL VEHICLES		
5,642 thsd.	2,410 thsd.	1,224 thsd.	695 thsd.	770 thsd.	
.....					
EU28		USA/CANADA		REST OF THE WORLD	
8,494 thsd.		608 thsd.		1,639 thsd.	
.....					

90. De EPA stelde in de *Notice of Violation* van 2 november 2015 die zij richtte aan Volkswagen, Audi en Porsche vast dat Volkswagen onvolledige en onjuiste informatie had verstrekt bij haar aanvraag tot verstrekking van een *certificate of conformity* voor de betrokken auto's (het Amerikaanse equivalent van een CvO, [productie 24](#)). Hieruit volgde dat de Getroffen Voertuigen niet voldeden aan de toepasselijke uitlaatgasnormen. Volgens de EPA bevatten de auto's in kwestie een *cheat device* dat ervoor zorgde dat de uitstoot – en daarmee de voor *compliance testing* zo belangrijke meting van uitstoot – in een test-opstelling afweek van de uitstoot bij normaal gebruik op de weg. Pas wanneer de Emissiecontrolesysteem constateerde dat de auto op de weg reed, schakelde deze naar de gebruikelijke, significant vervuilerende “*normal mode*”. De EPA oordeelde dat de uitstoot van NO<sub>x</sub> in dat geval tot wel negen keer hoger uitviel dan de toegelaten niveaus, afhankelijk van model en situatie. De EPA stelde vast dat Volkswagen wist of moest weten dat het Manipulatie-instrument “*bypasses, defeats, or renders inoperative elements of the vehicle design related to compliance with the CAA emission standard.*” Dat leidde de EPA af uit het ontwerp van het Manipulatie-systeem, dit was immers afgestemd op het detecteren van het officiële testsysteem.
91. De ontdekkingen van de EPA en de CARB vormden het begin van een lange reeks onthullingen, onderzoeken, boetes en rechterlijke uitspraken.
92. Volgens het KBA in zijn persbericht 11 november 2015 ([productie 25](#)) had Volkswagen Manipulatie-instrumenten in bepaalde dieselveertuigen geïnstalleerd, waarmee zij in strijd handelde met artikel 5 van Europese verordening (EG) nr. 715/2007. Het ging daarbij om de Euro 3, Euro 4 en Euro 5 dieselveertuigen met dieselmotor met een cilinderinhoud van 1,2, 1,6 en 2,0 liter uit de motorfamilie EA189. Op 7 juni 2017 publiceerde het KBA een overzicht met alle Getroffen Voertuigen met een EA 189-motor (*Uebersicht Betroffene Fahrzeugvarianten des Volkswagen-Konzerns mit dem Motor EA189*, [productie 26](#)).
93. In Nederland leidde de kwestie al snel tot Kamervragen. In de afgelopen jaren heeft een zevental voortgangsbrieven van de minister van infrastructuur het licht gezien waarin deze de kamer informeert over de voortgang van de punitieve en preventieve aanpak rondom het Dieselschandaal. In haar brief van 30 september 2014 schreef de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Wilma Mansveld, over de ondernomen

acties om de schadelijke gevolgen van het Dieselschandaal in te dammen, waaronder een Terugroepactie ([productie 27](#)). De Stichting verwijst voorts naar brieven van de verantwoordelijke staatssecretaris en minister van 27 november 2015 ([productie 28](#)), 16 februari 2016 ([productie 29](#)), 14 oktober 2016 (vierde overzichtsbrief, [productie 30](#)), 10 juli 2017 (vijfde overzichtsbrief, [productie 31](#)), 6 april 2018 ([productie 32](#)) en 27 januari 2020 (zevende overzichtsbrief, [productie 8](#)). Behalve deze zeven overzichtsbriefen schreef de verantwoordelijke bewindspersoon ook ‘tussendoor’ brieven aan de Kamer, onder andere ter begeleiding van onderzoeksrapporten van TNO. Een voorbeeld hiervan de brief van 13 oktober 2018 ([productie 33](#)) met als bijlage een TNO-rapport ([productie 34](#)).

94. De ACM produceerde een (niet-gepubliceerd) een onderzoeksrapport, gevolgd door het Boetebesluit voor oneerlijke handelspraktijken van 18 oktober 2017 ([productie 15](#)). De kern van de bevindingen van de ACM is dat Volkswagen zich, in diverse opzichten had bezondigd aan oneerlijke handelspraktijken. De ACM legde een boete van EUR 450.000. *In the grand scheme of things* lijkt dit boetebedrag een schijntje; het is wél de hoogste boete die de ACM op dat moment kon opleggen. De ACM achtte dit geweest gelet op de mate van verwijtbaarheid, de ernst van de overtreding en de omstandigheden waarbinnen Volkswagen de overtreding had begaan. Hoewel Volkswagen de adressant van dit besluit was, blijkt uit de bewoordingen van het Boetebesluit dat de ACM het oog had op ieder van de Autofabrikanten die motoren van het type EA 189 in hun voertuigen hadden ingebouwd, dus op het gehele Volkswagenconcern. In het Boetebesluit ([productie 15](#), p. 24) staat:

“Alleen al uit het feit dat bij diverse typen auto’s van alle vier de merken de EA189 dieselmotoren met het EGR-systeem en bijbehorende software zijn ingebouwd, blijkt dat Volkswagen, AUDI, SEAT en ŠKODA hebben samengewerkt om, met oog op de in 2009 ingevoerde Euro 5-norm, deze nieuwe generatie dieselmotoren te ontwikkelen en te fabriceren. Een en ander paste in de normale bedrijfsvoering van Volkswagen AG en was dienstig in het door Volkswagen AG uitgeoefende bedrijf, aangezien de opbrengsten van de benodigde investeringen ook aan Volkswagen AG ten goede kwamen.

Het is kortom duidelijk dat de concernleiding het geheel overzag en hiervoor de eindverantwoordelijkheid droeg. Deze verantwoordelijkheid strekte zich uit tot het vervullen van alle verplichtingen met betrekking tot de procedure van typegoedkeuring en het waarborgen van de conformiteit in alle lidstaten van de EU. Deze verantwoordelijkheid heeft Volkswagen AG blijkens haar berichtgeving ook genomen bij het voeren van de regie bij de afwikkeling van – wat zij noemt – “the diesel issue” in de EU en elders.”

95. In de jaren na 2015 bleken ook andere motortypen ‘besmet’ met een Manipulatie-instrument.
96. Op 16 oktober 2018 maakte Audi bekend voor een bedrag van EUR 800 miljoen door de Duitse autoriteiten beboet te zijn voor het inbouwen van Manipulatie-instrumenten in haar auto’s met V6 en V8-dieselmotoren in de jaren tussen 2004 en 2018 ([productie 35](#)). Volgens de aanklager in Duitsland betrof het de motortypes EA 189 en EA 288. In alle gevallen ging het om Manipulatie-instrumenten die de uitstoot van NO<sub>x</sub> in testsituaties manipuleerden.
97. De in voorgaande paragraaf genoemde motor met typeaanduiding EA 288 is de opvolger van het motortype EA 189 en Volkswagen vervaardigde deze vanaf 2012. De

EA 288 is toegepast in Getroffen voertuigen van Volkswagen zelf, SEAT, Škoda en Audi. Het betreft drie en viercilindervoertuigen met een cilinderinhoud van respectievelijk 1,4 (Audi A1, 8X, SEAT Ibiza, Toledo IV; ŠKODA Fabia III en Rapid (2012); en Volkswagen Polo V), 1,6 en 2 liter. Al in 2015 beschuldigde de CARB Volkswagen ervan in de EA 288 motor een Manipulatie-instrument te hebben geïnstalleerd. Aanvankelijk deed Volkswagen het voorkomen dat dit alleen auto's betrof die het Volkswagenconcern voor de Amerikaanse markt produceerde: dat het Dieselschandaal zich ook over het motortype EA 288 zou uitstrekken is door Volkswagen steeds in alle toonaarden ontkend.

98. In maart 2019 bleek in een procedure bij het Landgericht Wuppertal, dat ook bij de Getroffen voertuigen voor de Europese markt met de EA 288-motor op structurele basis sprake leek van een Manipulatie-instrument. Het Landgericht gaf een bewijsopdracht aan Volkswagen en gezien het gebrek aan gerapporteerde voortgang van de zaak is de verwachting op haar plaats dat Volkswagen de zaak heeft geschikt (productie 36). Het bleef niet bij deze spreekwoordelijke ene zwaluw. In een recent gepubliceerd artikel van 21 januari 2020 bleek dat het Landgericht Duisburg bij vonnis van 30 oktober 2018 voor recht had verklaard dat bij de Volkswagen Golf VII, waarin de EA 288 geïnstalleerd was, sprake was van een Manipulatie-instrument (productie 37). Een wezenlijke overweging van het Landgericht betreft de constatering dat Volkswagen niet betwist had dat de motor van het type EA 288 een software bevatte die een onderscheid maakte tussen de *Prüfstand* en de situatie 'op de weg' (*Zykluserkennung*):

*“Das stellt die Beklagte nicht in Abrede, wenn sie betont, auf den Stickoxidausstoß im Straßenbetrieb komme es für die Erfüllung der Schadstoffnorm nicht an. Die Beklagte bestreitet nicht, dass der Motor des Typs EA288 durch eine solche Software gesteuert wird.”*

99. De koper had de Golf VII 1.6 TDI (toelating in januari 2015) in januari 2017 gekocht. Volgens het Landgericht kon het Getroffen Voertuig alleen op die wijze voldoen aan de Euro 6-norm. Volkswagen handelde volgens het Landgericht volgens een vooropgezet plan (*vorsätzlich*) en in strijd met de goede zeden (*sittenwidrig*). Een en ander leidde ertoe dat Volkswagen de desbetreffende autobezitter de aankoopprijs van de auto diende terug te betalen.
100. Op 7 mei 2019 (productie 38) publiceerde de Staatsanwaltschaft Stuttgart een persbericht waaruit bleek dat Porsche een boete opgelegd had gekregen van EUR 535 miljoen. Uit het persbericht blijkt dat Porsche verantwoordelijk is voor misstanden op de R&D-afdeling waarbij sprake was van een Manipulatie-instrument dat in testsituaties de uitstoot van schadelijke stoffen aanstuurde. Het betrof Getroffen Voertuigen in de periode vanaf 2009. Volgens de openbaar aanklager was de uitstoot van de Getroffen Voertuigen hoger dan toegestaan volgens de geldende uitstootnormen: Porsche had door Audi vervaardigde V6 en V8 motoren in Getroffen Voertuigen ingebouwd waarna zij deze op de Europese markt heeft gebracht. Naar schatting van de aanklager ging het om ongeveer 99.000 Getroffen Voertuigen van het merk Porsche. Op last van de KBA werd Porsche in mei 2018 opgedragen een Terugroepactie te organiseren om Manipulatie-instrumenten te verwijderen. Het betrof in heel Europa 6.800 exemplaren van de 4,2-liter Porsche Cayenne en 43.000 exemplaren van de 3-liter Porsche Macan. Op 7 augustus 2019 publiceerde het KBA een overzicht van de Getroffen Voertuigen (voor zover deze niet waren uitgerust met een EA 189-motor, productie 39, *Uebersicht Liste der betroffenen Fahrzeugvarianten im Zuständigkeitsbereich des KBA (ohne Motor EA 189)*). Deze lijst bevat nog geen getroffen Voertuigen met een EA 288-motor

en bevat ook sjoemeldiesels van andere merken dan afkomstig uit de Volkswagen-stal. Voor deze procedure is van belang dat op dit overzicht een groot aantal luxeauto's van Volkswagen, Audi en Porsche is vermeld, die zijn uitgerust met een EA 897-motor. Ook deze modellen vallen derhalve onder de noemer van Getroffen Voertuigen.

101. In navolging hiervan hebben individuele autobezitters Porsche in rechte betrokken teneinde hun aankoop van de betreffende Porsche ongedaan te maken. Een recent voorbeeld betreft de uitspraak van het Oberlandesgericht Düsseldorf van 30 januari 2020 waarin het Porsche veroordeelde tot betaling van EUR 51.886,41 plus een rente tegen teruggave van de Porsche Cayenne Diesel (ECLI:DE:OLGD:2020:0130.13U81.19.00, [productie 40](#)). Audi, Volkswagen en Porsche hebben vervolgens ook maatregelen aangekondigd om de problemen met deze premium 3-liter modellen te doen verhelpen.
102. Voor zover kenbaar, heeft het Dieselschandaal betrekking op een drietal motortypes die door de verschillende Autofabrikanten op de markt zijn gebracht, namelijk: de EA 189, de EA 288 en de EA 897.
103. Als [productie 26](#) overlegt de Stichting een overzicht van alle Getroffen Voertuigen van de Autofabrikanten die een motortype EA 189 hebben. Dat dit motortype Een Manipulatie-instrument bevat, staat niet meer ter discussie. Volkswagen heeft dat publiekelijk ondubbelzinnig erkend. Volkswagen verklaarde op 22 september 2015 namelijk dat zij het Manipulatie-systeem wereldwijd in ongeveer 11 miljoen auto's met het motortype EA189 had geïnstalleerd.
104. Ook het motortype EA 288 bevat Een Manipulatie-instrument. In de onderstaande Tabel 1 is een overzicht gegeven van de Getroffen Voertuigen van de verschillende Autofabrikanten en de betreffende modellen waarvan de Stichting kenbaar is dat die motortype EA 288 bevatten.

**Tabel 1: Getroffen Voertuigen met het motortype EA 288 (ontleend aan: <https://hahn-rechtsanwaelte.de/abgasskandal/ea288/#1>)**

Motortype EA 288 (motorinhoud in liters)				
Volkswagen	Audi	SEAT	Škoda	Volkswagen Nutzfahrzeuge
Golf VII (1.6L)	A1 8X (1.6L)	Leon III (1.6L)	Octavia III (1.6L)	T6 (2.0L)
Golf Sportsvan (1.6L)	Golf Sportsvan (1.6L)	Toledo IV (1.6L)	Rapid (2012) (1.6L)	Caddy (2.0L)
Jetta VI (1.6L)	Q2 GA (1.6L)	Ateca (1.6L)	Superb III (1.6L)	Crafter (2.0L)
Touran II (1.6L)	A3 8V (2.0L)	Leon III (2.0L)	Karoq (1.6L)	Amarok (2.0L)
T-Roc (1.6L)	A4 B8 (2.0L)	Ateca (2.0L)	Octavia III (2.0L)	
Passat B8 (1.6L)	A4 B9 (2.0L)	Alhambra II (2.0L)	Superb III (2.0L)	
Polo VI (1.6L)	A5 F5 (2.0L)	Tarraco (2.0L)	Kodiaq (2.0L)	
Beetle (2.0L)	A6 C7 (2.0L)		Karoq (2.0L)	
Golf VII (2.0L)	Q2 GA (2.0L)		Kodiaq RS (2.0L)	
Golf Sportsvan (2.0L)				
Jetta VI (2.0L)				

Tiguan (2.0L)
Tiguan II (2.0L)
Touran II (2.0L)
T-Roc (2.0L)
Sharan II (2.0L)
Passat B8 (2.0L)
CC (2.0L)
Scirocco III (2.0L)
Arteon (2.0L)

105. Tot slot bevat, voor zover bekend, ook het motortype EA 897 Een Manipulatie-instrument. In onderstaande **Tabel 2** is een overzicht gegeven van de Getroffen Voertuigen van de verschillende Autofabrikanten en de betreffende modellen waarvan de Stichting uit een publicatie van de KBA kenbaar is dat een motor van het type EA 897 bevatten (productie 39).

**Tabel 2: Getroffen Voertuigen met het motortype EA 897 (allemaal 3.0L)**

Volkswagen 3.0L (type / variant)	Audi 3.0L (type / variant)	Porsche 3.0L (type / variant)
Touareg (7P/**CVWA** en 7P/**CVVA**)	A4 (B8 / CCLA en B8 / CKV)	Cayenne (92A / EG22 en 92AN / EG22)
	A5 (B8 / CKV)	Macan S Diesel (95B / JG22 en 95BN / JG22)
	A6 (4G / CKV, 4G / CKU en 4G / CRT)	
	A7 (4G / CKU, 4G / CDUD en 4G / CRT)	
	A8 en A8L (4H, 4G CRT, 4H / CMH en 4H / CTB)	
	Q5 (8R / CTB)	
	SQ5 plus (8R / DEH)	
	SQ5 (8R / CVU)	
	Q7 (4L / CLZ en 4L)	

106. In de periode na de bekendwording van het Dieselschandaal hebben diverse instanties, wereldwijd boetes opgelegd aan de Autofabrikanten. Onderstaande **Tabel 3** bevat een overzicht een aantal van de boetes. In de laatste kolom volgt verwijzing naar het persbericht of het boetebesluit, wanneer publiek beschikbaar, dat de Stichting als productie overlegt bij de dagvaarding.

**Tabel 3: overzicht wereldwijd opgelegde boetes**

Jurisdictie	Datum	Gedaagde	Type	Totale boete	Bron
Australië	20 december 2019	Volkswagen	AE 189	125 miljoen (AU\$)	<a href="#">Productie 41</a>
Brazilië	12 november 2015	Volkswagen	AE 189	50 miljoen (R\$)	<a href="#">Productie 42</a>
Duitsland	16 oktober 2018	Audi	AE 189 AE 288	800 miljoen (€)	<a href="#">Productie 43</a>
Duitsland	7 mei 2019	Porsche		535 miljoen (€)	<a href="#">Productie 37</a>
Duitsland	13 juni 2018	Volkswagen	AE 189 AE 288	955 miljoen (€)	<a href="#">Productie 44</a>
Duitsland	23 mei 2019	Bosch		90 miljoen (€)	<a href="#">Productie 45</a>
Canada	22 januari 2020	Volkswagen	AE 189	196.5 miljoen (CA\$)	<a href="#">Productie 46</a>
Italië	8 augustus 2016	Volkswagen	AE 189	5 miljoen (€)	<a href="#">Productie 47</a>
Polen	15 Januari 2020	Volkswagen	AE 189	120 miljoen (PLN)	<a href="#">Productie 48</a>
Nederland	18 oktober 2017	Volkswagen	AE 189	450.000 (€)	<a href="#">Productie 15</a>
Verenigde Staten van Amerika	11 januari 2017	Volkswagen	AE 189	4,3 miljard (US\$)	<a href="#">Productie 49</a>

107. Het Dieselschandaal bracht Volkswagen ertoe om in een aantal jurisdicties schikkingen te treffen. In de onderstaande Tabel 4 noemt de Stichting een aantal van dit soort gevallen, waarbij de Stichting behalve de jurisdictie, de betrokken voertuigen en Autofabrikanten ook de aard van de schikking, veroordeling en/of boete noemt.

**Tabel 4: overzicht wereldwijd getroffen schikkingen**

Jurisdictie	Datum	Gedaagden	Type	Schikkings-bedrag	Aantal auto's	Bron
Australië	30 november 2020	Volkswagen, Audi en Škoda	EA 189	87-127,1 miljoen (AU\$)	74.406	<a href="#">productie 50</a> <a href="#">productie 51</a>
Duitsland	28 februari 2020	Volkswagen	EA 189	830 miljoen (€)	446.000	<a href="#">producties 11 en 2</a>

Canada	19 april 2017	Volkswagen, Porsche	EA 189 (2.0L)	2,1 miljard (CA\$)	105.000	<u>productie 52</u> <u>productie 53</u>
	19 april 2018	Volkswagen, Porsche	EA 189 (3.0L)	290 miljoen (CA\$)	19.808	
Verenigde Staten van Amerika	25 oktober 2016	Volkswagen	EA 189 (2.0L)	14,7 miljard (US\$)	475.745	<u>productie 54</u> <u>productie 55</u>
	17 mei 2017	Volkswagen	EA 189 (3.0L)	1,1 miljard (US\$)	105.000	

## II.G. Terugroepacties

108. Diverse overheidsinstanties in verschillende jurisdicties hebben de Autofabrikanten opgedragen om het Manipulatie-instrument uit de Getroffen voertuigen te verwijderen. De Autofabrikanten hebben op dit vlak een aantal Terugroepacties (ook wel genoemd *recalls*) georganiseerd. De Autofabrikanten boden de Gedupeerden een 'software update' aan. Die omvatte de verwijdering van het Manipulatie-instrument van hun Betrokken Voertuig (de **Herprogramming**).
109. De overzichten van het KBA bevatten uitgebreide lijsten van de Getroffen Voertuigen met EA 189-motor (productie 26) en zonder EA 189-motor (productie 39).
110. Deze lijsten bevatten nog geen opsomming van de auto's met het motortype EA 288. Een overzicht hiervan gaf de Stichting hiervoor in alinea 104 (Tabel 1).
111. De Autofabrikanten hebben zich op het standpunt gesteld dat de het Manipulatie-instrument met de Terugroepacties succesvol is verwijderd en dat de Getroffen Voertuigen sindsdien weer in overeenstemming zouden zijn met de toepasselijke emissienormen. De Autofabrikanten hebben ook gesteld dat de doorgevoerde aanpassingen niet schadelijk zijn voor de prestaties, het energieverbruik en de kwaliteit van de Getroffen voertuigen.
112. Uit diverse bronnen blijkt dat de Terugroepacties niet het beoogde gevolg hebben gehad. Het Manipulatie-instrument in de Getroffen voertuigen is niet weggenomen. Sterker nog: er zijn sterke aanwijzingen dat na de Terugroepacties net zozeer een (nieuw) Manipulatie-instrument in de Getroffen voertuigen aanwezig is als voorheen, en dat de emissiewaarden van de Getroffen voertuigen bij gebruik op de weg nog steeds in ontoelaatbare mate van de geldende normen afwijken.
113. Uit procedures die bij onze Oosterburen worden gevoerd, blijkt dat het onduidelijk is in hoeverre het KBA toezicht gehouden heeft op de typegoedkeuring en de acceptatie van maatregelen die getroffen werden in het kader van de Terugroepacties. Zo stelde het Kammergericht (aldaar de rechter in tweede instantie) vast dat het KBA geheel op mededelingen van Volkswagen is afgegaan bij (i) de beoordeling van het oorspronkelijke Manipulatie-instrument én (ii) bij de beoordeling van de Terugroepacties (productie 12, onderdeel 5.3.2):

*"Hinzu kommt, dass auch das KBA das Software-Update zwar-freigegeben, sich aber bei der Beurteilung der fraudulösen Original-Software wie auch des Software-Updates auf Erklärungen der Herstellerin verlassen und keine umfassenden eigenen Untersuchungen angestellt hat."*

Het Kammergericht oordeelde dat van de betreffende koper niet kon worden gevergd dat hij door Volkswagen een update in zijn voertuig zou doen installeren en zich



daarmee opnieuw aan het risico van misleiding zou onderwerpen. Dit oordeel was mede op deze vaststelling gebaseerd.

114. De Stichting verwijst in dit kader ook naar de zevende overzichtsbrief aan de Tweede Kamer waarin de staatssecretaris de Kamer informeert over de tests die TNO heeft gedaan in verband met een Volkswagen Polo en een Volkswagen Tiguan die beide onderhanden zijn genomen in het kader van een van de Terugroepacties (productie 8, p. 6) en naar het testrapport van TNO:

“Uw Kamer is op 9 april 2018 geïnformeerd over de testen die door de RDW zijn uitgevoerd naar de effectiviteit van de software-update bij een Volkswagen Tiguan en een Volkswagen Polo. Daarbij is vastgesteld dat de software-update de emissies met respectievelijk 13% en 26% reduceert. Deze testen zijn uitgevoerd in een testomgeving. De minister voor Milieu en Wonen heeft toen aangegeven, aan TNO te vragen om onder normale rijomstandigheden meer informatie te verzamelen over een Volkswagen Polo, zowel voor als na de software-update. Het onderzoeksresultaat hiervan is als bijlage bij deze brief gevoegd. In het rapport wordt de conclusie getrokken dat er voor en na de update verwaarloosbare verschillen zijn in NO<sub>x</sub>-emissies. Zowel voor als na de update overschrijden de praktijkemissies de toen geldende Euro5 norm met gemiddeld een factor 3,5.”

115. Uit de testresultaten van het TNO blijkt dus onmiskenbaar dat, waar het betreffende Betrokken Voertuig na de Terugroepactie in een testsituatie een sterk verbeterd testresultaat liet zien, het resultaat op de weg nagenoeg identiek was aan de situatie voorafgaand aan de Terugroepactie. Aangezien de Getroffen voertuigen, voor zover daarvoor Terugroepacties hebben plaatsgevonden, steeds motoren en software van hetzelfde type bevatten (namelijk van het type EA 189), is het aannemelijk dat de bevindingen van TNO voor alle Getroffen voertuigen met dit motortype gelding hebben.

De Stichting biedt zover nodig hiervan bewijs aan door het doen laten horen van de hierna te noemen getuigen maar ook door aanwijzing van deskundigen die onafhankelijke testen kunnen uitvoeren naar de emissie voor en na de Terugroepacties en/of de uitgevoerde updates (zie onderdeel IX).

116. Op 15 februari 2018 (productie 56) meldde het NRC dat ook na verwijdering van het aanvankelijke Manipulatie-instrument de Getroffen Voertuigen afwijkend emissiegedrag vertoonden. Dat zou blijken uit correspondentie tussen de RDW en TNO. Ook zou uit die correspondentie blijken dat tijdens sommige testritten de uitstoot van NO<sub>x</sub> hoger was dan voor uitvoering van de Terugroepactie.
117. De conclusie moet daarom zijn dat de Terugroepacties geen of hoogstens een verwaarloosbaar nuttig effect hebben gehad (en mogelijk slechts een negatief effect) op de Getroffen voertuigen en er niet toe hebben geleid dat de Getroffen voertuigen nu wel aan de geldige emissievoorwaarden voldoen. Dat betekent ook dat het CvO, waarin is vermeld dat de emissiewaarden van de Getroffen voertuigen voldoen aan de toepasselijke norm (Euro 3, Euro 4 of Euro 5), onverminderd valse informatie bevat. Aangezien de hier beschreven Terugroepactie eenzelfde type motor betreft als het merendeel van de overige Getroffen voertuigen is de wederom (voorlopige) conclusie gerechtvaardigd dat het aangehaalde onderzoek representatief is voor alle Getroffen voertuigen.
118. Voor zover de Autofabrikanten anders willen betogen, ligt het in de rede dat de rechtbank de Autofabrikanten beveelt inzicht te geven in de aard en werking van de aanpassingen die zij bij de Terugroepacties hebben doorgevoerd en wel op zodanige

wijze dat de Stichting de aan te leveren gegevens door deskundigen van (contra)expertise kan laten voorzien. De Stichting wijst in dit verband op de bevelen die de rechtbank Amsterdam aan Volkswagen gegeven heeft in haar vonnis van 29 november 2019 (Onderdeel I.A hiervoor).

119. In aanvulling daarop geldt dat gebruikers van Getroffen voertuigen na de Terugroepacties melding maken van: toenemend brandstofverbruik, verminderde prestaties, luidruchtiger rijden, bovenmatige slijtage van het roetfilter (*Diesel Particulate Filter*), uitval van de uitlaatgasrecirculatiekleppen en de situatie dat de auto aangeeft dringend onderhoud nodig te hebben, hetgeen er eveneens op duidt dat de gebreken niet door middel van een software update te verhelpen zijn. Zo overwoog het Kammergericht in zijn uitspraak van 26 september 2019 (productie 12), r.o. 5.2:

*“In Fachkreisen herrscht – was zwischen den Parteien im Termin nicht im Streit war – eine durchaus verbreitete Meinung, dass die Beseitigung der Manipulations-Software negative Auswirkungen auf die übrigen Emissionswerte, den Kraftstoffverbrauch, den Verschleiß des Motors und die Motorleistung haben würde (vgl. LG Krefeld, Urteil vom 14. September 2016 – 2 O 83/16; LG Berlin, Urteil vom 19. März 2019 – 22 O 135/17, Seite 12 des Umdrucks).”*

## **II.H. Volkswagen zegt sorry, maar komt niet in het reine, althans niet in Europa.**

120. De voor de hand liggende vraag die opkomt is: waarom schikken (een deel van) de Autofabrikanten wél in de VS, Canada, Australia en – mogelijk – Duitsland, maar niet in de meeste landen in Europa, de grootste afzetmarkt van Volkswagen e.a.? En waarom moet een regeling voor Europese autogebruikers (de Gedupeerden) zo lang op zich laten wachten? En, misschien nog wel veel klemmender, hoe kan het dat een Autofabrikant in het ene land schuld bekent en schikt en in het andere land te vuur en te zwaar het standpunt verdedigt dat de Getroffen Voertuigen geen Manipulatie-instrument bevatten of zelfs dat het Manipulatie-instrument geen Manipulatie-instrument in eigenlijke zin is?
121. Het lijkt erop dat het ontluisterende antwoord op deze vragen is ingegeven door overwegingen van pure opportuniteit: waar de regels een gemakkelijke veroordeling mogelijk maken wordt een snelle regeling getroffen. Daar waar Volkswagen, en de overige Autofabrikanten, denken met de gevolgen van haar/hun handelen weg te kunnen komen, passen zij verdragingsstactieken toe en bedienen zij zich van gelegheidsargumenten, die bovendien al keer op keer zijn verworpen.

## **III. JURIDISCH KADER EN AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN PER GEDAAGDE**

### **III.A. Plan van behandeling**

122. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting de rechtsgronden die zij vooralsnog aan haar vorderingen ten grondslag legt en in het kader waarvan in het petitum een aantal verklaringen voor recht zullen worden gevorderd. 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 onderdeel IV.
123. De structuur van dit hoofdstuk is als volgt.
124. Onderdeel III.B gaat over de kwalificatie van de sjoemelsoftware als een illegaal Manipulatie-Instrument. De juistheid van deze kwalificatie staat inmiddels vast: dat is niet alleen door de het KBA bepaald, maar ook door het Bundesgerichtshof, de hoogste

Duitse civiele rechter. In dit onderdeel beschrijft de Stichting ook, mede aan de hand van daartoe door het Landgericht Gera gestelde prejudiciële vragen, dat de Europese typegoedkeuringswetgeving de strekking heeft de eindkoper van het Betrokken Voertuig een rechtstreekse bescherming te bieden.

125. Vervolgens bespreekt de Stichting (onderdeel III.C), mede geënt op het oordeel van de ACM in haar Boetebesluit, dat de opzettelijke misleiding door onder meer de Autofabrikanten een oneerlijke handelspraktijk oplevert, en wat de implicaties daarvan voor de onderhavige zaak zijn. Dit opent de deur naar vernietiging van de Overeenkomsten en schadeplichtigheid van de Gedaagden. De bredere implicatie van het oordeel is dat de onrechtmatigheid van de gedragingen van de Gedaagden een gegeven is, en aan hen allemaal kan worden toegerekend.
126. De door de Consumenten, de Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers (als gedefinieerd in hoofdstuk IV) met de Dealers gesloten Overeenkomsten zijn voorts vernietigbaar op grond van dwaling. Dit bespreekt de Stichting in onderdeel III.D.
127. Bovendien voldoen de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten en heeft de Herprogrammering in het kader van de Terugroepacties niet tot herstel van de Getroffen voertuigen geleid (onderdeel III.E). In dit onderdeel behandelt de Stichting ook de vorderingen die aan de Gedupeerden ter beschikking staan, te weten:
- de vordering tot zaaksvervanging (art. 7:21 lid 1 sub b BW);
  - de vordering tot ontbinding van de Overeenkomsten (art. 7:22 aanhef lid 1 en sub a BW dan wel art. 6:265 lid 1 BW) en
  - de vordering tot schadevergoeding (art. 6:74 BW).
128. Het handelen van de Autofabrikanten, Bosch en Pon jegens de Gedupeerden is een onrechtmatige daad, zo licht de Stichting toe in onderdeel III.F. De Autofabrikanten, Bosch en Pon hebben zich jegens de Gedupeerden schuldig gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband (art. 6:166 BW). Deze Gedaagden zijn daarom hoofdelijk jegens de Gedupeerden aansprakelijk voor de door hen geleden schade.
129. Tot slot is ieder van de Gedaagden jegens de Gedupeerden aansprakelijk op grond van de productaansprakelijkheid (art. 6:185 BW). Dat leidt voor de Gedaagden tot schadeplichtigheid jegens de Gedupeerden (onderdeel III.G).

### **III.B. Aanwezigheid Manipulatie-instrument staat vast en heeft vergaande implicaties**

130. Alvorens de afzonderlijke rechtsgronden toe te lichten waarop de Stichting ten behoeve van de Gedupeerden een beroep doet, is het van belang vast te stellen dat de aanwezigheid van het Manipulatie-instrument inmiddels niet meer ter discussie kan staan. Dat sprake is van een illegaal Manipulatie-instrument, is bij onherroepelijke beslissing vastgesteld door het KBA, de ACM en diverse andere autoriteiten. Inmiddels heeft ook de hoogste Duitse civiele rechter, het Bundesgerichtshof, bij arrest van 8 januari 2019 vastgesteld (productie 57, vertaling in productie 58). Dat het niettemin anders zou zijn, zoals de Autofabrikanten steeds hebben betoogd, kan niet meer worden volgehouden.
131. Het arrest van het Bundesgerichtshof bevat ook een andere vaststelling van cruciaal belang voor deze zaak, namelijk dat het voortgezette ongestoorde gebruik van de Getroffen Voertuigen, als gevolg van de aanwezigheid van het Manipulatie-instrument

niet langer gewaarborgd is. De aanwezigheid van het Manipulatie-instrument brengt immers mee dat de typegoedkeuring destijds onterecht is afgegeven zodat er, volgens het Bundesgerichtshof, een niet denkbeeldig risico bestaat dat het voertuig door de autoriteiten van de weg zal worden gehaald. Zie arrest, onderdeel 20:

*“Infolge der nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG (wohl) unzulässigerweise im Fahrzeug des Klägers installierten Abschaltvorrichtung dürfte der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs des Klägers im öffentlichen Straßenverkehr bei Gefahrübergang nicht gewährleistet sein und das Fahrzeug sich somit nicht zur gewöhnlichen Verwendung im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB eignen.”*

132. Zie ook onderdeel 22 van het arrest:

*“Diese Gefahr besteht nicht erst bei einer - hier aber durch Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 14. Oktober 2015 an den Fahrzeughersteller bereits erteilten - Umrüstungsanordnung der zuständigen Typgenehmigungsbehörde, sondern auch schon dann, wenn diese Behörde eine entsprechende Maßnahme gegenüber dem Hersteller noch nicht gefordert hat. Denn auch dann liegt im Ansatz bereits ein Sachverhalt (“Mangelanlage”/Grundmangel) vor, der - gegebenenfalls in Verbindung mit weiteren Umständen (vor allem einer Entscheidung beziehungsweise Äußerung der zuständigen Typgenehmigungsbehörde) - dazu führen kann, dass die Zulassungsbehörde eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung nach § 5 Abs. 1 FZV vornimmt, weil das Fahrzeug wegen der gegen Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG verstoßenden Abschaltvorrichtung nicht dem genehmigten Typ (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FZV) entspricht.”*

133. De Getroffen Voertuigen voldoen aldus onomstotelijk niet aan de typegoedkeuringsvereisten.. Evenmin voldoen ze aan de door Gedupeerden met de Dealers gesloten Overeenkomsten. In het genoemde arrest plaatste het Bundesgerichtshof ook de piketpalen voor op non-conformiteit gebaseerde vorderingen (meer specifiek: zaaksvervanging, zie onderdeel III.E.3. hierna). De oordelen van het Bundesgerichtshof hebben in de Duitse jurisprudentie op grote schaal navolging gevonden, zoals in onderdeel III.E.3 hierna zal worden toegelicht. Met de vaststellingen van het KBA, de ACM en het Bundesgerichtshof is ook de onrechtmatige misleiding eens te meer bevestigd.

134. Dat deze vaststelling van de aanwezigheid van het Manipulatie-instrument vergaande implicaties heeft, blijkt ook uit de prejudiciële vragen van 6 september 2019 die door het Landgericht Gera aan het Hof van Justitie zijn gesteld (productie 59). In deze procedure was de vraag aan de orde of een koper van een tweedehands Getroffen Voertuig jegens de betrokken Autofabrikant aanspraak kon maken op zaaksvervanging. Het Landgericht oordeelde dat sprake was van een Manipulatie-instrument, en ging vervolgens in op de vraag of de typegoedkeuringsverordeningen ertoe strekken kopers van tweedehands voertuigen bescherming te bieden tegen onjuistheden in het door de fabrikant afgegeven CvO. Indien dat zo zou zijn dan zou dat, in de redenering van het Landgericht, het gevolg hebben dat kopers van tweedehandsauto's jegens de fabrikant een directe aanspraak tot zaaksvervanging zouden hebben. Het Landgericht stelde in dit kader de volgende prejudiciële vragen:

*“1a. are Paragraphs 6 and 27 of the EG-FGV and/or Articles 18(1), 26(1) and 46 of Directive 2007/46/EC also aimed at protecting the end customer and – in the case of resale on the second-hand market – in particular the subsequent car buyer, including in relation to his freedom of disposal and his assets? Does a car buyer’s acquisition of a*

*used vehicle that has been placed on the market without a valid certificate of conformity come within the area of the risks for the prevention of which these standards were adopted?*

2. *Is article 5 (2) of Regulation (EC) No 715/2007 also aimed at protecting the end customer and – in the case of resale on the second-hand market – in particular the subsequent car buyer, including in relation to his freedom of disposal and his assets? Does a car buyer’s acquisition of a used vehicle in which an inadmissible defeat device has been installed come within the area of the risks for the prevention of which this standard was adopted?”*

135. Het Landgericht stelde ook de vraag of bij een vordering tot zaaksvervanging door de koper van een tweedehandsauto, een vordering tot waardevergoeding op haar plaats zou zijn. Een antwoord op deze prejudiciële vragen kan nog tijdens het verloop van deze procedure worden verwacht en is, naar de Stichting verwacht, instructief in de hoofdprocedure.
136. Uit het voorgaande blijkt dat het debat in Duitsland over de aard en implicaties van de misleiding van Gedaagden vergaand in ontwikkeling is, en tot een groot aantal rechtsoordelen heeft geleid die van de individuele positie van de Gedupeerden te abstraheren zijn. Aangezien de voorliggende feitelijke en juridische vraagstukken in Duitsland en Nederland in hoge mate vergelijkbaar zijn, knoopt de Stichting in dit hoofdstuk ook bij de recente Duitse ontwikkelingen aan.

### **III.C. De wet op de oneerlijke handelspraktijken**

#### **III.C.1. Inleiding**

137. Afdeling 3A, titel 3, van Boek 6 BW strekt tot implementatie van de richtlijn oneerlijke handelspraktijken (nr. 2005/29/EG, hierna: de **Richtlijn OHP**). In de artikelen 6:193a tot en met 6:193j BW zijn verschillende gedragingen omschreven 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 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.

#### **III.C.2. Juridisch kader**

138. Op grond van art. 6:193b lid 2 BW is een handelspraktijk oneerlijk indien:
- a. een handelaar handelt in strijd met de vereisten van professionele toewijding; en
  - b. 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.
139. Art. 6:193a aanhef en sub f BW bevat voorts 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, in overeenstemming met de op hem rustende verantwoordelijkheid, voortvloeiend uit de voor die handelaar geldende professionele standaard en eerlijke marktpraktijken. Uit de Memorie van Toelichting bij de implementatie van de Richtlijn OHP blijkt dat de definitie

van professionele toewijding twee elementen omvat, namelijk 'de bijzondere vakkundigheid' en 'de zorgvuldigheid'.

140. 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.
141. Uit art. 6:193b lid 3 BW volgt evenwel dat een handelspraktijk in het bijzonder als oneerlijk moet worden aangemerkt wanneer sprake is van een misleidende handelspraktijk in de zin van de artikelen 6:193c t/m g BW. Wanneer dat het geval is, dan hoeft niet langer te worden aangetoond dat sprake is van strijd met de vereisten van professionele toewijding.
142. Art. 6:193g BW bevat in dat kader een zwarte lijst met concrete misleidende gedragingen die onder alle omstandigheden een misleidende handelspraktijk opleveren:
143. Het is op grond van de 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 (art. 6:193g aanhef en onder d BW). Het is op dezelfde grond misleidend om iets dergelijks te beweren zonder dat aan de voorwaarde voor de aanbeveling, erkenning of goedkeuring is voldaan. En ten derde is het beweren of anderszins de indruk wekken dat een product legaal kan worden verkocht terwijl dit niet het geval is ook een misleidende handelspraktijk (art. 6:193g aanhef en onder i BW). De Stichting wijst in dit verband op wat zij al in onderdeel II.C hiervoor uit de doeken gedaan heeft over het regulatoire kader rondom de typegoedkeuring en de toelating van nieuwe voertuigen. In dat kader haakt de Stichting hier in op de relevante bepalingen in de Richtlijn OHP.
144. Uit de woorden "onder alle omstandigheden" volgt dat bij een vordering uit onrechtmatige daad wegens inbreuk op de art. 6:193g (slechts) hoeft te worden gesteld en bewezen dat de handelaar een handelspraktijk heeft verricht zoals in dit artikel omschreven. Staat eenmaal vast dat de handelaar zich schuldig heeft gemaakt aan een dergelijke handelspraktijk, dan is daarmee ook zijn onrechtmatig handelen gegeven.
145. 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).

### III.C.3. Het Boetebesluit en de strekking ervan

146. In dit hoofdstuk besteedt de Stichting in het bijzonder aandacht aan de constatering van de ACM in haar onderzoeksrapport en haar oordeel in haar Boetebesluit van 18 oktober 2017 (productie 15) zoals bekrachtigd in haar beslissing op bezwaar van 25 oktober 2018 (productie 16).
- De ACM nam het Boetebesluit op 18 oktober 2017, waarna de ACM op 10 november 2017 tot openbaarmaking van dit besluit heeft besloten en het besluit uiteindelijk op 28 november 2017 door de ACM is gepubliceerd. De ACM is in Nederland verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van onder meer de Wet Oneerlijke Handelspraktijken, zoals neergelegd in art. 6:193a en verder BW. Deze bepalingen vloeien voort uit de Europese Richtlijn Oneerlijke Handelspraktijken.
147. De ACM oordeelde dat Volkswagen en haar dochterondernemingen Audi, Škoda en SEAT zich in ieder geval van 2009 tot 2015 schuldig hebben gemaakt aan oneerlijke

handelspraktijken in de zin van art. 6:193a en verder BW. Daarbij oordeelde de ACM niet alleen dat Volkswagen en haar dochtermaatschappijen in strijd met de professionele toewijding hebben gehandeld, maar bovendien dat haar handelspraktijken op twee verschillende gronden als misleidende handelspraktijken zijn aan te merken. De ACM legde Volkswagen de hoogst mogelijke geldboete op, zijnde een bedrag van EUR 450.000 (Boetebesluit, nr. 29 met verwijzing naar art. 2.15 Wet handhaving consumentenbescherming).

148. Hoewel de ACM haar bevindingen beperkte tot Volkswagen, Audi, Škoda en SEAT en tot de Getroffen Voertuigen met het motortype EA 189, zijn de bevindingen van de ACM eveneens relevant voor:

- a. de Gedaagden ten aanzien van de Getroffen Voertuigen met de motortypes EA 288 en EA 897, waaronder derhalve ook Porsche;
- b. Bosch als mede-fabrikant en ontwikkelaar van de Manipulatie-instrumenten die zijn toegepast in de Getroffen Voertuigen;
- c. Pon als de importeur van de Getroffen Voertuigen die de registratie daarvan in Nederland verzorgde; en
- d. de Dealers die de Getroffen Voertuigen uiteindelijk hebben gedistribueerd, verkocht en geleverd.

149. De Stichting stelt zich hier nadrukkelijk op het standpunt dat de Zakelijke Kopers en Lessees reflexwerking kunnen ontlenen aan hetgeen de Stichting in dit hoofdstuk aanvoert in zoverre zij qua kennis, verwachtingen en rechtspositie te vergelijken zijn met consumenten. Daarbij valt te denken aan kleine ondernemers en ZZP'ers die 'op de zaak' een Getroffen Voertuig hebben gekocht of geleased. De stichting zal in dit kader ook een verklaring voor recht vorderen.

#### III.C.4. Strijd met art. 6:193g BW (zwarte lijst) – misleidende handelspraktijken zijn een gegeven

150. Zoals hiervoor reeds aan de orde kwam, is er een drietal misleidende gedragingen, die onder alle omstandigheden een oneerlijke handelspraktijk opleveren. Dat betreffen kort gezegd (i) het niet handelen naar een gedragscode (sub a); beweren dat sprake is van een aanbeveling of goedkeuring terwijl in strijd daarmee wordt gehandeld (sub d) en (iii) beweren of de indruk wekken dat een product legaal is (sub i). De Stichting zal deze grondslagen hierna - in omgekeerde volgorde - behandelen.

##### *III.C.4.a) Strijd met art. 6:193g aanhef en onder i BW.*

151. 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.

152. Uit het hiervoor geschetste Regulatorisch kader (zie onderdeel II.C hiervoor), in het bijzonder de Kaderrichtlijn, de Emissieverordening en de Testverordening, volgt dat (i) het verboden is dat een voertuig Manipulatie-instrument bevat; (ii) dat de daadwerkelijke Emissie van het voertuig hoger is dan a) vermeld in het afgegeven typegoedkeuring en b) hoger is dan vermeld op de CvO. Dat betekent dus dat de Getroffen Voertuigen illegaal waren (en nog steeds zijn). Niet gebleken is namelijk dat deze illegale situatie ondertussen is opgeheven.

153. Niettemin hebben de Gedaagden, in het bijzonder de Autofabrikanten, Pon en de Dealers beweerd, maar minst genomen de indruk gewekt, dat de Getroffen Voertuigen wél legaal zouden zijn en deze ook (door)verkocht. Daarmee is dus sprake van een

misleidende handelspraktijk. Dat wordt nog eens bevestigd door de in het vervolg van de onderdeel beschreven misleidende gedragingen.

*III.C.4.b) Strijd met art. 6:193g aanhef en onder d BW.*

154. 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.
155. Zoals al eerder de orde kwam, maakte het KBA op 25 september 2015 bekend dat Volkswagen ook in Europa gebruik had gemaakt van Manipulatie-instrumenten bij 1,2, 1,6 en 2 liter-modellen met dieselmotor van het type EA 189. Het ging om auto's van de merken Volkswagen, Audi, Škoda en SEAT. Volgens de KBA voldeden de Getroffen Voertuigen om die reden niet aan de vereisten voor typegoedkeuring, waarop de KBA meerdere Terugroepacties beval.
156. Uit het Boetebesluit, nr. 61, blijkt dat Volkswagen heeft erkend dat zij in de periode van 2009 tot 2015 in de Getroffen Voertuigen software heeft geïnstalleerd om de uitstoot van NO<sub>x</sub> in een testomgeving te beïnvloeden, terwijl deze modus bij normaal gebruik op de weg was uitgeschakeld. Het gebruik van Manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen verminderen is verboden en wanneer hiervan sprake is, verleent de typegoedkeuringsinstantie geen typegoedkeuring (art. 5 lid 2 Emissieverordening).
157. De ACM heeft (terecht) aangenomen dat Volkswagen met de plaatsing van Manipulatie-instrumenten probeerde typegoedkeuringen te verkrijgen zonder daadwerkelijk onder het gestelde emissieplafond te blijven. Door het gebruik en de installatie van het Manipulatie-instrument zijn ten onrechte en op basis van gemanipuleerde testresultaten typegoedkeuringen voor de Getroffen Voertuigen afgegeven. Volkswagen heeft de Getroffen Voertuigen vervolgens ten onrechte van een CvO voorzien (met daarin onjuiste emissiecijfers) en de Getroffen Voertuigen met onjuiste CvO's aan de importeur afgeleverd, waarna de producten met tussenkomst van de Dealers aan de Gedupeerden zijn uitgeleverd. De ACM oordeelde op deze grond dat Volkswagen en haar dochtermaatschappijen Audi, SEAT en Škoda zich schuldig hadden gemaakt aan schending van art. 6:193g aanhef en onder d BW.
158. Het Boetebesluit is beperkt tot Getroffen Voertuigen die waren voorzien van een motor van het type EA 189. De juridische kwalificaties die de ACM aan de praktijken van de Autofabrikanten toekent, hebben echter een veel breder toepassingsbereik.
159. In de jaren na 2015 kwam immers naar buiten dat ook andere auto's van het Volkswagenconcern, met motortypes EA 897 en EA 288, voorzien waren van een Manipulatie-instrument. Dit volgt uit de lijst van Getroffen Voertuigen niet zijnde Volkswagens met een EA 189-motor die het KBA heeft gepubliceerd ([productie 39](#)) en waarop ook de luxe-modellen van Volkswagen, Audi en Porsche met EA 897-motor staan vermeld. De "*Grund des Rückrufes*" (de reden voor de Terugroepactie) laat aan duidelijkheid niet te wensen over: "*unzulässige Abschalteneinrichtung*". Aan de door het KBA verordonneerde Terugroepactie gingen de boetes van EUR 800 miljoen aan Audi van 16 oktober 2016 ([productie 35](#)) en van EUR 550 miljoen aan Porsche van 7 mei 2019 ([productie 38](#)) vooraf.
160. Dat ook de Getroffen Voertuigen met EA 288-motor een Manipulatie-instrument bevatten en daarom onverdiend een goedkeuring hebben verkregen, volgt uit een vonnis rechterlijke van het Oberlandesgericht Duisburg van 30 oktober 2018 ([productie](#)



37). Een door de Stichting vervaardigd overzicht van Getroffen Voertuigen met het motortype EA 288 is in alinea 104 Tabel 1 opgenomen. Een en ander brengt met zich mee dat de bevindingen van de ACM op gelijke voet opgaan voor de Getroffen Voertuigen met motortypen EA 897 en EA 288.

161. Zoals hiervoor is besproken, zijn er sterke aanwijzingen dat de daadwerkelijke uitstoot van Getroffen Voertuigen, die onderwerp van een Terugroepactie zijn geweest na de beweerdelijke verwijdering van het Manipulatie-instrument, de toepasselijke emissienormen nog steeds grovelijk overschrijdt. Dat blijkt onder andere uit de zevende overzichtsbrief over het Dieselschandaal aan de Tweede Kamer en het daarin omschreven onderzoek door TNO. Daarin is vermeld dat bij een met motortype EA 189 uitgeruste auto in een testsituatie een aanzienlijke reductie in NO<sub>x</sub> werd gemeten, maar dat de uitstoot bij rij-omstandigheden op de weg even hoog waren als voor de update (namelijk 3,5 keer de toepasselijke norm; productie 8). Zonder nadere verklaring, is aannemelijk dat dit ook voor andere Getroffen Voertuigen met dit motortype geldt en dat ook na de Terugroepactie sprake is van een Manipulatie-instrument. Onder die omstandigheden zijn ook de bij de Terugroepacties gedane mededelingen als misleidende handelspraktijk in de zin van artikel 6:193g BW aan te merken.

#### *III.C.4.c) Strijd met art. 6:193g aanhef en onder a BW*

162. Daarbij komt dat de Autofabrikanten zich erop hebben voorgestaan dat zij gebonden waren aan en zich hielden aan verscheidene gedragscodes. Zoals de ACM in het kader van de toets 'professionele toewijding' vaststelde, is dat echter onjuist en in strijd met art. 6:193g aanhef en onder a BW. In chronologische volgorde zijn de volgende gedragscodes relevant.
163. Allereerst is er het *Nachhaltigkeitsleitbild* dat Volkswagen al op 31 december 2002 publiceerde en derhalve vóór het moment dat zij zou hebben besloten tot plaatsing van het Manipulatie-Instrument in de Getroffen Voertuigen (productie 60).
- De Stichting neemt op dit moment aan dat het besluit tot toepassing van Manipulatie-instrumenten in 2006 werd genomen.
164. Onder het kopje "*Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern*" staat vervolgens te lezen: "*NACHHALTIGKEIT HAT IM VOLKSWAGEN KONZERN, BEI SEINEN MARKEN UND SEINEN GESELLSCHAFTEN EINE LANGE TRADITION, DIE IN DER ÖFFENTLICHKEIT ANERKANNT WIRD.*" Het is derhalve duidelijk dat het *Nachhaltigkeitsleitbild* moet worden gezien als een (interne) gedragscode voor alle onderdelen van het Volkswagenconcern en daarmee voor elk van de Autofabrikanten.
165. In het *Nachhaltigkeitsleitbild* is onder andere het volgende te lezen:

#### Nachhaltigkeitsleitbild von Volkswagen

- Für Volkswagen ist das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung der Maßstab einer langfristigen Unternehmenspolitik, die sich nicht nur ökonomischen, sondern zugleich auch ökologischen und sozialen Herausforderungen stellt.
- Ökonomischer Erfolg, vorausschauender Umweltschutz und soziale Kompetenz sichern und steigern die globale Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns.
- Der Volkswagen Konzern entwickelt, produziert und vermarktet weltweit Automobile und Dienstleistungen, um seinen Kunden mit attraktiven Lösungen Zugang zu individueller Mobilität zu verschaffen.
- Es ist das Ziel von Volkswagen, fortschrittliche Technologie unter Berücksichtigung umweltschonender und sozialverträglicher Aspekte weltweit verfügbar zu machen.
- Neben dem wirtschaftlichen Erfolg sind für Volkswagen die kontinuierliche Verbesserung der Umweltverträglichkeit seiner Produkte und die Verringerung des Verbrauchs natürlicher Ressourcen wichtige Ziele der Unternehmenspolitik.

166. De aanwezigheid van Manipulatie-instrumenten is in tegenspraak met het als doel gestelde balanceren van economische, ecologische en sociale belangen. Het kortetermijn bedrijfseconomische belang van Gedaagden, in het bijzonder van de Autofabrikanten, was hier toch echt doorgeslagen. Ook het belang van ecologische resultaten (twee gedachtestreepje) werd door de Autofabrikanten met de voeten getreden. Evenmin hebben de Autofabrikanten uitvoering gegeven aan de doelstelling (vierde gedachtestreepje) om “*fortschrittliche Technologie (...) umweltschonender verfügbar zu machen*”. De Autofabrikanten hebben met de plaatsing van het Manipulatie-instrument en de Terugroepacties exact het tegenovergestelde gedaan. Evenmin kan (met recht) gezegd worden dat de Autofabrikanten “*die kontinuierlichen Verbesserung der Umweltverträglichkeit seiner Produkte*” hebben nagestreefd. De Autofabrikanten hebben juist, wetende dat het niet zou lukken om aan de emissienormen te voldoen, een slinkse *short-cut* genomen, waarbij autoriteiten en Gedupeerden bewust om de tuin werden geleid. Dat stelde de Autofabrikanten in staat de strijd aan te gaan met haar concurrenten en marktterrein te veroveren. Door op deze wijze de betrokken markten met Getroffen Voertuigen te overspoelen, hebben de Autofabrikanten contrair aan de door henzelf gestelde hogere doelen geopereerd.
167. Ten tweede heeft Volkswagen een eigen *Environmental policy*. In het Boetebesluit baseerde de ACM zich op de versie uit 2010, die de Stichting niet op de website van Volkswagen heeft kunt vinden maar waarvan de inhoud in grote lijnen uit rnr. 82 en 83 van het Boetebesluit kenbaar is. In haar *Environmental policy* stelt Volkswagen zich ten doel om in al haar activiteiten de impact op het milieu tot een minimum te beperken en haar bijdrage te leveren aan het oplossen van milieuproblemen op regionaal en wereldwijd niveau. Volkswagen profileert zich als een onderneming die duurzaamheid hoog in het vaandel heeft staan en heeft richting het publiek de lat hoog gelegd, maar heeft ook daarmee dus het publiek misleid.

168. Ten derde wijst de Stichting op de *Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain* van de Europese brancheorganisatie voor autofabrikanten (**ACEA**) uit maart 2014 dat ook de ACM in haar oordeel heeft laten meewegen (par. 81 van het Boetebesluit). De ACEA vormt de neerslag van opvattingen die al langer in de sector als maatgevend worden beschouwd. Dergelijke *industry practices* komen immers niet uit de lucht vallen. In deze richtlijnen staat onder de kop “*Environmental standards*” onder meer dat van de aangesloten bedrijven wordt verwacht dat zij streven naar een effectieve milieubescherming in de gehele productieketen om zo de ecologische voetafdruk van hun producten te verkleinen:

#### Environmental Standards

Companies are expected to pursue effective environmental protection throughout the supply chain in order to reduce the environmental footprint of our products through-out their life-cycle. All products manufactured within the supply chain, and the applied materials and substances used in the process are expected to meet environmental standards for design, development, distribution, use, disposal or recycling. Such a comprehensive approach includes but is not limited to:

- **Reducing energy and water consumption**
- **Reducing greenhouse gas emissions**
- **Increasing use of renewable energies**
- **Enhancing appropriate waste management**
- **Training of employees**

Businesses are expected to support a proactive approach to environmental challenges, and encourage the development and diffusion of environmentally friendly technologies.

169. Volkswagen is lid van deze brancheorganisatie en haar merk prijkt bovenaan de ACEA ([https://www.acea.be/uploads/news\\_documents/CSR Europe Guiding Principles.pdf](https://www.acea.be/uploads/news_documents/CSR_Europe_Guiding_Principles.pdf)). Volkswagen heeft zich aan de daarin vervatte duurzaamheidswaarden gecommitteerd.
170. De handelspraktijk van Volkswagen was (en is) evident in strijd met de uitgangspunten van de ACEA en met Volkswagen's eigen *Environmental policy*. De handelwijze van Volkswagen, te weten het heimelijk manipuleren van de uitstoot van de Getroffen Voertuigen in een testomgeving door middel van Manipulatie-instrumenten en het bewust afgeven van onjuiste CvO's, druist in tegen de genoemde uitgangspunten en draagt niet bij aan de door de EU-wetgever beoogde NO<sub>x</sub> reductie. Dit klemt te meer nu de Terugroepacties niet tot een significante verbetering hebben geleid en de doelstellingen van de ACEA en de interne Environmental policy ook in dit opzicht met de voeten werden getreden.
171. De tussenstand is dat de Gedaagden zich aan ten minste drie handelspraktijken hebben bezondigd die thuishoren op de 'zwarte lijst':
- a. Gedaagden hebben beweerd dat de Getroffen Voertuigen legaal zijn, terwijl dat niet het geval is. Dat is in strijd met art. 6:193g aanhef en onder 1 BW.
  - b. Met de plaatsing van een Manipulatie-instrument in de Getroffen Voertuigen is gegeven dat deze niet aan de voorwaarden voor typegoedkeuring voldeden. De andersluidende mededeling van Gedaagden, dat de Getroffen Voertuigen

met een EA 189, EA 897 en EA 288-motor wel door de relevante openbare instelling waren goedgekeurd, is in strijd met art. 6:193g aanhef en onder d BW en levert onder alle omstandigheden een misleidende handelspraktijk op.

- c. De Autofabrikanten hebben verkondigd diverse gedragscodes. Ten aanzien van minstens drie gedragscodes staat vast dat de Autofabrikanten deze niet hebben nageleefd, nu zij (i) zich van illegale Manipulatie-instrumenten hebben bediend en zij (ii) willens en wetens vervuilender auto's op de markt hebben gebracht dan is toegestaan. Deze handelswijze is in strijd met art. 6:193g aanhef en onder a BW en levert eveneens onder alle omstandigheden een misleidende en onrechtmatige handelspraktijk op.

172. Nu evident in strijd is gehandeld met de voornoemde gronden op zwarte lijst van art. 6:193g BW, staat vast dat de Gedaagden onrechtmatig hebben gehandeld (Kamerstukken I 2007/08, 30 928, C MvA, p. 2).

### III.C.5. De misleidende omissie

173. 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 neemt of kan nemen, dat hij anders niet had genomen (art. 6:193d lid 2 BW).
174. 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 met die vereisten in strijd is gehandeld.
175. De Gedaagden hadden de Gedupeerden 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 Gedupeerden 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.

### III.C.6. Strijd met professionele toewijding

176. In haar Boetebeschikking oordeelde de ACM dat Volkswagen en haar dochtermaatschappijen in strijd met de "professionele toewijding" hadden gehandeld en zich ook op die grond aan oneerlijke handelspraktijk schuldig hadden gemaakt. 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.
177. De ACM oordeelde dat Volkswagen ondermaats scoorde op het element 'de zorgvuldigheid'. Het gebruik, de installatie en het verzwijgen van Manipulatie-instrumenten als bedoeld in art. 5 lid 2 Emissieverordening achtte de ACM evident in strijd met de zorgvuldigheid die van een professionele partij als Volkswagen mag

worden verwacht. De ACM overwoog 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. De Stichting neemt dit standpunt over en voegt hieraan toe dat dit alles versterkt wordt door de omstandigheden dat Volkswagen (i) auto's op de markt bracht die niet aan de geldende normen voldeden; (ii) in het CvO onware gegevens opnam over de eigenschappen van de auto en (iii) vervolgens Terugroepacties organiseerde waarvan de ondeugdelijkheid inmiddels is gebleken (zie onderdeel II.G hiervoor). Het plaatsen van een Manipulatie-instrument als zodanig is strijdig met het element 'zorgvuldigheid' en de Stichting heeft gemotiveerd gesteld dat alle Autofabrikanten zich schuldig hebben gemaakt aan het installeren van Manipulatie-instrumenten met als doel het verkrijgen van (onverdiende) typegoedkeuring.

178. Voor Bosch geldt evenzeer dat zij in strijd met professionele toewijding heeft gehandeld in de zin van art. 6:193b lid 2 sub a BW en dat dit handelen het vermogen van de gemiddelde consument om een geïnformeerd besluit te nemen, heeft beperkt. Bosch was als ontwikkelaar en producent van onder andere de software waarop het Manipulatie-instrument draaide op de hoogte van het bestaan van Manipulatie-instrument. Bosch wist of had in ieder geval moeten begrijpen voor welk doel dit werd ingebouwd in de motoren van de Getroffen Voertuigen.
179. Voor Pon geldt dat op haar als importeur een verzwaarde onderzoeksplicht rustte ten aanzien van de mogelijkheid dat sprake was van een ontoelaatbaar Manipulatie-instrument en ten aanzien van de juistheid van de door de Autofabrikanten gedane mededelingen. Het was immers Pon die de Getroffen Voertuigen (voor zover bestemd voor de Nederlandse markt) in Nederland heeft aangemeld en daarbij jegens de RDW het standpunt heeft ingenomen dat de Getroffen Voertuigen over een typegoedkeuring beschikten en aan de daarvoor gestelde voorwaarden voldeden. En het was Pon die de Getroffen Voertuigen vervolgens heeft gedistribueerd. Voor zover zij al niet van de verweten gedragingen op de hoogte zou zijn geweest, heeft Pon haar onderzoeksplicht niet (naar behoren) nageleefd, zodat ook zij in strijd met de professionele toewijding heeft gehandeld.
180. De Terugroepacties hebben de Manipulatie-instrumenten niet weggenomen en/of hebben tot gevolg gehad dat een nieuw Manipulatie-instrument in de Getroffen Voertuigen is geïnstalleerd. De Terugroepacties die de Autofabrikanten tussen eind 2015 en nu hebben georganiseerd, hebben tot verhoogde slijtage en onderhoudskosten geleid, alsook tot verminderde prestaties. Daar staat bovendien nog tegenover dat zij in ieder geval niet hebben geleid tot naleving van de toepasselijke emissienormen. Daarmee is ook op die gronden sprake van onzorgvuldigheid en daarmee van gebrek aan "professionele toewijding", zowel aan de zijde van de Autofabrikanten als die van Bosch (die bij de aanpassingen betrokken was) en Pon (die had moeten doorvragen over de werking en effectiviteit daarvan).
181. Met betrekking tot het element 'bijzondere vakkundigheid' overwoog de ACM 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 hiervoor besproken gedragscodes, omdat deze uiting kunnen geven aan het niveau van de professionele standaard in een bepaalde branche. Als gezegd hebben de Autofabrikanten in strijd met ieder van deze gedragscodes gehandeld, hetgeen eveneens in strijd met de eis van professionele toewijding is.

III.C.7. Misleidende handelspraktijk op grond van art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW: het verstrekken van misleidende informatie over de belangrijkste eigenschappen van het product

182. In het Boetebesluit oordeelde de ACM ook op een vierde grond dat Volkswagen en haar dochtermaatschappijen zich aan oneerlijke handelspraktijken schuldig hadden gemaakt, namelijk door het verstrekken van misleidende informatie over de belangrijkste eigenschappen van het product. Een handelspraktijk is immers ook oneerlijk wanneer de handelaar informatie verstrekt die feitelijk onjuist is of die de gemiddelde consument misleidt of kan misleiden. Onder de belangrijkste kenmerken worden geschaard: (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).
183. In het Boetebesluit (nr. 89-103) besteedde de ACM uitvoerig aandacht aan de misleidende reclame-uitingen van Volkswagen en haar dochtermaatschappijen en dan met name hun mededelingen over de beweerdelijke duurzaamheid en milieuvriendelijkheid van haar producten. Uit de Richtlijn OHP blijkt dat een milieuclaim misleidend kan zijn als deze “gepaard gaat met onjuiste informatie en derhalve op onwaarheden berust” of ‘zelfs als de informatie feitelijk correct is, 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 had verricht, dan valt misleidende aanspraak onder het bereik van de Richtlijn OHP.
184. De ACM oordeelde dat Volkswagen misleidende ‘milieu-informatie’ verstrekt heeft en baseerde zich hierbij op de teksten die de Autofabrikanten op hun website en in hun verkoopbrochures plaatsten, zoals die Hoofdstuk II hiervoor al uitvoerig zijn besproken. De Stichting deelt het standpunt van de ACM dat Volkswagen, SEAT en Škoda met deze milieupretenties de indruk wekte dat haar dieselauto’s op het vlak van duurzaamheid zeer goed presteerden en dat hun schadelijke invloed beperkt was – zeker in verhouding tot de auto’s van andere fabrikanten. 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 Manipulatie-instrument niet aan de typegoedkeuringsvereisten voldeden, met alle gevolgen van dien. Zoals de ACM terecht oordeelde, hebben Volkswagen en haar dochters de gemiddelde consument ook hiermee misleid.

III.C.8. Toerekenbaarheid: de oneerlijke handelspraktijken van Volkswagen kunnen aan alle Gedaagden worden tegengeworpen

185. De Stichting is bekend met het vonnis van 19 november 2019 van de rechtbank Amsterdam in de door SVCC aangespannen procedure. In dat vonnis oordeelde de rechtbank dat niet was gebleken dat de dealers van het bestaan van het Manipulatie-instrument op de hoogte waren zodat een eventuele oneerlijke handelspraktijk van de dealers in andere omstandigheden gelegen zou moeten zijn. De Rechtbank oordeelde dat dergelijke omstandigheden niet vast waren komen te staan en kwam op die grond

tot het oordeel dat de op de Wet oneerlijke handelspraktijken gebaseerde vorderingen tegen de dealers niet-ontvankelijk waren. De Stichting stelt zich evenwel op het standpunt dat de oneerlijke handelspraktijken van de Autofabrikanten aan alle Gedaagden kunnen worden tegengeworpen en/of toegerekend, inclusief de Dealers. Dit is een belangrijk gezichtspunt, omdat de Autofabrikanten – waarvan de wetenschap of opzet niet ter discussie kan staan – geen contractuele wederpartij zijn van de Gedupeerden. Alleen door de Dealer als handelaar te beschouwen die verantwoordelijk is voor een oneerlijke handelspraktijk, is de Overeenkomst vernietigbaar.

186. 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 Dealers deel uitmaken van de productie- en verkoopketen; (iii) de toerekenbaarheid, omdat dat naar maatschappelijke maatstaven geboden is.

### *III.C.8.a) Tekst en strekking van de wet en de Richtlijn OHP*

187. De toerekenbaarheid aan de Dealers en Pon 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”.
188. 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 af te kunnen komen van een Overeenkomst die op basis van oneerlijke handelspraktijken tot stand is gekomen.
189. De Uniewetgever en de wetgever hebben dus 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 (dus: zowel voor de Autofabrikanten als de handelaren die ten behoeve van hen optreden) 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 ontleen 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.

190. Een dergelijke, al te beperkte toerekening van oneerlijke handelspraktijken (namelijk: alleen aan de fabrikant) zou dan immers tot gevolg zal hebben dat in alle gevallen waar de consument niet van de fabrikant, maar van een verkoper 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.
191. 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. 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.”
192. 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 de betrokken Autofabrikant, de importeur (in Nederland, Pon) en de eindverkopers (in deze zaak, de Dealers) die op grond van de wet (en de Richtlijn OHP) alle tezamen verantwoordelijk zijn voor de desbetreffende oneerlijke handelspraktijk.

### *III.C.8.b) Toerekenbaarheid op grond van de rol van de Pon en de Dealers in de productie- en verkoopketen*

193. De toerekenbaarheid volgt in het onderhavige geval niet alleen uit de tekst en de strekking van de wet, maar ook uit het feit dat Pon en de Dealers zich door hun gedragingen het risico van de oneerlijke handelspraktijk op zich hebben geladen. Pon en de Dealers zijn jegens de Gedupeerden 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 (art. 6:193a lid 1 onder b BW). Pon en de Dealers voldoen aan dit criterium. De Dealers vormden het sluitstuk van de productie- en distributieketen van de Autofabrikanten. De keten van opeenvolgende “handelaars” bestaat uit de betrokken Autofabrikanten, de importeur (in Nederland, Pon) en de eindverkopers (in deze zaak, de Dealers) die op grond van de wet (en de Richtlijn OHP) allen samen verantwoordelijk zijn voor de handel met de



Gedupeerden en daarmee ook verantwoordelijk zijn voor de desbetreffende oneerlijke handelspraktijk richting de Gedupeerden.

194. Deze verregerende integratie mag wel blijken uit het feit de Gedupeerden alleen bij de Dealer een Getroffen Voertuig konden kopen. Al zou een koper dat willen, hij kan geen auto kopen bij Pon of een Autofabrikant. Het is deze structuur die maakt dat elk van de Dealers zich kan afficheren als officiële Volkswagen-, Audi-, SEAT-, Škoda- of Porschedealer. Aan de voorkant presenteert deze keten zich als 'gezamenlijk front' waar de autokoper niet omheen kan. Zo verwijst de website van Volkswagen autokopers naar de Dealers en de importeur, Pon.

Zo blijkt bijvoorbeeld alleen al uit de website <https://www.volkswagen.nl/dealers>, waar de Autofabrikant Volkswagen rechtstreeks doorverwijst naar de Dealers en uit de website <https://www.volkswagen.nl/>, die doorverwijst naar de website van Pon. Beide websites geraadpleegd op 9 maart 2020.

195. Deze integratie in de keten is aan de achterkant contractueel dichtgetimmerd tussen de Autofabrikanten, de importeur (Pon) en de Dealers. De wijze waarop dat is gebeurd is voor de Gedupeerden (en ook voor de Stichting) gissen. De economische realiteit die de Gedupeerden hebben kunnen waarnemen, is dat Pon en de Dealers het noodzakelijke en onvermijdelijke verlengstuk zijn van de Autofabrikanten. Pon en de Dealers zijn het gezicht, de uitvoerder en het doorgeefluik van de oneerlijke handelspraktijken en, uiteindelijk, de Getroffen Voertuigen. Vergelijkbare situaties zijn te vinden in de Duitse rechtspraak, in het bijzonder die van het Kammergericht Berlin van 26 september 2019 (productie 12) waarin het refereert aan beheersafspraken en winstafroomverplichtingen van dealers ten gunste van Volkswagen.

### *III.C.8.c) Toerekenbaarheid op grond van maatschappelijke maatstaven geboden*

196. Een andere grond voor toerekening, is een kwestie van risicoverdeling. In het spectrum van Pon en de Dealers enerzijds en de Gedupeerden anderzijds zijn er (oneerlijke handels)praktijken, gedragingen en kennis die in de risicosfeer van Pon en de Dealers 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 Pon en de Dealers liggen (HR 06 april 1979, ECLI:NL:PHR:1979:AH8595, NJ 1980/34 (*Kleuterschool Babbel*)). Daarvoor is van belang dat Pon en de Dealers professionele organisaties zijn die het op de markt brengen, inkopen en (door)verkoopen van de Getroffen Voertuigen als hun core business hebben. Zij zijn ter zake dermate deskundig, of hadden dat moeten zijn, zodat het onredelijk zou zijn indien de oneerlijke handelspraktijken niet mede in hun risicosfeer zouden worden gebracht.

Ter illustratie staat over Pon op website <https://pon.com/?cn-reloaded=1>: "Welkom bij Pon We zijn een van de grootste bedrijven in Nederland met een omzet van meer dan € 7,5 miljard en ruim 13.000 medewerkers wereldwijd, van wie 6.000 in Nederland. (...)". Geraadpleegd 9 maart 2020. Overigens is het moeilijk voor te stellen dat van de ruim 13.000 medewerkers van Pon (wereldwijd) niemand wist of een vermoeden had van de gehanteerde oneerlijke handelspraktijken. Een soortgelijke redenering geldt voor de Dealers, juist ook omdat zij in het kader van verkoop en onderhoud de Getroffen Voertuigen 'onder handen' hadden.

197. De oneerlijke handelspraktijk die resulteerde in de Overeenkomsten tussen de Dealers en de Gedupeerden 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 Pon en de Dealers. 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, want indien het tussenschuiven van één schakel (wat in de praktijk gebruikelijk is) het onmogelijk maakt om een beroep te doen op de bescherming van art. 6:193j lid 3 BW, dan zou die bepaling in de praktijk volstrekt zinledig worden. Bedrijven kunnen zich dan achter ondoorzichtige (contractuele en vennootschapsrechtelijke) constructies verschuilen en de Gedupeerden zijn hun wettelijke bescherming kwijt. In dat kader geldt, ten overvloede, dat het in het maatschappelijk verkeer volstrekt 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. Ook het leerstuk van productaansprakelijkheid maakt het mogelijk de verkoper direct aan te spreken.

198. Voor de Dealers leidt dat alles geenszins tot een onbillijke uitkomst, omdat de Dealers, Pon en de Autofabrikanten vervolgens onderling – goedschiks of kwaadschiks – tot een verdeling van onderlinge draagplicht kunnen komen. Overigens veronderstelt de Stichting dat de Dealers hierover al afspraken hebben gemaakt met Pon en de Autofabrikanten.
199. De Stichting meent dan ook dat de oneerlijke handelspraktijken van de Autofabrikanten en Bosch eveneens aan Pon en de Dealers kunnen worden toegerekend, ook indien hun wetenschap van de misleidende en onrechtmatige gedragingen van de Autofabrikanten en Bosch niet in rechte vast zou komen te staan. De met de Dealers 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

### III.C.9. Causaliteit

200. Naar de mening van de Stichting is het causaal verband tussen (i) het onrechtmatig handelen van de Gedaagden en (ii) de Overeenkomsten die de Gedupeerden als gevolg van de oneerlijke handelspraktijken van de Gedaagden met de Dealers zijn aangegaan, gegeven.
201. 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.
202. 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.”

203. 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.
204. 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 de koper of leasehouder van een auto (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.
205. 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.
206. 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 Manipulatie-instrument bevatten en de toepasselijke uitstootnormen grovelijk waren overschreden), er ook geen typegoedkeuring had kunnen plaatsvinden en de Gedupeerden de Getroffen Voertuigen nooit hadden kunnen 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 voertuig zou kelderen en het gebruik mogelijk in de toekomst verboden of drastisch ingeperkt zou kunnen worden. De Stichting verwijst naar het gestelde in onderdeel III.D hiervoor en na onderdeel III.E hierna.

### III.C.10. Conclusie

207. De vorderingen voortvloeide uit de oneerlijke handelspraktijken van Gedaagden liggen dan ook voor toewijzing gereed.

### III.D. **De door Consumenten en Zakelijke kopers gesloten Overeenkomsten zijn vernietigbaar op grond van dwaling**

#### III.D.1. Inleiding

208. 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.

#### III.D.2. Algemeen kader vernietiging

209. 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 Gedupeerden op deze grond niet de Overeenkomsten vernietigen (in hun verhouding tot de Dealers), mits de Dealers geen reden hadden het bedrog te vermoeden. Op dit moment beschikt de Stichting niet over aanwijzingen dat de Dealers 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.
210. Dwaling (art. 6:228 BW) biedt, voor nu, een bruikbaarere vernietigingsgrond, maar alleen voor zover wetenschap van de Dealers omtrent de Manipulatie-instrumenten niet vereist is. Ook neemt de Stichting nu niet als uitgangspunt dat de Dealers wetenschap of een 'behoren te weten' kan worden tegengeworpen, omdat zij zo vereenzelvigd moeten worden met de Autofabrikanten. Geeft nadere inzage in de onder- en achterliggende verhoudingen op dit vlak aanleiding tot standpuntherziening, dan zal de Stichting zich daar op dat moment over uitlaten.
211. Om deze redenen beroept de Stichting zich ten behoeve van de Gedupeerden op 'wederzijdse dwaling'. Dat wil zeggen dat de Gedupeerden en de Dealers van dezelfde onjuiste veronderstelling zijn uitgegaan, te weten dat de Getroffen Voertuigen in orde waren en niet van een verboden Manipulatie-instrument waren voorzien. Verder hadden zij bij een juiste voorstelling van zaken moeten begrijpen dat de Overeenkomsten dan niet gesloten waren.

#### III.D.3. Wederzijdse dwaling

212. Als gezegd, in het geval de Dealers niet van de Dieselfraude of het Manipulatie-instrument zouden hebben geweten, een mededelingsplicht op die grond evenmin aannemelijk lijkt (art. 6:228 lid 1 sub b BW) en van een behoren te weten evenmin sprake was, dan was er nog steeds sprake van wederzijdse dwaling (art. 6:228 lid 1 sub c BW).
213. Hoezeer de Dealers ook anders mogen beweren, indien de Gedupeerden hadden geweten dat de Getroffen Voertuigen van een Manipulatie-Instrument waren voorzien dan hadden de Gedupeerden 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, drastisch zou verminderen.

214. Als een Gedupeerde die (nakende) beperkingen op zijn gebruiksmogelijkheden hadden 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.
215. Daarbij is het Manipulatie-instrument inmiddels niet meer een op zich staand gebrek. Op zich beschouwd was het een reden geweest om geen Overeenkomst aan te gaan. Het hangt ook nog eens samen met tal van andere gebreken en omissies. De Stichting heeft deze al beschreven in de onderdelen II, III.B en III.C. Daarbij valt te denken aan het feit dat de reële uitstoot boven de toegestane grenswaarden uitkomt en het Getroffen Voertuig, voorzien van een motortype EA 189, EA 897 of EA 288, 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 Gedupeerden nu met een onwaar opgemaakt CvO. Dergelijke aspecten zijn afzonderlijk en tezamen dermate essentieel voor een auto dat een weldenkende koper bij een juiste voorstelling van zaken de Overeenkomst niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden zou zijn aangegaan.

#### III.D.4. Rechtsgevolgen

216. 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.

### III.E. **Non-conformiteit**

#### III.E.1. Inleiding

217. 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 Terugroepacties hebben daarin geen gunstige verandering gebracht (door de Getroffen Voertuigen alsnog conform te maken). Verder beschrijft de Stichting de rechtsgronden van de vorderingen van diverse groepen Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers. 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.
218. 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* van de over de zaak (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.

### III.E.2. Getroffen voertuigen zijn non-conform

219. 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:
- a. de Autofabrikanten hebben de Getroffen Voertuigen, in samenspanning met Bosch, heimelijk en opzettelijk van een 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.
  - b. Om het Manipulatie-instrument te verwijderen (op last van autoriteiten, zoals het KBA), hebben de Autofabrikanten Terugroepacties georganiseerd. Deze hebben de problemen naar alle waarschijnlijkheid niet opgelost. Daardoor zien de Gedupeerden zich geconfronteerd met het reële risico dat de gebruiksmogelijkheden van de Getroffen Voertuigen in de toekomst steeds verder worden ingeperkt. In het ergste geval worden de Getroffen Voertuigen van de weg gehaald. De Stichting verwijst naar gestelde in onderdeel III.E.3 hiervoor en naar hetgeen zij in het kader van haar vordering tot zaaksvervanging stelt.
  - c. De Getroffen Voertuigen, voor zover die het onderwerp van een Terugroepactie zijn geweest, zijn aan allerlei technische gebreken onderhevig die tot schade leiden. Zie het gestelde in onderdeel IV hierna.
  - d. De Autofabrikanten hebben autokopers voorgelogen over de milieukeukenmerken van de Getroffen Voertuigen, zoals in onderdelen III.C, III.D en III.E hiervoor uitvoerig is besproken. De Getroffen Voertuigen voldoen ook in dit opzicht niet aan de Overeenkomsten.

Het is denkbaar dat de Gedaagden betogen dat de milieueigenschappen van een product geen gebruiksbepalende factor zijn en buiten beschouwing dienen te worden gelaten. Voor non-conformiteit is '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 milieukeukenmerken 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, *JOR* 2005/168). Dat milieuprestaties in het huidige tijdsbeeld als wezenlijke gebruiksbepalende prestaties hebben te gelden kan overigens in redelijkheid niet worden ontkend.

220. Dat de Getroffen Voertuigen niet aan de 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 zaaksvervangings geleid. Aangezien in Nederland vergelijkbare precedents tot dusverre ontbreken en de toe te passen rechtsbeginselen door Europese harmonisatie vergaand gelijkloend zijn, zal de Stichting ook relevante Duitse jurisprudentie bespreken.

### III.E.3. Vordering tot zaaksvervangings

#### *III.E.3.a) Inleiding*

221. 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 zaaksvervangings (art. 7:21 lid 1 sub c BW). Voor het ontstaan van een recht op vervangings is verzuim van de verkoper niet vereist, aangezien het geen vordering tot ontbinding of schadevergoeding betreft.

222. Het recht op zaaksvervangings bestaat als:

- a. de afwijking van de Overeenkomst de vervangings rechtvaardigt en
- b. de koper vanaf het moment waarop hij met de vervangings rekening moest houden, als een zorgvuldig schuldenaar voor de zaak heeft gezorgd.

223. Daarbij geldt dat het risico dat de zaak op enig moment zonder kosten voor de koper zal moeten worden teruggenomen, bij de verkoper rust (MvT Parl. Gesch. InvW 7 p. 136 en MvA II, Parl, Gesch, InvW 7, p. 141).

224. De vordering tot zaaksvervangings is inmiddels in een groot aantal Duitse procedures toegewezen, door rechters in eerste en tweede instantie, op gronden die in essentie gelijk luiden aan hun Nederlandse evenknie. Zonder enige uitputtendheid te pretenderen wijst de Stichting op de navolgende uitspraken:

- a. LG Osnabrück, vonnis van 31 mei 2017 (zaaknummer) 5 O 2218/16). Dit vonnis zag op de koop, op 18 maart 2014 van een nieuwe Audi A1 Sportback Ambition 1.6 TDI voor EUR 20.587, welk voertuig op 13 juni 2014 werd geleverd. Het Landgericht beval zaaksvervangings.
- b. Het Bundesgerichtshof (de hoogste Duitse civiele rechter) oordeelde bij arrest van 8 januari 2019 met zaaknummer VIII ZR 225/17 ([productie 57](#)) dat de door Volkswagen toegepaste technologie als een verboden Manipulatie-instrument kwalificeert. Het Bundesgerichtshof oordeelde ook dat het 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 Getroffen Voertuigen daarmee vast staat. Het Bundesgerichtshof bevatte ook belangrijke overwegingen over de ook in die zaak ingestelde vordering tot zaaksvervangings. Een daarvan was dat bij een vordering tot zaaksvervangings, levering van een nieuw voertuig in de rede ligt (overweging 36).
- c. In drie afzonderlijke uitspraken van 24 mei 2019 beval het Oberlandesgericht Karlsruhe zaaksvervangings ter zake van een Volkswagen Sharan, een Volkswagen Touran en een Audi A3. Volkswagen en Audi moesten ook in dit

geval fabrieksnieuwe, typegelijkende vervangende voertuigen leveren, zonder dat de betrokken autobezitters een gebruiksvergoeding hoefden af te dragen (zaaknummers 13 U 144/17, 13 U 167/17 en 13 U 16/18).

- d. In een uitspraak met nummer 22 O 135/17 beval het Landgericht Berlin zaaksvervangning ter zake van een in 2015 gekochte Volkswagen Tiguan en aflevering van een nieuw exemplaar. De verkoper ging van deze uitspraak in appèl bij het Kammergericht Berlin, het Oberlandesgericht (de hoogste deelstaatsrechter en appelrechter) voor de stadsdeelstaat Berlijn. Het Kammergericht wees op 26 september 2019 arrest in deze zaak (zaaknummer 4 U 70/19 productie 12)
225. Het arrest van het Kammergericht is buitengewoon instructief voor deze zaak, gelet op de gedetailleerde bespreking en toepassing van het leerstuk van zaaksvervangning en de diverse relevante juridische en feitelijke oordelen die in dit arrest worden geveld. Het leerstuk van de zaaksvervangning is Duitsland in essentie gelijkloidend aan de Nederlandse pendant.
226. Het ging in deze zaak om een vordering tot zaaksvervangning, waarbij de gedupeerde autobezitter van de gedaagden (een autodealer, Volkswagen Automobile Berlin GmbH) vorderde dat de dealer zijn in 2015 aangeschafte Volkswagen Tiguan voor een nieuw model zou vervangen. Het Landgericht wees de vordering in eerste aanleg al toe, waarbij het Landgericht de reconventionele vorderingen in verband met (i) een gebruiksvergoeding en (ii) ongerechtvaardigde verrijking afwees. Het Kammergericht liet dit vonnis integraal in stand en fileerde daarbij alle relevante verweren die de Autofabrikanten mogelijk ook in onderhavige procedure zullen opwerpen.

### *III.E.3.b) Tekortkoming rechtvaardigt zaaksvervangning*

227. Ten aanzien van de tekortkoming legde het Kammergericht dezelfde toets aan die ook naar Nederlands recht wordt gehanteerd, namelijk dat een zaak slechts dan vrij is van gebreken wanneer die voor een normaal gebruik geschikt is en aan de eisen voldoet die de koper redelijkerwijs daaraan kan stellen.
228. Als uitgangspunt nam het Kammergericht daarbij dat een voertuig niet alleen op het moment van afgifte van de typegoedkeuring, maar ook in de toekomst voor gebruik op de weg geschikt dient 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. 4.2 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 Kammergericht is een voertuig dat door opzettelijke misleiding van de fabrikant van een vals CvO is voorzien en niet aan de typegoedkeuringsvereisten voldoet, non-conform nu daardoor het ongehinderd gebruik van de geleverde zaak in gevaar komt:

*"Ein Hersteller, der ein Kraftfahrzeug in Verkehr bringt, gibt konkludent die Erklärung ab, dass der Einsatz des Fahrzeugs entsprechend seinem Verwendungszweck im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig ist. Der Hersteller bringt insoweit zum Ausdruck, dass das Fahrzeug entsprechend seinem objektiven Verwendungszweck nicht nur im Straßenverkehr eingesetzt werden kann, sondern auch eingesetzt werden darf, d.h. über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis verfügt, deren Fortbestand nicht aufgrund bereits bei Auslieferung des Fahrzeugs dem Hersteller bekannter*



*konstruktiver Eigenschaften gefährdet ist. Das setzt voraus, dass nicht nur die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren formal erfolgreich durchlaufen wurden, sondern auch, dass die für den Fahrzeugtyp erforderliche EG-Typengenehmigung nicht durch eine Täuschung des zuständigen Kraftfahrtbundesamts erschlichen worden ist und das Fahrzeug den für deren Erhalt und Fortdauer einzuhaltenden Vorschriften tatsächlich entspricht (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 - 5 U 1318/18, WM 2019, 1229, Rn. 25)."*

229. Volgens het Kammergericht lag de non-conformiteit (*Sachmangel*) reeds besloten in de waardevermindering die het litigieuze voertuig door haar betrokkenheid in het Dieselschandaal had ondergaan. Vanaf het moment van aflevering waren de gebruiksmogelijkheden van het voertuig ingeperkt vanwege de aanwezigheid van het verboden Manipulatie-instrument. Hierdoor was het ongestoorde gebruik van het Voertuig niet gewaarborgd (productie 12, p. 11/12):

*"Hiervon ausgehend liegt ein Sachmangel zum einen bereits in der geringeren Werthaltigkeit des Fahrzeuges aufgrund der Verwicklung in die Geschehnisse um Dieselfahrzeuge des betroffenen Herstellers (vgl. zum merkantilen Minderwert bspw. BGH, Urteil vom 12. März 2008 - VIII ZR 253/05, NJW 2008, 1517). Das Fahrzeug war von Beginn an in seiner Nutzbarkeit eingeschränkt. Die Abschaltvorrichtung war nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 unzulässig (BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019 - VIII ZR 225/17, MOR 2019, 416, Rn. 6-16, ebenso OLG Koblenz, Urteil vom 12. Juni 2019 - 5 U 1318/18, WM 2019, 1229, Rn. 26-34). Infolge der Abschaltvorrichtung war der ungestörte Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr bei Gefahrübergang nicht gewährleistet (BGH aaO. Rn. 17-22; ebenso Witt, Der Dieselskandal und seine kauf- und deliktsrechtlichen Folgen, NJW 2017, 3681, 3682)"*

230. In de hierboven geciteerde passage volgde het Kammergericht het oordeel van het BGH van 8 januari 2019 (productie 57). Omdat (i) Volkswagen's technologie een verboden 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. Op deze redenen voldeed de auto niet aan de overeenkomst, aldus het Kammergericht. Dat was zelfs het geval wanneer een concrete waardevermindering niet kon worden vastgesteld (productie 12, p 12, eerste paragraaf):

*"Denn ein Fahrzeug ist nicht frei von Sachmängeln, wenn bei Übergabe an den Käufer eine - den Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduzierende - Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG installiert ist, die gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG unzulässig ist. Dies hat zur Folge, dass dem Fahrzeug die Eignung für die gewöhnliche Verwendung im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 8GB 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 (vgl. BGH, Beschluss vom 8. Januar 2019 - VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133)."*

231. Of, in vrije Nederlandse vertaling:

*"Een voertuig is immers niet vrij van materiële defecten als het bij levering aan de koper een manipulatie-instrument bevat in de zin van artikel 3 nr. 10 VO 715/2007 / EG, dat de stikstofdioxide-emissies op de testbank vermindert in vergelijking met normaal rijden, hetgeen niet is toegestaan op grond van artikel 5, lid 2, clause 1 VO 715/2007 / EG."*

*Dit betekent dat het voertuig niet geschikt is voor normaal gebruik in de zin van artikel 434 (1) zin 2 nr. 2 8 GB, vanwege het risico van een gebruiksverbod door de autoriteit die verantwoordelijk is voor de toelating tot het wegverkeer (artikel 5 (1) Voertuigregistratie - FZV) en dus de verdere (ongestoorde) werking van het voertuig in het openbare wegverkeer niet is gegarandeerd als het risico wordt overgedragen (zie BGH, resolutie van 8 januari 2019 - VIII ZR 225/17, NJW 2019, 1133)."*

232. Ook in deze zaak staat niets aan een soortgelijk oordeel in de weg. Alleen al het risico van een gebruiksbeperking of uitsluiting rechtvaardigt zaaksvervangning. De ontwikkelingen op het vlak van gebruiksbeperkingen (zoals milieuzones) voor dieselveertuigen 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 8, 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.”

233. Maastricht en Arnhem overwegen invoering van een milieuzone; in andere steden worden de voorwaarden steeds strenger. Bovendien moet een autokoper met zijn Getroffen Voertuig ook naar het buitenland kunnen. De ‘vrees voor de toekomst’ die BGH en Kammergericht bepalend achtten, gaat ook hier op.
234. 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 zich slechts verder zal versterken.

### *III.E.3.c) Terugroepacties wegen niet op tegen zaaksvervangning*

235. Het is goed denkbaar dat de Autofabrikanten – waar toepasselijk – een beroep zullen doen op het feit dat zij Terugroepacties hebben georganiseerd en dat de Gedupeerden op die wijze het Manipulatie-instrument kunnen laten verwijderen. In de sleutel van non-conformiteit is hier het nodige tegenin te brengen.
236. Allereerst speelde deze discussie óók voor het Kammergericht. Volgens de autodealer was sprake van een disproportionaliteit van belangen nu de autobezitter herstel kon krijgen in de vorm van een software-update, maar de koper weigerde deze te laten installeren. 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 gereduceerd. Ondanks dit subtiele verschil, stapte het Kammergericht over dit bezwaar van de autodealer heen.
237. Ook in dit opzicht is het oordeel van het Kammergericht voor onderhavige zaak van groot belang. Uit de feitelijke vaststellingen van het Kammergericht volgt namelijk dat ook een eventueel beroep op de veronderstelde geringe aard van de tekortkoming (in het licht van de mogelijkheid van herstel) niet kan slagen.
238. In het arrest oordeelde het Kammergericht dat de installatie van een update voor eiser redelijkerwijs niet acceptabel (*zumutbar*) was, terwijl een hardware-oplossing door de dealer niet was aangeboden (productie 12, onderdeel 2, p 12 en 13). De ondeugdelijkheid van de update als alternatief voor zaaksvervangning volgde allereerst

uit de onzekerheid over de technische aspecten van de update (productie 12, p 20):  
“Die Unzumutbarkeit beruht zum einen auf dem Umstand, dass die technische Eignung des Updates nicht ohne weiteres sicher feststeht.” Het Kammergericht wees op de in vakkringen breed heersende opvatting dat de toepassing van de software-update een negatieve uitwerking heeft op de overige emissiewaarden van het voertuig, het brandstofgebruik, de slijtage (*Verschleiß*) en de prestaties van de motor (productie 12, p 20 onder 5.2).

*“Zwischen den Parteien ist - wie der Termin bestätigt hat - gleichsam unstreitig, dass die Mangelbeseitigung durch das Update auch zwischen Fachleuten umstritten ist und sich auch nach dem Update weiterhin Mangel zeigen, bei denen die Vertragsparteien über die Zuordnung zum Update streiten. Dies allein genügt bei der gebotenen Gesamtschau vorliegend.”*

239. Als het ten tijde van de fabricage, vlak voor de levering van de auto mogelijk was geweest om de auto regelconform te krijgen zonder inzet van een verboden Manipulatie-instrument, dan had Volkswagen dat moeten doen. Door dit na te laten heeft Volkswagen een “*existenzbedrohendes*” risico in het leven geroepen (arrest, p. 20) en heeft zij willens en wetens het risico van ontdekking (en de gevolgen daarvan) aanvaard. Het Kammergericht onderstreepte voorts wederom dat de effectiviteit van de software-update geenszins vast staat.

*“Wenn es durch den reinen Verzicht auf die unzulässigen Abschaltvorgänge (nichts Anderes leistet das Software-Update) möglich gewesen wäre, nachteilsfrei in jeder Hinsicht gedeihliche Verhältnisse zu erreichen, hatte der Hersteller dies seinerzeit tun können. Er hat es nicht getan und ist damit ein existenzbedrohendes Risiko für den Fall der Entdeckung eingegangen. Dass allein das Software-Update alle Probleme löse, ist weder dargetan noch ersichtlich; allein schon die verbleibenden (nicht grundsätzlich fernliegenden) Zweifel rechtfertigen die Zurückweisung durch den Käufer.”*

240. De Autofabrikanten hebben met hun handelen zodanige onzekerheid gecreëerd dat de voortzetting van de Overeenkomsten in redelijkheid niet te vergen is van de Gedupeerden (aldus ook Kammergericht, productie 12, 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.”*

241. De Stichting is met het Kammergericht van mening dat het, gelet op de ernst van de misleiding door de Autofabrikanten, aan Gedaagden is om aan te tonen dat de Terugroepacties tot conformiteit hebben geleid. Volkswagen (en de Autofabrikanten) stellen zich tot dusverre echter zo gesloten als een oester op. Ook het Kammergericht onderschreef dit en spreekt in dit kader over “*zweifelhafte Software-Änderungen – deren details die Herstellerin nicht offen legt und über deren Wirksamkeit zwischen Fachleute Streit herrscht*” hetgeen volgens het Kammergericht “*kein Vertrauen setzt*” (p. 24).

242. Het ligt ook niet voor de hand dat een uitleg van de werking van de Terugroepactie tot het oordeel zou leiden dat de Getroffen Voertuigen geen Manipulatie-instrument meer

bevat en ook anderszins conform is. De Stichting wijst wederom op de zevende overzichtsbrief (productie 8, p. 6): “Zowel voor als na de update overschrijden de praktijkcommissies de toen geldende Euro5 norm met gemiddeld een factor 3,5.” En als de auto zonder manipulatie-instrument in overeenstemming met de geldende normen hadden kunnen worden gebracht, dan is niet in te zien waarom de Autofabrikanten zich in de eerste plaats van een verboden Manipulatie-instrument hebben bediend.

243. Bovendien hebben de Gedupeerden, als misleide kopers, er belang bij om zich te onttrekken aan een verdere verhouding tot de verkoper (hoewel het volgens het Kammergericht in strikte zin Volkswagen was dat de autobezitter had bedrogen). De Gedupeerden hebben er vanzelfsprekend belang bij om zich tegen verdere misleidingspogingen te beschermen (in de bewoordingen van het Kammergericht: “*um sich vor eventuellen neuerlichen Täuschungsversuchen zu schützen*”, p. 21). Daarvoor bestaat meer dan voldoende aanleiding, gelet op het aantoonbaar twijfelachtige nut van de Terugroepacties net het gebrek aan openheid over de technische werking daarvan.

244. Het Kammergericht wierp de verkoper voorts tegen dat deze zelf geen andere remedie dan zaaksvervangings kan bieden, nu de verkoper (een dealer) zelf niet bij machte is eigen software te leveren en deze ook geen overige remedie (lees: geen hardware-oplossing) heeft aangeboden (Vonnis, onderdeel 5.3.2):

*“Nachdem die Händlerin ein eigenes Software-Update nicht anbieten kann und auch keine sonstige (zumutbare) Nachbesserung angeboten hat, kann der Käufer als vertragstreuer Teil nicht auf diese Nachbesserungsvariante verwiesen werden.”*

245. Zoals ook in de ACM-procedure het geval was, is te verwachten dat Verweerders ook in de onderhavige procedure zwaar zullen leunen op het gegeven dat het KBA na de Terugroepactie en de uitvoering van de software update de typegoedkeuring van de Getroffen Voertuigen niet heeft ingetrokken en met de door de Volkswagen (en Bosch) ontwikkelde software-updates heeft ingestemd. In dit kader is evenwel van groot belang dat de Duitse autoriteiten, inclusief het KBA, waar het de toelaatbaarheid van de Getroffen Voertuigen betreft tot dusverre een opvallende lankmoedigheid hebben betoond. Deze lankmoedigheid is in het publiek domein veelvuldig bekritiseerd. Daarbij is met name van belang dat het KBA, zoals het Kammergericht overweegt, bij de beoordeling van de door de Volkswagen in het kader van de Terugroepacties door te voeren updates geen eigen onderzoek heeft verricht maar daarentegen enkel op de mededelingen van Volkswagen is afgestaan. Zie onderdeel 5.3.2 van het arrest:

*“Hinzu kommt, dass auch das KBA das Software-Update zwar freigegeben, sich aber bei der Beurteilung der fraudulösen Original-Software wie auch des Software-Updates auf Erklärungen der Herstellerin verlassen und keine umfassenden eigenen Untersuchungen angestellt hat.“*

246. Onder die omstandigheden komt aan het oordeel van het KBA weinig waarde toe.

247. Kort en goed volgt uit het voorgaande dat de door Volkswagen geïmplementeerde software-updates – voor zover die voor de diverse motortypen überhaupt zijn aangeboden of geïmplementeerd, op geen enkele wijze in de weg kunnen staan aan toewijzing van de vordering tot zaaksvervangings, ook niet langs de band van de redelijkheid en de billijkheid.

### III.E.3.d) Geen verbruiksvergoeding bij zaaksvervangning

248. Te verwachten is dat de Gedaagden en, in ieder geval, de Autodealers een aanspraak zullen doen op een gebruiksvergoeding voor de periode dat de Gedupeerden de beschikking hadden over de Getroffen Voertuigen. Hiermee konden zij per slot van rekening uit de voeten. Een dergelijk verweer is voor de Duitse gerechten ook stevast opgeworpen.
249. Naar Nederlands en Europees recht is zo'n gebruiksvergoeding alleen in uitzonderingsgevallen verschuldigd. Sprake moet dan zijn van ongerechtvaardigde verrijking, of indien het gebrek zich pas na lange tijd manifesteert.

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. Het Quelle-arrest vormde ook voor het Kammergericht een bruikbaar precedent (productie 12, p. 25).

250. Een dergelijke uitzonderingssituatie doet zich, gelet op de opzettelijke en, in de woorden van het Kammergericht, arglistige misleiding, echter geenszins voor. Het tijdsverloop tussen het ontstaan van het gebrek en onderhavige vorderingen is bovendien geheel aan de Gedaagden te wijten. Die hebben het gebrek immers (i) eerst opzettelijk in het verborgene hebben gehouden, om (ii) vervolgens in strijd met de waarheid te beweren dat zij de situatie middels de Terugroepacties zouden remediëren en (iii) het gebruik van Manipulatie-instrumenten, in motortypen waar die nog niet waren ontdekt, heimelijk voort te zetten. Onder die omstandigheden kan een billijkheidscorrectie niet aan de orde zijn. Ook in de hiervoor besproken Duitse jurisprudentie werd het beroep op een gebruiks- of waardeverminderversgoeding dan ook terecht verworpen.

### III.E.4. De Gedupeerden hebben recht op ontbinding van de Overeenkomsten en op schadevergoeding.

#### III.E.4.a) Wanprestatie

251. Dat de Dealers ten opzichte van de Gedupeerden toerekenbaar in de nakoming van de met hen gesloten overeenkomsten zijn tekortgeschoten is in het voorgaande onderdeel al uitvoerig aan de orde gekomen. De Stichting vraagt de Rechtbank al wat 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 herstel mogelijkheden.
252. De wanprestatie van de Dealers, als verkopers van de Getroffen Voertuigen is dus al gegeven. Hierna zal blijken dat er ook sprake is van verzuim.

#### III.E.4.b) Verzuim

253. Hoewel (een aantal van) de Gedupeerden (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 Dealers:

- Het verzuim is namelijk reeds ingetreden omdat de Dealers op de in de Overeenkomsten vastgelegde leverdatum een auto hadden moeten leveren die aan de wettelijke vereisten voldeed (art. 6:83 sub a BW).
- Bij brief van 23 januari 2020 (productie 4) heeft de Stichting (onder meer) (i) de Dealers aansprakelijk gesteld voor de door de Gedupeerden geleden schade, (ii) aangegeven dat de Gedupeerden recht hebben op correcte nakoming van de Overeenkomst en (iii) ontbinding van de Overeenkomsten aangekondigd. Bij brief van 17 februari 2020 heeft de zogenoemde Volkswagen/Audi/SEAT/Škoda Dealcouncil Nederland namens de Dealers gereageerd (productie 6). In haar brief merkt het dealcouncil op dat de Dealers geen enkele betrokkenheid hebben gehad bij de Dieselfraude en zij wijst iedere aansprakelijkheid namens de Dealers van de hand. Voorts geeft zij aan dat de Dealers geen reden zien om met de Stichting in overleg te treden. Een en ander kan gezien worden als een mededeling van de Dealers waaruit afgeleid moet worden dat zij in de nakoming van hun verbintenissen zullen tekortschieten (art. 6:82 sub c BW)

254. En voor zover rechtens zou worden vastgesteld dat nog niet zou zijn voldaan aan het bepaalde in art. 6:82 sub a en c 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, maar dat de wetsartikelen veeleer aan de rechter de mogelijkheid dienen te verschaffen om in de gevallen dat partijen – zoals meestal – 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, *NJ2012/173*, r.o. 3.7).

255. Daarnaast zijn er in dit bijzondere geval redenen te over waarom een strikte toepassing van art. 6:82 BW naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ontoelaatbaar zou zijn:

- De Dealers hebben, zoals zojuist opgemerkt, in de brief van 17 februari 2020 van de hen vertegenwoordigende dealcouncil iedere aansprakelijkheid van de hand gewezen en overleg met de Stichting van de hand gewezen.
- Gezien de Terugroepacties is feitelijk al zonder ingebrekestelling toegegeven dat er een plicht tot herstel bestaat. Hieruit kan afgeleid worden dat het recht op een ingebrekestelling is prijsgegeven.
- De Autofabrikanten zijn ondanks de Terugroepacties niet in staat gebleken de gebreken te verhelpen (art. 6:80 lid 1 sub a BW).
- De Dealers zijn ook niet in staat om de gebreken te verhelpen. Zij zijn daartoe ondeskundig. Het Manipulatie-instrument is immers slechts voor Bosch toegankelijk. Zie alinea 80 en verder hiervoor. Bovendien is aan de hand van de Terugroepacties gebleken dat de Autofabrikanten ook niet in staat zijn het gebrek op te lossen.
- De Gedupeerden hebben goede gronden om te vrezen dat Dealers niet zullen voldoen aan een schriftelijke aanmaning de gebreken te herstellen. Immers, (i) ondanks dat de Dieselfraude al in 2015 in al zijn hevigheid bekend werd, (ii) de

Autofabrikanten publiekelijk berouw hebben getoond, (iii) de KBA en de ACM grote boetes hebben opgelegd aan de Autofabrikanten, (iv) Terugroepacties zijn bevolen en met inzet van de Dealers zijn uitgevoerd, is er nog steeds geen oplossing gevonden.

- De Dealers bieden op dit moment ook niet aan de gebreken te herstellen.

256. Aldus zijn de Dealers in verzuim geraakt en hebben de Gedupeerden ook op deze grond recht op ontbinding van de Overeenkomsten en op schadevergoeding. Derhalve hebben de Dealers het recht de Overeenkomsten te ontbinden en hebben zij recht op schadevergoeding.

### **III.F. Onrechtmatige daad**

#### **III.F.1. Algemeen**

257. In dit onderdeel bespreekt de Stichting dat het handelen van de Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Dealers jegens Gedupeerden tevens een onrechtmatige daad oplevert in de zin van art. 6:162 BW, en de Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Autodealers zich (tevens) schuldig hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van art. 6:166 BW.
258. Op basis van wat de Stichting hiervoor in deze dagvaarding heeft aangevoerd is het een gegeven dat er sprake is van een onrechtmatige daad. Er is sprake van gebruik van een Manipulatie-instrument en dat is verboden op grond van art. 5.1 Emissieverordening. Dit is als zodanig ook vastgesteld door de KBA, de ACM en verscheidene rechterlijke instanties. 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. De ACM heeft voorts vastgesteld dat er sprake is van oneerlijke en misleidende handelspraktijken. Verwezen wordt naar de alinea's 146 e.v.. Bovendien is, zoals hiervoor is gebleken, sprake van schending van art. 6:193b lid 1 BW, een species van de onrechtmatige daad.
259. In gewone mensentaal: de Autofabrikanten hebben – dankzij de hulp van Bosch en in samenwerking met Pon en de Dealers – de Getroffen Voertuigen op de markt gebracht met een verboden Manipulatie-instrument en voorzien van een vals certificaat (de CvO); de kopers op onrechtmatige wijze vals geïnformeerd en op valse gronden tot koop van hun voertuig verleid. Daarbovenop hebben de Autofabrikanten Terugroepacties georganiseerd die zogenaamd zouden hebben moeten leiden tot verwijdering van het Manipulatie-instrument. Gezien de veelvuldig gehoorde klachten over de verminderde prestaties, verhoogd brandstofverbruik en toegenomen onderhoudskosten, hebben de Verweerders hier niet het volledige verhaal verteld. Het ene probleem vervangen door het andere probleem is géén oplossing en onzorgvuldig. Eén ander kwalificeert als onrechtmatige daad nu daarmee is gehandeld in strijd met de wet en met hetgeen in het maatschappelijk verkeer betamelijk is.

#### **III.F.2. Ten aanzien van afzonderlijke partijen**

260. In het bijzonder geldt daarbij voor de afzonderlijke partijen daarbij het volgende.

##### **III.F.2.a) *Bosch***

261. Bosch heeft het Manipulatie-instrument (samen met Audi en Volkswagen) ontwikkeld en met het oog op de commerciële toepassing hiervan verkocht aan de Autofabrikanten.

Bosch is een van dé leidende toeleveranciers voor de automobielenindustrie. Het was Bosch bekend dat het Manipulatie-instrument als werking en doel heeft een typegoedkeuringstest te misleiden. Zij heeft zelfs een vrijwaring bedongen bij de Autofabrikanten. Hieruit blijkt dat ze begreep dat de toepassing van het Manipulatie-instrument onrechtmatig zou zijn. Dit volgt net zozeer uit het feit dat de software die Bosch ontwikkelde voor toepassing in de Engine Control Units in de Getroffen Voertuigen zodanig beveiligd is dat deze alleen met medewerking van Bosch te wijzigen is. Tegen Bosch lopen diverse onderzoeken van toezichthouders in verband met haar rol in het Dieselschandaal en de Stichting zal de uitkomsten van die onderzoeken in deze procedure delen. Zie voor de verdere betrokkenheid van Bosch alinea's 80 en verder.

### III.F.2.b) *Pon en de Dealers*

262. Pon is feitelijk de vertegenwoordiger van de Autofabrikanten in Nederland. Zij heeft de Getroffen Voertuigen geïmporteerd. Pon heeft samen met de Dealers de Getroffen Voertuigen op de Nederlandse markt gebracht. Daarbij heeft Pon de Getroffen Voertuigen voorzien van een vals CvO (als afgegeven door de Betrokken Autofabrikant). In ieder geval heeft zij zich er niet of onvoldoende van vergewist dat de inhoud van de CvO juist was. Of Pon en de Dealers van één en ander wisten is daarbij niet relevant. Of voor zover wel wetenschap vereist is, dan had Pon en hadden ook de Dealers dat behoren te weten, nu (een groot deel zo niet de volledige) bedrijfsvoering afhankelijk is van de import en/of verkoop van de Getroffen Voertuigen.
263. 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 Pon als importeur uiteraard een verplichting rust om geen auto's te importeren die niet aan de wettelijke vereisten voldeden. Zij had, zoals gezegd, dan ook moeten weten dat de Getroffen Voertuigen (mogelijk) niet aan de wettelijke vereisten voldeden en op z'n minst daar onderzoek naar moeten doen. Niet is gebleken dat Pon dat vereiste onderzoek heeft uitgevoerd, althans dat zij zich daaromtrent door de Autofabrikanten heeft laten informeren. Hetzelfde geldt in het verlengde daarvan voor de Dealers.
- De Autofabrikanten
264. De Autofabrikanten hebben (willens en wetens):
- het Manipulatie-instrument van Bosch met haar ontworpen, ontwikkeld en afgenomen;
  - het Manipulatie-instrument onderdeel laten zijn van hun voertuigen;
  - middels het Manipulatie-instrument de typegoedkeuringstest valselijk beïnvloed;
  - middels het Manipulatie-instrument de autoriteiten en de kopers misleid;
  - valse CvO uitgegeven en hiervoor in de plaats geen nieuwe, correcte CvO verstrekt en
  - vooromschreven onrechtmatige daad gecontinueerd door de onrechtmatige situatie voort te laten duren omdat de uitgevoerde Terugroepacties niet het beweerd effect hebben gehad en (een deel van) de Getroffen Voertuigen opnieuw zijn voorzien van Manipulatie-instrumenten

### **Conclusie**

265. Bovenstaande leidt ertoe dat de Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Dealers uit hoofde van onrechtmatige daad aansprakelijk zijn jegens de Gedupeerden.



### III.F.3. Onrechtmatige daad in groepsverband (art. 6:166 BW)

266. De Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Dealers staan in een keten met elkaar en zijn als een groep te beschouwen (art 6:166 BW). Op grond van bovenstaande is niet alleen duidelijk dat meerdere deelnemers van deze groep een onrechtmatige daad hebben begaan. Het is ook duidelijk dat dit ertoe had moeten leiden dat zij zich hun eigen gedragingen hadden moeten weerhouden:

- Bosch, Volkswagen en Audi hadden het Manipulatie-instrument niet moeten ontwikkelen. Bosch had de noodzakelijke componenten hiervan die zij ontwikkelde en fabriceerde niet aan de Autofabrikanten ter beschikking moeten stellen.
- De Autofabrikanten hadden geen gebruik moeten maken van het Manipulatie-instrument.
- PON en de Dealers hadden de Getroffen Voertuigen niet op de markt moeten brengen, althans aan de eindgebruiker (indirect) ter beschikking moeten stellen.
- De Autofabrikanten hadden geen valse CvO's mogen uitgeven op basis waarvan de Pon de Getroffen Voertuigen heeft geïmporteerd en geleverd aan de Dealers die de Getroffen Voertuigen met vals CvO verstrekten aan de gedupeerden.

267. Gelet op de kans op het toebrengen van schade, had ieder van de Verweerders zich behoren te weerhouden van hun hiervoor omschreven gedragingen in groepsverband (HR 2 oktober 2015, ECLI:NL:HR:2015:2914, NJ2016/194, m.nt. T. Hartlief). Daarbij is in het bijzonder van belang dat ieder van de Verweerders onderdeel uitmaakt van de keten om de Getroffen Voertuigen uiteindelijk te kunnen vermarkten. Met andere woorden: ieder van de Verweerders was, als essentieel onderdeel van de keten, bij machte om de onrechtmatige daad te voorkomen, en had dat ook moeten doen.

### III.F.4. Conclusie

268. Er is sprake van een onrechtmatige daad in groepsverband. Dit leidt ertoe dat de Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Dealers niet alleen aansprakelijk zijn voor hun eigen gedragingen maar tevens hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de door ieder van de groep (afzonderlijk) veroorzaakte schade.

### III.F.5. Schade

269. Dat de Gedupeerden schaden hebben geleden mag duidelijk zijn. De wijze van schadeberekening, en de soort en omvang van de schade zal hierna Hoofdstuk IV worden besproken.

### III.F.6. Causaliteit

270. Uit hetgeen hiervoor is gesteld, blijkt reeds de causaliteit. Het feit dat er sprake is geweest van misbruik door middel van een Manipulatie-instrument heeft tot schade geleid. Ingewikkelder wordt het niet.

271. De toets van causaliteit 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 daarbij wat betreft de aansprakelijkheid in verband met de misleidende handelspraktijken, zoals 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 III.C.9 hiervoor).

272. 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 Gedupeerden 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) Belanghebbende 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).

### III.F.7. Toerekening

#### III.F.7.a) *Algemeen*

273. 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).
274. 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,
275. Hiervoor is overigens 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.

#### III.F.7.b) *Bosch en de Autofabrikanten*

276. De onrechtmatige daad, bestaande uit – kort gezegd – enerzijds het ontwerpen, ontwikkelen, produceren en het verkopen van een Manipulatie-instrument (in het bijzonder door Bosch, Volkswagen en Audi) en anderzijds het inbouwen, verhullen en vermarkten (door alle Autofabrikanten), is te wijten aan de schuld van Bosch en de Autofabrikanten. Zij hebben daarmee namelijk verwijtbaar gehandeld.
277. Voor een 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'.
278. Voor zover deze onrechtmatige daad al niet de schuld zou zijn van Bosch en/of 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.

#### III.F.7.c) *Pon en de Dealers*

279. Ook voor Pon en de Dealers geldt dat, voor zover de onrechtmatige daad al niet de schuld is van Pon en de Dealers en niet op grond van de wet voor hun rekening komt, deze op grond van de verkeersopvattingen voor hun rekening komt.

280. Zoals hiervoor is toegelicht beantwoorden de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomst, omdat de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument die Getroffen Voertuigen ongeschikt voor gebruik van een voertuig op de openbare weg maakt (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. Vervolgens rijst de vraag of deze tekortkoming dan wel onrechtmatige daad ook aan de Dealers en Pon kunnen worden toegerekend. De Dealers en ook Pon hebben zich er eerder namelijk op beroepen dat zij het gebrek (de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument) niet kenden en ook niet behoorden te kennen, zodat de tekortkoming of onrechtmatige daad niet aan hun schuld te wijten zou zijn, terwijl deze evenmin krachtens de wet of een rechtshandeling voor hun rekening komen.
281. Indien van de juistheid van deze stellingen van de Dealers en/of Pon zou worden uitgegaan, is de vraag of de tekortkoming niet toch aan de Dealers en Pon op grond van de in het verkeer geldende opvattingen moet worden toegerekend. Het antwoord op die vraag luidt volgens vaste rechtspraak bevestigend. Uit de in het door de Hoge Raad gewezen arrest *Oerlemans / Driessen* volgt de regel dat de verkeersopvattingen 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 meer recent ook Gerechtshof Den Haag 3 december 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:3135). Dat betekent, behoudens uitzonderingen wegens bijzondere omstandigheden die door de Dealers en Pon moet worden bewezen, dat moet worden aangenomen dat de Dealers noch Pon aansprakelijkheid kunnen ontlopen door een (blote) ontkenning van hun wetenschap van een Manipulatie-instrument. Dat is onvoldoende.
282. Voor een nadere feitelijke onderbouwing van de toerekenbaarheid, wordt verwezen naar het onderdeel 'De oneerlijke Handelspraktijken van de Autofabrikanten, Bosch en Pon kunnen ook aan de Dealers en Pon worden tegengeworpen, vernietigbaarheid op grond van art. 6:193J lid 3 BW'. Hier (gedeeltelijk) herhaald gaat het er kort gezegd om:
- De Dealers en Pon hebben zichzelf een integraal, essentieel en onlosmakelijk onderdeel gemaakt van de productie- en distributieketen van de Autofabrikanten.
  - De Dealers en Pon zijn feitelijk een verlengstuk van de Autofabrikanten en presenteren zichzelf ook zo.
  - Alle betrokkenen in de keten zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de desbetreffende oneerlijke handelspraktijk.
  - Gedupeerden konden niet buiten de Dealers en Pon om een Getroffen Voertuig aan te schaffen.
  - De Dealers en Pon professionele organisaties met het op de markt brengen, inkopen en (door)verkopen van de Getroffen Voertuigen als hun *core business*.
  - De oneerlijke handelspraktijken leverden de Dealers en Pon financieel gewin op.
  - De Dealers en Pon moeten hebben geweten van de oneerlijke handelspraktijken, althans zij hadden dat moeten weten. Als zij het niet hebben geweten, dan zijn zij nalatig geweest om daar nader onderzoek naar te doen.
  - De oneerlijke handelspraktijken zijn aldus een *team effort* geweest.

### III.F.8. Conclusie

283. Het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten en Bosch is aldus (ook) toerekenbaar aan Pon en de Dealers.

### III.G. **Productaansprakelijkheid**

284. In dit onderdeel zal de Stichting de productaansprakelijkheid van Gedaagden jegens Gedupeerden bespreken.

#### III.G.1. Inleiding

285. De producent is aansprakelijk is voor de schade die is en wordt veroorzaakt door een gebrek in zijn "produkt" (art. 6:185 lid 1 BW). Zijn verschillende partijen als producent aan te merken, bijvoorbeeld een Autofabrikant als eindproduct en Bosch als fabrikant van een (motor)onderdeel (art. 6:187 lid 2 BW), dan zijn de verschillende producenten hoofdelijk aansprakelijk (art. 6:189 BW).

Op deze productaansprakelijkheid bestaan (zie hetzelfde lid 1 van art. 6:185 BW) uitzonderingen, maar die doen zich niet voor in het voorliggende geval en laat de Stichting daarom onbesproken.

286. Een product is gebrekkig (art. 6:186 BW) wanneer het niet de veiligheid biedt die men daarvan mag verwachten, alle omstandigheden in aanmerking genomen en in het bijzonder:

- a. de presentatie van het product;
- b. het redelijkerwijs te verwachten gebruik van het product; en
- c. het tijdstip waarop het product in het verkeer is gebracht.

287. Bij de gebreksvraag gaat het alleen om de eigenschap van het product om, binnen de grenzen van wat de koper mag verwachten, geen schade te veroorzaken (Kamerstukken II 1987/88, 19 636, nr. 6 MvA, p. 22).

288. De artikelen 6:185-193 BW vormen samen de afdeling productaansprakelijkheid in het Burgerlijk Wetboek en zijn gebaseerd op de richtlijn betreffende de onderlinge aanpassing van nationale regels inzake de aansprakelijkheid voor gebrekkige producten (Richtlijn 85/374/EEG, PbEG 1985, L 210/29, de **Richtlijn Productaansprakelijkheid**). De Unie-wetgever beoogde met de Richtlijn Productaansprakelijkheid een eenvormig minimumniveau van productaansprakelijkheid tot stand te brengen. Ongeacht het toepasselijke recht, waarop later zal worden teruggekomen, vindt het onderstaande niet alleen toepassing op de vorderingen die naar Nederlands recht moeten worden beoordeeld, maar ook op de vorderingen die naar het recht van een andere EU-lidstaat moeten worden beoordeeld - voor zover de Rechtbank oordeelt dat daarvan sprake moet zijn.

#### III.G.2. Gebrekkig product

289. De door de Autofabrikanten, althans Volkswagen en Audi, in samenwerking met Bosch, ontworpen, ontwikkelde en geproduceerde dieselmotoren met typeaanduidingen EA 189, EA 897 en EA 288 zijn gebrekkig. Ze zijn immers voorzien van een Manipulatie-instrument.

290. Daarnaast hebben (alle) Autofabrikanten het product (niet alleen de Getroffen Voertuigen in hun geheel, maar de betrokken dieselmotoren daarvan in het bijzonder) ten onrechte gepresenteerd alsof die aan de toepasselijke milieuvorschriften voldeden terwijl dat in werkelijkheid niet het geval was. Die onjuiste voorstelling betreft allereerst

de totstandkoming van de Overeenkomst, maar manifesteerde zich ook bij de uitlevering van de Getroffen Voertuigen aan de Gedupeerden. Op dat moment heeft de betrokken Autofabrikant, met tussenkomst van Pon en de Dealers, aan de kopers een onjuist CvO verstrekt en over dat onjuiste CvO beschikken de Gedupeerden tot op de dag van vandaag. In dat CvO werden de aanvankelijk gepresenteerde eigenschappen van het Getroffen Voertuig nog eens herhaald. Dit CvO bevat echter (bewust) onjuiste gegevens, nu ze de neerslag vormen van een typegoedkeuring die verleend is op basis van doelbewust gemanipuleerde testresultaten.

291. Voornoemde Getroffen Voertuigen met de daarin geïnstalleerde dieselmotoren zijn derhalve gebrekkig.
292. Dat het “produkt” van meet af aan gebrekkig is geweest, volgt verder uit het feit dat de Getroffen Voertuigen een aanzienlijk hogere emissie hadden, en nog steeds, hebben dan toegestaan. Daarnaast is gebleken, ook na de Terugroepacties, dat de Getroffen Voertuigen als gevolg van het Manipulatie-instrument: (i) meer brandstof verbruiken dan voorgespiegeld, (ii) hogere onderhoudskosten hebben dan redelijkerwijs mocht worden verwacht en voorts (iii) ook mindere rijprestaties bieden dan redelijkerwijs mocht worden verwacht (vgl. ook onderdelen II.G en III.E hiervoor). Tot slot zijn er na de Terugroepacties door Gedupeerden meer klachten dan voorheen geuit dat de Getroffen Voertuigen bloot staan aan een verhoogde slijtage.
293. Ook na de geleidelijke bekendwording van het Dieselschandaal en de bewuste Terugroepacties, is gebleken dat de dieselmotoren gebrekkig bleven. De updates hebben, zoals gezegd, geen of onvoldoende effect gehad, omdat de emissies bij het rijden op de weg nauwelijks verminderd zijn en er aanwijzingen bestaan dat er nog steeds sprake is van een Manipulatie-instrument. Sterker nog, nadat een Getroffen Voertuig in het kader van een Terugroepactie onder handen genomen is, blijken de motoren verminderde prestaties te leveren, technische problemen te veroorzaken, een hogere slijtage te kennen en een hoger brandstofverbruik te hebben.
294. Uit het voorgaande blijkt dat de litigieuze dieselmotoren naar hun aard gebrekkig zijn omdat (i) de dieselmotoren waren voorzien van een bij wet verboden Manipulatie-instrument en (ii) de motoren in werkelijkheid een hogere NO<sub>x</sub>-uitstoot hadden had dan volgens de typegoedkeuringseisen was toegestaan en was vermeld op de betreffende CVO.
295. Naast dat de aard van het product dus gebrekkig was, maakt ten slotte ook de presentatie door de Autofabrikanten, in samenwerking met Pon en de Dealers, van de prestaties van de betreffende dieselmotoren dat sprake is van een gebrekkig product. Die presentatie was namelijk vals en in ieder geval onjuist omdat de schijn werd gewekt dat de dieselmotoren wel aan de wettelijke voorschriften voldeden, maar dat in werkelijk niet deden en nota bene schadelijker voor mens en milieu waren dan stelselmatig is beweerd.

### III.G.3. De aansprakelijke producenten

296. Uit rechtspraak van de Hoge Raad volgt dat wanneer sprake is van een gebrekkig product, zoals de Getroffen Voertuigen met voornoemde dieselmotoren, ook vaststaat dat de producent, die het product in het verkeer heeft gebracht, onrechtmatig heeft gehandeld (HR 30 juni 1989, *NJ* 1990, 652 m.nt. CJHB (*Halcion*)). Op de producent van een gebrekkig product rust risicoaansprakelijkheid. Dat betekent dat in ieder geval de Autofabrikanten als producent van het eindproduct aansprakelijk zijn (art. 6:187 lid 2 BW).

297. Op grond van art. 6:187 lid 2 BW is ook de fabrikant van een onderdeel van het eindproduct als producent aan te merken. Voor zover de Autofabrikanten en/of Bosch zouden betwisten dat zij als “producent” moeten worden aangemerkt, dient iedere leverancier als producent te worden beschouwd (art. 6:187 lid 4 BW).
298. Bosch moet in het kader van productaansprakelijkheid worden aangemerkt als (mede)producent van de gebrekkige dieselmotoren van de types EA 189, EA 898 en EA 288. Zij heeft het Manipulatie-instrument mede ontworpen, ontwikkeld en geproduceerd. Dit onderdeel is een bestanddeel geworden van de litigieuze dieselmotoren en, daarmee, van de Getroffen Voertuigen. Als (mede)producent van, een bestanddeel dan wel halffabricaat van, de betreffende dieselmotoren diende Bosch erop toe te zien dat ook de afnemers van de Getroffen Voertuigen met de betreffende dieselmotoren behoorlijk en volledig werden ingelicht omtrent de prestaties van de dieselmotoren. De Stichting vestigt er nogmaals de aandacht op dat de software die Bosch in innige samenwerking met Volkswagen (voor de EA 189 en de EA 288) en/of Audi (voor de EA 897) ontwikkelde zodanig beveiligd is dat variaties hierin alleen aan te brengen waren doordat Bosch hierin werd betrokken. Dat kan op twee manieren zijn gebeurd: doordat Bosch op verzoek en instructie van Volkswagen of Audi programmawijzigingen doorvoerde of doordat Bosch nadrukkelijk mogelijk maakte dat Volkswagen of Audi wijzigingen in de software kon doorvoeren. In beide situaties heeft Bosch een product op de markt gebracht dat ongeschikt is voor het normale gebruik waarvoor het bestemd is (vgl. HR 22 oktober 1999, *NJ 2000/159 (Koolhaas c.s./Rockwool Lapinus)*).
299. Volkswagen moet in het kader van productaansprakelijkheid worden aangemerkt als (mede)producent van de gebrekkige dieselmotoren van de types EA 189, en EA 288 nu zij het Manipulatie-instrument mede ontworpen, ontwikkeld en geproduceerd heeft en de uiteindelijke motor heeft gefabriceerd. Ten aanzien van de Getroffen Voertuigen met motoren van de types EA 189, en EA 288 is derhalve steeds Bosch met Volkswagen naast de uiteindelijke Autofabrikant (te weten Volkswagen, Audi, SEAT of Škoda) hoofdelijk aansprakelijk.
300. Audi moet in het kader van productaansprakelijkheid worden aangemerkt als (mede)producent van de gebrekkige dieselmotoren van de types EA 879 nu zij het Manipulatie-instrument mede ontworpen, ontwikkeld en geproduceerd heeft en de uiteindelijke motor heeft gefabriceerd. Ten aanzien van de Getroffen Voertuigen met motoren van de types EA 879 is derhalve steeds Bosch met Audi naast de uiteindelijke Autofabrikant (te weten Volkswagen, Audi of Porsche) hoofdelijk aansprakelijk.
301. Ook Pon is als importeur van de Getroffen Voertuigen aansprakelijk nu zij die Getroffen Voertuigen (mede) in het verkeer hebben gebracht, in ieder geval in Nederland. Niet valt in te zien waarom een producent wel en een tussenhandelaar als Pon niet onrechtmatig handelt door een gebrekkig product in het verkeer te brengen. Voor zover nodig kan het onrechtmatig handelen door de producent aan Pon als importeur worden toegerekend.
- L. Dommering-van Rongen en A.ch. H. Franken, ‘Productaansprakelijkheid’ (2009), in *Handboek Personenschade*, Kluwer, Deventer. Zie tevens: HR 29 november 2002, *NJ 2003/50 (Helm/Aerts c.s.)* en in het bijzonder de conclusie van A-G Bakels voor dit arrest in rov. 2.28.
302. In het geval niet kan worden vastgesteld wie als “producent van het produkt” moet worden aangemerkt, wordt elke leverancier als zodanig aangemerkt. Dat zou betekenen dat de respectievelijke Dealers hoofdelijk aansprakelijk (art. 6:185 en 6:189 BW).

### III.G.4. Schade

303. De gebrekkige dieselmotoren hebben, zelfs na het doorlopen hebben van de Terugroepacties, schade veroorzaakt. Hierop zal in onderdeel IV separaat worden ingegaan.
304. Ten overvloede wijst de Stichting erop, in lijn met het Boetebesluit en onder verwijzing naar de website [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl), dat de schadelijke stoffen als fijnstof en NO<sub>x</sub> een “negatief effect op het klimaat (broeikaseffect) en de gezondheid” hebben. Dit betekent dat de hogere NO<sub>x</sub>-uitstoot van de bewuste dieselmotoren tot letselschade leidt. Dat geldt voor ‘omstanders’, maar ook voor de Gedupeerden zelf. Hoewel de omvang en ernst daarvan op dit moment wellicht niet aanstonds valt te bepalen, dient wel als vaststaand te worden aangenomen dat sprake is van letselschade (vgl. art. 6:190 lid 1 sub 1 BW).

### III.G.5. Causaal verband

305. De benadeelde moet niet alleen de schade en het gebrek bewijzen maar ook het oorzakelijk verband tussen het gebrek en de schade (art. 6:188 BW). Lever de Gedupeerde het bewijs van deze drie bestanddelen, dan is de productaansprakelijkheid in beginsel gegeven.
306. Uit de toelichting op het gebrek en de schade hiervoor blijkt reeds dat het oorzakelijk verband tussen beide is gegeven.
307. Zonder het Manipulatie-instrument (het bestanddeel dat de motor in het bijzonder gebrekkig maakt) was de hiervoor geschetste schade niet ingetreden. Het volgende was dan niet gebeurd:
- a. er was geen typegoedkeuring verleend ten aanzien van de Getroffen Voertuigen;
  - b. de Getroffen Voertuigen waren niet te koop geweest;
  - c. de Gedupeerden hadden geen Overeenkomsten met de Dealers gesloten die leidden tot aanschaf of lease van een Getroffen Voertuig;
  - d. het waarde drukkende effect ten aanzien van de Getroffen Voertuigen dat ten detrimente van de Gedupeerde komt, had zich niet voorgedaan en
  - e. de Gedupeerden hadden er, al dan niet na een Terugroepactie, ook geen (verhoogde) onkosten van gehad.
308. Het vereiste *condicio-sine-qua-non* verband is derhalve gegeven.
309. Bij overtreding van een veiligheids- of milieuvoorschrift, zoals in het onderhavige geval aan de orde, brengt overigens de verwezenlijking van het gevaar waartegen dat voorschrift beoogt te beschermen de aansprakelijkheid van de producent in beginsel met zich mee.
310. Ook het vereiste causaal verband is derhalve gegeven. Zo nodig biedt de Stichting aan om bewijs te leveren van: (i) het gebrek, (ii) de schade en voorts (iii) het causaal verband daartussen door het doen laten horen van de hierna te noemen getuigen, maar ook door deskundigenbewijs aan te bieden.

## IV. **SCHADE**

### IV.A. **Inleiding**

311. 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 Gedupeerden dan ook volledig moeten compenseren voor hun schade.
312. Meer concreet betekent dat, dat de Gedupeerden 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 (vgl. HR 26 maart 2010, ECLI:NL:HR:2010:BL0539).
313. De rechter heeft bij het begroten van schade voorts de vrijheid om de geleden en te lijden schade te kapitaliseren, dat kan ook in een bedrag ineens naar 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).
314. Omdat de begroting van schade tevens dient plaats te vinden op een wijze die het meest met de aard daarvan in overeenstemming is (vgl. art. 6:97 BW), kan het zo zijn dat - mede met het oog op de hanteerbaarheid van de methode van schadebegroting - de aard van de schade, als die bijvoorbeeld bestaat in een waardevermindering van een zaak, de rechter de schadebegroting abstraheert van bepaalde omstandigheden.
315. 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 Gedupeerden in de loop van deze procedure nader te onderbouwen.

#### **IV.B. Soorten van geleden en te lijden schade**

316. Dat de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees schade hebben geleden mag inmiddels genoegzaam duidelijk zijn. Daarop is hiervoor in hoofdstuk III al kort ingegaan. Dat betrof onder meer zaakschade die de gebrekkige dieselmotoren aan de Getroffen Voertuigen hebben toegebracht en bestaat uit vermindering van de waarde van de Getroffen Voertuigen.
317. Primair bestaat de schade van de Gedupeerden 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 Gedupeerden ondervinden.
318. In aanvulling daarop geldt het volgende ten aanzien van de waardedaling van de Getroffen Voertuigen als gevolg van de hiervoor omschreven schade toebrengende feiten:
- Een tweedehandsauto met een Manipulatie-instrument verkoopt slechter. Zoals opgemerkt zijn de Getroffen Voertuigen gewoonlijk voor zakelijk gebruik of voor gebruik in de privésfeer bestemd. In zijn algemeenheid zal niemand een (tweedehands) Getroffen Voertuig, in de volksmond ook wel een sjoemeldiesel genoemd, willen aanschaffen. Een auto is behalve een nuttig transportmiddel ook een statussymbool. Men koopt geen, althans niet graag een, auto die centraal staat in een schandaal en waar een “vuiltje” aan zit, of waar simpelweg de spot mee kan worden gedreven.



- Bovendien, een auto waarbij mogelijk is dat deze in de toekomst niet meer gebruikt mag worden, al is het slechts 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.
  - Zo neemt de waarde van de voertuigen verder af – ook na de Terugroepacties, omdat er sprake is van verminderde prestaties, technische gebreken, hogere slijtage en hoger brandstof verbruik.
  - In diverse media wordt er overigens 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: <https://www.automobielmanagement.nl/auto-milieu/2017/09/07/afrika-dumpplaats-voor-oude-diesels-uit-europa/> en <https://www.autogids.be/autonieuws/markt/dieselterugval-gaan-onze-oude-diesels-naar-afrika.html>
319. Al deze factoren leiden tot een lager tweedehandsverkoopprijs of anderszins tot schade.
320. Daarnaast blijken de Getroffen Voertuigen minder “zuinig” te zijn dan beloofd en vergen zij meer onderhoud dan gebruikelijk. Deze kosten, onder meer aan extra brandstofverbruik, onderhoud en reparaties, komen ook voor vergoeding door Gedaagden in aanmerking. Ook deze schadecomponent zal nader in de procedure moeten worden, maar voldoende aannemelijk is dat ook deze vorm van schade door de Gedupeerden is en wordt geleden.
321. Daarbovenop hebben de Terugroepacties, waaraan een aanzienlijk deel van de Gedupeerden heeft meegewerkt, geleid tot verhoogd brandstofverbruik, verminderde prestaties en verhoogde slijtage. Dit leidt voor de Gedupeerden tot terugkerende hogere gebruiks- en onderhoudskosten.
322. Nu Gedaagden, en in het bijzonder de Autofabrikanten en Bosch, bovendien opzettelijk de Getroffen Voertuigen van Een Manipulatie-instrument hebben voorzien, moet tevens worden aangenomen dat zij tezamen ook het oogmerk hadden om ten faveure van zichzelf (namelijk winstmaximalisatie) de Gedupeerden te benadelen (namelijk meer voor een Getroffen Voertuigen te laten betalen dan het waard is). Dat betekent dat de Gedupeerden naast vergoeding van vermogensschade ook recht hebben op een naar billijkheid vast te stellen schadevergoeding voor het toegebrachte nadeel (vgl. art. 6:106 sub a BW).
323. In procedure van SVCC hebben de Autofabrikanten betoogd dat de Gedupeerden geen schade hebben geleden, vanwege de ter beschikking gestelde Terugroepactie. De Stichting stelt zich echter op het standpunt dat de Terugroepactie niet tot wezenlijk gunstige effecten heeft geleden en in plaats daarvan voor bijkomende schade heeft gezorgd, zonder dat de Gedaagden duidelijkheid hebben willen geven in het publieke domein over de exacte werking van de Terugroepactie. Zoals hiervoor al bij bespreking van de feiten aan de orde kwam, heeft TNO in het kader van een Terugroepactie een test naar een Volkswagen Tiguan en Polo gedaan, waaruit naar voren kwam dat er verwaarloosbare verschillen zijn in No<sub>x</sub>-emissies vóór en na de betreffende Terugroepactie. De Stichting meent dan ook dat Gedaagden daarover openheid van zaken dienen verschaffen, opdat de schade nader kan worden begroot.
324. Voorshand moet naar de mening van de Stichting derhalve worden aangenomen dat de schade aan de Getroffen Voertuigen voortduurt, althans niet is weggenomen voor zover de Gedaagden dat zouden betogen.

325. Overigens is de stelling van de Autofabrikanten dat hun gebruik van Manipulatie-instrumenten niet tot schade zou hebben geleid, geheel ongeloofwaardig. De Autofabrikanten hebben inmiddels wereldwijd al vele schikkingen getroffen. Waarom zou het Volkswagenconcern miljarden aanwenden voor de compensatie van autobezitters als deze géén schade hebben geleden? De opstelling van de Autofabrikanten vormt een krachtige contra-indicatie voor hun belangrijkste verweer. De Autofabrikanten blijken immers, afhankelijk van de jurisdictie, bereid te zijn om de gedupeerden tegemoet te komen met schadevergoedingen die uiteenlopen van ongeveer AUD 1.400 (ongeveer EUR 1.000) in Australië tot en met EUR 13.960 voor 3,0 liter voertuigen in de Amerikaanse schikking. In andere landen kregen gedupeerden een vervangende auto aangeboden als vorm van schadevergoeding anders dan in geld. Voor zover de Autofabrikanten zouden volharden in hun stelling dat van schade geen sprake zou zijn, dient daar dus aan voorbij te worden gegaan.
326. Namens haar achterban vraagt de Stichting de Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Dealers om een schadevergoeding (in zoverre de toewijzing van de overige vorderingen niet reeds soelaas biedt). De omvang van de 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.

## **V. TOEPASSELIJKHEID WAMCA, CLASSES, EN BUNDELBAARHEID VORDERINGEN**

327. In dit hoofdstuk zal de Stichting allereerst bespreken dat het nieuwe collectieve actierecht van toepassing is op de door haar in te stellen rechtsovereenkomsten.
328. 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).
329. 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 Gedupeerden. Daarbij licht de Stichting toe dat de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen gemeenschappelijk zijn en zich lenen voor afdoening in collectief verband zoals overigens in onderdeel V.C hierna nog verder zal worden toegelicht.

### **V.A. Toepasselijkheid WAMCA**

#### **V.A.1. Inleiding**

330. De gebeurtenissen waarop de onderhavige vorderingen betrekking hebben, worden door het nieuwe collectieve actierecht bestreken. De Stichting baseert haar opvatting 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, productie 61**).

#### **V.A.2. Het Amendement Van Gent**

331. Op grond van de oorspronkelijke concepttekst van art. 119a lid 1 Overgangswet Nieuw Burgerlijk Wetboek (de **Overgangswet**) was het de bedoeling dat alleen de collectieve

procedures die aanhangig gemaakt werden vanaf de datum van inwerkingtreding van de WAMCA onder het nieuwe recht zouden vallen (Kamerstukken II 2017/18, 34 608, nr. 7 Nota van Wijziging, p. 4).

332. Met het Amendement Van Gent beoogden de indieners aan art. 119a Overgangswet een tweede lid toe te voegen waaruit volgt dat gebeurtenissen die voorafgaand aan 15 november 2016 hebben plaatsgevonden door het collectieve actierecht worden bestreken zoals dat gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de WAMCA op 1 januari 2020. 15 november 2016 is de datum waarop het initiële wetsvoorstel voor de WAMCA aan de tweede kamer werd aangeboden (Kamerstukken II 2016/17, 34608, 2). Zoals uit de toelichting blijkt, was de ratio voor het opnemen van die bepaling dat een aangesproken partij niet in lengte van dagen geconfronteerd zouden moeten worden met vorderingen uit hoofde van een nieuwe wet waar zij ten tijde van de relevante gebeurtenissen nog niet van op de hoogte konden zijn.
333. De indieners hielden nadrukkelijk rekening met de mogelijkheid dat de gebeurtenissen waarop de in te stellen vordering ziet zich ook na 15 november 2016 hebben voortgezet. Die situatie doet zich in het onderhavige geval voor, zoals de Stichting hierna toelicht. In zo'n geval is er geen reden de gedragingen van de schadeveroorzakende partij 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.”

334. De Kamer heeft het Amendement Van Gent overgenomen, waarbij de door deze Kamerleden voorgestelde aanpassingen beland in art. 119a Overgangswet Nieuw Burgerlijk Wetboek zijn beland (de **Overgangswet NBW**).

#### V.A.3. Het onrechtmatig handelen van de Verweerders loopt door na 15 november 2016

335. In het onderhavige geval is zichtbaar sprake van een doorlopende onrechtmatige daad die zich ook na 15 november 2016 heeft voortgezet. Weliswaar zijn de Manipulatie-instrumenten ten aanzien van het motortype EA 189 voor die datum ontwikkeld en zijn de eerste facetten van het Dieselschandaal in 2015 aan het licht gekomen; de onrechtmatige gedragingen en misleidingen van Gedaagden zijn daarmee geenszins tot een einde gekomen. De gebeurtenissen waarop deze vorderingen op zien, duren voort tot op de dag van vandaag. Dat mag wel blijken uit onder meer de onderstaande omstandigheden:
- ten aanzien van het motortype EA 189 en EA 897 bieden de Autofabrikanten tot de dag van vandaag Terugroepacties aan die de Manipulatie-instrumenten beweerdelijk zouden verwijderen, terwijl ten aanzien van een aanzienlijk deel van de Getroffen Voertuigen met deze motortypen geen aanpassing heeft plaatsgevonden (7<sup>e</sup> overzichtsbrief, productie 2, p. 5);
  - Met de Terugroepacties beloven de Autofabrikanten een verbetering, terwijl die verbetering er aantoonbaar niet is, want de Getroffen Voertuigen houden emissies in strijd met de geldende emissienormen;

- c. de Autofabrikanten ontkennen de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument in de motoren van het type EA 288 tot op de dag van vandaag stellig; ten aanzien van deze Getroffen Voertuigen hebben geen Terugroepacties plaatsgevonden, maar diverse rechters hebben geoordeeld dat deze Getroffen Voertuigen wél een Manipulatie-instrument bevatten (Onderdeel III.E met verwijzing naar productie 37);
  - d. de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument in de motoren van het type EA897 is überhaupt pas na 15 november 2016 aan het licht gekomen;
  - e. Voor alle Getroffen Voertuigen is een CvO afgegeven dat onjuiste informatie bevat en dat is uitgegeven in strijd met de geldende regelgeving. Dat CvO is niet ingetrokken of vervangen, zodat tot op de dag van vandaag sprake is van een ongeldig en onjuist CvO;
  - f. voor de Gedupeerden blijft het risico van inperking van hun gebruiksmogelijkheden door de invoering van milieuzones of zelfs een gebruiksverbod onverminderd overeind (Onderdeel III.E) en
  - g. de in het kader van de Terugroepacties verrichte aanpassingen hebben tot schade voor de Gedupeerden geleid en zij lijden tot op de dag van vandaag nog steeds schade.
336. De Stichting stelt zich op deze gronden primair op het standpunt dat haar vorderingen door het nieuwe recht worden bestreken.

#### **V.B. Omschrijving Nauw Omschreven Groep**

337. In dit onderdeel geeft de Stichting een omschrijving van de personen tot bescherming wier belangen de collectieve vordering strekt. Het gaat daarbij om de Gedupeerden; alle personen en/of rechtspersonen die, primair binnen de Europese Unie en subsidiair binnen Nederland,
- A een of meer nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuigen hebben gekocht, zijnde een door de Autofabrikanten gefabriceerde en van een Manipulatie-instrument voorziene dieselauto, voorzien van een dieselmotor van de typeaanduiding EA 189, EA 897 of EA 288. Daarbij onderscheidt de Stichting de volgende subgroepen Gedupeerden:
    - i. Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die het Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben;
    - ii. Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben;
    - iii. Lessees die hun Getroffen Voertuig uit hoofde van een financial leaseovereenkomst hebben verworven en na afloop van de leaseovereenkomst juridisch eigenaar geworden zijn (hierna: de **Lessees Kopers**) en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben;
    - iv. Lessees Kopers en die hun Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben;
    - v. Consumenten die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Dealer hebben gekocht;

- vi. Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben;
- vii. Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben;
- viii. Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Dealer hebben gekocht;

of,

B een of meer nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuigen uit hoofde van financial lease in bezit hebben, waarbij de Lessee nog geen juridisch eigenaar geworden is:

- 338. Deze personen en entiteiten duidt de Stichting hierna aan als de **Nauw Omschreven groep**. Met de onderverdeling in de verschillende subcategorieën heeft de Stichting beoogd de rechtspositie van deze personen te laten aansluiten bij de specifiek ten behoeve van hen in te stellen vorderingen.
- 339. De omvang van deze groep vindt zijn afgrenzing enerzijds in de definitie van Getroffen Voertuig (dat is een door de Autofabrikanten gefabriceerd en van een Manipulatie-instrument voorziene dieselauto, voorzien van een dieselmotor van het type EA 189, EA 897 of EA 288) en anderzijds in de geografische inperking tot, primair, de Europese Unie en subsidiair Nederland.
- 340. 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 Europese Unie voor erkenning en tenuitvoerlegging vatbaar is, en is afhankelijk van de toewijzing van de onder sub 3.2 van 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 lid staten van de Europese Unie die partij zijn bij de EEX-verordening.

#### **V.C. De te vorderen verklaringen voor recht**

- 341. 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.

##### V.C.1. Verklaring voor recht ten aanzien van de definitie van Consumenten

- 342. 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.
- 343. In casu is er des te meer reden voor een reflexwerking omdat veel kleine zelfstandigen het Getroffen Voertuig met name of mede voor eigen privé gebruik zullen hebben gekocht.

344. De Stichting verzoekt de Rechtbank met het oog daarop en met het oog op de overige door haar in te stellen vorderingen 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 Consumenten.
345. De Stichting acht het reëel dat de volgende kleine groepen zelfstandigen en andere partijen die voldoen aan de volgende criteria als consument in deze procedure worden beschouwd:
- vereniging en stichtingen zonder winstoogmerk;
  - eenmanszaken, combinaties van natuurlijke personen (bijvoorbeeld een vof) of rechtspersonen met slechts één werknemer met een in het boekjaar voorafgaand aan het jaar van aankoop van het Getroffen Voertuig omzet welke niet hoger is dan EUR 100.000.

V.C.2. Verklaringen voor recht ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken

346. Ten aanzien van de oneerlijke handelspraktijken van Gedaagden vordert de Stichting verklaringen voor recht dat:
- i. de gedragingen van de Autofabrikanten, Bosch en Pon als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding kwalificeren als een oneerlijke handelspraktijk en mitsdien jegens de Consumenten onrechtmatig zijn;
  - ii. de gedragingen van de Autofabrikanten, Bosch en Pon als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding aan de Dealers zijn toe te rekenen zodat de oneerlijke handelspraktijken ook aan de Dealers worden tegengeworpen en hun gedragingen onrechtmatig zijn jegens de Consumenten;
  - iii. de Overeenkomsten die tussen Consumenten en de Dealers tot stand zijn gekomen – althans voor 14 juni 2014 tot stand zijn gekomen – als gevolg van voornoemde oneerlijke handelspraktijken vernietigbaar zijn;
  - iv. de Dealers, de Autofabrikanten, Bosch en Pon gelet op de oneerlijke handelspraktijken jegens de Consumenten hoofdelijk schadeplichtig zijn.
347. Ieder van deze verklaringen voldoet aan het bundelbaarheidsvereiste nu zij geheel van de omstandigheden van de individuele Consumenten worden geabstraheerd, en voor toewijzing geen individuele beoordeling vereist is.

V.C.3. Verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling:

348. Ten aanzien van dwaling vordert de Stichting een verklaring voor recht dat de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers bevoegd zijn de Overeenkomsten te vernietigen.
349. Ook deze gevorderde verklaring voldoet aan het bundelbaarheidsvereiste. Het beroep op dwaling ziet voor alle Gedupeerden immers op exact dezelfde omstandigheid, namelijk het feit dat de Getroffen Voertuigen van een verboden Manipulatie-instrument waren voorzien, als gevolg waarvan de Getroffen Voertuigen niet aan de typegoedkeuringsvereisten voldeden en nog steeds niet voldoen, 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 III.E hiervoor.

V.C.4. Verklaringen voor recht ten aanzien van conformiteit, productaansprakelijkheid en wanprestatie

350. 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 Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers gerechtigd zijn van de betreffende Dealers vervanging van het onderhavige Getroffen Voertuig te vorderen voor zover zij hun Getroffen Voertuig nog in hun bezit hebben; en
  - iv. de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers de bevoegdheid hebben om hun respectieve Overeenkomsten met de respectievelijke Dealers te ontbinden.
351. Ook voor de op conformiteit gebaseerde vorderingen geldt dat deze in afdoende mate bundelbaar zijn. Wederom zijn deze vorderingen voor iedere Gedupeerde op exact dezelfde omstandigheid gebaseerd, zijnde de aanwezigheid van een verboden Manipulatie-instrument 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.

V.C.5. Verklaringen omtrent de onverschuldigheid van een gebruiksvergoeding:

352. Ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken, dwaling, non-conformiteit, productaansprakelijkheid en wanprestatie vordert de Stichting verklaringen voor recht dat de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers 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.
353. 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 voldoet de vordering aan het gelijksoortigheidsvereiste. De Stichting verwijst naar hetgeen zij hierover in onderdelen III.B heeft gesteld en de in dat onderdeel besproken prejudiciële vragen die in dit kader door het Landgericht Gera aan het Europese Hof van Justitie zijn gesteld.

V.C.6. Verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad:

354. Ten aanzien van onrechtmatige daad vordert de Stichting verklaringen voor recht dat:

- i. ieder van de Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Dealers, althans een of meer van hen, jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees onrechtmatig hebben gehandeld;
  - ii. het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten, Bosch en Pon jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees eveneens aan de Dealers kan worden tegengeworpen; en
  - iii. ieder van de Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Dealers, althans een of meer van hen, zich jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees schuldig hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van artikel 6:166 BW.
355. 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 Gedupeerden vereist.

**V.D. Vorderingen tot vernietiging, ontbinding en zaaksvervangng en schadevergoeding**

356. Naast vorderingen tot het verkrijgen van verklaringen voor recht zal de Stichting in deze procedure ten behoeve van de Gedupeerden een aantal vorderingen instellen die ertoe strekken de Gedupeerden een adequate remedie te verschaffen. Dit betreft deels contractuele vorderingen en deels vorderingen 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, 40<sup>e</sup> jaargang.

357. De vorderingen strekkende tot een schadevergoeding in geld zijn alleen onder het nieuwe recht mogelijk en worden ingesteld onder de voorwaarde dat de Rechtbank het nieuwe recht op de onderhavige vorderingen toepasselijk acht.
358. Om de collectieve afhandeling te faciliteren, heeft de Stichting bij het vaststellen van haar vorderingen onderscheid gemaakt tussen diverse categorieën Gedupeerden en, aan de hand daarvan, diverse categorieën vorderingen.

**V.D.1. Categorieën gedupeerden**

359. De categorieën Gedupeerden die deel uitmaken van de Nauw Omschreven Groep zijn de volgende:
- i. Consumenten, zijnde personen op wie de wettelijke consumentenbescherming van toepassing is – al dan niet via de zogenoemde reflexwerking – en die een Getroffen Voertuig hebben aangeschaft of geleased;
  - ii. Zakelijke Kopers, zijnde (rechts-)personen die een Getroffen Voertuig hebben gekocht, niet zijnde Consumenten;
  - iii. Lessees Kopers, zijnde lessees die hun Getroffen Voertuigen uit hoofde van een financial leaseovereenkomst hebben verworven en na afloop van de leaseovereenkomst juridisch eigenaar geworden zijn. De positie van deze Lessees Kopers is vergaand met de positie van een gewone koper (een Consument of Zakelijke Koper) gelijk te stellen;



- iv Lessees, zijnde consumenten of zakelijke partijen die een Getroffen Voertuig hebben geleased.

#### V.D.2. Categorieën vorderingen

- 360. De vorderingen die ten behoeve van deze Gedupeerden door de Stichting worden ingesteld vallen in drie categorieën uiteen.
- 361. De eerste categorie betreft de vorderingen die worden ingesteld ten behoeve van de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers die ten tijde van het in dezen te wijzen vonnis nog in het bezit van hun Getroffen Voertuig zijn en die voor het in deze procedure te wijzen eindvonnis niet kenbaar hebben gemaakt hun Getroffen Voertuig te willen behouden.
- 362. Ten behoeve van deze Gedupeerden stelt de Stichting 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. Meer subsidiair vordert de Stichting ten behoeve van deze categorie Gedupeerden schadevergoeding, in geld of anders dan in geld. Voor een nadere omschrijving van deze vorderingen verwijst de Stichting naar het petitum.
- 363. De tweede categorie betreft vorderingen die worden ingesteld ten behoeve van de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers 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. Ten behoeve van deze Gedupeerden vordert de Stichting een schadevergoeding in geld.
- 364. De derde categorie betreft de Lessees, niet zijnde Lessees Kopers. Voor deze categorie Gedupeerden wordt eveneens een vordering tot schadevergoeding in geld ingesteld.
- 365. 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.
- 366. 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 rechtspraak, 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 Gedupeerden die een Overeenkomst hebben gesloten met een Dealer, kunnen de Dealers op basis van hun administratie inzichtelijk maken wat de Gedupeerden voor hun nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuig hebben betaald en wat de onderhoudskosten door de jaren heen zijn geweest. Gedupeerden die een gebruikte auto van een ander dan een Dealer 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.
- 367. 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.

## **VI. ONTVANKELIJKHEID STICHTING**

### **VI.A. Inleiding**

368. 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. Blijkbaar is er dergelijke partijen heel wat aan gelegen om te voorkomen dat zij de discussie moeten aangaan over de vraag of zij terecht worden aangesproken. Wat betreft ontvankelijkheid spelen drie hoofdvragen: (i) is dit eigenlijk wel een kwestie die zich leent voor een collectieve actie, c.q. wordt opgekomen voor gelijksoortige belangen en zo ja, (ii) is de Stichting die zich opwerpt dan degene die voldoende geëquipeerd is om deze belangen te behartigen c.q. of de belangen van degenen waarvoor wordt opgekomen voldoende zijn gewaarborgd en (iii) is voldoende getracht een oplossing buiten rechte te bewerkstelligen. Over voorwaarde (iii) kan de Stichting meteen heel kort zijn. Daarna gaat de Stichting in op punten (i) en (ii).

### **VI.B. Stichting heeft de Verweerders uitgenodigd voor overleg**

369. Bij brief van 23 januari 2020 heeft de Stichting Volkswagen e.a. aansprakelijk gesteld (productie 4). Die brief is per aangetekende post verstuurd. Verder heeft de Stichting de brief per aangetekende post en e-mail verstuurd aan de advocaten van de Verweerders, zoals bekend bij de Stichting op basis van het roljournaal (productie 62). In die brief heeft de Stichting de betrokkenen uitgenodigd voor overleg over een buitengerechtelijke oplossing. Daarvoor heeft de Stichting een redelijke termijn gegeven. 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. Op de datum van afronding van dit stuk zijn sinds de ontvangstdatum al ruim zes weken verstreken. Slechts Audi, de Dealers en Volkswagen hebben inmiddels, zij het afwijzend, gereageerd in hun brieven van respectievelijk 7 februari 2020, (productie 5), 17 februari 2020 (productie 6) en 27 februari 2020 (productie 7). Aldus heeft de Stichting voldaan aan het overlegvereiste van art. 3:305a lid 3 BW (nieuw), lid 2 (oud). Op de datum van dagvaarding is de redelijke termijn ruimschoots verstreken voor alle met de brief aangeschreven (rechts)personen.

### **VI.C. Gelijksoortige belangen**

370. De tekst van de wet beperkt de bevoegdheid van art. 3:305a BW-organisaties om rechtsvorderingen in te stellen die strekken tot de bescherming van gelijksoortige belangen. Uit vaste rechtspraak van de Hoge Raad 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. 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*). In aanvulling op hetgeen daarover al in onderdeel V is gesteld, merkt de Stichting het volgende op.

371. De ervaring leert dat partijen die worden aangesproken door art. 3:305a BW-organisaties veelal de behoefte voelen om de vraag of zij een (wettelijke, contractuele of ongeschreven) norm hebben geschonden uit de weg proberen te gaan door erop te wijzen dat deze (gestelde) normschending op verschillende wijzen heeft uitgedaakt en

daarom niet te veralgemeniseren is. Er wordt bijvoorbeeld gewezen op kennis die (mogelijk) aanwezig was bij sommige individuele gedupeerden, of eigen schuld die (mogelijk) aanwezig was bij sommige individuele gedupeerden. Over het algemeen vinden dergelijke betogen weinig gehoor in de rechtspraak. Te verwachten is niettemin dat de Verweerders dergelijke verweren in de onderhavige procedure van stal zullen halen. In een eerdere procedure deden (een deel van) Verweerders dat eveneens (zoals hierna aan de orde zal komen).

372. De belangen van de Gedupeerden zijn in ieder geval gelijksoortig.
373. De belangen waar de vorderingen op zien laten zich voldoende veralgemeniseren om te kunnen worden gerekend tot de gelijksoortige belangen waarop artikel 3:305a BW het oog heeft. Alle Gedupeerden hebben met elkaar gemeen dat hun auto(s) betrokken is of zijn in het Dieselschandaal; dat hun auto's als groen en duurzaam zijn verkocht, maar in werkelijkheid dat niet waren en voorzien waren van een Manipulatie-instrument. Alle Gedupeerden hebben een onjuist CvO verstrekt gekregen van de Autofabrikanten, Pon of de desbetreffende Dealer dat op exact dezelfde punten en om dezelfde redenen onjuist was, namelijk de (daadwerkelijke) uitstoot van NOx. Een deel van de Gedupeerden heeft zijn of haar Getroffen Voertuig onderdeel laten zijn van een Terugroepactie. Die Terugroepactie heeft echter niet gewerkt. Nog steeds bevatten die auto's een Manipulatie-instrument en nog steeds voldoen de Getroffen Voertuigen niet aan de specificaties waaraan ze zouden moeten voldoen. Hierdoor hebben de Gedupeerden schade geleden en maken zij aanspraak op, primair, vernietiging van de Overeenkomst.
374. De Stichting wijst in dit verband op hetgeen dienaangaande van de zijde van de Verweerders is aangevoerd in de procedure van SVCC, alsmede op wat de rechtbank Amsterdam vervolgens overwoog in haar uitspraak van 20 november 2019 (ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 5.9 e.v.).
375. De Dealers stelden zich in die procedure onder andere op het standpunt dat zij een onderling erg verschillende groep waren, omdat sommige van hen ook andere automerken verkochten; dat de omvang enorm verschilt en het mogelijk is dat de eisende stichting onder haar participanten geen klanten van sommige van de Dealers heeft.
376. In de optiek van de rechtbank Amsterdam stonden al die verschillen niet in de weg aan ontvankelijkheid van SVCC. Tussen de partijen stond vast dat in Nederland ongeveer 180.000 auto's met een EA 189 dieselmotor zijn verkocht. Nu de Dealers in ieder geval gemeen hebben dat zij allen hebben gehandeld in auto's van één of meer merken van de Autofabrikanten en nu elk van die merken auto's met een dieselmotor van het type EA 189, EA 288 en of EA 897 heeft geproduceerd, kan ervan uit worden gegaan dat elk van de Dealers Getroffen Voertuigen met een of meer van deze motortypen verhandeld heeft.
377. Vooralsnog kunnen de Dealers als één groep worden gezien, waarvoor in ieder geval wat de ontvankelijkheid van de jegens hen ingestelde vorderingen betreft steeds hetzelfde geldt. Dat geldt, voor de goede orde, ook voor de vorderingen die indirect gebaseerd zijn op de Richtlijn OHP. Zoals in onderdeel III.C toegelicht, zijn de Dealers voor (een deel van) de oneerlijke handelspraktijken (mede)verantwoordelijk. Hierbij geldt dat de misleidende praktijken steeds identiek zijn geweest.
378. Ook de Autofabrikanten hebben gewezen op hun onderlinge verschillen. Volkswagen, Audi, SEAT en Škoda en Porsche voerden aan dat hun individuele situatie feitelijk en juridisch zou verschillen, omdat alleen Volkswagen betrokken was bij het ontwerpen en

ontwikkelen van de betrokken dieselmotoren en alleen Volkswagen en Audi die motoren hebben geproduceerd (met medewerking van Bosch) en vervolgens hebben geleverd aan SEAT en Škoda. Die verschillen namen, volgens de rechtbank, niet weg dat elk van deze merken auto's met een EA 189 dieselmotor heeft geproduceerd met daarin een Manipulatie-instrument, zodat in zoverre sprake is van min of meer identieke omstandigheden. Daarbij is van belang te noemen de onderlinge verwevenheid van de Autofabrikanten, waarin Volkswagen als spin-in-het-web fungeert en daarbij ook zorgdraagt voor belangrijke aspecten van ontwikkeling en toelevering. Alle betrokken motortypes (EA 189, EA 897 en EA 288) zijn door Volkswagen en/of Audi in samenspraak met Bosch ontwikkeld en geproduceerd en aan de Autofabrikanten geleverd voor installatie in Getroffen Voertuigen. Bovendien heeft elk van die Autofabrikanten onjuiste CvO's verstrekt en haar klanten tot op de dag van vandaag te laten doorrijden in auto's die niet voldeden aan de toepasselijke emissienormen. De concrete gedraging is derhalve ook eenzelfde. Dit komt ook tot uiting in, bijvoorbeeld, het Boetebesluit waarin de ACM Volkswagen verantwoordelijk houdt voor alle vennootschappen in de Volkswagen Groep die de EA 189 motor met daarin een Manipulatie-instrument hebben toegepast. Ook vindt dit bevestiging in het arrest van het Oberlandesgericht Duisburg van 30 januari 2020 ([productie 40](#)) waarin Porsche de schuld probeerde af te schuiven op Audi voor het Manipulatie-instrument in een EA 897-motor, maar waarvan het Landgericht overwoog dat Porsche daarvoor verantwoordelijk is richting de autobezitter. Kortom, alle feiten zijn verweven en alle Verweerders dragen verantwoordelijkheid voor die feiten.

379. De Stichting heeft haar statutaire achterban in verschillende groepen gecategoriseerd met het oog op de vorderingen. Binnen die groepen of subgroepen zijn de belangen binnen deze groepen 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 Gedupeerden (in brede zin). Van Verweerders mag ook verwacht worden dat zij hieraan hun medewerking verlenen.
380. Al met al voldoet ook de met deze dagvaarding te entameren procedure aan het met de collectieve actie beoogde doel, namelijk het bieden van een effectieve en efficiënte rechtsbescherming aan een (grote) groep gelaedeerden met gelijksoortige belangen.

#### **VI.D. Waarborgen belangen achterliggers**

##### **VI.D.1. Inleiding**

381. Nu is besproken dat de onderhavige kwestie zich leent voor een collectieve actie, kan aan de orde komen dat de belangen van degenen waarvoor de Stichting opkomt voldoende zijn gewaarborgd. Daarbij mag niet uit het oog worden verloren dat de uitgangspunten zijn dat verenigingen en stichtingen de vrijheid hebben om hun eigen organisatie in te richten (onder meer vanwege het bepaalde in art. 11 EVRM) en dat het recht op toegang tot de rechter niet licht mag worden beperkt (onder meer in verband met het bepaalde in art. 6 EVRM). Slechts in geval van excessen, als de goede rechtsbedeling in het gedrang komt of misbruik wordt gemaakt van de kwetsbaarheid van een groep die zich reeds heeft laten duperen, is niet-ontvankelijkheid een gepaste sanctie.

De 'klassieke' wijze waarop het mis kan gaan en die de wetgever ook op het oog had bij de vormgeving van de nieuwe wet, was dat de (oprichtende) bestuurders er vandoor zouden gaan met de middelen van de 3:305a-organisatie. Het gevolg

daarvan kon zijn dat een lege 3:305a-organisatie achterblijft die niets meer voor haar achterban kan betekenen.

382. Dat weerhoudt partijen die worden aangesproken door art. 3:305a BW-organisaties er niet van om het desbetreffende ontvankelijkheidsverweer geregeld te voeren. Dat gebeurt dan niet uit bekommernis met de belangen waarvoor wordt opgekomen, maar om te ontkomen aan de hoofdzaak.
383. Daarvoor is dit ontvankelijkheidsvereiste echter niet in het leven geroepen. De aanscherping van het waarborgvereiste in art. 3:305a BW was gekant tegen oneigenlijk gebruik van de collectieve actie (Kamerstukken II 2017/18, 34608, nr. 9, p. 1). Ook dat perspectief noodzaakt tot een terughoudende opstelling voor de rechter bij het toetsen van de inrichting van een 3:305a-organisatie.

K. Rutten, 'Art. 3:305a lid 2 BW schiet zijn doel voorbij!', MvV 2015/11.5, p. 324 en C.M.D.S. Pavillon en D.G.J. Althoff, 'Wijze raad is halve daad of veel raad maar weinig baat? De impact van de Aanbevelingen van de Juristengroep op het wetsvoorstel Afwikkeling massaschade in een collectieve actie, MvV 2017, p. 106).

#### VI.D.2. De stichting en haar activiteiten

384. De Stichting is opgericht vanuit verontwaardiging over het Dieselschandaal. Deze verontwaardiging ziet op de schaamteloze en opzettelijke ontduiking van de aanscherping van de uitstootnormen met alle gevolgen van dien voor het milieu en het daarmee duperen van de partijen die de desbetreffende auto's hebben gekocht. De Stichting is bedoeld om daartegen op te treden.
385. Vervolgens heeft de Stichting verschillende partijen bij elkaar gebracht om dat op professionele wijze te doen. Dat betreft allereerst de bemensing van de Stichting zelf en de posities van de betrokken adviseurs, maar ook de externe partijen die de doelstellingen van de Stichting steunen. Daarbij houdt de Stichting voor ogen dat zij de belangen van de Gedupeerden in Nederland én daarbuiten op het oog heeft. Zo weet de Stichting zich verzekerd van de steun van het Nederlandse Milieudefensie en de Franse organisaties Familles Rurales en France Nature Environnement.

#### VI.D.3. Samenstelling en activiteiten van de Stichting

386. De Stichting is daarbij niet over een nacht ijs gegaan en heeft middels een zorgvuldig selectieproces allerlei zeer deskundige personen aan zich verbonden. De Stichting is verheugd dat zij kan steunen op de volgende personen:

##### VI.D.3.a) *Het bestuur:*

- Andrew Goodman is de voorzitter van het bestuur. Andrew is een zeer ervaren onafhankelijke Engelse procesadvocaat (*barrister*) en internationale mediator met ruim 40 jaar ervaring. Andrew bekleedt academische posities in het Verenigd Koninkrijk, Europa en Zuid-Afrika. Andrew adviseert regeringen, orden van advocaten, bedrijven en instellingen over conflictvermijding en geschillenbeslechtingmechanismen. Andrew heeft een grote rol gespeeld bij het opzetten van mediationpraktijken in Turkije, Thailand, Nigeria en Nepal en is een *leading thinker* op het gebied van mediation en advocatuur. Andrew praktiseert in ongeveer 20 jurisdicties en is auteur van ongeveer 50 boeken over juridische procesvoering en mediation. Hij is directeur van Advocacy Training Council, het International Mediation Institute, een onderneming die gedupeerden bijstaat in

massaschadezaken in de Verenigde Staten, Canada, Australië en de Europese Unie. Andrew is Master of the Bench of the Inner Temple, Londen, en heeft kantoren opgericht in Londen, Hong Kong, Bangkok, Lagos en Kathmandu. Hij is lid van de Advocacy Training Council, het International Mediation Institute en is *fellow* van het Chartered Institute of Arbitrators.

- Miguel de Sousa Ferro is hoogleraar aan de juridische faculteit van de Universiteit van Lissabon en de Europese Universiteit in Lissabon waar hij doceert op het gebied van mededingingsrecht, Europees recht, economisch recht en inleiding tot economie. Hij promoveerde aan de Universiteit van Lissabon en behaalde een LL.M. aan het College de Europe. Miguel is daarnaast advocaat met ruime advies- en proceservaring op het gebied van mededinging waaronder de eerste Portugese door consumenten aangespannen collectieve kartelschadeprocedure. Hij is redacteur van het Portugese tijdschrift Mededinging & Regulering, en bestuurslid van het Portugese mededingingsinstituut van het Europees Instituut en van de economisch, financieel en fiscaalrechtelijk Instituut van de rechtenfaculteit van de universiteit van Lissabon. Miguel heeft meer dan 80 artikelen gepubliceerd in juridische tijdschriften en 5 monografieën, waaronder het recent gepubliceerde *The EU Antitrust Damages Directive: Transposition in the Member States* voor Oxford University Press, en *Market Definition in EU Competition Law* voor Edward Elgar.
- Maria José Azar-Baud is een deskundige op het gebied van de rechtsvergelijking van collectieve acties. Ze is hoofddocent aan de universiteit Paris-Saclay en geeft colleges aan de universiteiten Panthéon-Sorbonne, Versailles Saint-Quentin en de ESCP Europe Business School op het gebied van consumentenrecht, distributierecht, internationaal contracteren en rechtsvergelijking. Maria-José promoveerde aan de universiteiten Panthéon-Sorbonne en van Buenos Aires op het gebied van *class actions* en publiceerde rond de 70 artikelen voornamelijk binnen dit rechtsgebied. Ze is een van de hoofdauteurs van de recente studie inzake collectieve verhaalsacties in de Europese lidstaten, uitgevoerd op verzoek van het Europese Parlement ([http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/608829/IPOL\\_STU\(2018\)608829\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/608829/IPOL_STU(2018)608829_EN.pdf)). In 2017 richtte Maria-José een organisatie op het gebied van class actions en andere collectieve verhaalsacties ([www.observatoireactionsdegroupe.fr](http://www.observatoireactionsdegroupe.fr)) en waarbij claims interdisciplinair worden benaderd. Behalve juridische aspecten, gaat er ook aandacht uit naar perspectieven vanuit de sociale wetenschappen, de wiskunde en artificiële intelligentie. Maria-José is als deskundige op het gebied van collectieve claims gevraagd om haar visie in de Franse Senat en de Assemblée Nationale Française, meerdere ministeries in Frankrijk en, als gezegd, het Europees parlement. Maria-José begon haar carrière als advocaat en heeft ruime ervaring met het voeren van collectieve acties en het uitonderhandelen van collectieve minnelijke schikkingen namens verschillende consumentenorganisaties in Argentinië.

387. Goodman, De Sousa Ferro en Azar-Baud beschikken, zoals hierboven blijkt over de juridische en financiële kennis die vereist is voor de Stichting om haar werkzaamheden te kunnen verrichten.

#### VI.D.3.b) Directeur

388. Gelet op de grote werklast van de Stichting, die onder andere te maken heeft met de activiteiten van de Stichting in meerdere jurisdicties heeft de Stichting ook een fulltime directeur die verantwoordelijk is voor de dagelijkse gang van zaken.
389. De directeur is Femke Hendriks. Zij heeft jarenlang ervaring op het gebied van collectieve acties en corporate governance. Ze is een erkend expert in collectieve acties en was betrokken bij diverse succesvolle juridische procedures ten behoeve van gedupeerde beleggers in Nederland, Europa, de Verenigde Staten en Azië. Femke was een van de initiatiefnemers van de Wet afwikkeling massaschade in collectieve acties (de **WAMCA**). Femke maakte deel uit van de juristengroep die het Ministerie van Justitie over dit wetsvoorstel heeft geadviseerd. Femke heeft zich sterk gemaakt voor deze wet, die het collectief vorderen van schadevergoeding mogelijk maakt, in aanvulling op reeds bestaande Nederlandse WCAM wetgeving. Als advocaat en senior adviseur verantwoord beleggen bij PGGM, een coöperatieve pensioenuitvoeringsorganisatie met ongeveer EUR 200 miljard onder beheer, was Femke onder meer verantwoordelijk voor PGGM's wereldwijde acties op het gebied van het verhalen van beleggingschade door fraude, misleiding en andere malversaties. Zij speelde een leidende rol in de *class action* in de VS tegen Bank of America die uitmondde in een miljardenschikking, en was betrokken in de Nederlandse collectieve actie tegen Fortis. Daarvoor was Femke, die haar carrière begon als advocaat bij een groot Nederlands kantoor, adjunct-directeur van de Vereniging Effecten Bezitters (VEB). Zij heeft in die hoedanigheid ruime ervaring opgebouwd op het gebied van collectieve acties. Zo was zij bijvoorbeeld betrokken bij historische rechtszaken als World Online en Ahold, en droeg zij bij aan de ontwikkeling van de eerste Nederlandse Corporate Governance Code in 2003.

#### VI.D.3.c) Raad van Toezicht

390. Tot 6 februari 2020 was Jan Hendrik Crucq de voorzitter van de Raad van Toezicht. Tot groot verdriet is Jan Hendrik op 6 februari 2020 plotseling en veel te vroeg overleden. Jan Hendrik heeft wel een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling en uitrol van de strategie van de Stichting. Jan Hendrik was daartoe de aangewezen persoon, gezien zijn betrokkenheid bij diverse collectieve acties, waaronder de collectieve actie tegen Fortis Bank NV/SA (nu: Ageas SA/NV). Vervolgens heeft hij in 2016 en 2017, in mediation, de Fortis-schikking mede uitonderhandeld. Deze schikking heeft het gerechtshof Amsterdam algemeen verbindend verklaard voor alle gedupeerde aandeelhouders. De Stichting zoekt momenteel naar een opvolger.
391. George Tsetsekos is hoogleraar economie aan de Drexel's LeBow College of Business in Philadelphia. Hij was daar decaan van 2002-2012. Onder zijn leiderschap werd onder andere een nationaal erkend corporate governance centrum opgezet. Tsetsekos' onderzoek omvat bedrijfseconomie en internationale financiering. George publiceerde diverse artikelen in tijdschriften, waaronder *The Journal of Financial Economics*, *The Journal of Banking & Finance* en *The Journal of International Business Studies*. Hij was auteur van financiële boeken, was actief in diverse wetenschappelijke redactieraden en treedt als voorzitter op in conferenties op het gebied van international finance. Op dit moment doceert hij vakken in Private Equity en Financial Strategy aan MBT studenten en houdt toezicht op het Risk Management Center van LeBow. George was onder andere bestuurslid van de Federal Reserve Bank van Philadelphia, de Penjerdel Council, de PA Economic League, en het World Trade Center en was voorzitter van het

bestuur van het Global Interdependence Center. Hij treedt geregeld op als getuige-deskundige in corporate litigation-procedures en bij de vaststelling van schade in *class actions*. Hij heeft verder gewerkt als adviseur van onder meer de World Bank, de SEC, Bear Stearns, Johnson & Johnson en FannieMae.

392. Greg Coleman is als lid van de Raad van Toezicht de vertegenwoordiger van de Funder. Greg Coleman is een Amerikaanse class action advocaat. Een van zijn grootste successen is een schikking van USD 178,6 miljoen dollar schikking ten gunste van 3.000 belanghebbenden bij het pensioenfonds van AK Steel Corporation. Greg is managing partner van Coleman Law PC en heeft 27 jaar ervaring als procesadvocaat. Greg was lid van het National Trial Moot Court Team, ontving de American Jurisprudence Award for National Trial Team en stond vermeld op de Who's Who Among Rising Young Americans. Greg is lid van de National Order of Barristers.

#### VI.D.3.d) Activiteiten van de Stichting

393. De Stichting heeft ook bepaald niet stil gezeten en neemt haar taken meer dan serieus.
- a. De Stichting heeft nader onderzoek verricht naar het Dieselschandaal.
    - i. Onder andere door verkennend overleg te voeren met de partijen die betrokken zijn in procedures tegen een of meer Autofabrikanten in Duitsland, Tsjechië en het Verenigd Koninkrijk.
    - ii. Daarnaast financiert de Stichting nader onderzoek naar de werkwijze van het Manipulatie-systeem.
  - b. De Stichting mengt zich in het publieke debat. Zij heeft de afgelopen periode veelvuldig en in zowel Nederland, België als Frankrijk de aandacht gevestigd op de rol van de Verweerders in het Dieselschandaal en op de noodzaak om met een oplossing voor alle Gedupeerden te komen. Ter ondersteuning wijst de Stichting op de persberichten die zij in die drie landen heeft doen uitgaan (producties 63, 64, 65, 66 en 67). De directeur, leden van het bestuur en advocaten van de Stichting zijn geregeld geïnterviewd en aangehaald in de pers. Hieronder overlegt de Stichting een uitgebreid overzicht van de artikelen in kranten en tijdschriften waarin zij is genoemd.
  - c. In producties 68 en 69 overlegt de Stichting artikelen die zijn verschenen in het Franse l'Echo en Figaro en waarin verslag wordt gedaan van een rondetafelbijeenkomst die de Stichting in Parijs belegd had op 23 januari 2020. Een overzicht van perspublicaties over de activiteiten van de Stichting is onderstaand opgenomen.

Datum	Medium	Headline	Land
25/09/2019	Trouw	Volkswagen moet schoon schip maken en afrekenen	Nederland
28/09/2019	Algemeen Dagblad	Nieuwe claim VW rijders voor sjoemeldiesel	Nederland
19/09/2019	Reformatorisch Dagblad	Weer claim tegen Volkswagen om sjoemeldiesels	Nederland
20/09/2019	Nederlands Dagblad	Tegen Volkswagen dreigt weer claim vanwege sjoemeldiesels	Nederland



Datum	Medium	Headline	Land
19/09/2019	Leeuwarder Courant	Weer claim tegen Volkswagen om sjoemeldiesels	Nederland
28/09/2019	PZC	Nieuwe claim VW rijders voor sjoemeldiesel	Nederland
28/09/2019	De Gelderlander	Nieuwe claim VW rijders voor sjoemeldiesel	Nederland
20/09/2019	Autoweek	Nieuwe Massaclaim dreigt voor Volkswagen in Nederland	Nederland
20/09/2019	Automobiel Management	Weer claim tegen Volkswagen om sjoemeldiesels	Nederland
19/09/2019	Groen7	Diesel Emissions Justice Foundation wil schadevergoeding sjoemeldiesels	Nederland
19/09/2019	Nieuws.nl	Weer claim tegen Volkswagen om sjoemeldiesels	Nederland
19/09/2019	Welingelichte Kringen	Weer claim tegen Volkswagen om sjoemeldiesels	Nederland
05/12/2019	De Ondernemer	Ondernemer opgelet: meerderheid consumenten wil meer respect voor samenleving	Nederland
26/11/2019	De Tijd	Europese massaclaim tegen Volkswagen in dieselschandaal	België
26/11/2019	L'Echo	Des avocats attaquent VW dans toute l'Europe	België
26/11/2019	La Libre Belgique	La Diesel Emissions Justice Foundation lance une action collective européenne contre VW (INFOGRAPHIE)	België
26/11/2019	De Telegraaf	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	RTBF	Tricherie antipollution: la Diesel Emissions Justice Foundation lance une action collective européenne contre VW	Belgium
26/11/2019	Refomatorisch Dagblad	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	<a href="https://www.nieuws.nl">Nieuws.nl</a>	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland

Datum	Medium	Headline	Land
26/11/2019	<a href="http://Autoweek.nl">Autoweek.nl</a>	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	Leeuwarder Courant	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	<a href="http://welingelichtekring.nl">welingelichtekring.nl</a>	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	<a href="http://automotive-online.nl">automotive-online.nl</a>	Nederlandse VW claimstichting gaat Europees	Nederland
26/11/2019	Nederlands dagblad	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	Trends	Europese class action tegen Volkswagen in de maak	België
26/11/2019	La Première	“Le retour du dieselgate”	België
26/11/2019	La Première.be	“Le retour du dieselgate”	België
26/11/2019	De Limburger	Europese massaclaim tegen Volkswagen vanwege ‘sjoemeldiesel’	Nederland
26/11/2019	<a href="http://accountant.nl">accountant.nl</a>	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	L’Avenir	La Diesel Emissions Justice Foundation lance une action collective européenne contre VW	België
26/11/2019	<a href="http://Transport-online.nl">Transport-online.nl</a>	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	<a href="http://Msn.com">Msn.com</a>	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	<a href="http://Panorama.nl">Panorama.nl</a>	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	Le Moniteur Automobile	Dieselgate : action judiciaire à l’échelle européenne contre Volkswagen	Belgium
26/11/2019	Forbes	After Dieselgate Anger, Europeans Get Right To Sue Collectively	Verenigde Staten
26/11/2019	Autogids	Dieselgate: Europese rechtszaak tegen Volkswagen	België
26/11/2019	Datanews	Nieuws schadeclaim tegen Volkswagen om sjoemelsoftware	België
26/11/2019	<a href="http://Autofans.be">Autofans.be</a>	DIESELGATE THE RETURN, MASSACLAIM TEGEN VW	België

Datum	Medium	Headline	Land
26/11/2019	De Morgen	Gezamenlijke Europese claim tegen Volkswagen in dieselschandaal	België
26/11/2019	<a href="http://Trouw.nl">Trouw.nl</a>	Europese bezitters van dieselauto's gaan Volkswagen aanklagen	Nederland
26/11/2019	BNR	STICHTING WIL COMPENSATIE VOLKSWAGEN	Nederland
26/11/2019	BNR	STICHTING WIL COMPENSATIE VOLKSWAGEN	Nederland
26/11/2019	Kanaal Z	Nederlandse stichting start offensief tegen Volkswagen	België
26/11/2019	Canal Z	Dieselgate : la DEJF lance une action collective européenne contre Volkswagen	België
26/11/2019	VTM	Massaclaim tegen VW	België
26/11/2019	LN24	Diesel Gate: une action Européenne	België
26/11/2019	EN24.news	European mass claim against VW for tamper diesel Financial	Nederland
26/11/2019	Radio 1 - De Wereld Vandaag	Had u een sjoemelwagen, sluit u aan'	België
26/11/2019	<a href="http://Finanzen.nl">Finanzen.nl</a>	Er komt een Europese massaclaim tegen Volkswagen om het sjoemelschandaal	Nederland
26/11/2019	<a href="http://Businessinsider.nl">Businessinsider.nl</a>	Er komt een Europese massaclaim tegen Volkswagen om het sjoemelschandaal	Nederland
26/11/2019	Nationale Transportgids	Nederlandse stichting werkt aan Europese massaclaim VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	West Friesland In Bedrijf	Stichting wil compensatie Volkswagen	Nederland
26/11/2019	Le Soir	Dieselgate: une alliance européenne pour poursuivre VW en justice	België
26/11/2019	Le Soir	Dieselgate: une action collective européenne contre Volkswagen	België
26/11/2019	La Libre Belgique	Dieselgate: deux avocats belges veulent faire payer Volkswagen	België

Datum	Medium	Headline	Land
26/11/2019	Knack	Advocaat Geert Lenssen: 'Europa heeft dringend behoefte aan een wetgevend kader voor classactions'	België
26/11/2019	Business AM	Europese groepsclaim tegen Volkswagen voor sjoemelsoftware	België
26/11/2019	Business AM	Volkswagen bientôt devant la justice néerlandaise	België
26/11/2019	Mobielmanagement	Europese massaclaim tegen VW om sjoemeldiesel	Nederland
26/11/2019	Politico	Lawyers look to force Volkswagen's hand on Dieselgate compensation	EU
27/11/2019	De Standaard	Dieselgate-geduceerden verenigen zich (nu ook in Europa)	België
27/11/2019	De Standaard	Dieselgate-geduceerden verenigen zich (nu ook in Europa)	België
27/11/2019	Het Nieuwsblad	Dieselgate-geduceerden verenigen zich nu ook in Europa	België
27/11/2019	Gazet Van Antwerpen	Dieselgate-geduceerden verenigen zich nu ook in Europa	België
27/11/2019	De Tijd	Tegenwind voor VW in dieselgate	België
27/11/2019	De Tijd	Europese VW-eigenaars in actie tegen dieselgate	België
27/11/2019	Le Soir	Une alliance européenne pour poursuivre VW en justice	België
27/11/2019	Brabants Dagblad	Massaclaim dieselschandaal	Nederland
27/11/2019	De Twentsche Courant	Massaclaim dieselschandaal	Nederland
27/11/2019	Algemeen Dagblad	Massaclaim dieselschandaal	Nederland
27/11/2019	De Gelderlander	Massaclaim dieselschandaal	Nederland
27/11/2019	Grenz Echo	Europäische Sammelklage gegen VW	België
27/11/2019	Grenz Echo	Europäische Sammelklage gegen VW	België
27/11/2019	Trouw	Bezitters van dieselauto bereiden massaclaim voor	Nederland

Datum	Medium	Headline	Land
27/11/2019	La Libre Belgique	Deux avocats belges veulent faire payer Volkswagen	België
27/11/2019	De Morgen	VW niet af van gedupeerden in Europa: massaclaim in de maak	België
27/11/2019	Eindhovens Dagblad	Massaclaim dieselschandaal	Nederland
27/11/2019	L'Echo	Le dieselgate débouche sur une série de procès contre VW en Europe	België
27/11/2019	Trends	Advocaat Geert Lenssens: 'Europa heeft dringend behoefte aan een wetgevend kader voor classactions'	België
27/11/2019	Euronews ENG	Dieselgate: lawyers back legal action for Europeans affected by the scandal	EU
27/11/2019	Euronews FR	"Dieselgate" : une action groupée européenne contre Volkswagen	EU
27/11/2019	Euronews GER	EU-weite Klagen gegen VW in Vorbereitung	EU
27/11/2019	Euronews IT	La Volkswagen alla sbarra anche in Europa	EU
27/11/2019	Euronews ES	Demanda paneuropea contra Volkswagen	EU
27/11/2019	Euronews RUS	"Дизельный скандал": грядут компенсации в ЕС?	EU
27/11/2019	Euronews HUN	Gyűjtőpert indítanak a Volkswagen ellen több európai országból a dízelbotrány miatt	EU
27/11/2019	Euronews POR	Fundação quer ajudar vítimas europeias do "dieselgate"	EU
27/11/2019	Euronews GRE	Δικηγόροι καλούν σε προσφυγή για το σκάνδαλο ντίζελ	EU
27/11/2019	New Mobility News	European-wide class action against VW in dieselgate aftermath	België
28/11/2019	La Une (RTBF)	On n'est pas des pigeons	België
29/11/2019	Bloomberg Law	EU Nations Back Class Action Law After Diesel Emissions Scandal	USA

Datum	Medium	Headline	Land
29/11/2019	Agence Europe	Dieselgate, the Diesel Emissions Justice Foundation initiates a class action against Volkswagen	EU
02/12/2019	Eco-Mobiel	Dieselgate : action judiciaire à l'échelle européenne contre Volkswagen	België
05/12/2019	Trends	Betere wapens voor de consument	België
23/01/2020	LE MONDE	« Dieselgate » : une action collective européenne lancée contre Volkswagen	Frankrijk
23/01/2020	<a href="http://DEMAIN.INFO">DEMAIN.INFO</a>	« Dieselgate » : une action collective européenne lancée contre Volkswagen	Frankrijk
23/01/2020	LE POINT	« Dieselgate » : première action de groupe en France contre Volkswagen	Frankrijk
23/01/2020	<a href="http://BOURSORAMA.COM">BOURSORAMA.COM</a>	« Dieselgate » : première action de groupe en France contre Volkswagen	Frankrijk
23/01/2020	<a href="http://MIEUX_VIVRE_VOTRE_ARGENT.FR">MIEUX_VIVRE_VOTRE_ARGENT.FR</a>	Dieselgate: les consommateurs français lésés par Volkswagen appelés à se signaler	Frankrijk
23/01/2020	LE FIGARO	Scandale du diesel : action collective contre Volkswagen en France	Frankrijk
23/01/2020	LE FIGARO	Dieselgate: une action contre Volkswagen en France	Frankrijk
23/01/2020	LE PARISIEN	Dieselgate : quelle indemnisation pour les clients français de Volkswagen ?	Frankrijk
23/01/2020	BFMTV-Auto	Scandale du diesel: action collective lancée contre Volkswagen en France	Frankrijk
23/01/2020	AFP	Scandale du diesel : action collective contre Volkswagen en France	Frankrijk
23/01/2020	FRANCE INFO	“Dieselgate” : une action collective lancée en France contre Volkswagen	Frankrijk
23/01/2020	<a href="http://YAHOO.COM">YAHOO.COM</a>	“Dieselgate” : une action collective lancée en France contre Volkswagen	Frankrijk

Datum	Medium	Headline	Land
23/01/2020	MEDIAPART	Scandale du diesel: action collective lancée contre Volkswagen en France	Frankrijk
23/01/2020	<a href="http://ZONEBOURSE.COM">ZONEBOURSE.COM</a>	Scandale du diesel: action collective lancée contre Volkswagen en France	Frankrijk
23/01/2020	LES ECHOS	Dieselgate : lancement d'une action collective en France contre Volkswagen	Frankrijk
23/01/2020	LIBERATION	Dieselgate : Volkswagen en ligne de mire d'une action collective en Europe	Frankrijk
23/01/2020	FRANCE INFO	Journal de 16h30	Frankrijk
23/01/2020	FRANCE INFO	Journal de 17h30	Frankrijk
23/01/2020	AUTO PLUS	Dieselgate: une action collective lancée en France contre VW	Frankrijk
23/01/2020	<a href="http://BOURSORAMA.COM">BOURSORAMA.COM</a>	Dieselgate : quelle indemnisation pour les clients français de Volkswagen ?	Frankrijk
23/01/2020	L'ARGUS	Dieselgate : Une action collective européenne lancée contre Volkswagen	Frankrijk
23/01/2020	AUTO EVASION	Dieselgate : Une action collective européenne lancée contre Volkswagen	Frankrijk
23/01/2020	ACTUALITES DU JOUR	Dieselgate : Volkswagen en ligne de mire d'une action collective en Europe	Frankrijk
23/01/2020	CAPITAL	Dieselgate : Volkswagen visé pour la première fois par une action de groupe en France	Frankrijk
23/01/2020	PORTAIL FREE	Dieselgate : Volkswagen visé pour la première fois par une action de groupe en France	Frankrijk
23/01/2020	1001 INFOS.COM	Scandale du diesel : action collective contre VW pour obtenir des réparations pour les d'automobilistes lésés	Frankrijk
24/01/2020	LE FIGARO	Dieselgate: une action contre Volkswagen en France	Frankrijk

Datum	Medium	Headline	Land
24/01/2020	LES ECHOS	Dieselgate: une action collective lancée en France contre Volkswagen	Frankrijk
24/01/2020	<a href="#">CARADISIAC.COM</a>	Action collective en France contre VW suite au dieselgate : dernière chance d'être indemnisé ?	Frankrijk
24/01/2020	NOUVELLES DU MONDE.COM	Dieselgate: quelle compensation pour les clients français de Volkswagen?	Frankrijk
24/01/2020	<a href="#">ECONOMIEMAT.IN.FR</a>	DIESELGATE : LES CLIENTS VOLKSWAGEN FRANÇAIS BIENTÔT INDEMNISÉS ?	Frankrijk
24/01/2020	<a href="#">MOTOR1.COM</a>	Une action collective contre Volkswagen est lancée dans toute l'Europe	Frankrijk
24/01/2020	BFM BUSINESS	Journal de 11h00 - DIESELGATE : UNE "CLASS ACTION" EN FRANCE	Frankrijk
24/01/2020	ACTU ENVIRONNEMENT	Dieselgate : une fondation demande à Volkswagen d'indemniser les propriétaires français	Frankrijk
25/01/2020	Le Parisien - Aujourd'hui en France	Quelle indemnisation pour les clients de Volkswagen?	Frankrijk
27/01/2020	LE BLOG ENJEUX	Scandale du diesel : action collective contre Volkswagen en France (AFP)	Frankrijk
01/02/2020	LE BLOG AUTO CARADISIAC	Tricherie sur les polluants - Informations et répercussions	Frankrijk
19/02/2020	APPA ASSO	Dieselgate : première action collective contre Volkswagen en France	Frankrijk

- d. Ook zoekt de Stichting actief de samenwerking met milieu- en consumentenpartijen. In Frankrijk heeft dat bijvoorbeeld geleid tot een roundtable en persconferentie op 23 januari 2020 samen met de Franse consumentenorganisatie Familles Rurales en de milieuorganisatie France Nature Environnement, zo blijkt uit het die dag uitgegeven persbericht ([productie 67](#)) en uit de powerpoint presentatie die is vertoond en toegelicht in die roundtable ([productie 70](#)).



- e. In Nederland staat de Stichting in contact met Stichting Milieudefensie, die de Stichting ondersteunt (productie 71)
  - f. De Stichting heeft websites die specifiek zijn ontwikkeld voor verschillende Europese lidstaten, namelijk Nederland, België en Frankrijk. Op [www.dieseemissionsjustice.nl](http://www.dieseemissionsjustice.nl) is in de linkerzijde boven de keuze voor een locatie en taal te maken waarmee de website voor de desbetreffende jurisdictie kan worden bezocht. Op de website vinden Gedupeerden uitgebreide informatie over de Stichting en haar activiteiten en biedt de Stichting de mogelijkheid tot het stellen van vragen.
  - g. Dat de Stichting een ad hoc claimstichting is in die zin dat zij is opgericht voor één specifiek dossier, wordt op zich al gerechtvaardigd door de omvang en impact van het Dieselschandaal. Daarnaast is het van belang om te kijken naar de achterliggende organisaties (Kamerstukken II 2011-12, 33126, 3, blz. 12-13). De Stichting verwacht echter in de toekomst het ad hoc karakter van zich af te zullen schudden en zich op structurele basis te kunnen inspannen voor de belangen van de gedupeerden van het Dieselschandaal.
394. Wat betreft de financiering van de onderhavige procedure stond de Stichting voor een keuze: dan wel zou zij de Deelnemers vragen om een vooraf te betalen financiële bijdrage, dan wel zou zij financiering betrekken bij een externe procesfinancier. De Stichting koos voor dat laatste. De Stichting sloot ten behoeve van de financiering van haar werkzaamheden een procesfinancieringsovereenkomst (de **Funding Agreement**, waarover later meer) aangaan met Consumer Justice Network B.V. (de **Funder**). De Funder wordt op haar beurt gefinancierd door twee samenwerkende Amerikaanse advocatenkantoren, Whitfield, Bryson & Mason LLP en Greg Coleman Law en ondersteund door de Nederlandse procesfinancier Corpocon B.V. Alle hebben jarenlange ervaring met class actions en massaschadezaken. De twee Amerikaanse advocatenkantoren zijn gespecialiseerd in *class actions* in Amerikaanse stijl en de advocaten van beide kantoren treden geregeld op als *lead plaintiff* in procedures namens grote groepen gedupeerden. Corpocon B.V. is in Nederland bekend vanwege haar rol bij het opkomen voor de belangen van, onder andere, de slachtoffers van de schietpartij in een winkelcentrum in Alphen aan de Rijn, gedupeerden van de 'toeslagenaffaire' bij de Nederlandse Belastingdienst en Stichting Staatsloterij schadeclaim, de 3:305a-organisatie die in 2017 een schikking bereikte met de Staatsloterij. Van die ervaring kan de Stichting gebruik maken.
395. Uit het bovenstaande moet worden geconcludeerd dat de Stichting haar zaken op orde heeft. Qua deskundigheid en financiering is de Stichting ruimschoots geoutilleerd. De insteek van de Stichting is op de eerste plaats internationaal, wat wel mag blijken uit de internationale samenstelling van het Bestuur en de Raad van Toezicht. De Stichting meent dan ook dat zij de aangewezen partij is om deze zaak in het belang van de Gedupeerden tot een goed einde te brengen.

#### VI.D.4. Statuten

396. Hetgeen in het voorgaande is uiteengezet over de doelstelling van de Stichting, heeft ook zijn weerslag gekregen in haar statuten. De Stichting richt zich op het behartigen van de belangen van haar achterban. Meer precies behartigt de Stichting overeenkomstig de definities onder c ("Gedupeerden") van haar statuten (productie 72) de belangen van:

"alle natuurlijke personen, dan welprivaat- of publiekrechtelijke rechtspersonen, of hun rechtsopvolgers die direct of indirect op welke manier dan ook geschaad of benadeeld

zijn door het handelen of nalaten van de Entiteiten en Beleidsbepalers en waarop de Claims zijn gebaseerd, dit in de ruimste zin van het woord”

397. De “Entiteiten”, zoals genoemd in de vorige definitie zijn:

“alle rechtspersonen die behoren of hebben behoord tot de Volkswagen Group, waaronder begrepen, maar niet beperkt tot, Volkswagen AG, Audi AG, SEAT SA, Porsche AG, ŠKODA Auto a.s. en de aan hen gelieerde entiteiten, op dit moment en/of in de periode van tweeduizend negen (2009) tot en met tweeduizend vijftien (2015), en iedere entiteit buiten de Volkswagen Group die betrokken was bij het dieselemissieschandaal, waaronder begrepen, maar niet beperkt tot, entiteiten die betrokken waren bij de productie, ontwikkeling van frauduleuze software of hardware, de import, distributie en verkoop van getroffen voertuigen, dit alles in de ruimste zin van het woord, evenals de andere entiteiten en hun beleidsbepalers die behoren tot de groep van vennootschappen van een andere autofabrikant die is betrokken bij een soortgelijke emissieschandaal, alsmede iedere andere rechtspersoon met beleidsbepalers die betrokken is in een dergelijk schandaal;”

398. Onder “Claim” verstaat de Stichting:

“klachten, eisen en claims van de Gedupeerden en/of de stichting in het belang van de Gedupeerden, op welke rechtsgrondslag dan ook, jegens een of meer Entiteiten en/of hun Beleidsbepalers met betrekking tot iedere vorm van benadeling, verlies of schade die de Gedupeerden stellen te hebben geleden of te lijden, individueel of gezamenlijk, als gevolg van de frauduleuze manipulatie van de uitstoot van voertuigen in bepaalde testsituaties en de verkeerde voorstelling van zaken door de Entiteiten met betrekking tot de werkelijke niveaus van deze uitstoot, algemeen bekend als het dieselemissieschandaal, dat uitdrukkelijk omvat, maar niet beperkt is tot claims van Gedupeerden in verband met de aankoop, het bezit of de lease van voertuigen die een of meer van de Entiteiten hebben vervaardigd, en claims in verband met de uitstoot van milieugevaarlijke stoffen”

399. De doelstellingen van de Stichting maken het derhalve ook mogelijk dat de Stichting samenwerkt met consumenten én milieuorganisaties. Iets dat de Stichting ook doet.

400. In art. 2 van de Statuten staat, onder andere:

“De stichting heeft ten doel het behartigen en voortzetten van de belangen van de Gedupeerden in het algemeen en de Participanten in het bijzonder, waaronder begrepen maar niet beperkt tot:

- a. het wereldwijd behartigen van de belangen van Gedupeerden in verband met de Claim;
- b. het behartigen van de belangen van Gedupeerden en het vertegenwoordigen van Gedupeerden in juridische procedures binnen Nederland en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;
- c. het verkrijgen en verdelen van financiële compensatie voor (een gedeelte van) de schade die de Gedupeerden, waaronder Participanten, stellen te hebben geleden;
- d. het behartigen van de collectieve belangen van Gedupeerden in milieuzaken, in juridische procedures binnen Nederland en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;

e. al hetgeen met vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin van het woord;  
een en ander voor zover dit door het bestuur opportuun wordt geacht.”

401. Het is hiermee duidelijk dat de Stichting de Gedupeerden vertegenwoordigt in verband met hun aanspraken op schadevergoeding of andere vormen van genoegdoening naar aanleiding van het Dieselschandaal. 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”.

402. De aanscherping van het waarborgvereiste in art. 3:305a BW was gekant tegen oneigenlijk gebruik van de collectieve actie (Kamerstukken II 2017/18, 34608, nr. 9, p. 1). Dat perspectief noodzaakt tot een terughoudende opstelling voor de rechter bij het toetsen van de inrichting van een 3:305a-organisatie.

403. Kortom, het waarborgvereiste moet niet verworden tot een soort ‘gratis schieten’ voor verwerende partijen. Dit perspectief noodzaakt tot een terughoudende opstelling voor de rechter bij het toetsen van de inrichting van een 3:305a-organisatie.

K. Rutten, ‘Art. 3:305a lid 2 BW schiet zijn doel voorbij!’, MvV 2015/11.5, p. 324 en C.M.D.S. Pavillon en D.G.J. Althoff, ‘Wijze raad is halve daad of veel raad maar weinig baat? De impact van de Aanbevelingen van de Juristengroep op het wetsvoorstel Afwikkeling massaschade in een collectieve actie, MvV 2017, p. 106).

## **VI.E. Belangen Gedupeerden zijn gewaarborgd**

### **VI.E.1. Algemeen**

404. De Stichting is zo georganiseerd dat de Gedupeerden daadwerkelijk baat zullen hebben bij de collectieve actie. Eventuele inkomsten worden uitgekeerd aan de aangeslotenen na aftrek van de *fee*. De Stichting heeft er ook voor 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)). Dit blijkt uit de organisatiestructuur van de Stichting en de wijze waarop ervoor gezorgd is dat de commerciële belangen van de Funder niet de overhand krijgen boven het belang van de Gedupeerden.

405. Hierbij wijst de Stichting in het bijzonder ook de positie van een belangrijk deel van haar achterban. De Stichting is participatieovereenkomsten aangegaan met Gedupeerden. De Deelnemers zijn voor een groot deel particuliere autobezitters. De website van de Stichting ([www.emissionsjustice.com](http://www.emissionsjustice.com)) bevat uitgebreide informatie over de achtergrond van het werk van de Stichting en de voorwaarden van meedoen. De Deelnemers weten waarvoor ze kiezen. De Stichting overlegt in producties 73, 74, 75 en 76 de modelparticipatieovereenkomsten die zij aanbiedt aan beoogde participanten in Nederland, België en Frankrijk.

406. Bovendien behouden de Deelnemers de mogelijkheid om de overeenkomst tussentijds op te zeggen. Bevalt de samenwerking niet, dan kunnen ze van de Stichting af. Dat is een belangrijke, contractuele, waarborg voor het belang van de Deelnemer. De enige uitzondering hierop doet zich voor wanneer de Stichting ‘geleverd’ heeft, dat wil zeggen dat zij een voor Deelnemers bruikbare rechterlijke uitspraak of schikking hebben bereikt. Op dat moment zal de Deelnemer wél de afgesproken vergoeding moeten afdragen.

407. Verder hebben Deelnemers zich niet verplicht tot een geldelijke bijdrage vooraf aan de Stichting of de procesfinancier. De Deelnemers riskeren op die manier niet dat hun bijdrage verkwanseld wordt door de Stichting of enkele betrokkenen. De “kost” gaat derhalve hier voor de Deelnemers niet alleen voor de “baat” uit, dit gebeurt nota bene voor hen risicoloos.

#### VI.E.2. Claim code

408. Gezien de bestaansreden van de Stichting spreekt het voor zich dat zij op een fatsoenlijke manier wil omgaan met haar achterban. 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). De Stichting zal hierna aan de hand van de indeling van de Claimcode 2019 en de corresponderende wetsbepalingen toelichten op welke wijze zij de betrokken voorwaarden, dan wel richtlijnen heeft ingepast in haar *governance*.

#### VI.E.3. Principe I – naleving en handhaving van de Code

409. De Stichting heeft een bestuur en een toezichthoudend orgaan, de Raad van Toezicht en voldoet hiermee aan art. 3:305a lid 2 sub a BW (nieuw).
410. In overeenstemming met de Claimcode zijn het bestuur en de Raad van Toezicht van de Stichting verantwoordelijk voor naleving. Met het oog werken het bestuur en de raad van toezicht momenteel aan een *governance document* dat beschikbaar komt op de website van de Stichting. Hierin wordt de *governance* in detail uitgewerkt. De Stichting kiest ervoor, gelet op de geografische spreiding van de Gedupeerden, om dit stuk in het Engels op te stellen, zodat ook daadwerkelijk alle Gedupeerden goed kennis kunnen nemen van dit stuk. De Stichting zal het *governance document* overleggen in deze procedure op de eerstdienende gelegenheid.
411. Aangezien de Stichting het (eerste) boekjaar net heeft afgerond, heeft zij nog geen (definitieve) jaarrekening opgesteld en doen controleren. Zodra dat proces is afgerond zal de Stichting deze plaatsen op haar website.
412. Op het moment dat er een compensatieregeling komt voor de Gedupeerden, zal de Raad van Toezicht toezien op de inhoud van die regeling en de wijze van verdeling. Dit volgt uit de verplichte voorafgaande toestemming voor het aangaan van een vaststellingsovereenkomst (art. 8 lid 10 sub e Statuten). Ter versterking hiervan (en ter voldoening aan de verplichting tot het opnemen van een passend en doeltreffende mechanisme voor deelname aan besluitvorming van de Gedupeerden (art. 3:305a lid 2 sub b BW (nieuw) zal de Stichting haar Gedupeerden raadplegen in het geval zij overweegt een schikking met een of meer van de Verweerders te steunen. De wijze waarop de Stichting dit precies doet, bepaalt zij aan de hand van de reikwijdte van die schikking en de op dat moment meest geschikte wijze om de Gedupeerden in dit proces te betrekken.
413. Zoals gezegd onderhoudt de Stichting een website ([www.emissionsjustice.com](http://www.emissionsjustice.com)), waarop uitgebreide informatie is te vinden, zoals de statuten van de rechtspersoon; de bestuursstructuur van de rechtspersoon; de bezoldiging van bestuurders en de leden van de Raad van Toezicht; de doelstellingen en werkwijzen van de rechtspersoon; zodra relevant een overzicht van de stand van zaken in lopende procedures; inzicht in de vergoedingsstructuur (*no cure no pay*, kosten voor te financieren door de Funder); een overzicht van de wijze waarop personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvordering strekt zich kunnen aansluiten bij de rechtspersoon en de wijze waarop zij deze aansluiting kunnen beëindigen.
414. Aldus voldoet de Stichting ook aan de voorwaarden genoemd in art. 3:305a lid 2 sub d BW (nieuw).

#### VI.E.4. Principe II – Stichting heeft geen winstoogmerk

415. De Stichting is niet opgericht om geld te verdienen aan het Dieselschandaal. Dit heeft ook zijn weerslag gekregen op de organisatie van de Stichting. Uit de doelstellingen van de Stichting blijkt dat zij geen winstoogmerk heeft. Op basis van interne richtlijnen in de Stichting is gewaarborgd dat geen enkele bestuurder of de financier kan beschikken over gelden van de Stichting, anders dan ter uitvoering van het budget van de Stichting (art. 4 lid Statuten). Aldus voldoet de Stichting aan art. 3:305a lid 3 aanheft sub s BW (en uitwerking 1 bij principe II van de Claimcode).
416. De Stichting heeft ervoor gekozen om de onderhavige procedure te laten financieren door een externe procesfinancier. Deze streeft wél winst na op zijn investering. Een gevolg daarvan is dat de Stichting binnen zekere grenzen rekening zal moeten houden met de belangen van de Funder. Daar staat dan weer het voordeel voor de Gedupeerden tegenover dat zij de procedure niet hoeven te voorfinancieren en geen proceskostenrisico dragen en dat gebruik kan worden gemaakt van de expertise van de Funder. Een redelijke vergoeding voor vreemd vermogen is op grond van uitwerking 2 bij principe II géén verboden winstoogmerk van de Stichting en derhalve in overeenstemming met de Claimcode.
417. Een bepaling als bedoeld in uitwerking 3 bij principe II van de Claimcode is opgenomen in art. 17 lid 3 Statuten.

#### VI.E.5. Principe III – Externe financiering

418. Het bestuur van de Stichting heeft onderzoek gedaan naar de kapitalisatie van de Funder. In dat verband heeft zij desgevraagd nadere toelichting en toezeggingen van de Funder en haar oprichters gekregen. Ten aanzien van de onderhavige procedure heeft de Stichting een budget afgestemd met de Funder en de Funder is uit hoofde van die afspraak verplicht tot nakoming.
419. Aldus heeft de Stichting voldaan aan de onderzoeksplicht van Principe III, uitwerking 1. De financiering is toereikend om een procedure in eerste aanleg te kunnen voeren (dit conform art. 3:305a lid 2 sub c BW (nieuw)). Bij de Stichting is ook gedurende de reeds lopende samenwerking geen enkele aanleiding ontstaan om hieraan te twijfelen.
420. De voorwaarden van de Funding Agreement zijn onderwerp geweest van uitgebreide gesprekken en onderhandelingen tussen het (aantredend) bestuur van de Stichting en de Funder. Hierbij heeft de Stichting zich laten adviseren en ondersteunen door haar eigen advocaten.
421. Op 18 september 2019 zijn de Stichting en de Funder de Funding Agreement aangegaan. Uit het oogpunt van de Claimcode 2019 zijn de hierna te noemen aspecten van belang. Dit wordt gedaan aan de hand van de volgende Uitwerkingen van Principe III van de Claimcode:
- a. Uitwerking 2. De Funding Agreement bevat een rechtskeuze voor Nederlands recht en een forumkeuze voor de rechtbank Amsterdam. Aangezien de Funder als statutaire woonplaats Amsterdam heeft (productie 77), sluit de Funding Agreement aan bij de in uitwerking 2 gestelde voorwaarde omtrent woonplaatskeuze van de Funder.
  - b. Uitwerking 3. De zeggenschap over de proces- en schikkingsstrategie berust uitsluitend bij de belangenorganisatie. Art. 8.1 Funding Agreement bepaalt dat de Stichting autonoom is en zich richt naar de belangen van haar achterban. Wél hebben de Stichting en de Funder afspraken gemaakt

over de consultatie van de Funder en doorlopende verstrekking van informatie.

- c. Uitwerking 4. De Stichting heeft in de opdrachtbevestigingen van haar advocaten laten vastleggen dat de advocaten uitsluitend zullen optreden voor en ten behoeve van de Stichting. De advocaten nemen zo lang zij werkzaam voor de Stichting zijn geen opdrachten aan van de Funder. De Funder, althans sommige van haar aandeelhouders, hebben wel meermaals rekeningen van advocaten en andere adviseurs van de Stichting rechtstreeks voldaan. De reden hiervoor is dat er enige tijd nodig was voordat de Stichting kon beschikken over een eigen, Nederlandse bankrekening als gevolg van uitvoerig Wwft -onderzoek door de betrokken Nederlandse bankinstelling. Dat is, na bevredigende afronding van dit onderzoek, sinds begin januari 2020 het geval.
- d. Uitwerking 5. Art. 8 van de Funding Agreement voorziet in een uitgebreide regeling omtrent de vertrouwelijkheid van de aan de belangenorganisatie toebehorende informatie. In deze regeling is afgebakend tot welke informatie de Funder toegang heeft.
- e. Uitwerking 6. De Funding Agreement voorziet in een regeling die garandeert dat de Funder de procedure in eerste instantie financiert. Beëindiging van de Funding Agreement is uitdrukkelijk beperkt door de restricties die de Claim Code omvat (art. 11.1 Funding Agreement). Dit betekent ook dat de Funder niet ontkomt aan financiering procedure in eerste aanleg.
- f. Uitwerking 7. De website van de Stichting vermeldt dat sprake is van externe financiering, (ii) de identiteit en woonplaats van de externe financier en (iii) de systematiek op hoofdlijnen van de met de Funder overeengekomen vergoeding(en) en overeengekomen diensten. Ook is het percentage van de vergoeding die toekomt aan de Funder vermeld:

“De stichting wordt gefinancierd door Consumer Justice Network B.V., een consortium van juridische professionals en procesfinanciers uit Nederland en de Verenigde Staten. Omdat de financier haar financiering op basis van een resultaatafhankelijke beloning verstrekt, is het mogelijk dat maximaal 27,5% van de te behalen vergoeding aan de financier toekomt. De uiteindelijke vergoeding zal redelijk en adequaat zijn en afhankelijk van de goedkeuring door het bestuur en de raad van toezicht van de stichting, het onderhandelingsresultaat en de eventuele goedkeuring door de rechter. Voor de participanten staat daar tegenover dat zij zich kosteloos bij de stichting kunnen aansluiten en van haar activiteiten kunnen profiteren.”  
(bron: <https://www.emissionsjustice.com/over-ons>)

- g. Uitwerking 8. De Stichting overlegt de Funding Agreement, zijnde vertrouwelijke en geprivilegieerde informatie in beginsel niet. De Stichting heeft met de Funder afgesproken dat zij bevoegd is nadere informatie aan de rechtbank te verstrekken op basis van een daartoe strekkend bevel. In zoverre de rechtbank hiertoe aanleiding ziet, vraagt de Stichting de rechtbank uitdrukkelijk om inzage te nemen op een wijze waarbij de Verweerders géén inzage in deze informatie krijgen, een belang dat de

wetgever uitdrukkelijk heeft onderkend (Kamerstukken II 2017/18, 34608, 6 Nota naar aanleiding van het Verslag, p. 11-12:

“Inzage ten behoeve van een andere procespartij zou deze inzicht geven in de mogelijkheden om de procedure verder te dragen (de »oorlogskas«). Een dergelijke inzage is niet wenselijk omdat de aangesproken partij daarop zijn processtrategie kan aanpassen.”

VI.E.6. Principe IV – Onafhankelijkheid en vermindering van belangentegenstelling

422. Het bestuur van de Stichting is zodanig samengesteld dat de leden ten opzichte van elkaar, de Raad van Toezicht en de Gedupeerden bij de Stichting, onafhankelijk en kritisch kunnen opereren. Er bestaan geen nauwe banden tussen de bestuurders. De Stichting is met geen van de bestuurders een overeenkomst aangegaan, behoudens de managementovereenkomst die de voorwaarden van het lidmaatschap van het Bestuur en de Raad van Toezicht bevat.
423. De procesfinancier is Consumer Justice Network B.V. en een van haar aandeelhouders/bestuurders heeft zitting in de Raad van Toezicht, zoals uitdrukkelijk mogelijk geacht met Principe VII, uitwerking 3 van de Claimcode 2019.

VI.E.7. Principe V – De samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur

424. Het bestuur van de Stichting is, zoals hiervoor al is gebleken, evenwichtig samengesteld. Zij zal ook minimaal een keer per jaar verantwoording afleggen.
425. Het bestuur bestaat uit minimaal drie natuurlijke personen (uitwerking 1) en allen beschikken bovendien over de juridische en financiële kennis die vereist is voor de Stichting om haar werkzaamheden te kunnen verrichten (uitwerkingen 3 en 4). En zoals opgemerkt heeft de Stichting ook een directeur met relevante achtergrond en ervaring die verantwoordelijk is voor de dagelijkse gang van zaken.
426. De bevoegdheid tot vertegenwoordiging komt steeds toe aan twee van de drie bestuurders, zo volgt uit art. 7 lid 1 Statuten (uitwerking 5). Aan deze verplichting wordt strak uitvoering gegeven. Alle belangrijke overeenkomsten waarbij de Stichting partij is, zoals bijvoorbeeld de Funding Agreement zijn door twee bestuurders ondertekend namens de Stichting.
427. Het bestuur overlegt zéér regelmatig met leden van de Raad van Toezicht. Dit gebeurt telefonisch, maar ook fysiek. In de afgelopen periode hebben twee bijeenkomsten van Bestuur en Raad van Toezicht plaatsgehad waarbij de betrokkenen, of een meerderheid daarvan, in persoon samenkwamen, en zijn er drie bijeenkomsten geweest waarbij de Funder in persoon was vertegenwoordigd. Verder is er sinds de oprichting van de Stichting nagenoeg wekelijks een bestuursoverleg dat wordt genotuleerd. Vaak overleggen leden van de Raad van Toezicht mee. De Raad van Toezicht wordt derhalve op structurele basis, grondig geïnformeerd over relevante ontwikkelingen (uitwerking 7). Mogelijk ingrijpende besluiten legt het bestuur ter goedkeuring voor aan de Raad van Toezicht. Art. 8 lid 10 Statuten bevat een opsomming van goedkeuringsplichtige besluiten. Bovendien is de toestemming nodig voor vaststellingsovereenkomsten (conform principe V uitwerking 7 (art. 8 lid 10 onder e Statuten).

VI.E.8. Principe VI - Vergoedingen aan bestuurders

428. De Raad van Toezicht stelt de vergoeding van de leden van het Bestuur vast, aldus art. 9 lid 1 Statuten. Deze leeft de Stichting uiteraard na. Dit sluit aan bij Principe I, uitwerking 1 Claimcode.
429. Omtrent het beloningsbeleid en de gedane betalingen aan leden van het Bestuur rapporteert de Stichting in haar jaarverslag (uitwerking 3).
430. De structuur van het beloningsbeleid betreft een gefixeerd bedrag per kwartaal op basis van een inschatting van de tijdsbesteding van bestuursleden. Overuren worden op een vaste wijze behandeld. In het geval van bestuurders excessief meer tijdsbesteding verlangd wordt, is een aanvullende vergoeding mogelijk. Deze structuur van het beloningsbeleid staat ook op de website van de Stichting:

“De gewone leden van het bestuur ontvangen voor hun werkzaamheden een vergoeding van EUR 12.000 per jaar, en haar voorzitter EUR 15.000. Daarnaast heeft de stichting een raad van toezicht. Haar gewone leden ontvangen op jaarbasis een vergoeding van EUR 10.000 en haar voorzitter EUR 12.500. Gemaakte uren boven een bepaalde grens worden vergoed tegen een tarief van EUR 200 voor gewone leden van het bestuur en de raad van toezicht en EUR 250 voor hun voorzitters. Reiskosten en overige onkosten worden naar redelijkheid vergoed.”

VI.E.9. Principe VII - Taak, werkwijze en samenstelling van de Raad van Toezicht

431. De Raad van Toezicht dient uit drie personen te bestaan (uitwerking 1). Zoals hiervoor al opgemerkt bestaat deze uit de heren Tsetsekos en Coleman. Op 6 februari 2020 is helaas de voorzitter, Jan Hendrik Crucq, (voorzitter), overleden. Zowel juridische, financieel-economische als publicitaire competenties zijn met de huidige twee bestuurders veiliggesteld, maar het is de uitdrukkelijke bedoeling bij het zoeken van een opvolger van de heer Crucq een deskundige te werven met ervaring in het Nederlandse collectieve actieveld (uitwerkingen 4 en 5).
432. De Raad van Toezicht overlegt geregeld met het bestuur van de Stichting. De raad stelt ook frequent vragen aan de advocaat van de Stichting. De Raad van Toezicht krijgt alle stukken te zien waar zij om vraagt. In de praktijk worden alle stukken overigens al op initiatief van het bestuur verstrekt (uitwerking 6). Ook het minimaal aantal vergaderingen (uitwerking 1) is gehaald, in de praktijk woont de Raad van Toezicht de zeer regelmatige telefonische vergaderingen van het Bestuur bij. Daarbovenop hebben Bestuur en Raad van Toezicht ook fysiek samen vergadering. In 2019 betrof het twee bijeenkomsten, in 2020 tot op heden één.
433. De leden van de Raad van Toezicht zijn onafhankelijk van elkaar; van het bestuur van de Stichting (uitwerking 2). Ze kunnen onafhankelijk en kritisch opereren (en doen dat ook). Een lid van de Raad van Toezicht, de heer Coleman fungeert als afgevaardigde van de Funder, zoals uitdrukkelijk is toegestaan in uitwerking 3.
434. Bestuur en Raad van Toezicht hebben overeenstemming bereikt over de vergoeding van de leden van de Raad van Toezicht. Hierover verschaft de Stichting openheid op haar website.

**VI.F. Scope rule (art. 3:305a lid 3 sub b BW (nieuw))**

435. De Stichting dient genoegzaam aannemelijk te maken dat het merendeel van de personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvorderingen strekken, hun gewone verblijfplaats in Nederland hebben; of dat degene tegen wie de rechtsvordering zich richt, woonplaats in Nederland heeft en bijkomende omstandigheden wijzen op



voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer; of de gebeurtenis of de gebeurtenissen waarop de rechtsvordering betrekking heeft, in Nederland heeft of hebben plaatsgevonden.

436. De Stichting heeft op het moment van het uitbrengen van deze dagvaarding 10.000 een groot aantal deelnemers. Nu ongeveer 50% heeft woonplaats in Nederland, voorts zijn een groot aantal van de Verweerders in Nederland gevestigd. Los daarvan raakt de Dieselfraude Nederland in vergaande mate. Alleen al in Nederland zijn ruim 180.000 Getroffen Voertuigen verkocht en op de markt gebracht met valse papieren. Een fraudezaak van een dergelijke omvang kent in Nederland zijn weerga niet.

## **VI.G. Conclusie**

437. Aan de vereisten van art. 3:305a BW voor het instellen van een collectieve actie is zonder meer voldaan.

## **VII. BEKENDE VERWEREN GEDAAGDEN**

438. De Gedaagden hebben nog niet inhoudelijk gereageerd op de aansprakelijkstelling die de Stichting op 23 januari 2020 aan hen heeft gestuurd (productie 4). De verweren die de Gedaagden in andere procedures hebben gevoerd en die kenbaar zijn uit, bijvoorbeeld het Boetebesluit, het vonnis in het door SVCC aangespannen procedure en uit de Duitse jurisprudentie, zijn in het voorgaande reeds besproken.

## **VIII. FORMELE ASPECTEN**

### **VIII.A. Inleiding**

439. In dit hoofdstuk gaat de Stichting in op een aantal procesrechtelijke aspecten van de voorliggende zaak. Om te beginnen licht de Stichting toe dat zij de zaak graag voor de Netherlands Commercial Court (**NCC**) zou uitprocederen. Vervolgens 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.

### **VIII.B. NCC**

440. De Stichting staat ervoor open om deze procedure te laten behandelen door de NCC. De NCC biedt de mogelijkheid om een handelszaak als deze, met een duidelijke internationale component, in de Engelse taal te behandelen en ook om uitspraak in het Engels te doen. Dat zal onder meer voordelen kunnen bieden voor gedaagden als de Autofabrikanten en Bosch, maar uitdrukkelijk ook voor de Gedupeerden buiten Nederland omdat vertaling van de processtukken dan (veelal) niet meer nodig zal zijn. Een ander voordeel is de wijze waarop digitaal kan worden geprocedeerd, wat een procedure als deze (naar verwachting) ten goede zal komen. In het geval de Rechtbank bewilligt in de vraag van de Stichting om deelname aan deze procedure van niet-Nederlandse Gedupeerden mogelijk te maken door het uitbrengen van een opt-in verklaring, stelt procederen in het Engels dergelijke Gedupeerden in staat het verhandelde ter zitting te volgen.
441. De Stichting nodigt de Verweerders uit om zich hierover uit te laten en om aan te geven of zij ermee instemmen dat de zaak wordt behandeld en beslist door de NCC, zodat de Stichting daarover procesafspraken kan maken met de Gedaagden.

## VIII.C. Bevoegdheid rechter

### VIII.C.1. Inleiding

442. De Rechtbank heeft rechtsmacht met betrekking tot het voorliggende geschil om de volgende redenen.
443. Hierna zal aan de hand van de 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 hand elszaken (herschikking), hierna ook: EEX-Vo II of **Brussel I-bis**, de (internationale) bevoegdheid van de Rechtbank bespreken. Eerst zal de Stichting stilstaan bij: (i) de bevoegdheid van de Rechtbank ten aanzien van de in Nederland gevestigde gedaagden (PON en de Dealers) en (ii) vervolgens bij de overige gedaagden (de Autofabrikanten en Bosch).

### VIII.C.2. Pon en de Dealers

444. In dagvaardingszaken heeft de Nederlandse rechter rechtsmacht indien de gedaagde in Nederland zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft. Dat is de hoofdregel (zie art. 4 Brussel I-bis). Dat betekent dat de rechtbank van de woonplaats van Pon en elk van de Dealers bevoegd is ten aanzien van de door de Stichting bij inleidende dagvaarding tegen hen ingestelde vorderingen.
445. In ieder geval de Gedaagde ••••• B.V. (als opvolger onder algemene titel van ••••• B.V.) heeft haar statutaire vestiging in het werkgebied van de Rechtbank en dat brengt derhalve haar bevoegdheid met zich mee.
446. In de volgende onderdelen licht de Stichting toe in dat de Rechtbank ook bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen tegen de andere Gedaagden.

### VIII.C.3. Autofabrikanten en Bosch

447. Ook ten aanzien van de vorderingen tegen de overige Gedaagden (de Autofabrikanten en Bosch) heeft de Rechtbank rechtsmacht. Die bevoegdheid om eveneens over de vorderingen op deze Gedaagden, die niet in Nederland zijn gevestigd, te oordelen vloeit (mede) voort uit art. 8 van Brussel I-bis .
448. Uit art. 8 lid 1 Brussel I-bis volgt dat wanneer een procedure meerdere verweerders heeft deze allemaal kunnen worden opgeroepen voor het gerecht van de woonplaats van één van die verweerders, mits er tussen de ingestelde vorderingen een zo nauwe band bestaat dat een goede rechtsbedeling vraagt om hun gelijktijdige behandeling en berechting. Dit dient er toe om te voorkomen dat bij afzonderlijke berechting van de zaken onverenigbare beslissingen worden gegeven.
- Vgl. Ook de arresten van Europese Hof van Justitie inzake: *Land Berlin/Sapir e.a.*, C-645/11, ECLI:EU:C:2013:228, NJ 2013/499, punt 40 e.v.; *Painer/Standard*, C-145/10, ECLI:EU:C:2011:798, NJ 2013/66, punt 73; en *Freeport/Arnoldsson*, C-98/06, ECLI:EU:C:2007:595, NJ 2008/80, punt 39).
449. In het onderhavige geval is sprake van zo'n "nauwe band" (en daarmee overigens ook van de vereiste "zodanige samenhang" zoals bedoeld in art. 7 lid 1 Rv).
- Zie M.H.C. Sinninghe Damsté en T.M.C. Arons, 'Collectief schadeverhaal bij kartels in de financiële sector; zegen of vloek', in *Ondernemingsrecht* 2017/84. Deze auteurs stellen ook dat: "[u]it de jurisprudentie blijkt dat bij kartelzaken aan dit criteria vrij snel is voldaan als het vorderingen betreft met betrekking tot één en het zelfde kartel" (toevoeging advocaat). De rechtspraak waarnaar zij in dit verband verwijzen betreft: Rb. Den Haag 1 mei 2013, ECLI:NL:RBDHA:2013:CA1870 (*CDC Project 14 SA/Shell Petroleum NV e.a.*)

450. De voor een groot deel gelijklopende vorderingen van de Stichting tegen de Gedaagden, in het bijzonder de verklaringen voor recht tot vaststelling van aansprakelijkheid en de vorderingen tot vergoeding van schade zijn namelijk mede gebaseerd op de groepsaansprakelijkheid uit onrechtmatige daad van alle Gedaagden en op hun gezamenlijke verantwoordelijkheid voor (voortdurende) oneerlijke handelspraktijken.
451. Gelet op deze voortdurende oneerlijke handelspraktijk, dan wel (groeps) onrechtmatige daad, van de Gedaagden vraagt een goede rechtsbedeling om hun gelijktijdige behandeling en berechting voor dezelfde rechter van de daarop gebaseerde vorderingen. Onverenigbare beslissingen dienen namelijk te worden voorkomen nu *de facto* (voor een belangrijk onderdeel) sprake is van eenzelfde situatie, feitelijk en rechtens (HvJ EU 13 juli 2006, ECLI:EU:C:2006:458, *NJ* 2008/76, punt 26 (*Roche/Primus*)).
452. In het onderhavige geval is allereerst sprake van eenzelfde feitelijke situatie. De feitelijke invulling van de aan Gedaagden in deze dagvaarding gemaakte verwijten, is in essentie dat zij tezamen (als onderdeel van de keten gericht op de productie en verkoop van auto's) de Getroffen Voertuigen op de markt hebben gebracht en/of (door)verkochten en daarmee schade hebben toegebracht aan de Gedupeerden. 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 (HvJ EU 12 juli 2012, ECLI:EU:C:2012:445, *NJ* 2013/67, m.nt. Th.M. de Boer en Ch. Gielen (*Solvay/Honeywell*)). Kortom, zoals het HvJ EU inzake *Solvay/Honeywell* overwoog, is art. 8 Brussel I-bis eveneens van toepassing in een zaak als de onderhavige nu sprake is van inhoudelijk gelijke inbreuken en/of schendingen van recht die telkens in verschillende lidstaten in de EU door dezelfde gedaagden (in groepsverband) zijn gepleegd.
453. 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 geïmplementeerd zijn in nationale wetgeving, in de kern is de Richtlijn OHP het uitgangspunt. Ook bij de vaststelling of onrechtmatig is gehandeld jegens de Gedupeerden speelt het regulator 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 en, afhankelijk van de uitkomst van de eventueel te entameren vrijwaringsprocedures, ook nog eens moeten oordelen over de onderlinge draagplicht van Gedaagden. Daarbij zou op meerdere gebieden een gevaar voor onverenigbare beslissingen ontstaan. Dat moet worden voorkomen. Een goede rechtsbedeling vraagt dus om een gelijktijdige behandeling en berechting van de bij deze dagvaarding ingestelde vorderingen, in dit geval door de rechtbank Amsterdam.

- Bovendien is al een andere procedure ten aanzien van een gedeelte van deze kwestie bij de Rechtbank aanhangig gebracht (met nummer C/13/647072 / HA ZA 18-432).
454. Bij de invulling van voornoemd uit art. 8 Brussel I-bis voortvloeiende vereiste is voorts van belang dat het voor de niet-Nederlandse Gedaagden (de Autofabrikanten en Bosch) (ook) voorzienbaar was dat zij konden worden opgeroepen in een lidstaat waar de Getroffen Voertuigen (elders) op de markt zijn gebracht en (door)verkocht, zoals in Nederland. Ook aan deze eis is voldaan. Er is namelijk sprake van een universeel Manipulatie-instrument waarvan duidelijk was, het zelfs de bedoeling was, dat die in verschillende type auto's van de Autofabrikanten ook op de Nederlandse markt zouden worden gebracht. Alle Gedaagden, in het bijzonder ook de Autofabrikanten en Bosch, moesten er rekening mee houden dat ook zij zouden (kunnen) worden opgeroepen voor een gerecht van een lidstaat waarin één van de overige Gedaagden, of een deel van de uiteindelijke afnemers (de Gedupeerden), woonplaats hebben, te weten ook in Nederland (HvJ EU 21 mei 2015, ECLI:EU:C:2015:335, punt 24 (CDC/Akzo Nobel c.s.)).
455. Uit het voorgaande volgt derhalve dat de Rechtbank bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen van de Stichting gericht tegen alle Gedaagden, zoals bij deze inleidende dagvaarding ingesteld.
456. Voor zover vereist zou de rechtsmacht van de Nederlandse rechter ook op grond van art. 7 lid 2 Brussel I-bis moeten worden aangenomen. Immers, er is sprake, zoals hiervoor uiteengezet, van een gezamenlijk door Gedaagden gevoerde oneerlijke handelspraktijk, althans (groeps)onrechtmatige daad van Gedaagden, jegens de Gedupeerden. Het schadebrengende feit heeft zich (eveneens) in Nederland voorgedaan. Dat geldt in het bijzonder ten aanzien van de Gedupeerden die in Nederland zijn gevestigd en/of daar een Getroffen Voertuig hebben gekocht, geleased of anderszins gebruikt. De Dealers, 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.
457. Ook ten aanzien van Gedupeerden zonder woonplaats in Nederland of ten aanzien van Gedupeerden die hun Getroffen Voertuig niet in Nederland (door koop of lease) hebben verkregen, moet worden aangenomen dat de Nederlandse rechter, in dit geval de Rechtbank, rechtsmacht heeft. Zoals hiervoor uiteen is gezet, hebben alle Verweerders zich minst genomen schuldig gemaakt aan een oneerlijke handelspraktijk dan wel groepsonrechtmatige daad en zijn (alle) Gedaagden derhalve hoofdelijk aansprakelijk jegens Gedupeerden voor de dientengevolge door hen geleden schade, welke schade mede in Nederland is ingetreden.
458. Niet alleen is de schade dus (ook) in Nederland ingetreden, Nederland is ook mede de plaats van de veroorzakende gebeurtenis (te weten de uiteindelijke verkoop van een deel van de Getroffen Voertuigen), die aan de gevorderde schade ten grondslag ligt (HvJ EG 30 november 1976, ECLI:EU:C:1976:166, NJ 1977/494). Dat betekent dat (een deel van) de onrechtmatige gedragingen van Gedaagden (in groepsverband), de schadeveroorzakende gebeurtenissen, dus ook in Nederland hebben plaatsgevonden. In geval van een meervoudige "locus", zoals in de onderhavige kwestie aan de orde is, kunnen Verweerders worden opgeroepen, ter keuze van de eiser, voor de rechter van de ene dan wel van de andere plaats (HvJ EG 30 november 1976, ECLI:EU:C:1976:166, NJ 1977/494). De Stichting heeft gekozen voor de Rechtbank.
459. Ook op grond van art. 7 lid 2 Brussel I-bis komt de Rechtbank in deze kwestie derhalve rechtsmacht toe ten aanzien van alle Gedupeerden.

#### VIII.C.4. Forumkeuze

460. De Stichting sluit niet uit dat er in de door Gedupeerden gesloten Overeenkomsten een uitdrukkelijke forumkeuze is gemaakt (vgl. art. 25 Brussel I-bis). Niet zelden zal in de betreffende Overeenkomsten een forumkeuze zijn gemaakt voor de rechtbank waar de betreffende Dealer woonplaats heeft. Ook valt niet uit te sluiten dat er in de garantievoorwaarden, uitgegeven door de Autofabrikanten een forumkeuze is vermeld.
461. Voor zover al sprake is van een forumkeuze (tussen de Gedupeerden en de Dealers) dan is die forumkeuze nog niet met de Stichting overeengekomen, laat staan uitdrukkelijk.

Zie: Kamerstukken II 2016/17, 34608, 3 (MvT), p. 26). In het kader van collectieve acties heeft de Minister instemmend verwezen naar HvJ EU 21 mei 2015, C-352/13, NJ 2016/106, m.nt. L. Strikwerda, (*CDC Hydrogen Peroxide/Akzo Nobel et al.*): “De instemming van de claimorganisatie mag niet op een lijn worden gesteld met de instemming van individuele gedupeerden. (...) Voor forumkeuzebedingen in overeenkomsten geldt dat deze niet automatisch gelden voor een collectieve vordering van een claimorganisatie, vgl. HvJ EU 21 mei 2015 (zaak C-352/13, *CDC/Akzo Nobel*)” (Kamerstukken II 2016/17, 34608, 3 (MvT), p. 26)).

#### VIII.C.5. Bevoegdheid met betrekking tot vorderingen van belangenbehartigers als de Stichting

462. 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. De wetgever merkte daarbij op dat wanneer een andere belangenbehartiger ook een collectieve vordering wil instellen voor dezelfde gebeurtenis over soortgelijke feitelijke en rechtsvragen, zoals de Stichting dat doet na het eerdere initiatief van SVCC, dat die zaak bij dezelfde rechtbank “moet” worden behandeld. De wetgever wilde namelijk voorkomen dat “haast” werd gemaakt om als eerste een collectieve actie te beginnen omdat dat een oneigenlijke prikkel zou vormen en afbreuk zou doen aan het door de wetgever gewenste systeem voor een efficiënte en effectieve afwikkeling van massazaken.
463. Daarnaast kwam hiervoor in onderdeel V.F, 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 Gedupeerden (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 Gedupeerden en die een wezenlijk deel vormen van de achterban van de Stichting.
464. 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.

#### VIII.D. **Toepasselijk recht**

465. Wat betreft het toepasselijke recht moet een onderscheid worden gemaakt naar gelang de volgende factoren: (i) wie wordt aangesproken en (ii) het moment dat de desbetreffende verplichting is ontstaan. In de relevante periode is het conflictenrecht gewijzigd. Per 17 december 2009 werd van kracht de Verordening (EG) nr. 593/2008

van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (**Rome-I-Vo**) die in de plaats trad van het Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst ter ondertekening opengesteld te Rome op 19 juni 1980 (80/934/EEG, het **Verdrag van Rome**). Per 11 januari 2009 werd van kracht de Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (**Rome-II-Vo**) die in de plaats trad van de Wet Conflictenrecht Onrechtmatige Daad (**WCOD**).

466. Dat neemt niet weg dat het resultaat vrij rechttoe-rechtaan is. Het recht is van toepassing van het land waar de Getroffen Voertuigen op de markt zijn gebracht. Als het gaat om Getroffen Voertuigen die in Frankrijk op de markt zijn gebracht is in beginsel Frans recht van toepassing en als de Getroffen Voertuigen in Zweden op de markt zijn gebracht is Zweeds recht van toepassing. Een uitzondering daarop vormen de vorderingen tegen Bosch met betrekking tot de periode voor 11 januari 2009. Daarop is steeds Duits recht van toepassing.
467. Meer specifiek dienen de ingestelde vorderingen te worden verdeeld in de volgende categorieën waarvoor het volgende geldt.
468. Vorderingen waarop het internationaliteitsvereiste niet van toepassing is. Dit betreft vorderingen onder meer tegen in Nederland gevestigde partijen, namelijk de Dealers en Pon. Op deze vorderingen is - zonder twijfel – Nederlands recht van toepassing.
469. Voor zover (een deel van) de op wanprestatie en wilsgebreken gebaseerde vorderingen tegen de Dealers (die allemaal in Nederland gevestigd zijn) wel aan het internationaliteitsvereiste zouden voldoen, dient het toepasselijke recht te worden bepaald aan de hand van de Rome-I-Vo, althans het Verdrag van Rome. Uit beide volgt dat alle (relevante) aspecten van deze vorderingen worden beheerst door het recht dat van toepassing is op de Overeenkomsten (althans zou zijn geweest als deze niet zouden zijn vernietigd) en dat geldt ook voor de gevolgen van de nietigheid (als gevolg van vernietiging) van Overeenkomsten. De Overeenkomsten bevatten rechtskeuzes voor het Nederlandse recht en voor zover dat niet het geval zou zijn, geldt dat Nederlandse recht van toepassing is als zijnde het recht van de woonplaats van de partij die de kenmerkende prestatie verrichtte, namelijk de verkoper.
470. Voor zover (een deel van) de niet-contractuele vorderingen tegen de Dealers en Pon (die allemaal in Nederland gevestigd zijn) wel aan het internationaliteitsvereiste zouden voldoen, dient het toepasselijke recht te worden bepaald aan de hand van Rome-II-Vo, althans de Wet Conflictenrecht Onrechtmatige Daad. De hoofdregel van de Rome-II-Vo is het recht van toepassing is van het land waar de schade zich voordoet. Dat betreft Nederland, zijnde het land waarnaar Pon de Getroffen Voertuigen heeft geïmporteerd en waar deze vervolgens door de Dealers op de markt zijn gebracht door deze te verkopen aan (een deel van) de Gedupeerden waardoor hun schade een aanvang nam. Uit deze feiten blijkt ook dat de Dealers en Pon hun onrechtmatige handelingen pleegden in Nederland en aan die omstandigheid verbindt de WCOD het gevolg van Nederlands recht van toepassing is.
471. Met betrekking tot de vorderingen tegen de Autofabrikanten, welke niet-contractueel van aard zijn, geldt mutatis mutandis hetzelfde als hiervoor werd opgemerkt over de niet-contractuele vorderingen tegen de Dealers en Pon, zij het dat de Autofabrikanten de Getroffen voertuigen niet alleen op de Nederlandse markt gebracht hebben, maar ook op de markten van andere landen en aldus daar schade hebben veroorzaakt en onrechtmatig hebben gehandeld. Het recht van al die landen is dus van toepassing, zij het slechts met betrekking tot vorderingen in relatie tot Getroffen Voertuigen die op de

desbetreffende markt zijn gebracht (dus Spaans recht met betrekking tot Getroffen Voertuigen die op de Spaanse markt zijn gebracht et cetera). De onderhavige dagvaarding beperkt zich echter tot Getroffen Voertuigen die in de Europese Unie op de markt zijn gebracht.

472. Met betrekking tot de vorderingen tegen Bosch, die niet-contractueel van aard zijn, is (met betrekking tot de WCOD) de plaats waar onrechtmatig is gehandeld Duitsland, zodat Duits recht van toepassing is. Het was namelijk in Duitsland, waar Bosch haar hoofdvestiging heeft, dat zij haar bijdrage leverde aan de ontwikkeling van het Manipulatie-instrument en het verborgen houden hiervan. Met betrekking tot de Rome-II-verordening haakt het toepasselijke recht echter aan bij de plaats waar de schade zich voordoet. Dat is de plaats waar de Gedupeerden de Getroffen Voertuigen (Manipulatie-instrument inclusief) kochten, alsmede de plaats waar de Gedupeerden meededen aan de Terugroepactie. Ook hier geldt weer dat dit geschiedde in alle landen van de Europese Unie, zodat het recht van al deze landen van toepassing is op de wijze die hiervoor is uiteengezet.

## **IX. BEWIJSAANBOD**

### **IX.A. Het bewijs is geleverd**

473. 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.
474. 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 hierna opgesomde producties.

### **IX.B. Bijzondere bewijsregels**

475. Om een efficiënte en effectieve afwikkeling van de schade van de Gedupeerden te versoepelen en te bespoedigen en bepaalde onderdelen nader te kunnen onderbouwen, is het echter nodig dat door de Gedaagden eindelijk openheid van zaken wordt gegeven. De Stichting verzoekt de Rechtbank daarom om de Gedaagden te gelasten openheid te geven over met name de volgende onderwerpen en alle andere onderwerpen die (in het verdere verloop van deze procedure) nuttig worden geacht:
- Alle relevante informatie met betrekking tot:
    - o de omvang van het Dieselschandaal;
    - o de werking en effecten van de sjoemelsoftware en de Manipulatie-instrumenten, in het bijzonder in relatie tot (i) de verminderde prestaties van de Getroffen Voertuigen, (ii) het verhoogde brandstofverbruik en (iii) de toegenomen slijtage als gevolg daarvan;
    - o de aard en strekking van de Terugroepacties, waaronder begrepen (i) welke Getroffen Voertuigen zijn daadwerkelijk teruggeroepen en met een software update zijn behandeld, (ii) een schriftelijke toelichting wat is aangepast (aan de software, firmware en hardware) en (iii) hoe, en wat daarvan de gevolgen en resultaten zijn, waaronder in hoeverre de Getroffen Voertuigen vervolgens volgens Gedaagden wel of niet aan de relevante regelgeving en (contractuele) afspraken voldoen;

- de Getroffen Voertuigen, in het bijzonder met betrekking tot de waardeontwikkeling daarvan na het bekend worden van het Dieselschandaal;
  - 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 alinea 41; en
  - de (wijze van) betrokkenheid van ieder van de Gedaagden bij de onderwerpen uit deze dagvaarding en de bovengenoemde onderwerpen in het bijzonder.
476. De Gedaagden zijn verplicht om deze feiten in deze procedure volledig en naar waarheid aan te voeren op grond van art. 21 Rv. Hierbij geldt dat de belangen van de Gedupeerden om meer duidelijkheid en informatie te verkrijgen aanmerkelijk zwaarder wegen dan de belangen van Gedaagden om hun (frauduleuze) handelen geheim te houden.
477. Op zijn minst zou door de Rechtbank aan de Gedaagden een informatieplicht moeten worden opgelegd, waarbij de Gedaagden worden gehouden de hierboven gevraagde en overige relevante informatie te verschaffen ter motivering van hun (eventuele) betwisting van de feitelijke en juridische grondslagen. Het moge duidelijk zijn dat de Gedaagden als inbreukmakers bij uitstek beschikken 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 kan de bewijslast voor de Gedupeerden mogelijk zo zwaar worden (voor zover daar niet reeds aan is voldaan), dat het voldoen daar aan door de Gedupeerden illusoir zou kunnen worden, met als gevolg dat de rechtsbescherming die het materiële recht de Gedupeerden beoogt te bieden te zeer in het gedrang komt (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).
478. Indien en voor zover zou worden vastgesteld dat de Stichting nog niet (volledig) in het leveren van bewijs is geslaagd, dan ziet de Stichting er aanleiding toe dat zij ten behoeve van de Gedupeerden in deze procedure op bewijsrechtelijk gebied tegemoet worden gekomen. 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 Gedupeerden geven daartoe aanleiding. Dit kan in verschillende vormen.
479. 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 Gedupeerden daar schade door hebben geleden.



480. 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 on onderdeel III.C.9 is opgemerkt.

### **IX.C. Bewijsaanbod**

481. Indien en voor zover mocht 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 op haar rust conform het toepasselijke recht.
482. 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.

### **X. PROCESKOSTEN**

483. 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.
484. 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. Bij afwijzing van deze vordering verzoekt de Stichting Gedaagden in overeenstemming met de reguliere bepalingen in de kosten van het geding te veroordelen.
485. Naast proceskosten vordert de Stichting ook vergoeding van door haar gemaakte en te maken buitengerechtelijke kosten.
486. 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 verstuurd aansprakelijkstelling van 23 januari 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 buitengerechtelijke kosten gemaximeerd op EUR 6.775. Dit bedrag komt derhalve voor vergoeding in aanmerking.

### **XI. PETITUM**

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

#### I TOEPASSING 3:305A NIEUW (WAMCA)

Voor zover de Rechtbank oordeelt dat op de vorderingen de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie van toepassing is, zoals die op 1 januari 2020 in werking is getreden,

Ontvankelijkheid, exclusieve belangenbehartiger en nauw omschreven groep

de Stichting aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van art. 1018e(1) BW;

1. 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**):

1.1 alle personen en/of rechtspersonen die

1.1.1 een of meer nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuigen hebben gekocht, waarbij onderscheid dient te worden gemaakt tussen de volgende subgroepen:

1.1.1.1 Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben;

1.1.1.2 Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die het Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben;

1.1.1.3 Lessees Kopers die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben;

1.1.1.4 Lessees Kopers en die hun Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben;

1.1.1.5 Consumenten die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Dealer hebben gekocht;

1.1.1.6 Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben;

1.1.1.7 Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben;

1.1.1.8 Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Dealer hebben gekocht;

of,

1.1.2 een of meer nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuigen uit hoofde van financial lease in bezit hebben, waarbij de Lessee nog geen juridisch eigenaar geworden is:

## Opt out

### 2. te bepalen dat:

- 2.1 ieder lid van de Nauw Omschreven Groep dat in Nederland woonachtig is of domicilie heeft gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging in de zin van artikel 1018f lid 3 Rv van de uitspraak tot aanwijzing van de Exclusieve Belangenbehartiger, de mogelijkheid zal hebben bij schriftelijk bericht aan de griffie van de Rechtbank te laten weten zich van de behartiging van hun belangen in deze collectieve actie te onttrekken;
- 2.2 ieder lid van de Nauw Omschreven Groep dat buiten Nederland woonachtig is of domicilie heeft, gedurende een periode van zes maanden na de aankondiging in de zin van artikel 1018f lid 3 Rv van de uitspraak tot aanwijzing van de Exclusieve Belangenbehartiger, de mogelijkheid zal hebben bij schriftelijk bericht aan de griffie te laten weten in te stemmen met de behartiging van hun belangen in deze collectieve vordering.

## Verklaringen voor recht

### 3. voor recht te verklaren dat:

- 3.1 ten aanzien van de bescherming van kleine zelfstandigen, dat verenigingen en stichtingen zonder winstoogmerk, alsmede, alsmede eenmanszaken, combinaties van natuurlijke personen zoals bijvoorbeeld vennootschappen onder firma, of rechtspersonen met slechts één werknemer waarvan de omzet in het boekjaar voorafgaand aan het jaar van aankoop van het Getroffen Voertuig niet hoger was dan EUR 100.000, in de in deze procedure toe te wijzen vonnissen hebben te gelden als consumenten.
- 3.2 ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken:
  - 3.2.1 de gedragingen van de Autofabrikanten, Bosch en Pon als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding kwalificeren als een oneerlijke handelspraktijk en mitsdien jegens de Consumenten onrechtmatig zijn;
  - 3.2.2 de gedragingen van de Autofabrikanten, Bosch en Pon als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding aan de Dealers zijn toe te rekenen zodat de oneerlijke handelspraktijken ook aan de Dealers kan worden tegengeworpen en hun gedragingen onrechtmatig zijn jegens de Consumenten;
  - 3.2.3 de Overeenkomsten die tussen Consumenten en de Dealers tot stand zijn gekomen – althans voor 14 juni 2014 – tot stand zijn gekomen als gevolg van voornoemde oneerlijke handelspraktijken, vernietigbaar zijn;

- 3.2.4 de Dealers, de Autofabrikanten, Bosch en Pon gelet op de oneerlijke handelspraktijken jegens de Consumenten hoofdelijk schadeplichtig zijn.
- 3.3 ten aanzien van dwaling:
  - 3.3.1 de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers bevoegd zijn de Overeenkomsten te vernietigen.
- 3.4 ten aanzien van conformiteit, productaansprakelijkheid en wanprestatie
  - 3.4.1 dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten beantwoorden;
  - 3.4.2 dat de redelijke termijn tot herstel of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;
  - 3.4.3 dat de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers gerechtigd zijn van de betreffende Dealers vervanging van het onderhavige Getroffen Voertuig te vorderen voor zover zij hun Getroffen Voertuig nog in hun bezit hebben;
  - 3.4.4 dat de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers de bevoegdheid hebben om hun respectieve Overeenkomsten met de respectievelijke Dealers te ontbinden.
- 3.5 ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken, dwaling, non-conformiteit, productaansprakelijkheid en wanprestatie:
  - 3.5.1 dat de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers 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 desbetreffende Dealers vorderen, dan wel zaaksvervanging, bij toewijzing daarvan geen vergoeding voor het gebruik van het betreffende Getroffen Voertuig verschuldigd zijn;
- 3.6 ten aanzien van onrechtmatige daad:
  - 3.6.1 dat ieder van de Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Dealers, althans een of meer van hen, jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees onrechtmatig hebben gehandeld;
  - 3.6.2 dat het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten, Bosch en Pon jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees eveneens aan de Dealers kan worden tegengeworpen;

- 3.6.3 dat ieder van de Autofabrikanten, Bosch, Pon en de Dealers, althans een of meer van hen, zich jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees schuldig hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van artikel 6:166 BW;

Vorderingen tot vernietiging, ontbinding, zaaksvervangning en schadevergoeding

4. ten aanzien van de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers 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:

4.1 primair:

- 4.1.1 de vernietiging van de Overeenkomst tussen de Consument, Lessees Kopers of de Zakelijke Koper en de desbetreffende Dealers uit te spreken, de betreffende Dealers 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.

4.2 Subsidiair:

- 4.2.1 de betreffende Dealers van wie de Consument, Lessees Koper of de Zakelijke Koper 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

- 4.2.2 de Autofabrikanten, Bosch en Pon hoofdelijk 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.

4.3 Meer subsidiair:

- 4.3.1 Te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Consumenten, Lessees Kopers of de Zakelijke Kopers met de desbetreffende Dealers hebben gesloten zijn ontbonden en deze

gehouden zijn aan de betreffende Consumenten en de Zakelijke Kopers 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.

4.4 Meer subsidiair:

4.4.1 Te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers met de desbetreffende Dealers hebben gesloten op eerste verzoek daartoe van een Consument, Lessees Kopers of een Zakelijke Koper als vernietigd dan wel meer subsidiair ontbonden hebben te gelden, waarna de desbetreffende Dealers gehouden zijn aan de betreffende Consumenten, Lessees Kopers of Zakelijke Kopers 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.

4.5 meer subsidiair:

4.5.1 de Autofabrikanten, Bosch en Pon en de Dealers hoofdelijk te veroordelen de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers de schade te vergoeden die zij hebben geleden door middel van:

5.5.1.1 – indien de Consument, Lessees Koper en de Zakelijke Koper 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 Verweerders daarbij aanspraak zullen kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan;

5.5.1.2 een schadevergoeding.

5. ten aanzien van de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers 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:

5.1 De Autofabrikanten, Bosch Pon en de Dealers hoofdelijk te veroordelen de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers de schade te vergoeden die zij hebben geleden, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen.

6. ten aanzien van Lessees:

- 6.1 De Autofabrikanten, Bosch en Pon hoofdelijk te veroordelen de Lessees de schade te vergoeden die zij hebben geleden, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen
7. In alle gevallen waarin 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 gedupeerden aanspraak maakt op wettelijke handelsrente in de zin van artikel 6:119a BW.
8. Gedaagden te veroordelen in de kosten van dit geding, inclusief, indien van toepassing, de redelijke en evenredige kosten als bedoeld in artikel 1018I lid 2 BW die de Stichting met het oog op de procedure heeft gemaakt, één en ander te vermeerderen met wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen vonnis.

een en ander met dien verstande dat voor zover Uw Rechtbank van oordeel is dat op het onderliggende feitencomplex het collectieve actierecht van toepassing is zoals dat gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie, dan heeft te gelden dat de vorderingen sub 1, 2 en 3 van dit petitum komen te vervallen, alsmede de vorderingen tot betaling van een schadevergoeding in geld.

---

Deze zaak wordt behandeld door:

mr J.D. Edixhoven van VIOTTA Advocaten | 020 723 1600 / 06 307 14 283 | joost.edixhoven@viottalaw.com

mr drs Q.L.C.M. Bongaerts van Bynkershoek | 06 53 32 57 01 | qb@bynklaw.nl

mr L.C.M. Berger van bureau Brandeis | 020 7606 50506 / 06 24 141 091 | louis.berger@bureaubrandeis.nl

mr W.A. Vader van bureau Brandeis | 020 7606 521 / 06 31 64 18 68 | wesley.vader@bureaubrandeis.nl

## OVERZICHT PRODUCTIES

Productie 1	Persbericht Volkswagen - Class-action suit: Volkswagen offers settlement solution
Productie 2	Rahmenvergleich van 28 februari 2020
Productie 3	Diesel-Käufer sollen bis zu 77 Milliarden Euro verloren haben, krantenbericht van 3 mei 2019
Productie 4	Brief advocaten van de Stichting aan de Gedaagden van 23 januari 2020
Productie 5	Brief van Audi aan advocaten van de Stichting van 7 februari 2020
Productie 6	Brief van Dealcouncil aan advocaten van de Stichting van 17 februari 2020
Productie 7	Brief van Volkswagen aan advocaten van de Stichting van 27 februari 2020
Productie 8	Zevende overzichtsbrief dieselfraude van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 23 januari 2020
Productie 9	Generic Particulars of Claim van 13 april 2018
Productie 10	Generic amended defence van 28 juni 2019
Productie 11	VW's 'defeat device' software developed at Audi in 1999, report says, Automotive News van 16 april 2016
Productie 12	Uitspraak Kammergericht Berlin van 26 september 2019
Productie 13	Guideline for the test of conformity of vehicles in operation in connection with the EC type approval (exhaust emission) van december 2003
Productie 14	Certificaat van Overeenstemming in verband met een Volkswagen Golf
Productie 15	Boetebesluit van 18 oktober 2017
Productie 16	Beslissing op bezwaar van 25 oktober 2018
Productie 17	Brochure van de Porsche Macan uit 2017
Productie 18	Second amended consolidated competitor dealership class action complaint van 9 februari 2016
Productie 19	Contag e.a., How They Did It: An Analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles
Productie 20	Volkswagen pleads guilty in U.S. court in diesel emissions scandal, Reuters 10 maart 2017
Productie 21	Carmaker allegedly used software that circumvents emissions testing for certain air pollutants, persbericht EPA 18 september 2015
Productie 22	Statement of Prof. Dr. Martin Winterkorn, persbericht Volkswagen 20 september 2015
Productie 23	Annual report Volkswagen 2015



Productie 24	Notice of violation EPA aan Volkswagen van 2 november 2015
Productie 25	Nachprüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) Ermittlung des Stickoxidausstoßes bei mehr als 50 Fahrzeugen, persbericht KBA van 11 november 2015
Productie 26	Übersicht Betroffene Fahrzeugvarianten des Volkswagen-Konzerns mit dem Motor EA189 van 7 juni 2017
Productie 27	Brief over softwarefraude dieselauto's Volkswagen van Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan Kamer van 20 september 2015
Productie 28	Brief van Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer van 27 november 2015
Productie 29	Brief van Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer van 16 februari 2016
Productie 30	Vierde overzichtsbrief van Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer van 14 oktober 2016
Productie 31	Vijfde overzichtsbrief van Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer van 10 juli 2017
Productie 32	Zesde overzichtsbrief van Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer van 6 april 2018
Productie 33	Brief van Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer van 13 oktober 2018
Productie 34	Emissions of twelve petrol vehicles with high mileages, TNO rapport 8 oktober 2018
Productie 35	Munich II public prosecutor concludes regulatory offences proceedings by issuing administrative order imposing a fine (Bußgeldbescheid) / AUDI AG accepts the fine and, by doing so, admits its responsibility, persbericht Audi 16 oktober 2018
Productie 36	Weiterer Dieselmotor vom Abgasskandal betroffen, nieuwsbericht 28 februari 2019
Productie 37	Vonnis Landgericht Duisburg van 31 oktober 2018
Productie 38	Porsche muss Bußgeld zahlen, persbericht Staatsanwaltschaft Stuttgart van 7 mei 2019
Productie 39	<i>Übersicht Liste der betroffenen Fahrzeugvarianten im Zuständigkeitsbereich des KBA (ohne Motor EA 189)</i> , KBA van 7 augustus 2019
Productie 40	Uitspraak van Oberlandesgericht Düsseldorf van 30 januari 2020
Productie 41	Court orders Volkswagen to pay record \$125 million in penalties, persbericht 20 December 2019
Productie 42	Ibama multa Volkswagen do Brasil em R\$ 50 milhões por fraude, persbericht 12 november 2015
Productie 43	Ermittlungsverfahren gegen Verantwortliche der AUDI AG - Bußgeldbescheid gegen die AUDI AG, persbericht 16 oktober 2018

Productie 44	VW muss Bußgeld zahlen, persbericht 13 juli 2018
Productie 45	Bosch muss Bußgeld zahlen, persbericht 23 mei 2019
Productie 46	Volkswagen Aktiengesellschaft ordered to pay \$196.5 million fine after pleading guilty to 60 charges for offences under federal environmental legislation, persbericht 22 januari 2020
Productie 47	The Italian Competition Authority fines the Volkswagen Group for tampering with their vehicles' emissions control systems, persbericht 3 november 2020
Productie 48	Dieselgate - record fine imposed by UIKIK, persbericht 15 januari 2020
Productie 49	Volkswagen AG Agrees to Plead Guilty and Pay \$4.3 Billion in Criminal and Civil Penalties; Six Volkswagen Executives and Employees are Indicted in Connection with Conspiracy to Cheat U.S. Emissions Tests, persbericht 11 januari 2017
Productie 50	Volkswagen Australia Diesel Emissions News & Information, website 2020
Productie 51	NOTICE OF PROPOSED SETTLEMENT Volkswagen, Audi and Skoda Class Actions in the Federal Court of Australia
Productie 52	VW SETTLEMENT APPROVAL (2.0 LITRE DIESEL) van 26 april 2017
Productie 53	VW settlement approval (3.0L diesel) van 19 april 2018
Productie 54	Order granting final approval of the 2.0-liter TDI consumer and reseller dealership class action settlement van 25 oktober 2016
Productie 55	Order granting final approval of the consumer and reseller dealership 3.0-liter class action settlement van 17 mei 2017
Productie 56	Ook na een softwareupdate is het gesjoemel nog niet uit de VW-diesels, NRC van 15 februari 2018
Productie 57	Arrest van het Bundesgerichtshof van 8 januari 2019
Productie 58	Arrest van het Bundesgerichtshof van 8 januari 2019 (vertaling)
Productie 59	Summary of the request for a preliminary ruling pursuant to Article 98(1) of the Rules of Procedure of the Court of Justice, 6 september 2019
Productie 60	Nachhaltigkeitsleitbild Volkswagenconcern, 2002
Productie 61	Amendement Van Gent
Productie 62	Uittreksel roljournaal in procedure SVCC - C/13/647072 - 18/432
Productie 63	Collectieve actie gestart om de schade van het dieselschandaal op Volkswagen AG te verhalen, persbericht Stichting 19 september 2019
Productie 64	Invitation conférence de presse Dieselgate, 21 november 2019
Productie 65	Uitnodiging persconferentie Dieselgate, 21 november 2019

Productie 66	70% des Belges refusent d'acheter une Volkswagen à la suite du Dieselgate, persbericht 8 januari 2020
Productie 67	Dieselgate : La Fondation Diesel Emissions Justice annonce une action collective contre Volkswagen, persbericht 23 januari 2020
Productie 68	Dieselgate: une action contre VW en France, Figaro 24 januari 2020
Productie 69	Dieselgate: une action collective en France contre Volkswagen, Les Echos 24 en 25 januari 2020
Productie 70	Presentatie DEJF RoundTable, Parijs 23 januari 2020
Productie 71	Milieudefensie ondersteunt het initiatief van Stichting Diesel Emissions Justice tegen Volkswagen, 23 augustus 2019
Productie 72	Statuten van de Stichting
Productie 73	Modelparticipatieovereenkomst Nederland
Productie 74	Modelparticipatieovereenkomst België (Franstalig)
Productie 75	Modelparticipatieovereenkomst België (Nederlandstalig)
Productie 76	Modelparticipatieovereenkomst Frankrijk
Productie 77	KvK uittreksel ••••• B.V.