



Bynkershoek
dispute resolution



DAGVAARDING

Vandaag, eenentwintig augustus tweeduizend twintig, op verzoek van de stichting **Stichting Diesel Emissions Justice**, die is gevestigd in Amsterdam (de **Stichting**) en woonplaats heeft gekozen bij haar advocaten, mr. L.C.M. (Louis) Berger en mr. S. (Stefan) Campmans, verbonden aan bureau Brandeis, die beiden kantoorhouden aan de Sophialaan 8 (1075 BR) Amsterdam, 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 die de Stichting in deze procedure als advocaten stelt, met het recht van substitutie;

GEDAGVAARD:

1. de naamloze vennootschap **Fiat Chrysler Automobiles N.V.** statutair gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (SW1A 1HA) LONDEN, Verenigd Koninkrijk aan het adres 25 St. James's Street, 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, waarvan de Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden,

VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE

Royal Courts of Justice
Room E16, Strand
WC2A 2LL Londen
Engeland

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 exploot aan Fiat Chrysler Automobiles N.V. 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

Fiat Chrysler Automobiles N.V.,

VOORNOEMD,

Heden een afschrift van deze dagvaarding zonder vertaling, terwijl een afschrift inclusief een Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, 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 Fiat Chrysler Automobiles N.V. voornoemd, voorzien van het in art. 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat Fiat Chrysler Automobiles N.V. 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 **FCA Italy S.p.A.** gevestigd en kantoorhoudende te (10135) TORINO, Italië aan het adres Corso Giovanni Agnelli 200, 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, waarvan een vertaling in de Italiaanse taal onverwijld zal worden nagezonden,

VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE

Ufficio Unico degli Ufficiali Giudiziari presso la Corte di Appello di Roma

Viale Giulio Cesare 52

00192 Roma

Italia

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 FCA Italy S.p.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

FCA Italy S.p.A.,

VOORNOEMD,

Heden een afschrift van deze dagvaarding zonder vertaling, terwijl een afschrift inclusief een Italiaanse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, 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 FCA Italy S.p.A. voornoemd, voorzien van het in art. 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat FCA Italy S.p.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;

3. de vennootschap naar het recht harer vestiging Alfa Romeo S.p.A. gevestigd en kantoorhoudende te (10135) TORINO, Italië aan het adres Corso Giovanni Agnelli 200, 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, waarvan de Italiaanse vertaling onverwijld zal worden nagezonden,

VERZONDEN AAN DE NAVOLGENDE ONTVANGENDE INSTANTIE

Ufficio Unico degli Ufficiali Giudiziari presso la Corte di Appello di Roma

Viale Giulio Cesare 52

00192 Roma

Italia

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 Alfa Romeo S.p.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

Alfa Romeo S.p.A.,

VOORNOEMD,

Heden een afschrift van deze dagvaarding zonder vertaling, terwijl een afschrift inclusief een Engelse vertaling onverwijld zal worden nagezonden, 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 Alfa Romeo S.p.A. voornoemd, voorzien van het in art. 8 EU Betekeningsverordening genoemde modelformulier, opgenomen in bijlage II van de EU Betekeningsverordening, met de mededeling dat Alfa Romeo S.p.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;

4. de vennootschap naar het recht van de staat Delaware, Verenigde Staten van Amerika, **FCA US LLC** kantoorhoudende te (48326) AUBURN HILLS, Michigan, Verenigde Staten van Amerika aan het adres 1000 Chrysler Drive, zonder bekende woonplaats of bekend werkelijk verblijf in Nederland.

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

aldaar werkzaam en aanwezig

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

Voorts wordt een afschrift van dit exploit voorzien van de vertaling van die stukken in de Engelse taal onverwijld door mij per aangetekende brief gezonden aan het adres van **FCA US LLC**

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

5. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **FCA Netherlands B.V.**, statutair gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (1175 RA) LIJNDEN aan het adres Singaporestraat 92, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ☐☐☐☐☐, statutair gevestigd te ☐☐☐☐☐ en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het adres ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, statutair gevestigd te □□□□□ en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het adres □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, statutair gevestigd te □□□□□ en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het adres □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, statutair gevestigd te ☐☐☐☐☐ en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het adres ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, statutair gevestigd te □□□□□ en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het adres □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, statutair gevestigd te □□□□□ en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het adres □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

30. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

31. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

32. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

33. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, statutair gevestigd te ☐☐☐☐☐ en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het adres ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, statutair gevestigd te □□□□□ en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het adres □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, statutair gevestigd te □□□□□ en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het adres □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, statutair gevestigd te □□□□□ en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het adres □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, statutair gevestigd te ☐☐☐☐☐ en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het adres ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 □□□□□, statutair gevestigd te □□□□□ en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het adres □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

- 68.** de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

69. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

70. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

71. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

72. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

73. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

74. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

75. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ☐☐☐☐☐, gevestigd en kantoorhoudende te (☐☐☐☐☐) ☐☐☐☐☐ aan het ☐☐☐☐☐, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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;

76. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid □□□□□, gevestigd te □□□□□ en kantoorhoudende te (□□□□□) □□□□□ aan het adres □□□□□, aldaar aan dat adres mijn exploit doende en afschrift dezes

☐ latende 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 twee (2) december tweeduizend twintig (2020) om 10:00 uur in de ochtend**, 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;
- 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 hetzelfde 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

INHOUDSOPGAVE.....	29
AFKORTINGEN EN DEFINITIES	32
I. INLEIDING EN KERN VAN DE ZAAK	40
II. DIESELSCHANDAAL: TECHNISCHE ACHTERGRONDEN EN REGULATOIR KADER ..	48
II.A. Ten geleide.....	48
II.B. Technische achtergrond van het dieselschandaal.....	49
II.B.1. NO _x -emissies en de schadelijke gevolgen daarvan	49
II.B.1.a) Oneigenlijke bevoordeling dieselvoertuigen en gesjoemel door fabrikanten	49
II.B.1.b) Problemen NO _x -vervuiling	51
II.B.1.c) Evolutie van de emissiegrenswaarden	52
II.B.1.d) Gevolgen van het dieselschandaal	53
II.B.2. Dieseluittoot, uittootreductiesystemen en manipulatie-instrumenten	54
II.B.2.a) Werking diesilverbrandingsmotor	54
II.B.2.b) Intern-motorische reiniging (EGR)	55
II.B.2.c) Nabehandelingstechnieken, waaronder LNT en SCR	56
II.B.3. Prikkel voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten	56
II.B.4. Elektronische aansturing van de motor en mogelijkheden voor manipulatie	58
II.B.5. Actieve en passieve Illegale Manipulatie-instrumenten	59
II.C. Regulator kader en debat over Illegale Manipulatie-instrumenten.....	61
II.C.1. Overzicht regelgeving	61
II.C.2. Typegoedkeuring en emissietesten	62
II.C.3. De NEDC test en haar opvolger	63
II.C.4. Het Certificaat van Overeenstemming	66
II.C.5. De uitleg van het verbod op Manipulatie-instrumenten in de Emissieverordening	67
II.C.5.a) Kernoverwegingen en bepalingen van de Emissieverordening	67
II.C.5.b) De interpretatie van de Emissieverordening in de rechtspraak.....	72
II.C.5.c) De vierde prejudiciële vraag: de uitzondering op het verbod op Manipulatie-instrumenten.....	75
III. HET GEBRUIK VAN ILLEGALE MANIPULATIE-INSTRUMENTEN DOOR FCA	78
III.A. Inleiding, plan van aanpak	78
III.B. De Gedaagden	78
III.B.1. FCA.....	78
III.B.2. FCA Italy SpA en Alfa Romeo SpA.....	80
III.B.3. FCA US LLC	81
III.B.3.a) De Importeurs van FCA voertuigen in Nederland	81
III.B.3.b) De Dealers van FCA voertuigen in Nederland	81
III.B.3.c) Niet in deze procedure betrokken partijen	82
III.C. FCA-motoren, modellen en motortypen, enkele inleidende observaties	82
III.C.1. Generaliseerbaarheid van onderzoeksresultaten	82
III.C.2. Overzicht van de door FCA gebruikte motortypen	83
III.C.3. Overzicht van gebruikte modellen	84
III.D. Bevindingen KBA Euro 5 en 6, obstructie MIT en wetenschappelijk onderzoek.....	86
III.D.1. KBA I: het onderzoek door de Onderzoekscommissie VW van het KBA	86
III.D.1.a) Eerste kolom: testresultaten reguliere NEDC test	87
III.D.1.b) Tweede kolom: NEDC Warm (hot start), de eerste controverse rondom het MIT	87
III.D.1.c) Derde kolom: NEDC 10 graden Celsius (thermal window)	88
III.D.1.d) Vierde tot en met achtste kolom: baantesten	90
III.D.2. De testresultaten van het MIT	92
III.D.3. KBA II – het KBA stelt in diverse Euro 6 voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten vast	97
III.D.4. Onderzoek van Contag et al.	102
III.D.5. Nadere bevindingen van Deutsche Umwelthilfe t.a.v. Euro 6 Fiat 500 1.6	103
III.E. RDW en anderen: Suzuki (Euro 5 en 6 1.6 liter)	106
III.E.1. Algemeen	106
III.E.2. De Euro 6 Suzuki Vitara en de Euro 6 Suzuki S-Cross	106
III.E.2.a) De RDW testrapporten uit 2016 en 2017	106
III.E.2.b) De nadere onderzoeksbevindingen van TNO en eindconclusies van de RDW	109
III.F. RDW, EPA en VCA: Jeep.....	112
III.F.1. Algemeen	112
III.F.2. Jeep Grand Cherokee Euro 5	112
III.F.3. Bevindingen EPA	114
III.F.4. Bevindingen VCA: Euro 5b en 6 a en b	115
III.G. Onderzoeken en bevindingen in andere landen	117
III.G.1. Toezichthouderlijk onderzoek en strafrechtelijke procedure in Frankrijk	117
III.G.2. Toezichtrechtelijke acties van de Koreaanse overheid	118

III.H.	Een software-update alleen kan het probleem niet verhelpen	118
III.I.	Informatieplicht en bewijs(aanbod)	119
III.I.1.	Inleiding	119
III.I.2.	Openheid van zaken – algemeen kader rondom waarheidsplicht	121
III.I.2.b)	<i>De mogelijkheid dat de Autofabrikanten de noodzakelijke informatie niet verstrekken</i>	<i>123</i>
III.I.3.	Informatieverzoek	125
III.I.4.	Bewijsaanbod	126
IV.	JURIDISCH KADER EN AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN PER GEDAAGDE	127
IV.A.	Plan van behandeling	127
IV.B.	De wet op de oneerlijke handelspraktijken	128
IV.B.1.	Inleiding	128
IV.B.2.	Juridisch kader	129
IV.B.3.	Strijd met art. 6:193g BW (zwarte lijst) – misleidende handelspraktijken zijn een gegeven	130
IV.B.3.a)	<i>Strijd met art. 6:193g aanhef en onder i BW</i>	<i>130</i>
IV.B.3.b)	<i>Strijd met art. 6:193g aanhef en onder d BW.</i>	<i>131</i>
IV.B.3.c)	<i>Strijd met art. 6:193g aanhef en onder a BW</i>	<i>131</i>
IV.B.4.	De misleidende ommissie	137
IV.B.5.	Strijd met professionele toewijding	138
IV.B.6.	Misleidende handelspraktijk op grond van art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW	139
IV.B.7.	Toerekenbaarheid	141
IV.B.7.a)	<i>Tekst en strekking van de wet en de Richtlijn OHP</i>	<i>142</i>
IV.B.7.b)	<i>Toerekenbaarheid o.g.v. rol Importeurs en de Dealers in productie- en verkoopketen</i>	<i>143</i>
IV.B.7.c)	<i>Toerekenbaarheid op grond van maatschappelijke maatstaven geboden</i>	<i>144</i>
IV.B.8.	Causaliteit	145
IV.C.	Vernietigbaarheid Overeenkomsten op grond van dwaling	148
IV.C.1.	Inleiding	148
IV.C.2.	Algemeen kader vernietiging	148
IV.C.3.	Wederzijdse dwaling	149
IV.C.4.	Rechtsgevolgen	150
IV.D.	Non-conformiteit	150
IV.D.1.	Inleiding	150
IV.D.2.	Getroffen voertuigen zijn non-conform	151
IV.D.3.	De Vordering tot zaaksvervangings	152
IV.D.3.a)	<i>Inleiding</i>	<i>152</i>
IV.D.3.b)	<i>Tekortkoming rechtvaardigt zaaksvervangings</i>	<i>153</i>
IV.D.3.c)	<i>Eventuele Terugroepacties wegen niet op tegen zaaksvervangings</i>	<i>154</i>
IV.D.3.d)	<i>Geen verbruiksvergoeding bij zaaksvervangings</i>	<i>157</i>
IV.D.4.	De Gedupeerden hebben recht op ontbinding van de Overeenkomsten en op schadevergoeding	158
IV.D.4.a)	<i>Wanprestatie</i>	<i>158</i>
IV.D.4.b)	<i>Verzuim</i>	<i>158</i>
IV.E.	Onrechtmatige daad	160
IV.E.1.	Algemeen	160
IV.E.2.	Ten aanzien van afzonderlijke partijen	161
IV.E.2.a)	<i>De Importeurs en de Dealers</i>	<i>161</i>
IV.E.2.b)	<i>De Autofabrikanten</i>	<i>162</i>
IV.E.3.	Onrechtmatige daad in groepsverband (art. 6:166 BW)	162
IV.E.4.	Schade	163
IV.E.5.	Causaliteit	163
IV.E.6.	Toerekening	164
IV.E.6.a)	<i>Algemeen</i>	<i>164</i>
IV.E.6.b)	<i>De Autofabrikanten</i>	<i>164</i>
IV.E.6.c)	<i>De Importeurs en de Dealers</i>	<i>164</i>
IV.E.7.	Conclusie	166
V.	SCHADE	166
V.A.	Inleiding	166
V.B.	Soorten van geleden en te lijden schade	167
VI.	TOEPASSELIJKHEID WAMCA, CLASSES, BONDELBAARHEID VORDERINGEN	168
VI.A.	Toepasselijkheid WAMCA	169
VI.A.1.	Inleiding	169
VI.A.2.	Het Amendement Van Gent	169
VI.A.3.	Het onrechtmatig handelen van de Verweerders loopt door na 15 november 2016	170
VI.B.	Omschrijving Nauw Omschreven Groep	171
VI.C.	De te vorderen verklaringen voor recht	173
VI.C.1.	Verklaring voor recht ten aanzien van de definitie van Consumenten	173
VI.C.2.	Verklaringen voor recht ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken	173
VI.C.3.	Verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling	174
VI.C.4.	Verklaringen voor recht ten aanzien van non-conformiteit en wanprestatie	174

VI.C.5.	Verklaringen omtrent de onverschuldigdheid van een gebruiksvergoeding:	175
VI.C.6.	Verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad:	175
VI.D.	Vorderingen tot vernietiging, ontbinding, zaaksvervanging en schadevergoeding.....	176
VI.D.1.	Categorieën Gedupeerden.....	176
VI.D.2.	Categorieën vorderingen.....	177
VII.	ONTVANKELIJKHEID STICHTING	178
VII.A.	Inleiding	178
VII.B.	Doelstellingen Stichting en gelijksoortige belangen (art. 3:305a lid 1 BW)	178
VII.B.1.	Statuten.....	178
VII.B.2.	De belangen van de Gedupeerden zijn gelijksoortig.....	179
VII.C.	Belangen Gedupeerden zijn gewaarborgd.....	180
VII.D.	Geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk (art. 3:305a lid 3 sub a BW)	181
VII.E.	Territoriaal ontvankelijkheidsvereiste (art. 3:305a lid 3 sub b BW)	181
VII.E.1.	Inleiding.....	181
VII.E.2.	Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste uitgewerkt.....	182
VII.E.3.	Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste moet achterwege blijven	183
VII.F.	Stichting heeft de Gedaagden uitgenodigd voor overleg (art. 3:305a lid 3 sub c BW) ..	184
VIII.	BEKENDE VERWEREN GEDAAGDEN	185
IX.	FORMELE ASPECTEN	185
IX.A.	Inleiding	185
IX.B.	NCC.....	185
IX.C.	Bevoegdheid rechter	186
IX.C.1.	Inleiding.....	186
IX.C.2.	De Gedaagden met vestiging in Nederland.....	186
IX.C.3.	De Gedaagden met vestiging in buiten Nederland	186
IX.D.	Bevoegdheid m.b.t. vorderingen van belangenbehartigers zoals de Stichting	190
IX.E.	Toepasselijk recht	190
X.	BEWIJSAANBOD	192
X.A.	Het bewijs is geleverd.....	192
X.B.	Bijzondere bewijsregels	192
X.B.1.	Bewijsaanbod.....	194
XI.	PROCESKOSTEN.....	194
XII.	PETITUM	195
OVERZICHT PRODUCTIES	201	

AFKORTINGEN EN DEFINITIES

ACEA	Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain van de Europese brancheorganisatie voor autofabrikanten.
AdBlue	Een oplossing van ureum in gedemineraliseerd water, dat met name dieselloertuigen gebruiken om minder schadelijke stoffen uit te stoten. AdBlue wordt gehouden in een afzonderlijke tank in het voertuig en vervolgens geïnjecteerd in het uitlaatsysteem, tussen de motor en de SCR-katalysator. Het ureum, $\text{CO}(\text{NH}_2)_2$, wordt gemaakt met ammoniak (NH_3) en koolstofgas (CO_2). Door een chemische reactie worden de NO_x en het NH_3 afgebroken tot stikstof (N_2) en water (H_2O).
Alfa Romeo	Alfa Romeo SpA, een van de gedaagden in deze procedure
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, zie productie 70).
Autofabrikanten	FCA NV, FCA Italy, FCA US, en Alfa Romeo.
Bestuur	Het bestuur van de Stichting.
Boetebesluit	Het besluit van de ACM tot het opleggen van een boete aan Volkswagen van 18 oktober 2017 in zaaknummer ACM/17/003870 (productie 58), dat bekrachtigd is in de beslissing op bezwaar van 25 oktober 2018 (productie 59).
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, geleased of anderszins gebruikt.
CvO	Het Certificaat van Overeenstemming, ook wel aangeduid (in het Engels) als een <i>Certificate of Conformity</i> , is een bewijsstuk

dat door de fabrikant of importeur van een voertuig 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, uitlaatemissies en brandstofverbruik, een en ander met inachtneming van de EU-normen, in het bijzonder de Emissieverordening.

Dealers

In Nederland gevestigde autodealers en leasemaatschappijen die één of meer Getroffen Voertuigen van het merk Fiat, Alfa Romeo en/of Jeep aan één of meer Gedupeerden hebben geleased, verkocht of geleverd en die medegedaagden zijn in deze procedure.

Deutsche Umwelthilfe

Deutsche UmweltHilfe is een Duitse milieuorganisatie die zich in het kader van onder meer het Dieselschandaal bezig houdt met het testen van diesel voertuigen van verschillende automerken.

Diesel Particulate Filter

Een filter die ervoor dient fijnstof dat bij de verbranding van dieselbrandstof vrijkomt op te vangen.

Dieselschandaal

De grootschalige en systematische inzet van Manipulatie-instrumenten in dieselloertuigen van onder meer autofabrikanten, zoals FCA, waarmee onder meer autoriteiten en bezitters van Getroffen Voertuigen zijn misleid.

DPF

Diesel Particulate Filter

ECU

Engine Control Unit. Dit is het onderdeel van de auto waarmee bijna alle functies van het voertuig worden beheerst en dat onder andere zorgt voor de beheersing van de motor en de menging van brandstof en andere stoffen in de motor. Hiermee wordt hetzelfde bedoeld als met het voertuig- of motormanagementsysteem. De ECU is een samenstelling van

firmware, simpel gezegd: het tastbare apparaat, en een softwareprogramma.

EGR

Exhaust Gas Recirculation: uitlaatgasrecirculatie, deze techniek voert vuile uitlaatgassen uit de motor terug naar de inlaat van de motor. Dit verlaagt de verbrandingstemperatuur van de motor en reduceert hiermee de uitstoot van NOx. De hoeveelheid uitlaatgas die wordt teruggevoerd naar de motor wordt geregeld met behulp van een EGR-klep. Nadeel van deze techniek is dat de motor onder bepaalde condities vervuild kan raken.

Emissieverordening

Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie.

Emissieverordening II

Verordening 2019/631 van 17 april 2019 tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (herschikking).

Emis-Rapport

Het rapport van de enquêtecommissie van de Parlementaire Enquête van het Europees Parlement naar aanleiding van het Dieselschandaal van 4 april 2017.

EPA

De Amerikaanse *Environmental Protection Agency*, in de Verenigde Staten verantwoordelijk voor de handhaving van de daar geldende emissienormen voor personenauto's.

EPA Complaint

De door het EPA in de Verenigde Staten tegen FCA ingestelde dagvaarding van 23 mei 2017

FCA, dan wel FCA groep of concern

Het FCA concern.

FCA Italy

FCA Italy SpA, de houdstermaatschappij van de Italiaanse activiteiten van FCA.

FCA NV

Fiat Chrysler Automobiles N.V., de Nederlandse topholding van het FCA concern, en mede-gedaagde in deze procedure.

FCA US	FCA US LLC, de Amerikaanse houdstermaatschappij van de Amerikaanse activiteiten van FCA
Funder	Consumer Justice Network B.V., de financier van de (statutaire) werkzaamheden van de Stichting.
Gedaagden	De gedaagden in deze procedure, namelijk: FCA NV, FCA US LLC, FCA Italy SpA, Alfa Romeo SpA, de Importeurs en de Dealers.
Geduceerden	De (rechts)personen, waaronder Consumenten, Zakelijke Kopers, en Lessees, die benadeeld zijn door het Dieselschandaal, omdat zij een Getroffen Voertuig hebben gekocht, geleased of geleverd hebben gekregen.
Geïdentificeerde Modellen	De modellen van FCA US , FCA Italy en Alfa Romeo als vermeld in hoofdstuk III.C.3 van deze dagvaarding.
Getroffen Voertuig	Een door de Autofabrikanten, waaronder begrepen een of meer aan hen gelieerde ondernemingen, gefabriceerde en van een Illegaal Manipulatie-instrument voorzien dieservoertuig dat door een typegoedkeuringsinstantie in de Europese Unie, zoals het KBA, is goedgekeurd op basis van de Euro 5 of Euro 6 grenswaarden en door een Geduceerde in de periode vanaf 1 januari 2009 tot het in deze te wijzen eindvonnis is gekocht, geleased of anderszins is verkregen, waaronder in ieder geval begrepen maar niet daartoe beperkt alle Geïdentificeerde Modellen.
ICCT-Rapport	De rapportage van de International Counsel on Clean Transport, de organisatie die destijds voor het eerst op het spoor kwam van de dieselemissiefraude door Volkswagen, met een analyse en aanbevelingen voor het voorkomen van dieselemissiefraude
Illegaal Manipulatie-instrument	Een manipulatie-instrument zoals bedoeld in artikel 5 lid 2 eerste zin van Europese Verordening nr. 715/2007 en dus de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, zonder dat één of meer van de uitzonderingen genoemd in hetzelfde lid 2 (tweede zin en de opsomming) van toepassing is.
Kaderrichtlijn	Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de

goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn).

KBA

Het *Kraftfahrt Bundesamt*, de Duitse 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.

LNT

Lean NO_x Trap, een emissiereductietechniek waarbij NO_x door een opslagkatalysator wordt opgevangen

Manipulatie-instrument

Een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3 sub 10 van Europese Verordening nr. 715/2007, zijnde een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn.

MIT

Het *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, de Italiaanse typegoedkeuringsautoriteit

Nauw Omschreven Groep

De nauw omschreven groep bedoeld in art. 1018^e lid 2 Rv die in deze dagvaarding in onderdeel VI.B van deze dagvaarding nader is afgebakend.

NEDC

New European Driving Cycle, een testprocedure ontworpen voor het meten van de emissieniveaus en het brandstofverbruik van personenauto's.

NO_x

Verzamelnaam voor verschillende stikstofoxiden.

Onderzoekscommissie VW	De door het KBA naar aanleiding van het Volkswagen dieselschandaal ingestelde Untersuchungskommission VW, die in Duitsland steekproefsgewijs onderzoek heeft gedaan naar de uitstoot van op de Duitse markt verkochte dieselloertuigen.
Onderzoeksrapport VW	Het eerste onderzoeksrapport van de Onderzoekscommissie VW, getiteld <i>Bericht der Untersuchungskommission "Volkswagen"</i> van april 2016.
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.
Parlementaire Enquête	De Parlementaire Enquête naar aanleiding van het Dieselschandaal is gestart, de vierde in de geschiedenis van het Europees Parlement, waarvan de bevindingen zijn neergelegd in het EMIS-Rapport.
PEMS	<i>Portable Emissions Measurement System</i> . Een voertuig emissietestinrichting dat klein en licht genoeg is om een voertuig tijdens normaal gebruik (real driving) te kunnen testen, in plaats van in een testomgeving.
Raad van Toezicht	De raad van toezicht van de Stichting.
RDW	De RDW, voorheen genaamd Rijksdienst voor het Wegverkeer, is de organisatie die de registratie van gemotoriseerde voertuigen en rijbewijzen in Nederland verzorgt. De RDW is een zelfstandig bestuursorgaan van de Nederlandse overheid.
Rechtbank	Rechtbank Amsterdam.
Reglement 83	Een door de economische commissie voor Europa van de Verenigde Naties opgesteld reglement, dat de voorloper is van de Europese emissieregeling en vergelijkbare kernbegrippen bevat. Dit document, dat als bijlage in de Kaderrichtlijn is opgenomen, maakt op grond van artt. 34, 35 en bijlage IV daarvan deel uit van de EG-typegoedkeuringsprocedure.
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,

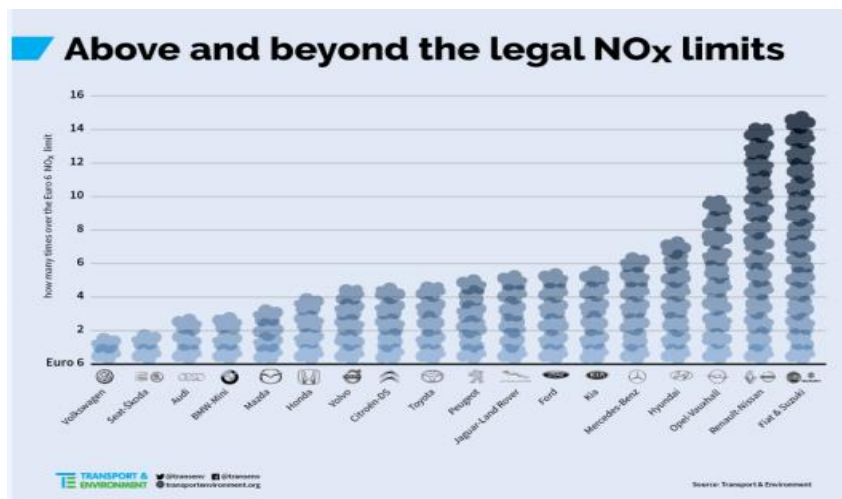
	Richtlijnen 97/7/EG, 98/27/EG en 2002/65/EG van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening (EG) nr. 2006/2004 van het Europees Parlement en de Raad.
Rome-I-Vo	Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen 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.
SCR	<i>Selective Catalytic Reduction</i> : deze techniek gebruikt een katalysator om uitlaatgassen te ontdoen van NOx met behulp van een ureumoplossing (zoals bijvoorbeeld AdBlue). De motor kan efficiënt draaien bij een hoge verbrandingstemperatuur, wat resulteert in een lage CO ₂ -uitstoot en een laag brandstofverbruik. De hoge NOx -uitstoot wordt door de SCR katalysator verlaagd door omzetting naar hoofdzakelijk stikstof en water. Nadeel voor de consument is dat ureum regelmatig extra aangevuld moet worden tussen de onderhoudsbeurten door en dat dit niet altijd beschikbaar is bij tankstations.
Sharpston Conclusie	De conclusie van Advocaat-Generaal Sharpston van het Europese Hof van Justitie van 30 april 2020 in het kader van een strafrechtelijke procedure tegen Volkswagen.
Stichting	Stichting Diesel Emissions Justice, de eiseres in deze procedure.
Testverordening	Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van de Emissieverordening en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie.
Terugroepactie(s)	De zogeheten terugroepacties waartoe FCA door bevoegde typegoedkeuringsautoriteiten zijn opgeroepen, welke actie(s) erop gericht waren of zijn om het Illegale Manipulatie-instrument te ‘verwijderen’.
UTAC	Franse Union Technique de l’Automobile, du Motorcycle et du Cycle, die in Frankrijk uitvoerig onderzoek heeft gedaan naar de emissies van dieselloertuigen, waaronder die van FCA.

VCA	De Vehicle Certification Authority, de Britse typegoedkeuringsautoriteit.
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 Illegaal Manipulatie-instrument bij het Getroffen Voertuig – en dat vergelijkbaar is met het Getroffen Voertuig.
VN/ECE	De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de opsteller van Reglement 83.
VW (of Volkswagen) Procedure	De procedure die de Stichting met de dagvaarding van 13 maart 2020 heeft ingeleid tegen Volkswagen, Audi, SEAT Bosch, Pon, Porsche en de Nederlandse dealers van deze merken Volkswagen Dealers
WCOD	Wet conflictenrecht onrechtmatige daad.
WvW	Wegenverkeerswet 1994.
Zakelijke Koper	Een (rechts-)persoon die een Getroffen Voertuig heeft gekocht die geen Consument is.

I. INLEIDING EN KERN VAN DE ZAAK

1. Deze dagvaarding gaat over de rol van Fiat Chrysler Automobiles N.V. (althans de FCA Groep) in het beruchte Dieselschandaal. De Stichting komt op voor de autobezitters die ten gevolge van het Dieselschandaal zijn gedupeerd en zet zich ervoor in om compensatie voor hen te verkrijgen.¹
2. Het Dieselschandaal kwam bloot te liggen in september 2015 toen bleek dat Volkswagen jarenlang had gelogen over de milieuprestaties van haar dieselloertuigen. In de jaren erna kwam gaandeweg aan het licht dat ook andere autofabrikanten, zoals Daimler AG, maar ook FCA NV overheden en autobezitters hadden misleid met betrekking tot de uitstoot van dieselloertuigen.
3. Het Dieselschandaal bestaat eruit dat een aantal autofabrikanten om dieselloertuigen op de markt te brengen die (op grove wijze) niet voldoen aan de Europese emissienormen. De autofabrikanten maakten daarbij gebruik van soft- en hardware die gericht is op (i) het herkennen van de officiële testomgeving (de **NEDC Test**) en/of op (ii) het omzeilen van een emissietest. Diverse autofabrikanten die zichzelf zonder uitzondering als milieubewust presenteren, bleken juist bijzonder vervuilende voertuigen op de markt te brengen, die op de weg veel meer fijnstof en NO_x uitstoten dan is toegestaan. De autofabrikanten misleidden hiermee autobezitters en autoriteiten. Het financieel gewin was voor de fabrikant. Bovendien pakten de fabrikanten zo een competitief voordeel ten koste van hun klanten, de volksgezondheid en het milieu.
4. FCA is een van de meest notoire autofabrikanten in het Dieselschandaal. Haar recente Euro 6 generatie voertuigen van FCA blijkt zelfs zo slecht te presteren dat FCA door de gezaghebbende denktank Transport & Environment is aangemerkt als een van de “*worst performers*”. Het onderstaande staatje maakt dit grafisch inzichtelijk (Bron: Transport & Environment, Dieselgate: Who? What? How? Report September 2016 **productie 1** p. 4).

¹ Voor alle definities wordt verwezen naar de definitielijst aan het begin van deze dagvaarding en de verder toelichting in de hierna volgende hoofdstukken van deze dagvaarding.



5. Een groot aantal FCA-voertuigen voldoet bij lange na niet aan de toepasselijke emissienormen. Dat geldt met name voor de NO_x-norm, die in sommige gevallen met wel 22 keer wordt overschreden. Ook bepaalde Suzuki-modellen die zijn voorzien van FCA-motoren vertonen gelijksoortige normoverschrijdingen. Hoewel deze dagvaarding om praktische redenen niet tevens tegen Suzuki is gericht, zullen de normoverschrijdingen en het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten in deze modellen wel worden besproken, nu de motorkalibratie van FCA afkomstig was en de betreffende motor ook in een veelheid van FCA-voertuigen is ingebouwd.
6. Dat de FCA-voertuigen de toepasselijke emissiegrenzen grovelijk overschrijden, is inmiddels door allerlei nationale autoriteiten vastgesteld. Ook is in een scala aan voertuigen de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten. De aangetroffen Illegale Manipulatie-instrumenten zijn bovendien van dien aard dat zij met geen mogelijkheid onder de wettelijke uitzondering van art. 5 lid 2(a) Emissieverordening I en II te brengen zijn, te weten: noodzaak voor bescherming van de motor of de veiligheid van het voertuig. Dat blijkt onder meer uit de volgende onderzoeken:
 - De Duitse typegoedkeuringsautoriteit Kraftfahrt Bundesamt (het **KBA**) heeft vanaf 2016 een aantal Euro 5 en 6 FCA-voertuigen onderzocht. Het KBA heeft vastgesteld dat de voertuigen een veel hogere illegale uitstoot tonen buiten de gestandaardiseerde testsituatie. Ook heeft het KBA Illegale Manipulatie-instrumenten vastgesteld bij, onder andere, de 2.0 liter Euro 6 Fiat 500X. De motor daarvan is door FCA in een veelheid van haar modellen van het merk Fiat, Alfa Romeo en Jeep gebruikt. Het KBA stelde onder meer vast dat de emissiereductiesystemen van deze auto's kort nadat de motor 22 minuten had gedraaid, grotendeels werd afgeschakeld. Deze tijdsduur valt samen met de duur van de destijds in Europa gebruikte gestandaardiseerde New European Driving Cycle typegoedkeuringstest, de NEDC-Test. De bevindingen van het KBA komen overeen met die van onder meer de Franse autoriteiten en die van onafhankelijke onderzoekers. De werkwijze van FCA is op geen enkele manier te

rechtvaardigen en is zonder meer illegaal, zoals zowel door de Duitse verkeersminister Dobrindt, het KBA en de Europese Commissie is onderkend.

- In Nederland heeft het RDW onder meer de Euro 6 Suzuki Vitara onderzocht, die van een 1.6 liter viercilinder motor van FCA is voorzien, en FCA's Euro 5 Jeep Grand Cherokee. Ten aanzien van de Suzuki Vitara stelde het RDW vast dat er sprake was van vergaande normoverschrijding en het gebruik van eenzelfde timingmechanisme als ook door het KBA was geconstateerd. De RDW oordeelde dat er geen enkele rechtvaardiging denkbaar is voor een dergelijk Manipulatie-instrument, zodat de illegaliteit daarvan dus op voorhand vaststaat. Het RDW stelde recent ook vast dat de door Suzuki (en dus tevens: FCA) voorgestelde software-update de problemen niet heeft verholpen en kondigde aan de typegoedkeuring van dit voertuig te zullen intrekken wanneer daadwerkelijke verbetering uit zou blijven. Gelet op het evident strafbare karakter van deze fraude heeft de RDW de resultaten van haar onderzoek met het OM gedeeld. Aangezien ook deze 1.6 liter motor in een veelheid van FCA-modellen is ingebouwd, heeft de verantwoordelijke minister Van Veldhoven haar Italiaanse ambtsgenoot bovendien verzocht FCA te vragen of deze andere FCA-modellen eveneens van een gelijksoortig Illegaal Manipulatie-instrument zijn voorzien. Zoals hierna zal worden besproken, kan er echter op voorhand van uit worden gegaan dat de Italiaanse regering dit verzoek naast zich neer zal leggen.
 - Ook met betrekking tot de Euro 5 Jeep Grand Cherokee stelde de RDW een grove overschrijding van emissienormen vast, alsmede de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten. Deze bevindingen werden korte tijd later door de Britse typegoedkeuringsautoriteit VCA voor de Euro 6 Jeep Grand Cherokee bevestigd. De RDW heeft haar bevindingen met het Openbaar Ministerie gedeeld en heeft ook voor de Euro 5 Jeep Grand Cherokee de procedure tot intrekking van de typegoedkeuring in gang gezet. Ook is aangekondigd dat met betrekking tot de Euro 6-versie vergelijkbare stappen zullen worden ondernomen.
 - De bevindingen van het RDW zijn in overeenstemming met bevindingen van het Amerikaanse milieuagentschap EPA met betrekking tot de Jeep Grand Cherokee en FCA's Ram 1500. Ook het EPA stelde vast dat deze voertuigen de emissienormen vergaand overschrijden en dat deze voertuigen van maar liefst acht verschillende Illegale Manipulatie-instrumenten zijn voorzien. Eind 2019 heeft FCA de FCA-modellen civiele kant van deze kwestie in de VS voor USD 800 miljoen geschikt, maar de strafrechtelijke procedures lopen nog.
7. Dit is slechts een greep uit de vele onderzoeken die zijn verricht en de acties die door overheden zijn ondernomen. Deze zullen in hoofdstuk III in meer detail worden omschreven. Zoals hierna zal blijken, maken deze onderzoeken zonder uitzondering ieder op hun eigen wijze twee zaken duidelijk: (i) dat de door FCA ontwikkelde, geproduceerde en op de markt gebrachte

dieselmotoren op grove wijze de door de Europese Unie gestelde emissienormen ruim overschrijden, met vaak tien keer de toepasselijke norm en (ii) dat deze motoren zijn voorzien van Illegale Manipulatie-instrumenten, die als functie hebben om enkel tijdens testsituaties de uitstoot te reduceren.

8. Het gaat daarbij om een breed scala van de meest gangbare dieselmotoren, zowel de Euro 5 als in de meer recente Euro 6 modellen, inclusief in ieder geval de Euro 5 en Euro 6 1.3, 1.6, en 2.0 liter viercilindermotoren en de Euro 5 en 6 3.0 liter V6 dieselmotoren. Ieder van deze motoren is in een groot aantal modellen van FCA ingebouwd. Te meer omdat de bevindingen van de diverse onderzoeken ten aanzien van diverse modellen met dezelfde motoren grote overeenkomsten vertonen, is aannemelijk dat in alle modellen die van deze motoren zijn voorzien identieke of op zijn minst soortgelijke Illegale Manipulatie-instrumenten zijn gebruikt.
9. De schade voor de Gedupeerden, de volksgezondheid en het milieu is groot. Als gevolg van de emissiefraude door FCA blijven de Gedupeerden met voertuigen zitten die aan hen als bijzonder milieuvriendelijk zijn gepresenteerd, maar die, in ieder geval waar het de Euro 6 modellen betreft, stevast het slechtste in hun klasse presteren. Voor zover al software updates zijn uitgevoerd, blijken deze niet of niet toereikend te werken. Bovendien wordt in vakkringen op goede gronden aangenomen dat het wegnemen van de Illegale Manipulatie-instrumenten tot verminderde prestaties en hogere onderhoudskosten zal leiden.
10. Doel van de Stichting is dan ook FCA, de Importeurs en de Dealers die de Getroffen Voertuigen op de markt hebben gebracht en verkocht ter verantwoording te roepen om zo ten gunste van haar achterban redres af te dwingen.
11. Daarbij springt bij de door FCA gepleegde dieselfraude nog het volgende in het oog, wat in deze inleiding niet onbesproken kan blijven. Anders dan bijvoorbeeld Mercedes en Volkswagen, waarbij door het KBA in tal van modellen Illegale Manipulatie-instrumenten zijn geconstateerd en die van de Duitse overheid boetes van in totaal meer dan drie miljard euro kregen opgelegd, is FCA er – in Europa - tot nu toe in geslaagd vergaand buiten schot te blijven. De reden daarvoor is dat FCA de typegoedkeuring van haar voertuigen in overwegende mate door de Italiaanse typegoedkeuringsautoriteit, het *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, hierna “MIT” heeft laten voorzien. Gelet op de gigantische economische belangen die met de auto-industrie zijn gemoeid, is al vaak opgemerkt dat de toezichthoudende autoriteiten, zoals het MIT, en zelfs rechterlijke instanties onder grote druk staan om de belangrijke auto-industrie zo veel mogelijk buiten schot te laten. Het Europese toezichthouderlijke regime is bij uitstek kwetsbaar voor een dergelijke “regulatory capture”, omdat autofabrikanten de Europese typegoedkeuring in de regel veelal bij de typegoedkeuringsautoriteit van hun thuisland laten afgeven, die de autofabrikant in de regel welgezind is. Die goedkeuring geldt dan voor de gehele EU. Dat, terwijl de betreffende autoriteit vervolgens als enige verantwoordelijk is voor het verdere toezicht op de naleving van de emissienormen en het opleggen van maatregelen zoals terugroepacties of – in het uiterste geval – het intrekken van de typegoedkeuring.

12. Italië, waar deze verantwoordelijkheid direct bij het ministerie van infrastructuur en transport is ondergebracht, is voor deze druk bijzonder gevoelig gebleken. Op instigatie van het MIT schoffeerde FCA, nadat zij was gevraagd tekst en uitleg te geven over de geconstateerde Illegale Manipulatie-instrumenten, de Duitse verkeersminister Dobrindt door op het allerlaatste moment verstek te laten gaan bij een met hem geplande bespreking. Volgens FCA zou zij uitsluitend aan MIT verantwoording verschuldigd zijn nu MIT de typegoedkeuring voor haar voertuigen had verstrekt. Kort daarna heeft MIT daadwerkelijk de exclusieve “jurisdictie” over deze kwestie geclaimd, de betreffende voertuigen getest, en tegen beter weten in geoordeeld dat het door FCA gebruikte timingmechaniek niet als een Illegaal Manipulatie-instrument aan te merken valt. Eerder al had het MIT een aantal andere Euro 5 voertuigen toelaatbaar verklaard, dit ondanks de evidente aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten en ondanks het feit dat deze voertuigen de Euro 5 normen vergaand overschreden.
13. Het MIT weigerde daarbij ieder overleg met de Duitse autoriteiten, en zelfs een onder auspiciën van de Europese Commissie georganiseerde mediation is op niets uitgelopen. Deze gang van zaken is onder meer uitvoerig besproken in het kader van een door het Europees Parlement opgestart parlementair onderzoek (de “**Parlementaire Enquête**”). In antwoord op door het Europees Parlement gestelde vragen schreef de toenmalige Duitse verkeersminister Dobrindt:
- “The KBA found that, all in all, the exhaust gas recirculation of five Fiat models had been manipulated by using illegal defeat devices. During several NEDC measurements, it was found that NOx levels would increase with each test cycle in all analysed vehicles. It was demonstrated that the exhaust gas recirculation turns off after approximately 22 minutes and the regeneration of the storage catalytic converter after approximately six regeneration cycles. Italy does not consider this as proof. The BMVI has asked the European Commission to initiate the mediation procedure that is applicable in such cases to find a solution.”*
14. De halsstarrige weigering van de Italiaanse regering om enige actie tegen FCA te ondernemen, heeft er uiteindelijk zelfs toe geleid dat de Europese Commissie een inbreukprocedure tegen Italië heeft opgestart onder de noemer “measures taken regarding Fiat 500X-Euro 6 Diesel”. Deze procedure loopt nog steeds, en het zal gelet op de traagheid waarmee de raderen in Brussel draaien waarschijnlijk nog jaren duren voordat die tot een einde zal zijn gekomen. De evidente belangenverstrengeling tussen het MIT en FCA is in onderstaande cartoon treffend weergegeven:

defeat devices are not approved for road usage in the EU and consumers with such devices installed in their cars face possible driving bans. In Germany, more than 200 000 vehicles are subject to the investigation, including larger vehicles, such as camper vans.

[...]

Today, investigators from Germany, Italy and Switzerland have started searching three commercial properties of a company located in Baden-Württemberg and Hesse (Germany), as well as in three locations in the Piedmont region (Italy) and one location in the canton of Thurgau (Switzerland), to gather evidence on the defeat device, the marketing of vehicles and individual responsibility linked to these action. The duration of the ongoing searches is currently unknown. In addition, UK authorities have ordered two companies in London to produce relevant documents.

Voor de Stichting is duidelijk dat het onderzoek het gevolg is van de in deze dagvaarding omschreven praktijken van FCA. De Stichting zal de verdere ontwikkelingen op de voet volgen en daarvan waar nodig daarvan in deze procedure verslag doen. Deze procedure strekt er toe FCA ook via een civielrechtelijke procedure ter verantwoording te roepen waar de bevoegde autoriteit MIT dat tot nu toe heeft nagelaten.

17. De indeling van deze dagvaarding is als volgt.
18. In hoofdstuk II geeft de Stichting technische achtergronden van het Dieselschandaal inclusief de milieu-implicaties van dieselemissies, de technische werking van dieselmotoren, alsmede de diverse typen Illegale Manipulatie-instrumenten en hun ratio. In dit onderdeel bespreekt de Stichting tevens het regulatorisch kader, inclusief de recente ontwikkelingen in het debat over de illegaliteit van Manipulatie-instrumenten. Daarbij zal de Stichting ook stil staan bij de recente conclusie van Advocaat-Generaal van het Europese Hof van Justitie waaruit volgt dat de uitzondering op het verbod van (Illegale) Manipulatie-instrumenten, waarop ook FCA zich beroept, restrictief dient te worden uitgelegd.
19. Hoofdstuk III bevat allereerst een omschrijving van de gedaagde partijen. Vervolgens geeft de Stichting aan de hand van de gebruikte motortypen een overzicht van de Getroffen Voertuigen. De navolgende onderdelen beschrijven in detail het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door FCA, aan de hand van wetenschappelijke publicaties en van de diverse onderzoeken die in dit kader zijn verricht. Daarbij zal blijken dat de door FCA gehanteerde Manipulatie-instrumenten zonder meer illegaal zijn en met geen mogelijkheid onder de uitzondering op het verbod van Illegale Manipulatie-instrumenten kunnen worden geschaard. In dit onderdeel gaat de Stichting ook uitvoerig in op de controverse die naar aanleiding van MIT's nalatigheid is ontstaan en concludeert zij dat aan de bevindingen van MIT, gelet op haar gebleken vooringenomenheid, geen enkele waarde kan worden toegekend.
20. In hoofdstuk IV 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; en
- onrechtmatige daad, waaronder onrechtmatige daad in groepsverband.

21. 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 Illegaal Manipulatie-Instrument bij het Getroffen Voertuig – vergelijkbaar is met het Getroffen Voertuig (Vergelijkbaar Type); en
- schadevergoeding.

22. In hoofdstuk V bespreekt Stichting de schade zoals die door de Gedupeerden is geleden.

23. In hoofdstuk VI 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 Gedaagden niet uitsluitend van voor 15 november 2016 dateert, maar in belangrijke mate ook nadien is doorgegaan en aan het licht is gekomen en tot op de dag van vandaag voortduurt. Om die reden verwijt de Stichting de Gedaagden een doorlopende stroom van gerelateerde onrechtmatige gedragingen, zoals in hoofdstuk IV zal worden toegelicht, wat er conform het geldende overgangsrecht toe leidt dat niet het oude collectieve actierecht, maar het nieuwe recht van toepassing is.

24. 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.

25. In dit hoofdstuk bespreekt de Stichting ook de omvang en afkadering van de categorieën Gedupeerden, alsook de door haar ingestelde vorderingen en de bundelbaarheid daarvan.

26. In hoofdstuk VII 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.

27. In hoofdstuk VIII bespreekt de Stichting de bekende verweren van Gedaagden.
28. In hoofdstuk IX besteedt de Stichting aandacht aan een aantal formele aspecten, zoals de bevoegdheid van de Rechtbank en het toepasselijk recht.
29. Hoofdstukken X en XI zien op het bewijsaanbod en de proceskosten. Een overzicht van producties is na het petitum (622) opgenomen.
30. Voor meer detail wordt verwezen naar de inhoudsopgave op p. 28 e.v. van deze dagvaarding.

II. DIESELSCHANDAAL: TECHNISCHE ACHTERGRONDEN EN REGULATOIR KADER

II.A. Ten geleide

31. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting op hoofdlijnen de technische achtergrond van het Dieselschandaal en het regulatorisch kader. De door FCA gebruikte Illegale Manipulatie-instrumenten, de werking daarvan en haar samenspannen met het MIT, bespreekt de Stichting in Hoofdstuk III.
32. In beide hoofdstukken passeert een groot aantal rapporten en stukken de revue. Het betreft onder meer rapporten en aanklachten van typegoedkeuringsinstanties als het Duitse KBA, de Nederlandse RDW en TNO, de Britse Vehicle Certification Authority (**VCA**), het Amerikaanse EPA, het Italiaanse MIT en de International Council on Clean Transport (**ICCT**), de organisatie die de sjoemelsoftware bij Volkswagen ontdekte en waardoor het hele Dieselschandaal aan de oppervlakte kwam (**ICCT-Rapport, productie 4**). Een belangrijke bron van informatie is het onderzoeksrapport in het kader van de Parlementaire Enquête die naar aanleiding van het Dieselschandaal is gestart, de vierde in de geschiedenis van het Europees Parlement. Het rapport van de onderzoekscommissie (**EMIS-Rapport**) wordt hierbij overgelegd als **productie 5**. In het kader van dit onderzoek heeft een groot aantal hoorzittingen plaatsgevonden. Hierbij zijn vertegenwoordigers van het KBA, het MIT, de RDW, TNO en FCA bevraagd. FCA en het KBA hebben ook schriftelijke antwoorden op parlementaire vragen gegeven.
33. De Stichting behoudt zich uitdrukkelijk het recht voor de feitelijke onderbouwing van haar vorderingen op een later tijdstip aan te vullen, aan de hand van verdere bevindingen van haar doorlopend onderzoek. De Stichting verwijst ten aanzien van het aanvullen van gronden naar

art. 1018g Rv en de beperkte toelichting hierop.² De reden daarvoor is dat het weliswaar gemakkelijk is om een Illegaal Manipulatie-instrument te ontwerpen en in een voertuig te implementeren, maar dat het in de praktijk bijzonder lastig is ze op te sporen en de exacte werking daarvan vast te stellen.³ In dit verband wijst de Stichting er reeds nu op dat FCA de partij is die de Illegale Manipulatie-instrumenten heeft ontworpen en geïmplementeerd. Alleen FCA is in staat inzage te geven in de exacte werking en programmering van de emissiecontrolesystemen in de Getroffen Voertuigen en in welke voertuigen (en uitvoeringen) die precies zijn opgenomen. De Stichting meent dat het – gelet op de uitvoerige motivering door de Stichting van haar standpunten – aan haar is om klaarheid geven over relevante technische aspecten van de diverse Illegale Manipulatie-instrumenten. Deze zienswijze is in overeenstemming met het vonnis van deze rechtbank van 29 november 2019 ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 8.7-8.11, waarin de Rechtbank Volkswagen c.s. op grond van art. 22 Rv tot het verstrekken van een grote hoeveelheid informatie beval.

34. De Stichting heeft de Gedaagden in haar brieven van 2 en 3 juli 2020 verzocht de daarin benoemde informatie aan haar te verstrekken (kopie brief FCA van 2 juli 2020, **productie 6**). Gedaagden hebben daarop tot dusverre niet gereageerd. Voor zover FCA zo lang mogelijk zou pogen deze informatie in het verborgene te houden, meent de Stichting dat FCA een dergelijke procesopstelling niet in haar eigen voordeel zou moeten kunnen uitspelen. De Stichting verwijst naar onderdeel III.I hierna waarin zij de bewijspositie van partijen nader bespreekt.

II.B. Technische achtergrond van het dieselschandaal

II.B.1. NO_x-emissies en de schadelijke gevolgen daarvan

II.B.1.a) *Oneigenlijke bevoordeling dieselloertuigen en gesjoemel door fabrikanten*

35. Centraal kenmerk van dieselmotoren is dat zij weliswaar verhoudingsgewijs minder CO₂ uitstoten, maar juist meer NO_x, SO_x en fijnstof. De relatief geringere uitstoot van CO₂ leidde ertoe dat bezitters van dieselloertuigen allerlei belastingvoordelen genoten die aan de verondersteld geringe CO₂ emissies van hun voertuigen was gerelateerd. De voordelen van dieselmotoren werden in de praktijk schromelijk overschat, zoals blijkt uit schriftelijke antwoorden van □□□ van Transport & Environment op vragen van de Parlementaire Enquêtecommissie van het Europees Parlement (**productie 7**), p. 3. In dit interview somt □□□ een lijst van nadelen van dieselmotoren op. Ook beschrijft □□ hoe de oneigenlijke voordelen die door de overheden aan dieselloertuigen werden toegekend het voor de consument aanmerkelijk aantrekkelijker maakten om veel grotere (en dus vervuilerder) auto's te kopen, zoals SUV's:

² Kamerstukken II 2016/17, 34 608, 3 MvT, p. 48.

³ ICCT rapport, productie 4, p. 5: "Defeat Devices are generally easy to design and difficult to detect. Defeat devices are, nowadays, embedded in software code that is very difficult to access and interpret by third parties."

“The only reason European’s buy diesel cars in large numbers is due to tax and regulatory bias. On average diesel tax in Europe is 30% below the petrol tax. This lower fuel tax stimulates purchase of larger vehicles and driving more kilometres, a second reason why diesel cars do not necessarily lower CO₂, and this policy is most definitely not technology neutral. Furthermore, diesel engines are allowed to emit much higher levels of NO_x than gasoline engines lowering the costs of manufacture - again not technology neutral.”

36. De NO_x-norm bedraagt onder Euro 6 80 mg/km. Dat is, zoals ook □□□□□□□□ stelt, aanzienlijk hoger is dan de geldende norm voor benzinevoertuigen.

37. De oneigenlijke voordelen voor dieselloertuigen hebben ertoe geleid dat het marktaandeel voor deze voertuigen binnen de Europese Unie explosief is gegroeid. De Stichting verwijst naar overweging D van het EMIS-Rapport in de Parlementaire Enquête (productie 5):

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

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

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

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

“There are large discrepancies between the NO_x emissions of most Euro 3-6 diesel cars measured during the type-approval process with the New European Driving Cycle (NEDC) laboratory test, which meet the legal emission limit, and their NO_x emissions measured in real driving conditions. [...] Those discrepancies contribute, to a large extent, to infringements by

several Member States of Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe.”

40. De Europese Commissie heeft inmiddels inbreukprocedures geïnitieerd tegen onder meer Frankrijk, Duitsland, Hongarije, Italië, Roemenië en het Verenigd Koninkrijk. In het persbericht over deze inbreukprocedures (**productie 8**) weet de verantwoordelijke Eurocommissaris Elżbieta Bieńkowska deze gang van zaken in belangrijke mate aan de sjoemelende dieselfabrikanten:

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

II.B.1.b) Problemen NO_x-vervuiling

41. Zoals uit de hierboven geciteerde overwegingen uit het EMIS-Rapport volgt, is de stikstofverontreiniging als gevolg van dieseluistoot een ernstige kwestie. In een invloedrijk artikel in het gezaghebbende wetenschappelijke blad *Nature*⁴ werd de stikstofverontreiniging als één van de kritieke negen “*global boundaries*” omschreven waar de mensheid binnen moet blijven om onomkeerbare schade aan de planeet te voorkomen (**productie 9**). In het artikel wordt omschreven hoe de nitratenvervuiling het kritieke, duurzaam handhaafbare niveau allang vergaand overschrijdt (artikel, figure 1, *beyond the boundary*). Daarmee hoort de stikstofverontreiniging thuis in hetzelfde rijtje van klimaatverandering en de vermindering van biodiversiteit, de twee andere “planetary boundaries” die in het artikel als overschreden worden aangemerkt. De gevolgen van de stikstofverontreiniging zijn veelomvattend en bestaan onder meer uit:
- i. een vergaande eutrophicatie (overvoeding) van het milieu te land en te water, met als gevolgen onder meer een sterke vermindering van de biodiversiteit en de vorming van excessieve algenpopulaties in water;
 - ii. een verslechtering van de luchtkwaliteit, met schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid als gevolg;
 - iii. klimaatopwarming; en
 - iv. zure regen.
42. De gevolgen van het gesjoemel met dieselloertuigen liegen er niet om. In een ander artikel in *Nature* uit 2017⁵ werd geschat dat het in Europa alleen al ongeveer 6.800 onnodige doden per

⁴ Rockström, J., Steffen, W., Noone, K. *et al.* A safe operating space for humanity. *Nature* **461**, 472–475 (2009). <https://doi.org/10.1038/461472a>

⁵ Anenberg, S.C., Miller, J., Minjares, R., Du, L., Henze, D.K., Lacey, F., Heyes, C. (2017) Impacts and mitigation of excess diesel related NO_x emissions in 11 major vehicle markets. *Nature*, 545(7655), 467–471. <https://doi.org/10.1038/nature22086>.

jaar zou schelen als de Europese dieselpersonenvoertuigen en -busjes aan de door de Europese Commissie gestelde milieunormen zouden voldoen (**productie 10**).

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

II.B.1.c) *Evolutie van de emissiegrenswaarden*

44. Gelet op de steeds verder om zich heen grijpende NO_x-vervuilingsproblematiek worden de Europese emissiestandaarden steeds strenger. Zo is de Europese Commissie, naar uit de considerans van de Emissieverordening blijkt, in maart 2001 van start gegaan met het programma „Schone lucht voor Europa” (ofwel, *Clean Air for Europe*, CAFE). De vermindering van de voertuigemissies was een integraal onderdeel van de algehele strategie om een verbeterde luchtkwaliteit te komen. Overwogen werd dat het om de luchtkwaliteitsdoelstellingen in de Europese Unie te kunnen halen noodzakelijk was, dat de in de Euro 5 en 6 neergelegde emissienormen onverminderd dienden te worden nagestreefd en dat met name de NO_x-uitstoot van dieselveertuigen aanzienlijk zou moeten dalen om aan de gestelde doelen voor luchtverontreiniging te kunnen voldoen.
45. Om de industrie in staat te stellen zich tijdig op deze normen te kunnen voorbereiden bevat de Emissieverordening (uit 2007) naast de Euro 5-normen ook al de Euro 6-emissiegrenswaarden, die 'pas' vanaf 2014 voor personenvoertuigen zouden gaan gelden. Doordat de grenswaarden van de (toen nog) toekomstige Euro 6 norm al in een zeer vroeg stadium werden vastgesteld, verkregen de autofabrikanten zekerheid voor hun Europese langetermijnplanning en werden zij in staat gesteld tijdig op de toekomstige normen te anticiperen.
46. Het onderstaande overzicht bevat opeenvolgend toepasselijke Europese emissiestandaarden voor dieselmotoren in personenvoertuigen:

Emissiestandaard	Richtlijn	Datum inwerking treden	Maximale uitstoot (g/km)			
			CO	Koolwaterstof + NO _x	NO _x	Fijnstof
Euro 1	70/220/EEC, 91/441/EEC, 93/59/EEC, 96/69/EC en 91/542/EEC	Jul. 1992	2,72 (3,16)	0,97 (1,13)	-	0,14 (0,18)
Euro 2	94/12/EC, 96/69/EC en 91/542/EEC	Jan. 1996 [1995]	1,0	0,7 (IDI) of 0,9 (DI)	-	0,08 (IDI) of 9,1 (DI)
Euro 3	98/69/EC	Jan. 2000	0,64	0,56	0,50	0,05
Euro 4	98/69/EC	Jan. 2005 1/10/2006	0,50	0,30	0,25	0,025
Euro 5	Emissieverordening	Sept. 2009 1/10/2009	0,50	0,23	0,18	0,005
Euro 6	Emissieverordening	Sept. 2014	0,50	0,17	0,08	0,005

47. De normen voor auto-industrie zijn niet excessief streng. Terwijl de NO_x-grenswaarde bij de invoering van de euro 5 normen 0,18 G/km was, oftewel 180 milligram (mg) per kilometer, bedroeg de NO_x-norm in de VS op dat moment 44 mg/km, ofwel minder dan een vierde van de toenmalige Europese grenswaarde (EMIS-Rapport, productie 5, par 24):

“A lower NO_x emission limit of 44 mg/km was already in place in the US at the time of the introduction of Euro 5 limits [EPA, US study], and diesel cars placed on the US market already had to comply with that limit.”

48. Ook de in 2014 ingevoerde Euro 6 norm, van 0,08 g/km (80 mg/km) is nog steeds bijna twee keer zo ruim de Amerikaanse norm. Het feit dat ook Europese fabrikanten in de VS diesels op de markt brachten (waaronder FCA), illustreert dat deze fabrikanten het kennelijk mogelijk achtten aan de strengere Amerikaanse emissienormen te voldoen.

II.B.1.d) Gevolgen van het dieselschandaal

49. Het dieselschandaal heeft, naast haar implicaties voor het milieu, ook voor de autofabrikanten en haar afnemers verstekkende gevolgen. Zo heeft het dieselschandaal ertoe geleid dat de markt voor nieuwe en tweedehands dieselvoertuigen is ingestort. Diverse autofabrikanten hebben inmiddels aangekondigd zich geheel uit de dieselmarkt te zullen terugtrekken, waaronder ook FCA (Artikel Financial Times 25 februari 2018, **productie 11**) en Suzuki (artikel Electrive.com van 6 oktober 2018, **productie 12**).
50. De problemen rondom NO_x- en overige dieselemisssies leidden er op lokaal niveau ook toe dat een toenemend aantal Europese steden tot de invoering van milieuzones is overgegaan. De

steden hebben immers weinig andere mogelijkheden om de uitstoot terug te dringen als de Europese wetgeving door de autofabrikanten niet wordt nageleefd en door de EU-lidstaten niet wordt gehandhaafd.

51. Het 'weigeringsbeleid' van 'diesels' is progressief. Eerst wordt de vervuilendste auto geweerd en vervolgens vindt aanscherping plaats volgens een vast tijdsplan. Een goed voorbeeld hiervan is beleid van 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 binnen de milieuzone rijden⁶. 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.
52. In Duitsland zijn de ontwikkelingen op dit vlak verder dan in Nederland en worden Dieselauto's van steeds recenter bouwjaar worden uit de binnensteden geweerd. In een groeiend aantal Duitse steden, waaronder (sinds november 2019) Berlijn, geldt nu al een rijverbod voor diesels die onder de recentere Euro 5 norm⁷ (in werking tot september 2014) en ouder. Het feit dat Euro 6 dieselveertuigen van diverse fabrikanten waaronder FCA in werkelijkheid niet eens aan de Euro 5 norm blijken te voldoen, vergroot de kans dat deze dieselverboden zich binnen afzienbare tijd ook tot deze Euro 6 voertuigen zullen uitstrekken. Ook is niet uit te sluiten dat dieselmotoren op termijn geheel in de ban zullen worden gedaan.

II.B.2. Dieseluitstoot, uitstootreductiesystemen en manipulatie-instrumenten

53. Om aan de strengere emissienormen te voldoen, hebben autofabrikanten, waaronder FCA, diverse emissiereductiesystemen ontwikkeld. In deze procedure draait het, op hoofdlijnen, om twee benaderingen die FCA heeft toegepast, namelijk (i) intern-motorische maatregelen en (ii) secundaire maatregelen ook wel nabehandelingstechnieken genoemd. Voordat nader op deze twee benaderingen zal worden ingegaan, zal de Stichting eerst een korte toelichting geven op de werking van een dieselmotor.

II.B.2.a) *Werking dieselverbrandingsmotor*

54. Kenmerkend voor een dieselverbrandingsmotor is dat brandstof en lucht gemengd worden in de verbrandingskamer en daar onder hoge druk tot verbranding wordt gebracht. Dieselmotoren werken, vereenvoudigd weergegeven, op basis van de volgende stappen.
 - Tijdens de inlaatslag vult de verbrandingskamer van de cilinder zich via het inlaatspruitstuk met lucht, al dan niet onder extra druk gezet door een turbo. De zuiger komt met de compressieslag omhoog en perst de lucht in de verbrandingskamer samen. Hiermee nemen

⁶ Zie: <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/milieuzone/milieuzone-vanaf-november-2020/#h631fd5e2-7f6c-4233-8933-9d216d83a09c>

⁷ Zie: <https://www.adac.de/verkehr/abgas-diesel-fahrverbote/fahrverbote/dieselfahrverbot-faq/>.

druk en temperatuur in de cilinder toe. De samengeperste lucht bereikt zo temperaturen van honderden graden Celsius.

- Op het moment dat de druk het hoogst is – de zuiger heeft dan het hoogste punt bereikt – wordt de diesel de verbrandingskamer ingespoten. De hoge temperatuur in de verbrandingskamer maakt dat de brandstof, gecombineerd met lucht, vanzelf ontbrandt. De verbranding zorgt voor een krachtige, neerwaartse verplaatsing van de zuiger, de zogeheten arbeidsslag. Deze slag zorgt voor de aandrijving van de krukas.
 - Het is van belang dat de brandstof meteen en optimaal verbrandt, omdat dan de beste omzetting in energie plaats vindt. Hiertoe moet de diesel goed verneveld worden. De insputting wordt door het motormanagementsysteem, de ECU (*Electronic Control Unit*), voortdurend aan de motortoestand en de rijomstandigheden aangepast.
 - Na de ontbranding openen de uitlaatkleppen en stuwt de zuiger het verbrande mengsel de cilinder uit – uiteindelijk richting de uitlaat. Bij een optimale verbranding zouden als afvalstoffen van verbranding alleen koolstofdioxide (CO₂), stikstof (N₂), zuurstof (O₂) en water (H₂O) vrijkomen. Als gevolg van de steeds net-niet-volledige verbranding in een dieselmotor komen er echter ook stoffen als koolmonoxide (CO), gedeeltelijk en niet-verbrande koolwaterstoffen, roetdeeltjes/fijnstof en NO_x vrij.
55. Een specifiek nadeel van dieselmotoren is dat de NO_x, als gevolg van de hoge zuurstofgraad van de emissies, niet door middel van een conventionele driewegkatalysator kan worden weggenomen zoals bij benzinemotoren het geval is (ICCT-Rapport, p. 4). Teneinde deze emissies weg te nemen, dient er een emissiereductiesysteem in het voertuig te worden ingebouwd, bestaande uit een intern-motorische reiniging, al dan niet in combinatie met een extern-motorische nabehandelsstrategie. Deze beide technieken worden onderstaand kort omschreven.

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

56. Er zijn diverse intern-motorische emissiereductietechnieken beschikbaar. De belangrijkste daarvan is de zogeheten “*Exhaust Gas Recirculation*” (**EGR**). Bij deze techniek wordt het uitlaatgas terug in de verbrandingskamer gevoerd. Deze recirculatie vindt plaats via een zogenaamde EGR-klep die de dosering van uitlaatgas reguleert. Uitlaatgas is inert. Dat betekent dat het geen chemische reactie aangaat. De bijmenging van het (inerte) uitlaatgas in de verbrandingskamer zorgt voor een lagere zuurstof-brandstof verhouding. Als gevolg daarvan wordt de ontstane warmte bij de verbranding over meer massa verdeeld hetgeen de verbrandingstemperatuur tempert. Bij een lagere verbrandingstemperatuur ontstaat vervolgens minder NO_x. Met tussentijdse koeling van het recirculatiegas is de temperatuur in de verbrandingskamer verder te verlagen.
57. Nadeel van deze methode is dat er relatief veel fijnstof wordt uitgestoten. Zonder recirculatie zou de productie van kleine deeltjes roet lager zijn, maar de uitstoot van NO_x hoger. Deze

tegenstrijdigheid, die als een belangrijk nadeel van uitlaatgasrecirculatie wordt beschouwd, wordt wel aangeduid als de NO_x-roet-paradox. Een ander probleem is dat de toepassing van EGR onder bepaalde omstandigheden tot vervuiling van bepaalde motoronderdelen kan leiden, waaronder de EGR-klep en de turbokoeler.

58. Uit een RDW-rapport van juli 2017 blijkt dat veel autofabrikanten, waaronder FCA, zich tijdens de Euro 5-periode (september 2009-september 2014) beperkten tot de toepassing van de EGR-methode (**productie 13**, p. 9-10)

II.B.2.c) *Nabehandelingstechnieken, waaronder LNT en SCR*

59. Onder de Euro 6 normering, die vanaf september 2014 van kracht is, werden de uitstootnormen aanmerkelijk strikter. Zo werd de NO_x norm voor personenauto's van 180 mg/km tot 80 mg/km teruggebracht. Met intern-motorische maatregelen alleen werden deze nieuwe emissienormen niet gehaald. Als aanvullende zuiveringsmethoden werden door de autofabrikanten, waaronder FCA, nabehandelingstechnieken toegepast op de uitlaatgassen. Hiervoor zijn verschillende methoden ontwikkeld, waaronder (i) de Lean NO_x-trap (**LNT**) techniek en (ii) de Selective Catalytic Reduction (**SCR**) techniek. Als gevolg van deze aanvullende nabehandelingssystemen werden aan het EGR-systeem zelf minder hoge eisen gesteld, zij het dat ook deze techniek nog steeds noodzakelijk bleef om aan de geldende normen te voldoen.
60. Bij toepassing van LNT, ook wel bekend onder de naam NO_x Storage Catalyst is er sprake van een zogenoemde 'moleculaire spons' waarbij de vrijkomende NO_x zich aan een absorberend middel hecht, bijvoorbeeld zeoliet. Op een gegeven moment is de 'spons' vol en moet deze worden gereinigd/geleegd. Dit reinigingsproces, ook wel *regeneration* genoemd, vereist aanvullende brandstofinjecties. LNT wordt met name bij motoren met een kleinere inhoud toegepast. Vanwege inherente beperkingen is het ongeschikt voor motoren met een grotere inhoud.
61. Bij de SCR-techniek wordt NO_x uit het uitlaatgas gefiltreerd met een katalysator. Als katalysator fungeert een mengsel van ureum en gedemineraliseerd water, dat onder meer onder de naam AdBlue op de markt wordt gebracht. Bij een juiste toepassing van deze techniek kan de motor bij een hoge verbrandingstemperatuur efficiënt draaien. Dat resulteert weer in een lagere CO₂-uitstoot en een lager brandstofverbruik. De relatief hoge NO_x-uitstoot die zich in die omstandigheden voordoet, wordt door de SCR-katalysator verlaagd door omzetting naar hoofdzakelijk stikstof en water. SCR leidt (in geval van optimale toepassing) over het algemeen tot betere resultaten dan de LNT-techniek, met name bij grotere motoren. Toepassing van deze techniek is ook duurder dan de LNT-techniek. Bovendien leidt deze techniek tot het gebruik van een extra grondstof, namelijk de ureumoplossing.

II.B.3. Prikkels voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten

62. Zoals in onderdeel II.B.1.a) hiervoor besproken is het, met toepassing van moderne techniek, allang mogelijk om bij gebruik op de weg ten volle aan de geldende emissienormen te voldoen.

Zoals in het Emis-Rapport is bevestigd, heeft een aantal autofabrikanten niettemin om puur economische redenen nagelaten hun voertuigen in overeenstemming met de geldende normeringen te brengen. Vervolgens werden door die fabrikanten, waaronder FCA, Illegale Manipulatie-instrumenten ingezet om hun veel te hoge uitstoot tijdens de test te verhullen.

63. De economische ratio voor autofabrikanten om op deze wijze met de uitstoot te sjoemelen, is volgens het ICCT-Rapport gelegen in onder meer de volgende factoren (productie 4, p. 4):
- De kosten van het emissiereductiesysteem. Een complete LNT-installatie kost volgens het ICCT ongeveer USD 360, en een SCR-systeem ongeveer USD 800. Door een inferieur systeem in te bouwen kan de autofabrikant honderden euro's besparen terwijl haar voertuigen, als gevolg van sjoemelstrategieën, alsnog door de test heen komen.
 - Een Diesel Particulate Filter (de **DPF**) kost ongeveer USD 240. Wanneer de aansturing van een motor zo wordt afgesteld dat de NO_x uitstoot hoger is, maar de fijnstofuitstoot lager (de roet-NO_x paradox), dan hoeft het DPF-filter minder vaak te worden “geregenereerd” oftewel schoongebrand. Op die manier kan de fabrikant met een goedkoper roetfilter volstaan. Aangezien voor de regeneratie van het DPF extra brandstof wordt verbruikt leidt de toepassing van een strategie met meer NO_x-uitstoot ook tot verminderd brandstofgebruik.
 - Een hogere NO_x uitstoot maakt een optimalere verbranding mogelijk. Wanneer op een hogere NO_x wordt gestuurd, kan het brandstofgebruik met 2-5% worden teruggebracht.
 - Wanneer een voertuig van een LNT-installatie is voorzien, dient deze eveneens periodiek te worden “geregenereerd”. De reden is dat de LNT slechts in staat is een bepaalde hoeveelheid NO_x op te slaan. Aan de LNT wordt tijdens een regeneratie een zeer rijk lucht-brandstof mengsel aangeboden. Het doel is dan de opgeslagen NO_x om te zetten in andere componenten (H₂), CO₂, N₂ en O₂). Na de regeneratie is de LNT “leeg” en weer in staat NO_x op te slaan. Wordt de werking van het LNT-systeem gereduceerd of geheel afgeschakeld, dan is een brandstofbesparing van 2-5% mogelijk.
 - Bij voertuigen met een SCR-systeem moet de ureum-oplossing die nodig is voor de omzetting van NO_x, in een hervulbare tank worden opgeslagen. Wanneer dit systeem wordt afgeschakeld kan met een kleinere tank worden volstaan of behoeft de tank minder vaak te worden bijgevuld, hetgeen tot een grotere cliëntacceptatie kan leiden.
 - Er bestaat ook een wisselwerking tussen motorgeluid en NO_x emissies. Dieselmotoren stonden in het verleden bekend om hun “rammelende” geluid. Dat geluid is in moderne voertuigen vergaand teruggebracht door de brandstof in fasen te injecteren in plaats van in één keer. Deze injectiestrategieën leiden ook tot een hogere NO_x-uitstoot.
 - Om het rijplezier van de consument te waarborgen en verkopen te stimuleren hebben fabrikanten er belang bij om de rijprestaties van hun voertuigen op hoog niveau te

houden. Door het EGR-systeem af te schakelen, is er meer zuurstof beschikbaar. De reactiesnelheid neemt zo toe, zodat de motor in staat is sneller op het gaspedaal te reageren.

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

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

II.B.4. Elektronische aansturing van de motor en mogelijkheden voor manipulatie

65. Bij het voorgaande is van belang dat moderne motoren allang niet meer uit louter mechanische onderdelen bestaan met een klassieke elektrische aansturing, maar een complex samenstel vormen van software en fysieke techniek. Zo kan een motor uit het hogere segment meer dan 70 elektronische controle units bevatten, die tezamen worden aangestuurd door meer dan 100 miljoen regels aan softwarecode. Als gevolg van deze trend worden nagenoeg alle aspecten van het motormanagement door een Electronic Control Unit (**ECU**) aangestuurd. In essentie functioneert een ECU-systeem door voortdurend sensoren in het voertuig uit te lezen, om vervolgens op basis daarvan een controlefunctie uit te oefenen en op basis daarvan weer een actuator in of juist uit te schakelen. De ECU correspondeert ook met andere systemen binnen het voertuig, waaronder bijvoorbeeld de diverse meters op het dashboard. De ECU stelt fabrikanten in staat alle aspecten van motorcontrole exact te beïnvloeden en te controleren. Ook de hiervoor besproken EGR, LNT en SCR-technieken vergen een actieve controle door de ECU om op juiste wijze te kunnen functioneren. Het is dan ook in belangrijke mate de ECU en de daarin opgenomen sturingssoftware die bepaalt of het voertuig al dan niet aan de geldende emissienormen voldoet. Als gevolg van deze elektronische aansturing van de motor en de emissiecontrolemechanismen is het voor autofabrikanten aanzienlijk eenvoudiger geworden om de NEDC-testcyclus te herkennen en/of te omzeilen.
66. Tezelfdertijd is het voor derden, waaronder typegoedkeuringsinstanties, uitermate lastig om de toepassing van Illegale Manipulatie-instrumenten in de ECU sturingssoftware op te sporen en vast te stellen. De reden daarvoor is dat deze Illegale Manipulatie-instrumenten zijn opgenomen in een computercode die bewust ontworpen is om het derden zo moeilijk mogelijk te maken daar kennis van te nemen. Zoals omschreven in het ICCT-Rapport, (productie 4, p. 5) is het zelfs met toegang tot de broncode uitermate lastig Illegale Manipulatie-instrumenten op het spoor te komen, mede omdat de betreffende voertuigen er in de regel verschillende kalibratiestrategieën op nahouden en verschillende vormen van (Illegale) Manipulatie-instrumenten. Eén van de

weinige onderzoeken waarin het is gelukt aan de hand van de ECU-software met succes Illegale Manipulatie-instrumenten vast te stellen is volgens het ICCT-Rapport het onderzoek van Contag et al. uit 2017 (**productie 14**). In dit onderzoek is de werking van de toegepaste Illegale Manipulatie-instrumenten in de Euro 6 Fiat 500X 2.0 in detail geanalyseerd. De resultaten van dit onderzoek zullen in onderdeel III.D.4 hierna worden besproken.

67. Met het oog op de inherente moeilijkheid om Illegale Manipulatie-instrumenten in de software-code uit te lezen vermeldt het ICCT-Rapport dat autoriteiten bij de opsporing daarvan in de eerste plaats aangewezen zullen blijven op in de uitlaat gemeten emissiewaarden die de grensnorm overschrijden. Dergelijke hoge emissies werden in de NEDC tests echter niet gemeten.

II.B.5. Actieve en passieve Illegale Manipulatie-instrumenten

68. In de wetenschappelijke literatuur die sinds het uitbreken van het Dieselschandaal is verschenen wordt ruwweg een onderscheid gemaakt in twee typen Illegale Manipulatie-Instrumenten, namelijk actieve instrumenten en passieve instrumenten (M. Contag et al, ibid, productie 14, p. 16).
69. Een Illegaal Manipulatie-instrument is actief, wanneer het systeem kan onderkennen dat het Getroffen Voertuig zich in NEDC-testomstandigheden bevindt en op basis daarvan bepaalde functionaliteiten in- of uitschakelt. Het bekendste voorbeeld hiervan is het door Volkswagen en haar diverse dochtermaatschappijen gehanteerde mechanisme dat het effect had dat de ECU in alle omstandigheden buiten de NEDC test in een alternatieve modus stond. In die alternatieve modus opereerde het emissiesysteem met een beduidend lagere efficiëntie waardoor de emissies op de openbare weg veel hoger waren dan in de testsituatie.
70. Een voorbeeld van een actief Manipulatie-instrument is wat in de literatuur ook wel als “*preconditioning*” wordt aangeduid. Omdat in een NEDC-test hoge eisen worden gesteld aan reproduceerbaarheid van de emissietest wordt voorafgaand aan de NEDC-test een korte “*preconditioneringstest*” uitgevoerd. De preconditionering vindt plaats door het rijden van een testcyclus op de rollenbank voorafgaand aan de typegoedkeuringstest. Zo wordt bij de zogenaamde 3*EUDC preconditioneringstest in 1200 seconden een afstand van ongeveer 21 kilometer ‘gereden’. Na de preconditionering wordt het voertuig in een conditioneringsruimte geplaatst met een geregelde temperatuur (20 tot 30 °C) en koelt het voertuig 6 tot 36 uur af. Deze vervolgstap wordt de “*voertuigconditionering*” genoemd (TNO-Rapport Suzuki Vitara 2019, **productie 15**, p. 16). Het feit dat deze test plaatsvindt en eveneens vast omschreven parameters heeft, maakt het mogelijk software te ontwikkelen die deze test herkent, zodat het voertuig ook kan herkennen dat het vervolgens in een NEDC-test geplaatst zal worden. Dit stelt de fabrikant bijvoorbeeld in staat de ECU zo te programmeren dat tijdens de NEDC test zelf zo min mogelijk LNT-regeneraties plaatsvinden, nu die met een hogere NO_x uitstoot gepaard gaan. In het RDW-rapport “Programma emissietesten RDW – Resultaten indicatieve testen aanwezigheid ongeoorloofd defeat device” van september 2016 (**productie 16**, te bespreken bij

randnr. 236 hierna) wordt dit als een belangrijk type Illegaal Manipulatie-instrument beschreven (p. 23):

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

De volgende afwijkingen zijn hierbij mogelijk:

Gebruik van preconditionering

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

71. Dit type Illegaal Manipulatie-manipulatie-instrument is voor deze zaak van groot belang omdat in diverse onderzoeken bij diverse FCA-voertuigen “*hot cycle/hot start*” afwijkingen zijn waargenomen (III.D.1.b) hierna) en door RDW/TNO in een Euro 6-voertuig van FCA ook daadwerkelijk het gebruik van een dergelijk, actief, preconditioneringsinstrument is geconstateerd (par. 236 hierna).
72. Een Manipulatie-instrument is passief als het niet zozeer is gericht op het detecteren van de testcyclus, maar zo is ingericht dat het emissiecontrolesysteem buiten de NEDC-testcyclus geheel of ten dele wordt afgeschakeld. Dit met gebruik van de hierboven besproken kenmerken van de NEDC test. Dat betreft hier de voorspelbaarheid en de geringe belasting die in het kader van de test van het voertuig wordt geleverd. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:
- functionaliteiten die het systeem na verloop van tijd afschakelen, gebaseerd op de duur van de NEDC-testcyclus (het zogenaamde tijdsvenster of *time window*);
 - functionaliteiten die het systeem afschakelen bij bepaalde temperaturen die zich binnen de NEDC-cyclus niet voordoen (het zogenaamde temperatuurvenster of *thermal window*). Ook FCA maakte in haar Euro 5-voertuigen gebruik van een dergelijk temperatuurvenster, zoals blijkt uit tests van het KBA waarbij bij een testtemperatuur van 10 graden Celsius (de gemiddelde temperatuur in Nederland en Duitsland) de testvoertuigen de emissienormen grovelijk overschreden.
 - functionaliteiten die het systeem afschakelen wanneer de gereden afstand groter is dan de afstand in de NEDC-testprocedure (het zogenaamde afstandvenster). De emissiereductiesystemen staan daarbij veelal zo strak afgesteld, dat bij een overschrijding van de NEDC-cyclus met 10% al vaak enorme verschillen waarneembaar zijn, zo ook bij FCA.
 - Functionaliteiten die ervoor zorgen dat de motor bij een koude start aan de normen voldoet (de NEDC-testsituatie) maar bij een warme start niet. Ook daarvoor bestaat geen enkele

rechtvaardiging, nu zowel de verbranding als de nabehandeling bij een warme start juist beter zouden moeten functioneren dan bij een koude start.

73. Deze functionaliteiten kunnen betrekking hebben op het EGR-systeem, op het LNT of SCR-systeem (afhankelijk van het type nabehandelingssysteem) of beide (ICCT-Rapport, productie 4, p. 7). Ieder van deze functionaliteiten is ook bij voertuigen van FCA geconstateerd en is illegaal, zoals onderstaand zal worden besproken.

II.C. Regulatorisch kader en debat over Illegale Manipulatie-instrumenten

74. De Europese emissieregelgeving heeft een lange geschiedenis. Deze regelgeving strekt ertoe de uitstoot van onder meer dieselvoertuigen steeds verder terug te brengen teneinde de luchtkwaliteit te bevorderen en het milieu te beschermen. Om die reden worden de emissienormen steeds strenger en is het autofabrikanten niet toegestaan om deze normen door middel van Manipulatie-instrumenten bij gebruik op de weg te omzeilen.
75. In dit onderdeel geeft de Stichting allereerst een overzicht van de toepasselijke regelgeving (onderdeel II.C.1). In onderdeel II.C.2 bespreekt de Stichting de werking van de Typegoedkeuring en de emissietesten. Onderdeel II.C.3 bespreekt de NEDC-test en de gebreken daarvan. In onderdeel II.C.4 bespreekt de Stichting het belang van een correct Certificaat van Overeenstemming (CvO), mede gelet op het beginsel van wederzijdse erkenning. In onderdeel II.C.5 bespreekt de Stichting de uitleg van het verbod op Manipulatie-instrumenten, aan de hand van het begrippenkader van onder meer de Emissieverordening en de conclusie van Advocaat-Generaal Sharpston van het Europese Hof van Justitie van 30 april 2020 in het kader van een strafrechtelijke procedure tegen Volkswagen (de **Sharpston Conclusie**).

II.C.1. Overzicht regelgeving

76. Binnen het bestek van deze dagvaarding is voornamelijk de volgende regelgeving van belang:
- a. Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen (de **Kaderrichtlijn**). De Kaderrichtlijn is geïmplementeerd in de Wegenverkeerswet 1994 (**WvW**);
 - b. Richtlijn 1998/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 1970/220/EEG van de Raad en 2002/80/EG in verband met de emissienorm Euro 4 (als emissienorm toepasselijk op typegoedkeuringsprocedures vanaf 1 januari 2005);
 - c. Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 vanaf 1 september 2009 en Euro 6 vanaf 1 september 2014, de **Emissieverordening**).

- 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.
77. Voor de beoordeling van de illegaliteit van emissienormoverschrijdingen en het gebruik van Manipulatie-instrumenten is met name het begrippenkader van de Emissieverordening van belang. Bij de interpretatie van dat begrippenkader is ook het Reglement nr. 83 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (**VN/ECE**) relevant. Dit reglement bevat uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen in verband met de emissie van verontreinigende stoffen, waaronder NO_x (**Reglement 83**). Dit document, dat als bijlage in de Kaderrichtlijn is opgenomen, maakt op grond van artt. 34, 35 en bijlage IV daarvan deel uit van de EG-typegoedkeuringsprocedure. Het bevat een omschrijving van de kernbegrippen die ook terugkomen in de latere Emissieverordening waaronder die van manipulatie-instrument.
78. Op 1 januari 2020 is Verordening 2019/631 van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (herschikking) in werking getreden (**Emissieverordening II**). De Emissieverordening II is blijkens de considerans naar aanleiding van het Dieselschandaal ingevoerd om een betere handhaving van de Europese emissienormen te kunnen waarborgen.

II.C.2. Typegoedkeuring en emissietesten

79. Uit art. 5 Kaderrichtlijn, in Nederland geïmplementeerd in art. 22 lid 4 WvW en in nadere ministeriële regelingen, volgt dat de autofabrikant verantwoordelijk is voor alle aspecten van het typegoedkeuringsproces en voor het waarborgen van overeenstemming met de geldende voorschriften. Het maakt daarvoor niet uit of de autofabrikant ook werkelijk betrokken is geweest bij alle fasen van de bouw van een voertuig. Betreft de autofabrikant onderdelen van een andere fabrikant, dan draagt de autofabrikant onverminderd de verantwoordelijkheid.
80. Iedere EU-lidstaat wijst een eigen goedkeurende instantie aan die, op aanvraag door een fabrikant, zorgt voor de typegoedkeuring van een voertuig (art. 4 lid 4 Kaderrichtlijn). De procedure moet ertoe leiden dat de bevoegde instantie na controle bevestigt dat een bepaald type voertuig aan de reglementaire voorschriften voldoet. In Nederland is de procedure rondom de goedkeuring van voertuigen geregeld in Hoofdstuk III WvW. De goedkeurende instantie in Nederland is de RDW.
81. Als gezegd, is de gangbare praktijk dat autofabrikanten hun voertuigen veelal door de nationale typegoedkeuringsautoriteit van hun land van vestiging laten goedkeuren. Dat land is dan als enige verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de emissienormen. Bij de

toezichthoudende autoriteiten in het thuisland ligt dan belangenverstrengeling op de loer. Dat geldt bij uitstek in het geval van MIT, dat FCA vergaand de hand boven het hoofd heeft gehouden en nog steeds houdt.

82. Deze situatie is in de VS wezenlijk anders: in dat land is de typegoedkeuring en het doorlopend toezicht op de emissienormen aan een enkele milieautoriteit, de EPA overgelaten, die voor alle fabrikanten dezelfde normen op strenge wijze handhaaft.
83. Hoewel FCA de typegoedkeuring voor haar van Italiaanse autofabrikanten afkomstige modellen door het Italiaanse MIT verzorgen, liep de typegoedkeuring van de Amerikaanse FCA-voertuigen via het Nederlandse RDW en de Britse toezichthouder VCA. Dat geldt bijvoorbeeld voor een aantal Jeep voertuigen, maar ook voor de Suzuki Vitara en de Suzuki S-Cross, die van FCA-motoren en motorkalibratie zijn voorzien (zie antwoorden FCA op vragen van de Parlementaire Enquêtecommissie, **productie 17**, p. 6). De bevindingen van de RDW en het VCA zijn van groot belang voor deze zaak, zoals in hoofdstuk III.E (Suzuki) en III.F (Jeep) zal worden besproken.

II.C.3. De NEDC test en haar opvolger

84. Een kernonderdeel van de typegoedkeuring, is dat het betreffende voertuig ten tijde van de typegoedkeuring en tijdens de gehele normale levensduur van het voertuig aan de toepasselijke emissienormen voldoet (artikel 4.2 e.v. Emissieverordening).
85. Het typegoedkeuringsproces zoals dat tot voor kort van toepassing was, 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 (*Extra-Urban driving cycle* of *EUDC*). De test is bedoeld om de niveaus van brandstofverbruik, koolstofdioxide-uitstoot, maar ook de uitstoot van koolstofmonoxide, onverbrande koolwaterstoffen, stikstof en fijnstof op een objectiveerbare en consequente wijze vast te stellen.
86. Deze NEDC-test is in de praktijk bijzonder fraudegevoelig gebleken. Het kernprobleem is dat iedere parameter van de NEDC test bij de autofabrikanten bekend is. Dat stelt fabrikanten in staat hun emissiecontrolesystemen zodanig te programmeren dat deze uitsluitend in de test optimaal functioneren, maar daarbuiten niet. Dat is in de VS wezenlijk anders, zoals in het kader van de Parlementaire Enquête als volgt door □□□□□, Director of the Office of Transportation and Air Quality van de EPA, is toegelicht (EPA-transcript, **productie 18**):

“Third; be unpredictable. As we are learning from the VW experience, the US programme needs to continue to evolve with new technology, including in ways that manufacturers cannot predict. Last year, we expanded our compliance tool kit to include new test procedures and

other kinds of checks that we do not disclose to the manufacturers, in order to make it more difficult for manufacturers to circumvent EPA emissions requirements.”

87. Daarbij komt dat de testvoorwaarden in de NEDC test bijzonder coulant waren en dus tijdens de test bijzonder weinig van het voertuig werd gevegd. De reden daarvoor was opmerkelijk genoeg dat de testapparatuur destijds, toen de test in de jaren negentig werd ingevoerd, nog niet in staat was met plotselinge intensiteitswisselingen om te gaan zodat in de test een zeer conservatieve rijstijl werd gesimuleerd. Hoewel dat probleem zich in het afgelopen decennium gelet op de technische ontwikkelingen allang niet meer voordeed, was de test zelf als gevolg van de inspanningen van de autolobby daar nog steeds niet op aangepast. Zie EPA-transcript, productie 18, p. 7:

“□□□□□: *Very simply, it [de NEDC-test, adv.] is not very demanding of the vehicle because of the rates of acceleration, the top speeds, the lack of air-conditioning use, cold temperatures, i.e. the range. We [de EPA, adv.] have five test cycles that we use in the United States that cover city driving, highway driving, cold temperatures, high temperatures with the airconditioning on, and high-speed and aggressive driving: and this reflects our definition of normal operating conditions. The whole idea, between these five very rigorous test cycles, is to drive automotive design, and the hypothesis is that if automotive engineers need to design a vehicle to achieve our standards under all these different conditions then they will achieve them when customers are driving the vehicles.*

[Q]: *You referred even today, during your presentation, to technological development, so I wonder: was there any feature in the past that made the test even more obsolete or more inadequate, or has that always been the case since the 1990s?*

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

88. Deze anomalie maakte het voor autofabrikanten nog gemakkelijker om de NEDC test te misleiden, omdat nagenoeg zwaardere belastingen binnen de NEDC-testsituatie nauwelijks voorkwamen.
89. Sinds het bekend worden van het Dieselschandaal is er ook op het gebied van emissietesten veel veranderd. Zo zijn er onder meer subcategorieën van de Euro 6 norm geïntroduceerd. Die subcategorieën, voorzien van de aanduidingen Euro 6a, Euro 6b, Euro 6c (ingevoerd in

september 2018), Euro 6d-TEMP (de tijdelijke opvolger van de 6c-norm) en, weer later, Euro 6d. Deze subcategorieën hebben niet zozeer betrekking op de NO_x norm (die is voor al deze subcategorieën identiek en bedraagt 80 mg NO_x/km) maar op de wijze waarop de emissies van een bepaald voertuig worden getest.

90. Per 1 september 2019 dienden bijvoorbeeld alle nieuw geregistreerde auto's aan de Euro 6d-TEMP-emissienorm te voldoen (EMIS-Rapport, productie 5, par. 9). Bij de introductie van deze norm werd de toepasselijke testcyclus aangepast: in plaats van de “oude” NEDC-test werden voertuigen om aan de Euro 6d-TEMP te voldoen getest door middel van de WLTC test (*Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Cycle*).
91. In het kader van de typegoedkeuring van Euro 6d-TEMP-voertuigen wordt de WLTC test ook, eindelijk, met een RDE (*Real Driving Emissions*) test gecombineerd. Die RDE test had, op grond van de oorspronkelijke planning, al ruim een decennium eerder ingevoerd moeten zijn. Dat er een Dieselschandaal nodig was om deze test alsnog ingevoerd te krijgen, is aan de niet aflatende inzet van de autolobby te danken. Zie EMIS-Rapport, p. 5 par. 8:

“The excessive length of the process leading to the introduction of regulatory RDE tests cannot be sufficiently explained only by the complexity of the development of a new test procedure, the time needed for the technological development of PEMS, and the length of the decision-making and administrative processes at EU level. The delays were also due to choices of political priorities, lobby influence and constant pressure from the industry that directed the focus of the Commission and the Member States to avoiding burdens on industry in the aftermath of the 2008 financial crisis.”

92. De aldus uiteindelijk ingevoerde RDE-test vindt onder reële gebruiksomstandigheden op de openbare weg plaats. Als gevolg van intensieve lobby-activiteiten wordt daarbij, bij wijze van overgangsmaatregel, een grenswaarde van 168 NO_x mg/km gehanteerd, dus slechts marginaal lager dan de 180 mg/km grens van Euro 5. Deze “conversiefactor” is door de EU-lidstaten buiten het Europees Parlement om ingevoerd. Deze leidt er in de praktijk toe dat de door het Europees Parlement vastgestelde emissienorm van 80 mg/km ten behoeve van de autofabrikanten is losgelaten. Deze feitelijke verruiming van de emissienormen is in het rapport van de Parlementaire Enquêtecommissie hevig bekritiseerd. Zie EMIS-Rapport, productie 5, p. 6 par. 10:

“It is debatable, as confirmed by several experts, whether there is a need to include any conformity factor in the RDE procedure, given that they remain in clear contradiction with the results of several independent tests carried out on Euro 6 cars, which showed that NO_x conformity factors below the value of 1.5 or even much lower than 1 are already achievable. Moreover, conformity factors are not justifiable from a technical perspective and do not reflect an obvious need to develop new technology, but rather allow the ongoing use of less efficient technology, while more efficient technology is present on the market but has low penetration levels on account of the current economic situation.

The introduction and application of conformity factors at the agreed levels could be considered a de facto blanket derogation from the applicable emissions limits for a considerable amount of time and thus run counter to the aims and objectives of the basic Regulation (EC) No 715/2007, given that the established conformity factors not only reflected the measurement uncertainty of PEMS, but also were further adapted to the demands for more leniency by Member States and car manufacturers, without technical justification. Consequently, Parliament's Committee on Legal Affairs recommended that the RDE test be considered ultra vires as exceeding the empowerment laid down in Article 5(3) of Regulation (EC) No 715/2007, thus contravening EU law. Notwithstanding the reasons mentioned, the Commission lacked the political will and decisiveness to act upon the seriousness of the high NOx emissions and to give priority to the protection of public health that was at stake.

It is justified to propose a lower NOx emission limit for diesel cars since there are standards in the world that are much stricter than those currently in force in the EU and because the technology already exists to reduce NOx emissions since EU car manufacturers are already placing diesel cars on the US market that have to comply with much lower NOx emission limits."

93. Vanaf januari 2020 is voor nieuwe dieselveertuigen die nog een typegoedkeuring moeten verkrijgen de Euro 6d norm verplicht gesteld waar vanaf januari 2021 elke nieuw geregistreerde diesel aan moet voldoen. Wederom blijft de NO_x grenswaarde van 80 mg/km onveranderd. De gehanteerde 'omrekenfactor' is onder RDE aangescherpt tot 1,42 x 80 mg/km, en komt daarmee dus uit op 114 mg/km.
94. Dat de verschillen tussen de diverse subnormen van Euro 6 groot zijn, blijkt bijvoorbeeld uit de als **productie 19** overgelegde publicatie van de Duitse automobielfclub ADAC. Daaruit volgt dat Euro-6d TEMP-voertuigen, gebaseerd op eigen onderzoek door de ADAC, maar liefst 76% minder NOx uitstoten dan Euro 6b diesels en 85% minder dan Euro 5 diesels.
95. De invoering van de Emissieverordening II garandeert overigens geenszins dat gesjoemel met emissienormen niet langer mogelijk is. Dat is ook uitvoerig beschreven in een *white paper* van de International Council on Clean Transportation (**ICCT**), de organisatie die als eerste Volkswagen's gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten op het spoor kwam (ICCT-Rapport, productie 4, p. 5 en verder en p. 9 – 10).

II.C.4. Het Certificaat van Overeenstemming

96. Verleent de bevoegde nationale instantie een typegoedkeuring voor een bepaald type voertuig, dan stelt dat de autofabrikant of de importeur daarvan in staat om een Certificaat van Overeenstemming te verstrekken aan de afnemer van het betreffende voertuig. Het CvO is het 'geboortebewijs' van een voertuig. Het CvO strekt ertoe te bewijzen dat het geproduceerde type voertuig op het moment van de productie aan alle gestelde toelatingseisen voldoet, inclusief de technische eisen in het kader van de EG-Typegoedkeuring (zoals voorgeschreven in art. 6

Kaderrichtlijn e.v.). Het CvO bevat voertuigidentificatiegegevens (zoals: merk, type-variant-versie, Commerciële Naam, VIN), de naam van de fabrikant van het voertuig, het Europese Type Goedkeuringsnummer, de voertuigspecificaties/-kenmerken (afmetingen, massa, prestaties, kleur) en de officiële testresultaten van geluid, uitlaatemissies en brandstofverbruik, een en ander met inachtneming van de EU-normen, in het bijzonder de Emissieverordening. Als **productie 20** overlegt de Stichting een kopie van een CvO dat in verband met een FCA-voertuig is afgegeven.

97. Indachtig het doel om een communautaire markt tot stand te brengen, is een Europees CvO geldig in alle lidstaten van de EU. Dit betekent dat met een geldig CvO een auto overal in de EU is te registreren zonder dat per land een afzonderlijke goedkeuringsprocedure hoeft te worden doorlopen. Om de registratie tot stand te brengen, voert de importeur het CvO van het betreffende voertuig in de database van de goedkeurende instantie in, 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 deze lokale instantie dan in beginsel geen aanvullende zelfstandige tests uit. In Nederland is vervolgens de autofabrikant zelf of de importeur verantwoordelijk voor de verstrekking van het CvO.
98. Zonder een CvO kan een voertuig niet rechtsgeldig als zodanig op de (Europese) markt worden gebracht of geregistreerd, en mag het niet op de openbare weg worden gebruikt. De inhoud van het CvO, waaronder het testresultaat in verband met de uitstoot van schadelijke stoffen, raakt derhalve aan de wezenskenmerken en kernfuncties van een voertuig. Wanneer een voertuig als gevolg van een Illegaal Manipulatie-instrument niet aan de toelatingsvereisten blijkt te voldoen, verliest ook het CvO haar gelding, met als uiterste consequentie dat het voertuig in kwestie in beginsel de weg niet meer op mag. De Stichting verwijst in dit kader naar de Zevende overzichtsbrief van de Minister voor Milieu en Wonen aan de Tweede Kamer van 23 januari 2020 (**productie 21**, p. 3). *“Indien de fabrikanten niet in staat zijn om de voertuigen in lijn te brengen met de toen geldende eisen of aan dit verzoek geen gehoor wordt gegeven, zal de RDW overgaan tot intrekking van de volledige goedkeuring”*.

II.C.5. De uitleg van het verbod op Manipulatie-instrumenten in de Emissieverordening

II.C.5.a) *Kernoverwegingen en bepalingen van de Emissieverordening*

99. De Emissieverordening, die rechtstreekse werking heeft en autofabrikanten dus directe, afdwingbare verplichtingen oplegt⁸, bevat de kernbegrippen voor emissiereductie. De

doelstellingen van de Emissieverordeningen zijn kenbaar uit de considerans van de Emissieverordening:

- Overweging 1 Emissieverordening benadrukt dat de harmonisatie van de typegoedkeuringsregelingen ertoe strekken een hoog niveau van milieubescherming te bewerkstelligen⁹.
- Overweging 5 benadrukt dat een onverminderd streven naar reductie van voertuigemissies noodzakelijk is om de luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen¹⁰.
- Overweging 6 onderstreept dat om aan de grenswaarden voor luchtvervuiling te voldoen, met name de NO_x emissies van dieselveertuigen sterk dienen af te nemen¹¹.
- En overweging 12 bepaalt:

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

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

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

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

102. De ratio van deze definitie is, zoals uit deze tekst blijkt, te voorkomen dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem buiten de testsituatie op een lager niveau wordt gesteld dan tijdens de testsituatie. Ook Reglement 83 van VN/ECE bevat een gelijkkluidende definitie (Reglement 83, artikel 2.16)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Manipulatie-instrumenten een drietal limitatieve uitzonderingen. Het verbod en de uitzonderingen daarop zijn als volgt geformuleerd:

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

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

108. De bewoordingen, strekking en de totstandkoming de van de Emissieverordening brengen met zich mee dat de uitzondering restrictief dient te worden geïnterpreteerd, zoals in onderdeel II.C.5 is onderbouwd. De restrictieve interpretatie brengt, in samenhang met de hiervoor geciteerde bepalingen, met zich mee dat de autofabrikant moet zorgen dat het emissiecontrolesysteem en andere relevante componenten van zodanige kwaliteit zijn dat hun voortdurende veilige werking tijdens normale gebruiksomstandigheden gegarandeerd is. Een autofabrikant kan zich bijvoorbeeld niet achter het gebruik van inferieure componenten verschuilen.
109. Relevant is voorts art. 13 van de Emissieverordening. Daaruit volgt dat de EU-lidstaten sancties moeten vaststellen, die bij de overtreding van de Emissieverordening aan de betreffende fabrikanten worden opgelegd. Zij dienen alle nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat die sancties ook worden toegepast. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. In ieder geval de volgende typen overtredingen moeten bestraft worden:
- a) het afleggen van onjuiste verklaringen tijdens de typegoedkeuringsprocedures of de procedures die tot een terugroeping leiden;
 - b) het vervalsen van testresultaten voor typegoedkeuring of conformiteit onder bedrijfsomstandigheden;
 - c) het achterhouden van gegevens of technische specificaties die tot terugroeping of intrekking van de typegoedkeuring zouden kunnen leiden;
 - d) het gebruiken van manipulatie-instrumenten; en/of
 - e) het weigeren om toegang tot informatie te verschaffen.
110. De beoogde gedragingen die op lidstaatniveau gesanctioneerd zouden moeten worden zijn in deze zaak ook vanuit civielrechtelijk oogpunt van belang. Ze laten immers duidelijk zien wat

voor gedragingen volgens de Uniewetgever niet door de beugel kunnen. Het handelen van FCA c.s. was en is in flagrante strijd met ieder van deze bepalingen.

111. Uit sub c van art. 13 volgt voorts dat het de bedoeling van de Uniewetgever is geweest dat het fabrikanten niet toegestaan zou zijn gegevens of technische specificaties achter te houden tot terugroeping of intrekking van de typegoedkeuring zouden kunnen leiden. Deze informatieverplichting is in de vorm van een opdracht aan de lidstaten in de Emissieverordening terecht gekomen, maar die bevat zelf geen expliciete meldplicht voor het gebruik van Manipulatie-instrumenten door fabrikanten. Dat is opmerkelijk, nu de oudere richtlijnen voor vrachtwagens (uit 2001) en motorfietsen (uit 2002) wél een dergelijke verplichting bevatten. Dit manco lijkt het gevolg van een ongelukkige vergissing te zijn geweest. Ter illustratie zij verwezen naar een passage uit het boek *Dieselfgate* van EU Observer correspondent Peter Teffer, (kopie p. 182-183, **productie 22**) waarin deze aan de hand van verklaringen van betrokkenen uiteenzet dat de invoering van de meldplicht in de Emissieverordening hoogstwaarschijnlijk is “vergeten”. De meldplicht voor Manipulatie-instrumenten is uiteindelijk pas in 2016 ingevoerd.
112. Het aanvankelijk ontbreken van deze expliciete meldplicht is koren op de molen van de autofabrikanten geweest, nu dit het voor toezichthouders nog lastiger maakte het gebruik van Manipulatie-instrumenten te ontdekken. Die kwamen immers ook bij de NEDC test niet aan het licht, terwijl voertuigen na de typegoedkeuring in de praktijk niet meer werden getest. (ICCT-Rapport, productie 4, p. vi). Het gevolg was ook dat over de (il)legaliteit daarvan geen discussie kon worden gevoerd, en toezichthouders dus ook geen ervaring met deze materie konden opdoen.
113. In de VS bestaat die verplichting wel. Deze wordt aldaar als de ruggegraat voor handhaving gezien, omdat het niet openbaren van Auxiliary Emissions Control Devices (AECD, de Amerikaanse term voor Illegale Manipulatie-instrumenten) strafbaar handelen oplevert. Autofabrikanten worden zo gedwongen open kaart te spelen. Doen ze dat niet en komt dat uit, dan hebben de betrokkenen een serieus probleem.
114. Bij afwezigheid van enige discussie met toezichthouders maakten de autofabrikanten steeds verdere “interpretatieslagen” die indruisten tegen de tekst van de Emissieverordening. Zo *hineininterpretierden* de autofabrikanten de Emissieverordening bijvoorbeeld zo, dat:
 - de auto alleen binnen de NEDC-test aan de emissienormen zou hoeven te voldoen en niet daarbuiten (FCA, antwoord op vragen parlementaire enquêtecommissie, productie 17 vraag 12);
 - een Manipulatie-instrument alleen illegaal zou zijn wanneer er wordt gemeten dat het voertuig zich in een test bevindt en het emissiesysteem op basis daarvan uitschakelt, maar dat het “ontwijken” van de test niet als zodanig is aan te merken (FCA, par. 126-127 hierna);

- de Emissieverordening alleen zou beogen “mechanische” functionaliteiten te reguleren, en dat bijvoorbeeld een in de ECU-software ingebouwde functionaliteit (de centrale aansturing van de motor en dus van alle vormen van manipulatie) niet als Illegaal Manipulatie-instrument aan te merken was (VW, te kennen uit Sharpston Conclusie, beantwoording eerste prejudiciële vraag); en
- dat het met het oog op voorkoming van slijtage en onderhoud gerechtvaardigd zou zijn mechanieken in te bouwen waarbij het emissiecontrolesysteem in nagenoeg alle omstandigheden buiten de test voor een belangrijk deel werd afgeschakeld (VW, te kennen uit Sharpston Conclusie, beantwoording vierde prejudiciële vraag. Ook FCA stelt zich op dit standpunt, par. 131 hierna).

115. Al deze interpretaties kwamen geheel uit de koker van de autofabrikanten zelf. Om “*guidance*” van de Europese Commissie is nimmer gevraagd (EMIS-Rapport, productie 5, p. 40). Dat, terwijl diverse merken waaronder FCA ook in de VS dieselvoertuigen op de markt brachten en in dat land wel degelijk gedetailleerde richtlijnen werden afgegeven over wat door het EPA als een illegaal manipulatie-instrument werd beschouwd. Die omstandigheid weerhield diverse fabrikanten, waaronder FCA, er niet van zich ook in dat land met hun uitstoot te sjoemelen en de EPA om de tuin te leiden.

116. Niet zonder reden concludeerde Eurocommissaris Bienkowska dat de autofabrikanten met hun opstellingen te kwader trouw hadden gehandeld en dat een gebrek aan nationaal toezicht had geleid tot een klimaat waarin autofabrikanten met hun gesjoemel konden weggkomen (EU Observer 7 juni 2016, **productie 23**).¹²

II.C.5.b) *De interpretatie van de Emissieverordening in de rechtspraak*

117. Inmiddels zijn er diverse uitspraken gewezen waarin de standpunten van autofabrikanten zoals Volkswagen zijn verworpen en waarin met name Volkswagen tot het betalen van aanzienlijke schadevergoeding is veroordeeld.

De Stichting verwijst ter illustratie naar arresten van het Duitse Bundesgerichtshof van 8 januari 2019, waarin werd overwogen dat een voertuig dat van een Illegaal-Manipulatie-instrument is voorzien, mede gelet op de onzekerheid of het in de toekomst nog wel op de weg mag worden gebruikt, niet aan de overeenkomst voldoet (**productie 24**); het arrest van het Bundesgerichtshof van 28 januari 2020 in de procedure van een autobezitter tegen Daimler over de stelplicht en bewijslast die rust op bezitters van voertuigen die mogelijk voorzien zijn van een Manipulatie-Instrument (**productie 25**); het arrest van het Bundesgerichtshof van 25 mei 2020 waarin het Bundesgerichtshof de inzet van Illegale Manipulatie-instrumenten als “besonders verwerflich” kwalificeerde.

¹² “While car companies “have not acted in good faith”, the Polish commissioner noted it was a lack of enforcement on a national level that had led to an environment in which carmakers believed they could “get away with it”.

Het Bundesgerichtshof oordeelde dat een koper van een voertuig met een Illegaal Manipulatie-instrument de aanschafprijs terugbetaald diende te krijgen, verminderd met een afslag voor gebruikskosten (**productie 26**). Voorts valt te wijzen op een toenemend aantal uitspraken van lagere rechters tegen fabrikanten buiten het Volkswagen concern (zoals Daimler) waarin is geoordeeld dat een voertuig niet alleen in de testsituatie maar ook in reële gebruiksomstandigheden aan de geldende normen heeft te voldoen.

118. Bovengenoemde uitspraken zagen met name op Volkswagen, waarin de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten al door het KBA was vastgesteld. Daarnaast zijn er in diverse procedures prejudiciële vragen gesteld over de uitleg van de Emissieverordening. In het bijzonder is in dit kader het verzoek om prejudiciële vragen van de juge d'instruction van het Tribunal de Grande Instance van Parijs van belang (zaak C-693/18, gericht tegen Volkswagen). Deze strafrechtelijke procedure vloeit voort uit grootschalige onderzoeken die de Franse autoriteiten na het bekend worden van het dieselschandaal hebben verricht. Op dit moment zijn er bij dit gerecht vier van deze strafrechtelijke procedures aanhangig, waaronder één tegen FCA (onderdeel III.G.1 hierna).
119. De onderzoeksrechter heeft in deze procedure een viertal prejudiciële vragen gesteld, die betrekking hadden op de verweren van Volkswagen. Die verweren kwamen er op neer dat (i) de door Volkswagen ingebouwde mechaniek om diverse redenen niet als een Manipulatie-instrument aan te merken zou zijn en dat (ii) als dat wel het geval zou zijn, dit onder de uitzondering van art. 5 lid 2 Emissieverordening zou vallen en dus niet als Illegaal Manipulatie-instrument zou kwalificeren.
120. Omdat de in deze Volkswagenprocedure voorliggende vragen ook zeer relevant zijn voor de zaak tegen FCA, heeft ook de Italiaanse regering (lees: het MIT) zich in deze procedure als belanghebbende gevoegd. De Italiaanse regering heeft daarbij argumentatie van Volkswagen tevergeefs op kernpunten ondersteund, zowel schriftelijk als bij pleidooi (Sharpston Conclusie, **Productie 27**, randnummers 43 en 44).
121. Bij de beantwoording van de gestelde prejudiciële vragen heeft Advocaat-Generaal Eleanor Sharpston de verweren van Volkswagen integraal verworpen. In het kader van deze procedure zijn met name de antwoorden op de derde en vierde prejudiciële vraag van belang.
122. De derde prejudiciële vraag was of een instrument dat de testparameters herkent, met de bedoeling de werking van het emissiecontrolesysteem tijdens de test naar boven te moduleren, een Manipulatie-instrument in de zin van de Emissieverordening is. Volkswagen hanteerde hier het zeer gekunstelde argument dat deze opwaartse modulering binnen de testsituatie niet tevens inhield dat de effectiviteit van het emissiecontrolesysteem buiten de test zou worden ingeperkt. Die effectiviteit was in de redenering van Volkswagen weliswaar laag, maar werd niet verder omlaag gestuurd.

123. A-G Sharpston heeft dit argument met kracht verworpen, op de grond dat de omstandigheden in de test zoveel mogelijk moeten overeenkomen met het normale gebruik dat van het voertuig wordt verwacht (Sharpston Conclusie, randnummers 121-123):

“Wat het *juridische aspect* betreft, moet worden vastgesteld dat het betoog van vennootschap X bovendien indruist tegen de bewoordingen, de context en de doelstelling van artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007.

Zoals de Commissie terecht heeft opgemerkt, berust die bepaling immers niet op een *tweedeling* tussen de fase waarin de typegoedkeuringstests van een voertuig worden verricht en de daaropvolgende periode van het normale gebruik van het voertuig. De typegoedkeuring van een motorvoertuig is gebaseerd op *testprocedures* die zoveel mogelijk *moeten overeenkomen met het toekomstige normale gebruik van het voertuig* nadat het op de markt is gebracht. De test wordt geacht *vooraf* de reële rijomstandigheden na te bootsen waarin het voertuig achteraf bij normaal gebruik zal gaan rijden.”

“De NEDC-testmethode is in zekere zin een theoretisch parcours dat (op schematische wijze) de „omstandigheden [samenvat] die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn”. De gedeeltelijke of volledige uitschakeling van een emissiecontrolesysteem, die is geprogrammeerd om systematisch te geschieden buiten dat theoretische parcours, heeft noodzakelijkerwijs tot gevolg dat de doelmatigheid van dat systeem in normale gebruiksomstandigheden wordt verminderd. Die gemanipuleerde uitschakeling leidt er onvermijdelijk toe dat inbreuk wordt gemaakt op artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007.” [Cursivering als in origineel, adv.]

124. AG Sharpston ziet zich in haar opvattingen ook gesteund door de tekst van de Emissieverordening en de opvattingen van de gerechtelijk deskundige in die procedure (Sharpston Conclusie, randnummer 124):

“Wat het *contextuele aspect* betreft, moet daarnaast ook worden verwezen naar artikel 4, lid 2, van verordening nr. 715/2007, dat de verplichting oplegt te waarborgen dat de uitlaatemissies daadwerkelijk worden beperkt gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder *normale gebruiksomstandigheden*.⁽⁴²⁾ Een instrument dat er louter toe strekt te waarborgen dat de voorgeschreven grenswaarden worden nageleefd tijdens laboratoriumtests, zou *de facto* in strijd zijn met die verplichting. Het deskundigenrapport is op dit punt zonneklaar: volgens de deskundige moeten „emissiecontrolesystemen [...] naar de geest van de wet tijdens het normale gebruik van het voertuig in bedrijf zijn”.⁽⁴³⁾ Indien de stelling van vennootschap X zou worden aanvaard, zou dit erop neerkomen te „erkennen dat de wettelijke regeling niet bedoeld is om verontreinigende emissies te beperken in de praktijk [...] maar enkel om de technologieën te onderwerpen aan toelatingstests”.⁽⁴⁴⁾ Het spreekt voor zich dat een dergelijke uitlegging niet zou stroken met de logica en de opzet van verordening nr. 715/2007.” [Cursivering als in het origineel, adv., de nummers verwijzen naar de voetnoten in de conclusie]

125. Sharpston concludeert in randnummer 125 dan ook dat acceptatie van een andersluidend standpunt een ernstige aantasting zou betekenen van de nuttige werking van de Emissieverordening en van het verbod op Illegale Manipulatie-instrumenten. De slotsom hiervan is dat het gelet op de tekst, context en strekking van de Emissieverordening niet uitmaakt of er sprake is van een actief of een passief Manipulatie-instrument. Het voert allemaal naar hetzelfde, namelijk de conclusie dat sprake is van een Illegaal Manipulatie-instrument.
126. Dat deze vaststelling ook voor de zaak tegen FCA van groot belang is, blijkt wel uit de antwoorden die FCA in het kader van de Parlementaire Enquête van het Europees Parlement heeft gegeven (productie 17, antwoord op vraag 2). De vraag van de onderzoekscommissie en het antwoord van FCA daarop worden voor zover relevant onderstaand weergegeven:

“Q. What is your understanding of the definition of defeat devices and the ban, which is imposed on their use? How would you distinguish them from the so-called cycle beating or defeat strategies? Are those ones covered by the definition in the Art. 5(2) of the 715/2007 Regulation? [...]”

A. A device which detects that the vehicle is being tested and alters its emission performance for the bench test is not covered by the exceptions provided in Art. 5 (a) – (c) of Regulation 715/2007. Our vehicles do not detect that they are being tested. [...]”

127. Uit dit antwoord blijkt dat FCA zich kennelijk op het standpunt stelt dat een ontwijkingsmechaniek geen Manipulatie-instrument is. Die stelling is onhoudbaar, nu een dergelijke mechaniek net zozeer in strijd is met het doel en de strekking van de Emissieverordening, te weten het waarborgen dat de uitlaatemissies daadwerkelijk onder normale gebruiksomstandigheden en gedurende de hele normale levensduur van het voertuig wordt beperkt.
128. Dat ook de onderzoekscommissie in het kader van de Parlementaire Enquête dezelfde mening was toegedaan, blijkt wel uit onderstaande passage uit het EMIS-Rapport (productie 5, p. 9, par. 28):

“Optimisation strategies that reduce the effectiveness of ECTs can be attributed to commercial choices made by the car manufacturer to achieve different objectives, such as reducing fuel consumption, increasing user convenience, reducing costs by using cheaper parts or addressing design constraints. These objectives are not covered by the exemptions on the prohibition on the use of defeat devices.”

II.C.5.c) De vierde prejudiciële vraag: de uitzondering op het verbod op Manipulatie-instrumenten

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

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

- a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;*
- b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt,*
of
- c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies.”*

130. In de praktijk doen autofabrikanten alleen een beroep op art. 5 lid 2 sub a, aangezien vrijwel nooit aan de voorwaarden van sub b of c is voldaan. De verbodsuitzondering van art. 5 lid 2 sub a laat het gebruik van een Manipulatie-instrument alleen dan toe wanneer het nodig is om de motor tegen schade of ongevallen te beschermen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren.

131. Volkswagen had zich op deze uitzondering beroepen en had zich op het standpunt gesteld dat de door haar ingebouwde Manipulatie-instrumenten noodzakelijk waren om vervuiling en slijtage aan de motor te voorkomen. Ook FCA beroept zich op deze uitzondering. De Stichting verwijst naar het antwoord van FCA, op vragen van de Parlementaire Enquêtecommissie waarin zij onder meer het volgende stelt:

“The emissions control system is modulated to protect the engine and the safety of the vehicles occupants. Modulation of the emission control system for engine and safety protection reason is not only allowed by applicable rules, but indispensable. The derogation is set forth in letter a) of Art. 5(2) of Regulation 715/2007.”

132. Ook met dit argument werd door Sharpston korte metten gemaakt. In de eerste plaats wees Sharpston erop dat uitzonderingen op bij richtlijn of verordening vastgelegde regels volgens vaste rechtspraak van het Europees Hof van Justitie als algemeen beginsel eng moeten worden uitgelegd. Zie Sharpston Conclusie, randnummer 132 onder verwijzing naar HvJEU 22 april 2010, Commissie/Verenigd Koninkrijk.¹³ De interpretatie van de uitzonderingen van art. 5 lid 2 Emissieverordening kan dan niet verder strekken dat de uitzonderingen die specifiek zijn omschreven in bepaling. Sharpston concludeerde op die grond dat een ruime uitleg van de uitzonderingsgevallen niet aan de orde kan zijn (productie 27, randnummer 132-133, onder

verwijzing naar HvJ EU 16 mei 2013, *Melzer*¹⁴, overweging 24 en 5 maart 2015, *Copydan Båndkopi*¹⁵, randnummer 87 en de aldaar aangehaalde rechtspraak).

133. Vervolgens kwam Sharpston aan de hand van een taalkundige en een teleologische analyse tot een restrictieve interpretatie van de begrippen “ongeval” en “schade” in art. 5 lid 2 sub a Emissieverordening. Onder “ongeval” valt volgens A-G Sharpston een onvoorziene, plotselinge gebeurtenis die tot schade of een gevaar leidt, zoals letsel of de dood. Bij “schade” moet het gaan om een nadeel dat een hevige of plotselinge oorzaak heeft. Zaken die horen bij het normale gebruik van een auto, zoals slijtage, verlies van efficiënte en waardeverlies door veroudering en geleidelijke vervuiling vallen niet onder dit uitzonderingsbegrip van “schade” (Sharpston Conclusie, productie 27, randnrs. 137-139).
134. Zoals uit par. 139 van de conclusie blijkt, zag Sharpston zich in deze zienswijze gesteund door zowel de Commissie als de Franse regering. De Italiaanse regering (lees: MIT) was daarentegen, geheel consistent met haar eerdere onvoorwaardelijke steun aan FCA, de tegenovergestelde zienswijze toegedaan (Sharpston Conclusie, randnrs. 138 en 183):

“Zoals de Commissie en de Franse regering terecht hebben aangevoerd, zijn de veroudering en de vervuiling van de motor of van een motoronderdeel het onontkoombare gevolg van een normaal gebruik van het voertuig. Het betreft hier gewone en voorzienbare gevolgen van de geleidelijke ophoping van vuil in de motor gedurende de hele normale levensduur van het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden, welke gevolgen overigens kunnen worden tegengegaan door middel van regelmatig onderhoud dat over een lange termijn wordt ingepland. Het gaat daarbij dus niet om ongevallen, schade en risico's die van invloed zijn op de veilige werking van het voertuig.

De ruime uitlegging van de Italiaanse regering volgens welke het begrip „schade” zodanig moet worden opgerekt dat het zich ook uitstrekt tot slijtage, verlies van efficiëntie en waardeverlies van het voertuig als gevolg van de veroudering en de geleidelijke vervuiling van de motor ervan, moet mijns inziens dan ook worden verworpen.”

135. Ook vanuit de wetsdoelstelling beredeneerd achtte Sharpston de extensieve uitleg van de Italiaanse regering allerm minst gerechtvaardigd omdat “met die uitlegging [...] de algemene regel (namelijk manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen verminderen zijn verboden) geen effect meer [zou] sorteren.” (Sharpston Conclusie, randnr. 41). In randnrs. 143 en 144 staat hierover:

“Met andere woorden, de uitlegging die de Italiaanse regering (in casu) heeft voorgesteld, kan niet worden aanvaard aangezien deze erop neerkomt dat aan het gestelde verbod iedere nuttige werking wordt ontnomen en zij overduidelijk indruist tegen de wil van de

14 C-228/11, EU:C:2013:305.
15 C-463/12, EU:C:2015:144.

Uniewetgever, te weten de emissies van verontreinigende stoffen te beperken door grenswaarden vast te stellen die moeten worden nageleefd bij het normale gebruik van alle voertuigen die op de markt worden gebracht.

Bovendien zou een dergelijke uitlegging de facto betekenen dat economische belangen (zoals het behoud van de verkoopwaarde van het voertuig) voorrang hebben op de volksgezondheid.⁽⁵⁴⁾ Dat gevolg zou in strijd zijn met zowel de letter als de geest van verordening nr. 715/2007.⁽⁵⁵⁾”

136. De Stichting ondersteunt dit standpunt ten volle. Zoals in onderdeel III zal worden besproken, leidt het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door FCA ertoe dat haar voertuigen door de test heen komen, terwijl zij de toepasselijke normen in werkelijkheid bij normaal gebruik vele malen overschrijden. Indien FCA daarmee weg zou komen, dan zou aan de bepalingen van de Emissieverordening geen enkele betekenis toekomen.

III. HET GEBRUIK VAN ILLEGALE MANIPULATIE-INSTRUMENTEN DOOR FCA

III.A. Inleiding, plan van aanpak

137. In dit hoofdstuk passeren allereerst de gedaagde partijen de revue (onderdeel III.B). Vervolgens geeft de Stichting een overzicht van de diverse Getroffen Voertuigen, op basis van een analyse van de door FCA gebruikte motortypen (onderdeel 160). In onderdelen III.D-III.G bespreekt de Stichting het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door FCA, waarbij zij ook de van FCA motoren en FCA ECU software voorziene Suzuki-voertuigen bespreekt. De Stichting heeft de inzet van deze middelen in kaart gebracht aan de hand van de bevindingen van diverse typegoedkeuringsautoriteiten. Daarbij behandelt de Stichting ook de rol en de nalatigheid bij het toezicht door het MIT. Bij ieder van deze bevindingen bespreekt zij ook de illegaliteit van de geconstateerde Illegale Manipulatie-instrumenten aan de hand van de in hoofdstuk II.C.5 gegeven uitgangspunten.
138. Hoewel FCA zich vermoedelijk al langer bediende van Illegale Manipulatie-instrumenten, beperkt de Stichting haar vorderingen in onderhavige procedure tot de voertuigen die FCA onder de Euro 5 en Euro 6 normen op de markt heeft gebracht in de periode vanaf 1 januari 2009 tot en met het in deze procedure te wijzen eindvonnis.

III.B. De Gedaagden

III.B.1. FCA

139. Gedaagde sub 1 is Fiat Chrysler Automobiles N.V. (**FCA NV**), de in Nederland statutair gevestigde topholding van het Fiat Chrysler concern. Met “**FCA**” zal in deze dagvaarding deze specifieke vennootschap aangeduid worden of het gehele of gedeeltelijke FCA-concern.
140. FCA is tot stand gekomen als gevolg van de fusie tussen het FIAT concern en het Chrysler concern in 2014.

141. Tot 12 oktober 2014 was Fiat SpA de topholding van het FIAT concern. Fiat SpA is op 12 oktober 2014 als gevolg van een juridische fusie opgegaan in FCA NV, de huidige topholding van het FCA concern (**FCA NV**, daarvoor genaamd: Fiat Investments NV). Zie hierover FIAT Group Annual Report 2014 (**productie 28**), p. 37: ‘The FCA Merger’.
142. De topholding van het Chrysler concern was FCA US LLC (**FCA US**). Sinds de fusie wordt 100% van de aandelen in FCA US LLC gehouden door FCA (Fiat Chrysler Automobiles NV). Zie FCA Annual Report 2019 (**productie 29**), p. 18. Zowel Fiat SpA en FCA US LLC (toen: Chrysler Group LLC) bestonden reeds in 2009, en aldus tijdens de aanvang van de voor deze dagvaarding relevante periode, zie FIAT Group Annual Report 2009 (**productie 30**):

“Following a letter of intent signed in January, Fiat Group and Chrysler Group LLC finalize the agreement for a global strategic alliance. On the same date, the new Chrysler (held 20% by Fiat) becomes operational.” (Zie p. 36.)

143. FCA heeft, al dan niet via haar dochteronderneming VM Motori, de dieselmotoren ontworpen die niet alleen in haar eigen voertuigen, maar ook in die van onder meer Suzuki zijn ingebouwd. FCA heeft ook de motorkalibratie van deze voertuigen verzorgd en heeft de software geprogrammeerd die het motormanagement aanstuurt, of daar althans in overwegende mate haar stempel op gedrukt. De Stichting verwijst naar het artikel van Contag et al. waarin de auteurs beschrijven hoe zij erin geslaagd zijn de door FCA in de Euro 6 Fiat 500X geïmplementeerde Illegale Manipulatie-instrumenten te doorgronden (productie 14). Daarin concluderen zij tevens dat de software die deze Illegale Manipulatie-instrumenten aanstuurt door programmeurs van FCA moet in de voertuigen is geïmplementeerd.¹⁶
144. FCA heeft in de afgelopen jaren miljoenen Euro 5 en Euro 6 voertuigen op de markt gebracht die door haar van Illegale Manipulatie-instrumenten zijn voorzien. Deze Getroffen Voertuigen voldoen als gevolg van de fraude door FCA niet aan de typegoedkeuringseisen. Welke voertuigen de Stichting als Getroffen Voertuigen, waaronder begrepen de Geïdentificeerde Modellen, aanmerkt wordt hierna in onderdeel III.C.2 besproken.
145. Hoewel haar rol in het Dieselschandaal al door vele instellingen aan de kaak is gesteld, weigert FCA haar verantwoordelijkheid te nemen en de Gedupeerden voor de gevolgen van haar handelen te compenseren. Daarentegen heeft FCA met hulp van het MIT, nota bene een typegoedkeuringsinstantie, gepoogd de werking van de door haar gebruikte emissiecontrolesystemen en Illegale Manipulatie-instrumenten zoveel mogelijk verborgen te houden in de kennelijke hoop om zo haar aansprakelijkheid te ontlopen. FCA heeft pogingen van autoriteiten om opheldering te krijgen, waaronder het Duitse verkeersministerie en het KBA, gefrustreerd (onderdeel III.D.2). FCA trekt hierbij op samen met ‘haar’

16 M. Contag, G. Li, A. Pawlowski, F. Domke, K. Levchenko, Th. Holz and Savage, How They Did It: An analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles, conference paper 2017 IEEE Symposium on Security and Privacy (SP), productie 14, p. 2: “Notably, we find strong evidence that both defeat devices [de door Volkswagen en FCA gebruikte defeat devices, adv.] were *created* by Bosch and *enabled* by Volkswagen and Fiat for their respective vehicles”.

typegoedkeuringsinstantie MIT, en laat niet na zich achter haar te verschuilen waar haar dit zo uitkomt. Zelfs een door de Europese Commissie tegen Italië opgestarte inbreukprocedure (de “**Inbreukprocedure**”) sorteerde geen effect (onderdeel III.D). Als gevolg van dit opzettelijke gebrek aan handhaving door de bevoegde autoriteit staan overheden met lege handen en dreigen Gedupeerden hun rechten te verliezen. De Stichting heeft deze procedure tegen onder meer FCA gestart om deze impasse te doorbreken.

III.B.2. FCA Italy SpA en Alfa Romeo SpA

146. FCA Italy SpA, (**FCA Italy**) is de fabrikant van dieselauto's van de Italiaanse merken van het FCA-concern. Het gaat dan om de merken: Fiat, Alfa Romeo, Lancia en Fiat Professional, een merk voor lichte bedrijfswagens van Fiat.
147. Tot omstreeks 2014, voor de fusie, waren deze merken in separate entiteiten ondergebracht. FCA Italy hield 100% van de aandelen. Het produceren van motorvoertuigen (“29.1 – Manufacture of motor vehicles”) staat als (enige) bedrijfsactiviteit geregistreerd in het Italiaanse handelsregister van FCA Italy (**productie 31**), p. 1. Dat FCA Italy producent is van genoemde automerken blijkt uit de vermelding van uitsluitend de naam FCA Italy SpA onderaan de openingspagina van de websites van alle vier de merken (**productie 32 a-d**).
148. FCA Italy is in 2000 opgericht en zij opereert eveneens onder de officiële namen Fiat Chrysler Automobiles Italy SpA, Fiat Group Automobiles SpA en Fiat Auto SpA (zie het uittreksel van FCA Italy SpA (zie productie 31, p. 1)).
149. Voorafgaand aan de fusie in 2014 bestonden er voor de merken Fiat, Fiat Professional, Lancia en Alfa Romeo aparte vennootschappen, waarvan de aandelen voor 100% werden gehouden door FCA Italy (zie **productie 33**, FCA Group Annual Report 2014, p. 276 e.v.):
 - Fiat Automobiles SpA
 - Fiat Professional SpA
 - Lancia Automobiles SpA
 - Alfa Romeo SpA
150. Op Alfa Romeo SpA (**Alfa Romeo**) na, zijn deze entiteiten evenwel na de fusie in 2014 in liquidatie gegaan. Behalve voor Alfa Romeo zijn er dan ook geen separate entiteiten voor deze merken meer aan te wijzen. De activiteiten van de dochters zijn overgegaan naar FCA. Hoewel de Stichting ervan uitgaat dat FCA Italy, net als bij de overige Italiaanse merken, de daadwerkelijke producent van Alfa Romeo voertuigen is, heeft zij Alfa Romeo SpA zekerheidshalve ook separaat gedagvaard.
151. De vier merken van FCA Italy SpA voeren en voerden individueel en in samenwerking een breed modellenscala waarin, gelet op de ontwikkelingskosten, dezelfde type motoren werden en

worden gebruikt. Voor ieder van deze merken werd en wordt gebruik gemaakt van de 1.3 de 1.6, de 2.0 liter maar ook de 3.0 liter V6.

III.B.3. FCA US LLC

152. FCA US LLC (**FCA US**) is de vennootschap waarin de Amerikaanse tak van de FCA Groep is ondergebracht. Deze omvat de merken: Chrysler, Dodge, Jeep en Ram.
153. Jeep is het prominentste Amerikaanse FCA-merk in Europa. Jeep biedt of bood van ieder van haar modellen ook een variant met FCA-dieselmotor aan, zijnde: de Jeep Renegade (1.6 en 2.0 MultiJet), de Cherokee (2.0 MultiJet) en de Grand Cherokee (3.0 liter MultiJet). De Jeep Renegade en Grand Cherokee gebruiken dezelfde motoren die in de Italiaanse modellen in opspraak zijn geraakt. Met betrekking tot de Jeep Grand Cherokee zijn door de RDW, het VMSU en het EPA in diverse uitvoeringen Illegale Manipulatie-instrumenten vastgesteld.
154. De bevindingen van het EPA gingen in gelijke mate op voor de Dodge Ram. De Stichting gaat ervan uit dat dat ook voor de in Nederland geteste exemplaren geldt.
155. FCA, FCA Italy, FCA US en Alfa Romeo zullen in het navolgende gezamenlijk worden aangeduid als de **Autofabrikanten**.

III.B.3.a) *De Importeurs van FCA voertuigen in Nederland*

156. FCA Netherlands B.V. is onderdeel van het FCA-concern en richt zich op “import van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsauto's” (zie het uittreksel uit het handelsregister, **productie 34**). FCA Netherlands B.V. is de Nederlandse importeur van de meeste merken van FCA, zoals ook blijkt uit haar website¹⁷ (**productie 35**), waar het volgende staat vermeld:

“FCA Netherlands is het Nederlandse filiaal van Fiat Chrysler Automobiles, één van de wereldleiders binnen de automobielsector. FGAN is verantwoordelijk voor de distributie van voertuigen in Nederland voor de merken Abarth, Alfa Romeo, FCA, FCA Professional (lichte bedrijfsvoertuigen), Jeep, Lancia alsook de originele wisselstukken en de accessoires onder het merk Mopar.”

157. De Importeurs vormen de essentiële tussenschakel tussen de Autoproducenten en de Dealers. De juridische verwijten aan de Importeurs zullen hierna nader uiteen worden gezet in onderdeel IV.E.2.a).

III.B.3.b) *De Dealers van FCA voertuigen in Nederland*

158. De Dealers hebben uiteindelijk de Getroffen Voertuigen aan de uiteindelijke afnemers en/of gebruikers (de Gedupeerden) verkocht, althans geleverd. Dat maakt de Dealers tot contractuele wederpartij van de Gedupeerden en tot noodzakelijke (mede) Gedaagden bij de vorderingen die

¹⁷ <http://www.fca-karriere.de/nl/netherlands/over-ons.html>.

gericht zijn op onder meer de ongedaanmaking van de onderliggende (koop- en/of lease)overeenkomsten (de **Overeenkomsten**).

III.B.3.c) Niet in deze procedure betrokken partijen

159. Overigens heeft de Stichting ook aansprakelijkheidsbrieven gestuurd aan Suzuki Motor Corporation, haar Hongaarse dochtermaatschappij Magyar Suzuki Corporation, de Europese fabrikant van Suzuki voertuigen, de Suzuki-importeurs en de leden van haar dealernetwerk (kopie brief Suzuki, **productie 35 Bis**). In haar reactie van 5 augustus 2020 (**productie 35 Ter**) verschoot Suzuki zich achter FCA:

“The SUZUKI Vitara 1.6 diesel Euro 6b vehicle (the sale of which has been discontinued for some time already) was indeed equipped with diesel engines that had been designed and manufactured on a full turnkey basis by the FCA group. The FCA group has assured SUZUKI that the relevant engine and its emission software has always been compliant with all applicable regulations. This has not changed by any of the investigations by the Dutch authority RDW referred to in your letter.”

160. In deze brief bevestigt Suzuki dus dat de betreffende motor en de aansturing daarvan door FCA zijn ontwikkeld; dat FCA Suzuki heeft verzekerd dat deze motor en de aansturing daarvan geheel aan alle geldende regelgeving voldoet; en dat FCA dat zelfs nu, na de in onderdeel III.E.2 te bespreken bevindingen door het RDW en de door de Minister aangekondigde maatregelen, tegen beter weten in nog steeds volhoudt. Zoals in par. 79 hiervoor is besproken, ontslaat het feit dat de motor en de aansturing daarvan van FCA zijn afgenomen Suzuki niet van haar eigen verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid. Om praktische redenen heeft de Stichting heeft er niettemin vooralsnog van afgezien Suzuki en de aan haar gerelateerde partijen mede te dagvaarden. Zij behoudt zich ook jegens deze partijen alle rechten voor.

III.C. FCA-motoren, modellen en motortypen, enkele inleidende observaties

III.C.1. Generaliseerbaarheid van onderzoeksresultaten

161. De in dit onderzoek te omschrijven onderzoeksbevindingen hebben betrekking op een veelheid van voertuigen uit het Euro 5 en Euro 6 voertuigenpalet van FCA. Hoewel de vorderingen in de onderhavige procedure zich niet richten op Suzuki-voertuigen met FCA-motor bespreekt de Stichting in deze dagvaarding ook de bevindingen ten aanzien van die voertuigen. De reden is dat de bevoegde typegoedkeuringsinstantie, RDW, bij deze modellen grove normoverschrijdingen en het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten heeft vastgesteld en dezelfde motor en software ook in een veelheid van FCA-modellen is gebruikt van onder meer Fiat, Alfa Romeo en Lancia.
162. In de Volkswagen-zaak is gebleken dat als een bepaald motortype een Illegaal Manipulatie-instrument bevat, dat dit voor alle voertuigen met een dergelijk motortype geldt. Dat is ook een kwestie van logica. Waarom zou een autofabrikant wél gebruikmaken van Illegale Manipulatie-

instrumenten bij voertuig A en niet bij voertuig B dat is uitgerust met hetzelfde model motor? Autofabrikanten hebben bovendien een belangrijke economische prikkel om identieke motor-c.q. emissietechnologie bij meerdere voertuigtypen en modeljaren te gebruiken. Het leidt tot schaalvoordeel in termen van productie en het scheelt in de ontwikkelkosten. Dat de softwarefuncties die in andere modellen of uitvoeringen met hetzelfde motortype worden gebruikt geheel anders zouden zijn dan de functies die in de door het KBA, het RDW, het VCA, het EPA en de Franse autoriteiten geteste modellen zijn toegepast, is om deze reden niet aannemelijk.

163. De Stichting gaat er daarom vanuit dat de in navolgende onderdelen te beschrijven Getroffen Voertuigen het topje van de ijsberg vormen. Concreet betekent dit dat waar in een bepaald motortype een Illegaal Manipulatie-instrument wordt toegepast, zoals dat bijvoorbeeld door onder meer het KBA en het RDW voor onder meer de Euro 5 en 6 1.6, 2.0 en 3.0 liter motoren is geconstateerd, dit voor alle modellen met hetzelfde motortype eveneens het geval is. De Stichting ziet zich voor een dergelijke benadering gesteund door het arrest van het Bundesgerichtshof van 28 januari 2020 (productie 25)¹⁸ en de Zevende Overzichtsbrief aan de Tweede Kamer van minister Veldhoven van 23 januari 2020 (productie 21). De Stichting ontleent ook steun aan de vele in dit hoofdstuk beschreven onderzoeksbevindingen die allemaal op het gebruik van identieke Illegale Manipulatie-instrumenten wijzen. Ondanks de vele onderzoeken is nooit het tegendeel geconstateerd.
164. De situatie voor FCA is daarmee inderdaad vergelijkbaar met die van Volkswagen, waarbij in alle modellen met het motortype EA 189 Illegale Manipulatie-instrumenten zijn geconstateerd. Het enige verschil met de Volkswagen-zaak is dat FCA als gevolg van de rugdekking die zij tot dusverre van het MIT mocht ontvangen, niet of nauwelijks tot publieke verantwoording is gedwongen in Europa.

III.C.2. Overzicht van de door FCA gebruikte motortypen

165. FCA heeft, sinds de invoering van Euro 5 in 2009 in overwegende mate dezelfde motoren in haar voertuigen gebruikt. Dat geldt dus ook voor de motoren waarvan is komen vast te staan dat die één of meer Illegale Manipulatie-instrumenten bevatten. Het betreft de navolgende motoren, die alle ofwel door de afdeling powertrain van FCA werden gefabriceerd, ofwel door FCA's Italiaanse dieselmotorenfabrikant VM Motori:
- De 1.3 liter viercilinder motor (exakte cilinderinhoud 1.248 cc), zowel Euro 5 als Euro 6, die in februari 2003 is geïntroduceerd en tot op de dag van vandaag op de markt wordt gebracht. Deze motor wordt voor het merk Fiat ook wel aangeduid als de 1.3 MultiJet motor, en door Alfa Romeo als de 1.3 JTDM motor.

- De 1.6 liter viercilinder motor (exakte cilinderinhoud 1.598 cc), zowel Euro 5 en als Euro 6, die in 2006 is geïntroduceerd en eveneens tot op de dag van vandaag op de markt wordt gebracht. Deze motor wordt voor merken Fiat en Jeep ook wel aangeduid als de 1.6 MultiJet motor, en door Alfa Romeo als de 1.6 JTDm motor.
- De 2.0 liter viercilinder motor (exakte cilinderinhoud 1.956 cc), zowel Euro 5 als Euro 6, die in 2008 is geïntroduceerd en ook tot op de dag van vandaag op de markt wordt gebracht. Deze motor wordt voor het merk Fiat ook wel aangeduid als de 2.0 MultiJet (II) motor, door Alfa Romeo als de 2.0 JTDm motor en door Jeep afwisselend de 2.0 MultiJet (II) of de 2.0 CRD motor.
- De 3.0 liter viercilinder motor (exakte cilinderinhoud 2.999 cc¹⁹), Euro 5, die in 2007 is geïntroduceerd en in ieder geval tot september 2019 op de markt is gebracht. Deze motor wordt ook wel aangeduid als de 3.0 MultiJet motor en zit onder meer in de Fiat Ducato.
- De 3.0 liter zescilinder motor (exakte cilinderinhoud 2.987 cc), zowel Euro 5 als Euro 6, die in 2011 is geïntroduceerd en net als de voorgaande motoren ook tot op de dag van vandaag op de markt worden gebracht. Deze motor wordt voor het merk Fiat eveneens aangeduid als de 3.0 MultiJet motor en door Jeep als de 3.0 CRD motor.

III.C.3. Overzicht van gebruikte modellen

166. In onderstaand overzicht, dat ontleend is aan de als **productie 36 a** t/m **36 d** overgelegde Excel sheets, heeft de Stichting per type motor (de 1.3, 1.6, 2.0 en de 3.0 liter motoren) meer inzichtelijk gemaakt in welke modellen van de verschillende door FCA gevoerde merken, vaststaat of minst genomen het ernstige vermoeden bestaat dat die één of meer Illegale Manipulatie-instrumenten bevat. Daarbij verdient opmerking dat in het overzicht enkel modellen zijn opgenomen die in Nederland op de markt zijn gebracht in de periode vanaf 2008 tot en het moment dat deze dagvaarding is uitgebracht en het overzicht dus geen uitputtende weergave is van alle (mogelijke) modellen. De reden hiervoor is dat het voor de Stichting niet mogelijk is om 100% zekerheid te verkrijgen of bijvoorbeeld niet nog andere modellen onderhavige motoren bevatten. Het is aan de autofabrikanten om daar duidelijkheid over te verschaffen.

167. Het voorlopige overzicht van de Getroffen Voertuigen kan als volgt worden weergegeven:

Motor ➡	1.3 liter	1.6 liter	2.0 liter	3.0 liter	3.0 liter (V6)
Merken ⬇					
Fiat	500 500C	500L 500X	500X Bravo	Ducato	-

¹⁹

De exacte cilinderinhoud wisselt, soms is het 2.998 cc, 2.999 cc of 3.000 cc.

	500L 500X Doblo Fiorino Panda Punto Punto Evo Grande Punto Qubo Tipo	Bravo Doblo Grande Punto Punto Evo Scudo Talent Tipo	Doblo Ducato Scudo Talent		
Alfa Romeo	MiTo	Guilietta MiTo	159 Brera Guilietta Spider	-	-
Jeep	-	Compass Renegade	Cherokee Compass Renegade	-	Grand-Cherokee Commander

168. De modellen weergeven om bovenstaand overzicht worden in deze dagvaarding ook nader geduid als de **Geïdentificeerde Modellen**.
169. Anders dan sommige andere automerken, zoals bijvoorbeeld Daimler, wisselde FCA zelden van motor. Vermoedelijk hangt dat samen met de aanzienlijke ontwikkelingskosten daarvan. Voor zover de Stichting kan nagaan was, met uitzondering van de 3.0 V6 van VM Motori, ieder van deze motoren al voor de invoering van Euro 5 bij FCA in gebruik.
170. FCA heeft deze motoren, aan de hand van de strenger wordende milieunormen, door de tijd heen voorzien van nieuwere emissiereguleringsystemen. Gedurende de Euro 5 periode was dit alleen een EGR-mechanisme. Bij de invoering van de ruim dubbel zo strenge Euro 6 normen is in de meeste voertuigen een LNT-uitlaatgasnabehandelingssysteem toegevoegd. In sommige gevallen werd in plaats daarvan en in aanvulling op het EGR-systeem het duurdere SCR-systeem toegevoegd (waarbij een ureumoplossing nodig is, zoals AdBlue). Die emissiecontrolesystemen werden evenwel zo afgesteld, dat zij in nagenoeg alle omstandigheden buiten de testsituatie niet of marginaal werkzaam waren.
171. Een centrale stelling in FCA's verweren voor meerdere toezichthouders, is dat het vergaand afschakelen van de EGR-, LNT- en SCR-systemen noodzakelijk was om de motor tegen "schade" te beschermen. FCA beroept zich op de uitzondering van art. 5 lid 2 (a) Emissieverordening. Diverse autoriteiten oordeelden al dat de door FCA gebruikte Manipulatie-instrumenten met geen mogelijkheid onder deze uitzondering te brengen zijn, zoals onderstaand zal worden onderbouwd.

III.D. Bevindingen KBA Euro 5 en 6, obstructie MIT en wetenschappelijk onderzoek

III.D.1. KBA I: het onderzoek door de Onderzoekscommissie VW van het KBA

172. Nadat de rol van Volkswagen in het Dieselschandaal bekend werd, deden diverse typegoedkeuringsautoriteiten onderzoek naar de emissies van dieselloertuigen. Het Duitse KBA stelde een onderzoekscommissie in, de Untersuchungskommission VW (**Onderzoekscommissie VW**). Bij wijze van steekproef onderzocht zij een 57-tal voertuigen van uiteenlopende fabrikanten en merken. De geteste voertuigen werden willekeurig geselecteerd uit groepen voertuigen die op hun beurt weer waren samengesteld op basis van marktaandeel. Het ging om zowel Euro 5- als Euro 6-voertuigen. Het onderzoek omvatte voertuigen waarvoor het KBA de typegoedkeuring had afgegeven en waarvoor KBA dus de verantwoordelijke toezichthouder was, en voertuigen waarvoor de typegoedkeuring door een andere autoriteit was afgegeven. De Onderzoekscommissie VW hanteerde daarbij voor alle voertuigen dezelfde aanpak. De Stichting verwijst naar het transcript van de hoorzitting in de Parlementaire Enquête van de president van het KBA, □□□□□□□□ (**productie 37**, p. 11/12).
173. De Onderzoekscommissie VW heeft tot nu toe twee onderzoeksrapporten afgeleverd. Het eerste was het *Bericht der Untersuchungskommission "Volkswagen"* van april 2016 (het **Onderzoeksrapport VW, productie 38**). Dit ziet op NO_x waarden. Verder is er een tweede onderzoeksrapport uit 2020, dat op de CO₂-emissies van de betreffende voertuigen ziet. In het kader van het onderzoek uit 2016 zijn ook vier voertuigen van FCA onderzocht en één voertuig van Suzuki dat van een FCA-motor was voorzien. Het gaat om de volgende voertuigen:
- Fiat Panda 1.3 l Euro 5
 - Alfa Romeo 2.0 l Euro 5
 - Fiat Ducato 3.0 l Euro 5
 - Jeep Cherokee 2.0 l Euro 5
 - Suzuki Vitara 1.6 l Euro 6
174. Bij ieder van deze voertuigen werden zeer aanzienlijke NO_x overschrijdingen aangetroffen. Zoals uit onderstaande, uit het rapport gekopieerde staatjes blijkt, bleek ieder van deze voertuigen de toegestane grenswaarden (180 mg/km voor de Euro 5 voertuigen en 80 mg/km voor de Euro 6 Suzuki Vitara) vergaand te overschrijden. De Stichting verwijst naar onderstaande staatjes die uit het Onderzoeksrapport VW zijn gekopieerd. Deze staatjes laten de resultaten van diverse testvariabelen zien. In de drie kolommen "*Rollenprüfstand*" worden de resultaten van de rollenbanktest gepresenteerd.
175. De eerste subkolom bevat de uitkomst van de NEDC-test (in het Duits aangeduid als NEFZ, en omdat de NEDC-standaard met een koude motor wordt gestart, als NEFZ Kalt). De overige zeven kolommen laten zien wat er gebeurt als de testvariabelen licht worden aangepast. De eerste twee kolommen na "NEFZ Kalt" zien op rollenbanktesten, waarin steeds één element van

de NEDC-test werd aangepast. De resterende vijf kolommen laten de resultaten van metingen met een Portable Emissions Measurement System (PEMS) zien. De testresultaten in deze staatjes laten zien dat ieder van de geteste voertuigen in iedere alternatieve testsetting de emissienormen grovelijk overschrijdt, in sommige gevallen met wel 10 keer (Euro 6 Suzuki Vitara) tot 15 keer de norm (Euro 5 Jeep Cherokee). De diverse testvarianties zullen onderstaand kort worden besproken.

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Fiat	Panda 1.3l	143,00	386,00	127,11	636,08	510,74	803,79	610,28	605,02

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Alfa Romeo	Giulietta 2.0l	130,96	430,77	525,21	1346,34	1254,99	1396,17	1254,41	905,37

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Fiat	Ducato 3.0l	236,00	1171,00	1042,00	1209,39	1190,20	1516,54	1209,39	2514,77

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Jeep	Cherokee 2.0l	144,00	1127,00	1039,32	1784,49	1847,15	1859,87	1678,24	1687,32

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Suzuki	Vitara 1.6l	30,00	68,00	593,61	919,13	979,20	1173,00	967,87	1122,00

III.D.1.a) Eerste kolom: testresultaten reguliere NEDC test

176. Zoals uit de overzichten blijkt voldeed ieder van deze voertuigen tijdens de NEDC test keurig aan de normen (voor de Ducato, een bedrijfswagen, gold destijds de verhoogde grenswaarde van 280 mg/km). Met name de Euro 6 Suzuki Vitara bleef, met 30 mg/km, ruimschoots onder de norm. Ieder van de geteste voertuigen gedroeg zich tijdens de test voorbeeldig. Dat zal bij de oorspronkelijke typegoedkeuring net zo zijn geweest.

III.D.1.b) Tweede kolom: NEDC Warm (hot start), de eerste controverse rondom het MIT

177. De tweede oranje kolom laat zien wat er gebeurt wanneer de NEDC-laboratoriumtest met een warme motor wordt gestart in plaats van met een koude. Omdat het bij een koude start enige tijd duurt voordat de katalysator is opgewarmd, zouden de emissies bij een warme start juist lager moeten zijn dan bij een warme start. Zoals uit bovenstaande staatjes blijkt, presteerde

ieder van de vier Euro 5-voertuigen bij een warme start aanmerkelijk slechter. In het geval van de Euro 5 Jeep Cherokee 2.0 was de emissie zelfs 1127 mg/km, meer dan zes keer de toch al hoge Euro 5 norm van 180 mg/km. Voor toezichthouders is een sterke afwijking van NO_x uitstoot bij een warme start een signaal dat sprake is van een Illegaal Manipulatie-instrument. In het ICCT-Rapport staat hierover het volgende (productie 4, p. 50):

“There is no logical technical justification for any change in emissions control system calibration based on starting the test after an idle or after a restart with the engine already warmed up, commonly called a hot start, instead of a cold start. NO_x emissions are easier to control when everything is warmed up. Improved combustion stability with a warm engine allows the use of higher EGR rates, and SCR aftertreatment performs much better at higher catalyst temperatures. Logically emissions should decrease when starting the NEDC with a warmed-up engine. NO_x hot-start emissions from diesels in the United States are only 15% of cold-start emissions because of these effects (see Figure 1).”

178. In het EMIS-Rapport is het gebruik van de “hot start” methodiek expliciet benoemd als één van de gangbare Illegale Manipulatie-instrumenten. Onder verwijzing naar het transcript van de hoorzitting met EPA-baas □□□□ is vermeld dat een soortgelijke constatering er bij Volkswagen toe leidde dat er verdere vragen werden gesteld. Zo kwam het balletje in het dieselemissieschandaal aan het rollen (EMIS-Rapport, productie 5, p. 39, onder verwijzing naar onder meer de verklaringen van □□□□, Deutsche Umwelthilfe en TNO). Een van de conclusies van het EMIS-Rapport was dat een Manipulatie-instrument waarbij de uitstoot bij een warme start hoger was dan een koude, in strijd met het Unierecht was en verboden diende te worden.
179. In het EMIS-Rapport werd de Commissie opgeroepen inbreukprocedures te starten tegen de lidstaten die nalieten actie te ondernemen tegen autofabrikanten die zich van een dergelijk Illegaal Manipulatie-instrument bedienen (EMIS-Rapport, productie 5, p. 14 en p. 57).

“As guardian of the Treaties, the Commission should take infringement action if Member States do not act upon the findings of the recent investigations and require manufacturers to remove any temporal modulation of emission control devices, unnecessary thermal modulation and other defeat strategies which result, inter alia, in higher emissions with hot start in laboratory conditions.”

180. Deze oproep was duidelijk op de Italiaanse situatie geïnspireerd, aangezien het MIT in diverse Euro 5-voertuigen eenzelfde Manipulatie-instrument had geconstateerd maar daar verder geen gevolg aan gaf. De Stichting bespreekt dit onderzoek in onderdeel III.D.2 hierna.

III.D.1.c) Derde kolom: NEDC 10 graden Celsius (thermal window)

181. De derde oranje kolom in het staatje laat zien wat er gebeurt wanneer de NEDC test niet bij een temperatuur van rond de 20 graden wordt uitgevoerd, maar een temperatuur van 10 graden. Op de Euro 5 Fiat Panda na liet ieder van de geteste voertuigen, inclusief de Euro 6 Suzuki

Vitara, een zeer aanzienlijke verhoging van NOx uitstoot zien, in het geval van de Euro 6 Jeep Cherokee 1039,2 mg/km (ongeveer 6 x de Euro 5 norm van 180 mg/km) en in het geval van de Suzuki Vitara van 593,42 mg/km (ongeveer 7,5 x de Euro 6 norm van 80 mg/km).

182. Een dergelijk *thermal window* is voor toezichthouders ook een “red flag” en duidt op de aanwezigheid van een Illegaal Manipulatie-instrument. Zie ICCT-Rapport, productie 4, p. 12:

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

183. De buitentemperatuur mag dus als zodanig niet redengevend zijn voor het inbouwen van een temperatuurvenster: de relevante factoren zijn de koeltemperatuur en de temperatuur in het spruitstuk. Die worden door allerlei factoren beïnvloed. De buitentemperatuur als zodanig heeft daarop alleen in extreme gevallen invloed. Dat is bij temperaturen rond de 10 graden (de in kolom 3 toegepaste testtemperatuur) in ieder geval niet het geval. Bovendien is een temperatuur van 10 graden Celsius in Nederland en veel andere Europese landen een gemiddelde of heel normale temperatuur. Een afschakeling van het emissiecontrolesysteem bij zo’n veelvoorkomende temperatuur leidt zonder meer tot strijd met de Europese emissienormen.

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

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

185. De mogelijkheden om een *thermal window* in een voertuig in te bouwen zijn legio. Uit onderstaande passage uit het ICCT-Rapport blijkt dat het lastig is precies de vinger te leggen op de soort ECU-softwaremechaniek die wordt gebruikt om het *thermal window* te activeren:

“Dynamometer tests [de testmethodiek onder de NEDC test, adv.] are run at a prescribed ambient temperature and with an engine that has been cooled down to match the ambient temperature. The computer can look for this combination and change calibrations under any

other conditions. GPS units know where the vehicle is located and could change calibrations if engine rotational speed is above idle speed but the vehicle location is not changing.”

186. Dat doet er niet aan af dat deze voertuigen overduidelijk van een *thermal window*-mechaniek zijn voorzien. Dat vormt minst genomen aanleiding voor nader onderzoek.
187. De Stichting verwijst naar de in randnr. 179 geciteerde passage waarin de Parlementaire Enquêtecommissie de Europese Commissie opriep om inbreukprocedures op te starten tegen EU-lidstaten die niet acteren op aangetroffen thermal windows. Dat is precies wat het MIT vervolgens zou nalaten: ondanks de constatering van een evident gebruik van temperatuurvensters in de Euro 5 voertuigen als in de van een FCA-motor voorziene Euro 6 Suzuki Vitara, deed zij niets met deze informatie. Zie over het onderzoek van MIT, onderdeel III.D.2 hierna.
188. Dat de gevolgen van het gebruik van temperatuurvensters niet te onderschatten zijn, blijkt uit een onderzoek van Deutsche Umwelthilfe uit maart 2017. Nadat Deutsche Umwelthilfe eerst een groot aantal tests in zomerse omstandigheden had gedaan, verrichtte zij in de winter van 2016/17 ook wegtests bij temperaturen van tussen de 5 en de 16 graden Celsius. Ook hier ging het om geenszins uitzonderlijke temperaturen. De kernbevinding van Deutsche Umwelthilfe was dat een belangrijk deel van de geteste voertuigen aanmerkelijk slechter presteerde dan in de zomer. Het aller slechtst presterende voertuig was wederom de Euro 6 Fiat 500X, die in deze tests met een uitstoot van 1380 mg/km maar liefst 17,2 keer over de norm heen ging. Onderstaand staatje laat dat zien:

Euro 6 Diesel-Pkw	Ø CO2 g/km	Ø NOx mg/km	Faktor Grenzwertüberschreitung
Fiat 500X 2.0 Cross 4x4	160	1380	17,2

189. Uit het onderzoek blijkt óók, dat er wel degelijk voertuigen zijn die ook tijdens een wintertest wel keurig aan de normen voldoen. Eén daarvan is de Audi A5 2.0 TDI waarvoor tijdens de wintertest een uitstoot van 40 mg/km werd gemeten, dus de helft van de norm. Daarmee voldoet dit voertuig ook aan de strengere Amerikaanse emissienormen. Dat toont eens te meer aan dat het wel degelijk mogelijk is aan de normen te voldoen. De Stichting verwijst naar het persbericht van het Deutsche Umwelthilfe van 29 maart 2017 (**productie 39**) en naar een artikel van Der Spiegel van diezelfde datum met de veelzeggende titel: “So dreckig sind Euro 6-Diesel” (**productie 40**).

III.D.1.d) Vierde tot en met achtste kolom: baantesten

190. De vierde tot en met achtste kolom van het staatje bij randnr. 175 laten de resultaten zien van baantests van de testvoertuigen. Het staatje ter zake van de Jeep Cherokee en de Suzuki Vitara worden voor de overzichtelijkheid nog eens ingevoegd. Bij de eerste variant (de vierde kolom) werden de omstandigheden van de NEDC-test zoveel mogelijk gekopieerd. Bij de tweede variant

(de vijfde kolom) werd de volgorde in de NEDC-test omgedraaid, in de zin dat er – anders dan in de NEDC-test voorzien – eerst het traject buiten de stad en op de snelweg werd afgelegd, en vervolgens pas het traject in de stad (aangeduid als “NEDC/NEFZ-Back”). In de derde en vierde variant (zesde en zevende kolom) werd de duur van de test met 10% verlengd respectievelijk ingekort. In de vijfde variant (achtste kolom) werd in plaats van de NEDC-test de nieuwere RDE-test toegepast.

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Jeep	Cherokee 2.0l	144,00	1127,00	1039,32	1784,49	1847,15	1859,87	1678,24	1687,32

191. Dit staatje laat, net als de vier andere, een ontluisterend beeld zien. Daaruit blijkt dat het eigenlijk niet uitmaakt welke variant van de baantest werd uitgevoerd omdat de emissies voor beide voertuigen in al deze varianten voor ieder van de geteste voertuigen veel en veel te hoog was (in het geval van de Jeep Cherokee, tussen 9 en 10 keer de toch al hoge Euro 5 norm van 180 mg/km). Uit de testresultaten blijkt ook dat de verschillen niet alleen aan het gebruikte tijdsvenster (time window) toe te schrijven waren, maar dat er, gelet op de veel grotere verschillen in uitstoot op de baan, vermoedelijk ook andere Illegale Manipulatie-instrumenten in de voertuigen aanwezig zijn.

192. Dat geldt niet alleen voor de Euro 5-voertuigen, maar met name ook voor de Euro 6 Suzuki Vitara 1.6, waarvan de motor ook in vele FCA-modellen is ingebouwd. Voor dit voertuig laten de diverse wegtests een veel grotere afwijking van de NEDC test zien dan alleen door de in kolommen twee en drie geobserveerde illegale warme start- en tijdsvenstermechanieken kan worden verklaard. Waar deze Suzuki in de NEDC test een voorbeeldige uitstoot van 30 mg/km laat zien, is de NO_x uitstoot bij de NEDC+10% wegttest maar liefst 39 keer zo hoog. Dat leidt tot een overschrijding van wel 15 maal de Euro 6 norm van 80 mg/km.

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Suzuki	Vitara 1.6l	30,00	68,00	593,61	919,13	979,20	1173,00	967,87	1122,00

193. Omdat de typegoedkeuring voor deze voertuigen niet door het KBA was afgegeven, heeft het KBA zich vervolgens met haar bevindingen tot de bevoegde typegoedkeuringsautoriteiten gewend. Voor de Euro 5 FCA-voertuigen was dat het MIT, en voor de Suzuki Vitara het RDW.

194. Het MIT en de RDW hebben vervolgens ook daadwerkelijk onderzoeken doen verrichten. Waar het RDW bij deze Suzuki diverse Illegale Manipulatie-instrumenten heeft geconstateerd, heeft het MIT haar taken schromelijk veronachtzaamd. Het MIT-rapport wordt in het navolgende onderdeel besproken; het RDW-rapport in onderdelen III.E en III.F hierna.

III.D.2. De testresultaten van het MIT

195. Mede naar aanleiding van de hierboven omschreven testresultaten van de Onderzoekscommissie VW heeft ook het MIT zeven Euro 5 FCA-voertuigen in haar eigen testprogramma opgenomen. Dat waren de Euro 5 Fiat Panda 1.3, Alfa Romeo Giulietta 2.0 en de Jeep Cherokee 2.0. Daarnaast testte het ook een viertal andere Euro 5 FCA-voertuigen (namelijk de Alfa Romeo Giulietta 1.6, de Lancia Ypsilon 1.3 een Fiat 500L en de Fiat Dobló 1.3).
196. Het MIT testte géén Euro 6 voertuigen. De Euro 6 1.6 liter Suzuki Vitara werd door het FCA niet aan de test onderworpen en ook geen vergelijkbaar Euro 6 model van FCA. Ook de Euro 5 Fiat Ducato, die slecht uit de verf kwam in het KBA-onderzoek, werd door het MIT niet nader onderzocht. De Stichting verwijst naar een (in de Italiaanse taal opgestelde) testrapportage van het MIT die zij destijds niet publiek maakte, maar die het MIT wel met de Parlementaire Enquêtecommissie deelde. Vervolgens is deze door Transport & Environment op haar website gepubliceerd (**productie 41**).
197. De testmethodiek van het MIT was om diverse redenen omstreden, onder meer omdat:
- de tests niet op onafhankelijke testlocatie, maar in de laboratoria van FCA door laboranten van FCA waren uitgevoerd. Dit kritiekpunt ontleent de Stichting aan het commentaar van Transport & Environment op dit testrapport uit februari 2017, **productie 42**). FCA bevestigde dit in het kader van de Parlementaire Enquête (schriftelijk antwoord op parlementaire vraag 9, productie 17):

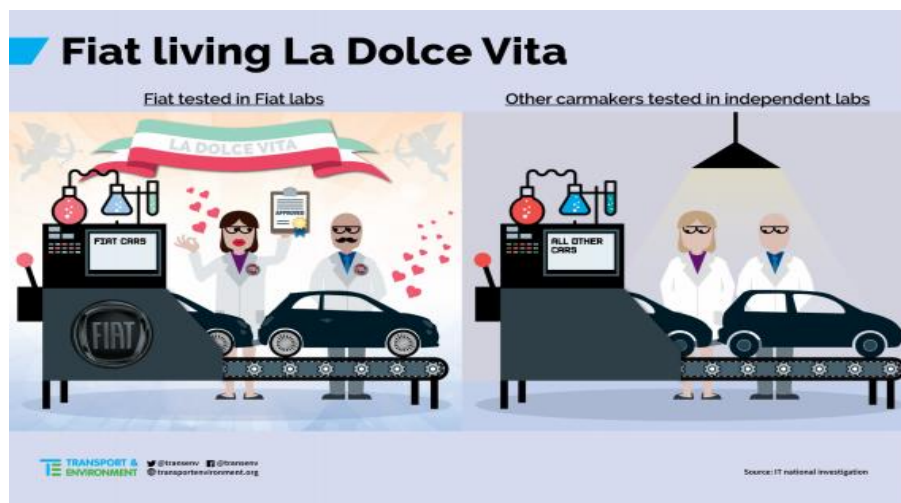
Q. “Has the so-called witness testing at manufacturers sites been used during the type approval procedure for light duty vehicles of the Fiat Chrysler Group? If so, what is the share of witness testing within the total number of type approval tests of the Fiat Chrysler Group?”

A. “Yes, witness testing as provided for by Art. 41 (3)(b) of EC Directive 2007/46 is used, mainly for tests that are part of the regular type approval process, while specific tests that are not part of the regular development process of a vehicle are performed at third party laboratories, which can provide the relevant expertise. [...] These type of procedures are used in average for approximately 90% of the tests of the Fiat Chrysler Group worldwide”;

- de baantests als gevolg van het door FCA gekozen baanvlak slechts 17 minuten duurden. Dat is een uitermate saillant detail, omdat het KBA en het RDW in diverse FCA-voertuigen een timermechanisme ontdekten dat het emissiecontrolesysteem na 22 minuten afschakelde. De test was, met andere woorden, zo ingericht dat de tijdmechaniek onmogelijk gevonden kon worden;
- bepaalde voertuigen zonder nadere verklaring buiten sommige tests waren gehouden. Transport & Environment becommentarieerde dit als volgt (productie 42):

“Other manufacturers’ vehicles were independently tested but the Italian carmaker used its Turin facilities to pass – and three out of seven Fiat-Chrysler cars were even “exempted” from undergoing more demanding tests. The shockingly easy treatment of Italy’s domestic carmaker is revealed in the government’s official report that had been presented to a European parliamentary committee (EMIS) but never officially published.”

198. De ‘onpartijdigheid’ van deze tests werd door Transport & Environment als volgt grafisch uitgebeeld:



199. Één element dat zelfs de door MIT (lees: FCA) gehanteerde testmethodiek niet kon verhullen, was dat in ieder van de geteste FCA-voertuigen het ook door het KBA al geconstateerde “hot start” Manipulatie-instrument aanwezig was (onderdeel III.D.1.b) hiervoor). De Stichting verwijst naar onderstaande staatjes die uit het MIT-rapport zijn gekopieerd (productie 41, p. 13) en waaruit dit blijkt:

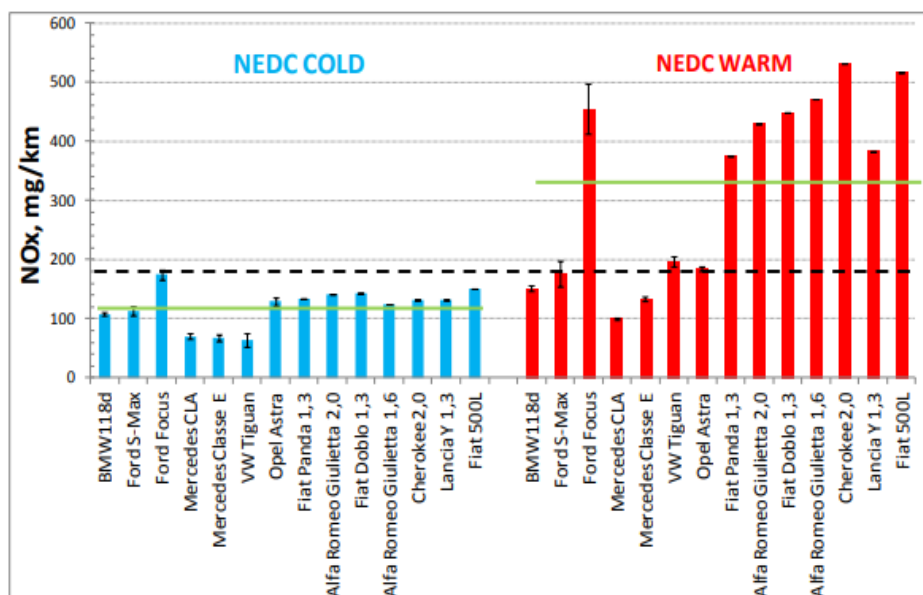


Figura 7: Valori medi di NOx sul ciclo NEDC cold e NEDC warm in laboratorio

200. Bovenstaand staatje toont de testresultaten “*in laboratorio*”, derhalve op de rollenbank. Het MIT heeft vervolgens ook testen op de weg uitgevoerd (“*su pista*”). Deze tests op de weg lieten identieke resultaten zien, met dien verstande dat een viertal voertuigen überhaupt niet aan de wegstest is onderworpen. Hiervoor heeft het MIT geen verklaring gegeven; FCA evenmin. Het gaat om de Alfa Romeo Giulietta 1.6, de Jeep Cherokee 2.0 en de Lancia Ypsilon, zoals uit onderstaand staatje blijkt (rapport, p. 22, productie 41):

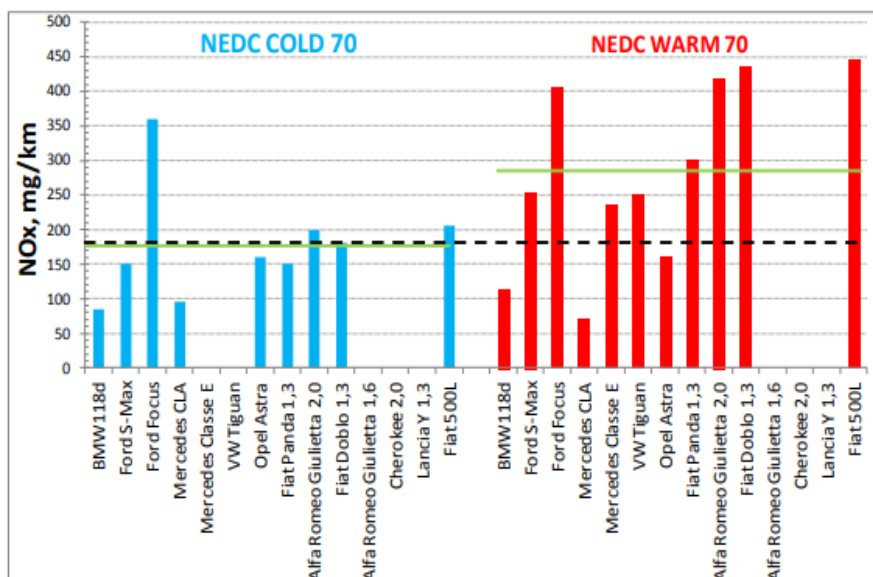
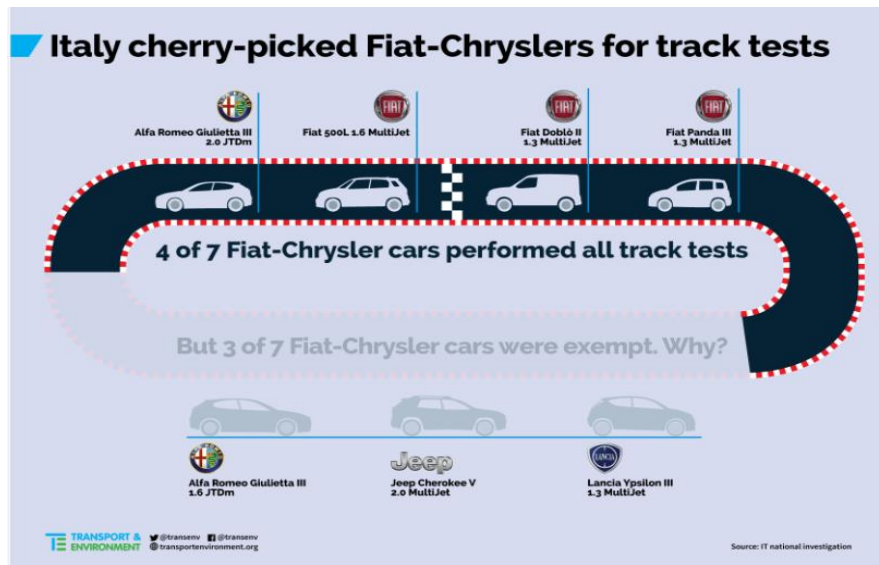


Figura 16: Valori medi di NOx sul ciclo NEDC cold 70 e NEDC warm 70 su pista

201. In haar commentaar meldde Transport & Environment dat juist deze voertuigen in andere tests zeer slecht hadden gepresteerd (productie 42). Ten aanzien van de Jeep Cherokee 2.0 volgt dat

inderdaad uit de in onderdeel III.D.1 geciteerde onderzoeksresultaten van de Onderzoekscommissie VW. Transport & Environment maakt er de volgende infographic over:



202. Het MIT heeft vervolgens evenmin vervolgacties ondernomen om de werking van dit Manipulatie-instrument verder te onderzoeken. Het was ook niet de bedoeling van MIT/FCA dat het rapport überhaupt in de openbaarheid zou komen.
203. De evidente aanwezigheid van een “hot start” Manipulatie-instrument in de testvoertuigen kwam ook in het kader van de Parlementaire Enquête nadrukkelijk aan de orde. Een van de schriftelijke vragen van het Europees Parlement aan FCA (productie 17, vraag 10) luidde:

“The report of the Italian Ministry investigations, as transmitted to the Committee on 6 September, highlights that FCA vehicles emit about 200-300% more NOx on an NEDC cycle at hot start compared to cold start as defined by the NEDC standard type-approval cycle. The report seems to conclude that probably for the cold start a different “engine calibration” is used. Were you ever required, for instance during type approval processes or during the Ministry investigation to provide an explanation for the behaviour of the FIAT vehicles at hot start compared to cold start? Do engineering principles not imply that emission control technology would function more efficiently once they have been “warmed-up” i.e. at hot start rather than at cold temperatures? What explanations do you give for this different behaviour on a cycle that is almost identical to the type-approval cycle except for the starting temperature?”

204. In haar schriftelijke reactie gaf FCA geen antwoord op de vraag of het MIT haar om uitleg had gevraagd over de ratio van deze “hot start”-mechaniek. Uit haar antwoord blijkt verder dat FCA zich beriep op de uitzondering van art. 5 lid 2 (a) Emissieverordening. FCA slaagde er echter in het geheel niet in de aanwezigheid van dit Illegale Manipulatie-instrument te rechtvaardigen. FCA schreef namelijk:

“FCA has been in a continuing dialogue with the competent homologation Authority well before the report activities and has provided extensive explanations of the reasons for its calibrations, based on employed technology, results of testing activity and field experience. As to the results of the hot NEDC cycle, in certain high severity mission profiles with warm engine such as heavy urban, door-to-door, etc., emissions control systems need to be modulated for engine protection and safety reasons. High rates of operation of the emissions control systems in continuous and demanding driving cycles, may cause massive soot generation and progressive fouling of the components of the engine as well as a high amount of hydrocarbons and soot inside the engine combustion chamber and exhaust line system. This may ultimately end up in engine components fouling, increased lubricant oil dilution and irreversible damage to the structure and functionality of catalysts and particulate filter, i.e. in engine malfunctioning and component failure, with evident safety risk. This is why these kinds of protection strategies are widely used in the industry.”

205. De uitleg van FCA is geheel ondeugdelijk. De *“high severity mission profiles with warm engine such as heavy urban, door-to-door, etc.”* doen zich in de NEDC situatie immers niet voor. Die test vergt juist uitermate weinig van het voertuig, zoals EPA-baas □□□□ heeft bevestigd (zie onderdeel II.C.3 hiervoor en productie 18). FCA stelt niet dat de betreffende voertuigen tijdens de test aan zwaardere omstandigheden zijn onderworpen. Dat is ook allerm minst aannemelijk. De drie voertuigen uit deze groep die ook door het KBA waren getest lieten in die tests immers juist aanzienlijk hogere waarden zien dan in de FCA/MIT-test. Aangezien de KBA tests op de NEDC test waren gebaseerd, is het niet goed denkbaar dat de voertuigen door FCA/MIT aan zwaardere testomstandigheden zijn onderworpen.
206. Uit de reactie van FCA blijkt dat zij geen antwoord op de gestelde vraag had. Een goede verklaring had zij ook niet kunnen geven. Er bestaat *“no logical technical justification”* voor een hogere uitstoot bij een warme start (EMIS-Rapport en het ICCT-Rapport). De Stichting verwijst naar randnummers 177-178 hiervoor en de aldaar besproken passages uit beide rapporten, waaruit volgt dat de emissies bij een warme start juist lager zouden moeten zijn dan bij een koude start.
207. De Parlementaire Enquêtecommissie liet dan ook zich niet op deze manier met een kluitje in het riet sturen. Dat blijkt wel uit de herhaalde oproep aan de Europese Commissie om een inbreukprocedure te beginnen tegen de lidstaten die nalieten tegen de aanwezigheid van *“hot start”* op te treden (EMIS-Rapport, p. 14 en 57):

“As guardian of the Treaties, the Commission should take infringement action if Member States do not act upon the findings of the recent investigations and require manufacturers to remove any temporal modulation of emission control devices, unnecessary thermal modulation and other defeat strategies which result, inter alia, in higher emissions with hot start in laboratory conditions.”

III.D.3. KBA II – het KBA stelt in diverse Euro 6 voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten vast

208. Het Onderzoeksrapport VW wees uit dat behalve de geteste Euro 5-voertuigen, ook de van een FCA-motor voorziene Euro 6 Suzuki Vitara de emissienormen fors overschreden. Dat gegeven bood al aanleiding voor de aanname dat ook in dit voertuig én in andere Euro 6-voertuigen met FCA-motor Illegale Manipulatie-instrumenten aanwezig zouden zijn.
209. Kort voor de afronding van het Onderzoeksrapport VW kwamen er nieuwe aanwijzingen aan de oppervlakte dat dit inderdaad het geval was. Op 9 februari rapporteerde Deutsche Umwelthilfe dat ook de Euro 6 Fiat 500X 2.0, de Euro 6 Jeep Renegade 2.0 en de Euro 6 Fiat Dobló de grenswaarden vergaand overschreden, tot meer dan 20 keer de norm. Dit onderzoek is in het kader van de Parlementaire Enquête besproken²⁰. De Duitse Stichting Wissenschaft und Politik vatte de kernbevindingen in een artikel van 11 februari 2016 als volgt samen (SWP, **productie 43**):

“Ergebnis: Ein Fiat 500x 2,0 Diesel überschritt die Euro-6-Norm auf dem Rollenprüfstand bei betriebswarmem Motor um das 11-fache, selbst beim Typzulassungstest. Statt der geforderten 80 Milligramm pro Kilometer kamen bei realen Fahrzyklen bis zu 1777 Milligramm Stickoxide (NOx) aus dem Auspuff. Nur bei kaltem Motor erreichte der Pkw mit 133 und 105 Milligramm die Nähe des Grenzwerts. Zuvor musste er aber Abschnitte des gängigen Prüfzyklus absolviert haben - konditioniert sein, sagen Fachleute dazu.”

210. De Stichting wijst ter illustratie voorts op een artikel in Wirstschaftswoche van 6 september 2016 (**productie 44**). In dit artikel is als mogelijke oorzaak genoemd dat FCA niet als buitengewoon innovatief bekend staat. Daardoor had zij er nog meer belang bij om zich van sjoemeltechnieken te bedienen dan andere, innovatievere fabrikanten.
211. Het KBA heeft vervolgens ook de Fiat 500X aan diepgaande testen onderworpen. Het KBA concludeerde dat het emissiereductiesysteem van dit voertuig na 22 minuten werd afgeschakeld (precies: 1.300 seconden). Dat is net iets langer dan de NEDC-test duurt. Daarnaast ontdekte het KBA in het voertuig in ieder geval nog één ander Illegaal Manipulatie-instrument. Het betrof een mechanisme dat de regeneratie van de LNT-katalysator tijdens de test onderdrukte, met een lagere NO_x-uitstoot tijdens de test als gevolg. Ook dit is een schoolvoorbeeld van een Illegaal Manipulatie-instrument, dat ook in het ICCT-Rapport wordt omschreven (productie 4). □□□□□, de directeur van het KBA, de heer, omschreef de onderzoeksresultaten tijdens een getuigenverhoor bij het Europees Parlement als volgt (□□□ transcript, productie 37, p. 10):

“I can say that we had evidence available which allowed us to follow up more closely. In fact, we also reviewed the case you cited and confirmed that after approximately 22 minutes the EGR rate, the exhaust gas recirculation rate, was drastically cut back.

Aside from that, we also determined that the cleaning cycles of the NOx storage catalyst, which is a catalytic converter through which the exhaust stream is passed and chemically and physically transformed – it has to be cleaned from time to time – the cleaning cycles were ended abruptly after a particular number of cycles, naturally with the effect that NOx emissions climbed sharply. I hardly consider that to be conforming with the rules.”

212. Ook kwam de kwestie van de Fiat 500X in de Parlementaire Enquête uitvoerig aan de orde. In verband met de omvang van de bij dit voertuig geconstateerde normoverschrijding werd aan □□□□□ de volgende vraag gesteld:

“Yesterday, with your Italian colleagues, we determined that in the case of Fiat, with the 20 minute test cycle, exhaust after-treatment is drastically reduced after 22 minutes – the process is remarkable in itself. Can you clarify what is meant by ‘drastic reduction of exhaust after-treatment’? What is that as a percentage? By what percentage, 0, 15, 30? To what extent is exhaust after-treatment cut back after 22 minutes?”

213. □□□□ antwoordde daarop dat hij het exacte percentage uit zijn hoofd niet kon noemen. □□ beschreef vervolgens op bloemrijke wijze hoe aanzienlijk de reductie van de uitlaatgasnabehandeling (lees: het LNT-systeem) was:

“I’m sorry: I don’t personally know how drastically. I only know one thing: quite drastically, so in a way which is really very noticeable. If you want to have a ramping down, that is, from when – from a particular point in time – a mechanism slowly winds down, then that’s a more or less flat or even a steep curve. In the case you were speaking of, I’d say a considerably steep slope, one which I probably wouldn’t want to ski down if it existed in real life.”

214. Behalve een reductie in de uitlaatgasnabehandeling stelde het KBA bovendien een vergaande reductie in de werking van het EGR-systeem vast, vergelijkbaar met de Illegale Manipulatie-instrumenten die Volkswagen in haar Euro 5 voertuigen had gebruikt.
215. Naar aanleiding van deze testresultaten vonden meermaals overleg tussen het KBA en FCA plaats. In mei 2016 werd FCA zelfs voor een bespreking op het hoogste niveau uitgenodigd, met de Duitse verkeersminister Alexander Dobrindt om op de bevindingen van het KBA te reageren. FCA liet echter op het allerlaatste moment verstek gaan en schoffeerde daarmee de Duitse regering. Deze handelwijze was FCA door het MIT ingefluisterd, zoals ook volgt uit het antwoord op de 1e vraag van de Parlementaire Enquête aan FCA (productie 17):

“Allegations that FCA refused to cooperate with the KBA are also incorrect. FCA attended several meetings at the KBA’s request. FCA provided extensive information and explanations to the KBA since November 2015. The Italian Homologation Authority repeatedly advised FCA and the KBA that it had exclusive jurisdiction on the matter and eventually insisted that its jurisdiction be respected and that FCA work only with it in testing the relevant vehicle to confirm its compliance with applicable requirements. FCA respected the competent

Authority's determination both as to its exclusive jurisdiction as well as to the outcome of testing."

216. Het testen ging echter door. Sinds juni 2016 werden nog vier andere Euro 6 voertuigen getest, waaronder twee andere versies van de Fiat 500X, het bedrijfsvoertuig Fiat Dobló en de Jeep Renegade 2.0. In een brief aan de Europese Commissie van 6 september 2016 deelde minister Dobrindt mee dat bij deze andere modellen een “*qualitativ ähnliches Verhalten*” (een vergelijkbaar gedrag) was geconstateerd, en dat de emissiegrenswaarden in deze voertuigen de toepasselijke normen met een factor 9 tot 15 overschreden. Op vragen van het Europees Parlement antwoordde Dobrindt (**productie 45**, antwoord op vraag 2):

“High NOx emissions had already been found in FCA vehicles during the KBA’s investigations in the field. Further hints then prompted the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) to commission in-depth investigations to be carried out by the Federal Motor Transport Authority (KBA). The KBA found that, all in all, the exhaust gas recirculation of five Fiat models had been manipulated by using illegal defeat devices. During several NEDC measurements, it was found that NOx levels would increase with each test cycle in all analysed vehicles. It was demonstrated that the exhaust gas recirculation turns off after approximately 22 minutes and the regeneration of the storage catalytic converter after approximately six regeneration cycles. Italy does not consider this as proof. The BMVI [het Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, adv] has asked the European Commission to initiate the mediation procedure that is applicable in such cases to find a solution.”

217. Kort daarop claimde het MIT de exclusieve bevoegdheid om deze kwestie te behandelen, en testte zij de Euro 6 Fiat 500X zelf. Zo kwam zij wederom tot de bevinding dat er aan dit voertuig niets mankeerde. Dat blijkt uit het antwoord van FCA op de eerste schriftelijke parlementaire vraag die haar gesteld werd (productie 17, p. 1). De vraag luidde onder meer:

“Fiat Chrysler have been accused by the German authorities of using an illegal cheat device to switch off exhaust treatment systems. The KBA found that emissions treatment system was being throttled back after 22 minutes. The normal duration of the NEDC type approval test is about 20 minutes. However, you refused to appear before the KBA to explain and justify the defeat strategy used. Moreover, the Italian Ministry for Transport has said that the cars conform to current emissions rules and do not contain defeat devices. Could you please explain the rationale of the emission control strategy used and how this “meet[s] the objective of reducing NOx emissions and at the same time preserve the engine from damage and the occupants from safety risks”?”

218. In haar schriftelijk antwoord weigerde FCA inhoudelijk op de kwestie in te gaan. Zij verschool zich achter MIT:

“We do not believe that it is appropriate for us to comment on the details of a matter which is the subject of mediation between the competent homologation Authority and the KBA and of litigation initiated by Deutsche Umwelthilfe.”

219. FCA schreef daarbij, zonder dit te onderbouwen, dat het ging om een toegestane modulering die nodig was om de motor te beschermen; dat het MIT de enige competente autoriteit was om het Manipulatie-instrument te beoordelen en dat het MIT de voertuigen had getest en akkoord had bevonden:

“The Italian Homologation Authority repeatedly advised FCA and the KBA that it had exclusive jurisdiction on the matter and eventually insisted that its jurisdiction be respected and that FCA work only with it in testing the relevant vehicle to confirm its compliance with applicable requirements. FCA respected the competent Authority’s determination both as to its exclusive jurisdiction as well as to the outcome of testing.”

220. Uiteraard voelde de onderzoekscommissie ook het MIT zelf aan de tand. Deze vroeg om een verklaring waarom zij niet acteerde op de bezwaren van het KBA. De afdelingschef die bij het MIT voor de typegoedkeuring verantwoordelijk is, □□□□□□□□, verkondigde dat de stellingen van het KBA niet juist waren omdat niet beide, maar slechts één van de aanwezige emissiereductiesystemen na 22 minuten afschakelde. □□□□ specificeerde verder niet of hij het EGR- of het LNT-systeem bedoelde. □□ stelde dat uit de MIT-tests zou zijn gebleken dat het voertuig de toepasselijke norm niet met een factor 13 overschreed, maar “slechts” 5-6 keer over de norm ging. Hiermee zou het voertuig “*within the legal limits*” functioneren. De Stichting verwijst naar het transcript van de hoorzitting van onder meer □□□□□□□□ van 10 oktober 2016 (**productie 46**, p. 6-7):

“□□□□□□□□□□ (ALDE). – But all the other type-approval authorities and organisations that we have had written answers and questions with have all argued that this time switch is a perfect example of a defeat device, an illegal defeat device. So why is that different in Italy?

□□□□ – This would be true if the system switched off. This is a statement from the KBA, which is the German approval authority, but which was not confirmed by us, the Italian approvals authority, and you will also be aware that there will be a mediation committee with the European Commission to discuss the technicalities of the matter. To be brief: the system that the manufacturers have adopted as evidence – the FCA, FIAT – is not a system that switches off; it is a system based on the EURO 6 vehicle standards, which is equipped with two circuits, rather than an EGR circuit. Therefore, one of the two circuits loses its intensity, is modulated, but the other continues to function. And the evidence is that if you test the vehicle and disconnect the EGR, that is you turn it off, you will have NOx emissions, equivalent to 13 times the authorised limit. In the vehicle in question this reached 5 or 6, according to the test. Therefore in our opinion the system still continues to function within the legal limits. Then, I

repeat, when we have the evidence from the road, all this will lead to a clear improvement of the performance.”

221. □□□□’s toelichting is om meerdere redenen ongeloofwaardig:

- a. Zowel het KBA, Deutsche Umwelthilfe als het RDW meetten voor de Euro 6 Suzuki Vitara overschrijdingen met een factor 10 tot 20. Dat model is vergelijkbaar met Euro 6 Fiat 500x, want heeft dezelfde motor. Dat de Fiat 500X ‘slechts’ 5-6 keer over de norm zou gaan is derhalve niet aannemelijk.
- b. De stelling dat een voertuig dat de norm 5-6 keer overschrijdt aan de regels voldoet is direct in strijd met de Emissieverordening waarin de grenswaarde van 80 mg/km is vastgelegd.
- c. Het standpunt van het MIT lijkt gebaseerd te zijn op de beweerdelijke noodzaak van “modulatie” (art. 5 lid 2 sub a Emissieverordening). □□□□ onderbouwde die noodzaak niet, terwijl de verbodsuitzonderingen restrictief worden toegepast. Dat klemt temeer nu er voor een timermechaniek geen enkele rechtvaardiging denkbaar is. Daarmee is de illegaliteit van het Manipulatie-instrument gegeven (zie voor de bevindingen van het RDW, onderdeel 232).

222. Als gevolg van de obstructie door het MIT dreigde nu een situatie te ontstaan waarbij FCA’s evidente gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten onbestraft zou blijven. Dat is in flagrante strijd met de verdragsverplichting tot adequate handhaving van de emissienormen en tot het opleggen van passende en voldoende afschrikwekkende sancties. Uit onderstaande vraag aan KBA-president □□□□ en diens antwoord daarop blijkt dat het KBA machteloos stond (Transcript, productie 37, p. 18):

“[T]he country in which the type approval authorities are found or which issued the type approval is therefore responsible for a type approval obtained in a Member State. No other country is entitled to intervene directly in the legal system of another Member State. They can notify and inform, as the Kraftfahrt Bundesamt did in the case of Italy.

However, the Member States have only very limited opportunities regarding authorisations from another Member State, and I say this euphemistically.”

223. Een mediation onder auspiciën van de Europese Commissie, is vervolgens op niets uitgelopen. Uiteindelijk heeft de Europese Commissie zich genoodzaakt gezien een inbreukprocedure tegen Italië te beginnen (persbericht 17 mei 2017, productie 8). Uit het jaarverslag van FCA (p. 86)²¹ blijkt dat deze inbreukprocedure nog steeds loopt. Dit onderstreept dat het Europese toezichtssysteem in de praktijk weinig effectieve mogelijkheden biedt sjoemelende

21 Te raadplegen op: https://www.fcagroup.com/en-US/investors/financial_regulatory/financial_reports/files/FCA_NV_2019_Annual_Report.pdf

autofabrikanten aan te pakken wanneer zij de steun genieten van hun nationale typegoedkeuringsautoriteit.

224. Dat FCA uiteindelijk in haar opzet zal slagen is echter onwaarschijnlijk. Zoals in de inleiding al aan de orde was, hebben op verzoek van de Duitse autoriteiten op diverse locaties zeer recent strafrechtelijke invallen bij FCA plaatsgevonden (productie 1 en 2), waarmee duidelijk is dat het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten ook in Duitsland niet onbestraft zal blijven.

III.D.4. Onderzoek van Contag et al.

225. In regelnr. 211 beschreef de Stichting al dat het KBA twee afzonderlijke Illegale Manipulatie-instrumenten aantrof, te weten (i) één Illegaal Manipulatie-instrument dat de EGR-installatie na ongeveer 22 minuten afschakelt en (ii) een mechanisme dat de regeneratie van de LNT-katalysator onderdrukte tijdens de test.
226. Na afronding van de Parlementaire Enquête, volgde in 2017 de publicatie van een paper met de veelzeggende titel: *How They Did It: An Analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles* (productie 14). Het paper bevat de neerslag van een onderzoek dat was verricht door wetenschappers van de Ruhr-Universiteit Bochum. Zij hebben onderzocht of het mogelijk was dit soort sjoemelmechanieken terug te vinden in de software die FCA gebruikte²². Inderdaad slaagden de onderzoekers erin één van deze twee mechanieken in de software te lokaliseren. De bevindingen van Contag c.s. ten aanzien van dit Manipulatie-instrument zijn in het ICCT-Rapport (productie 4, p. 8) als volgt samengevat:

“There is also evidence of the use of timers, or time-based information to signal that an official test is most likely finished. Researchers from RUB discovered evidence of this in the code of VW and Fiat’s ECU (Contag et al., 2017). [...] The Fiat 500X used total fuel burned since the start. Above 1.3 L of diesel fuel used – around twice the usual consumption during the typeapproval test – the LNT was essentially deactivated. RUB also found a timer was also used in combination, which checked whether the time since start was longer than 26 minutes and 40 seconds.”

227. De Fiat 500X gebruikt voor de LNT-installatie klaarblijkelijk twee afzonderlijke timingmechanieken. Eén zorgt ervoor dat het LNT-systeem na 26 minuten en 40 seconden afschakelt (1.600 seconden). Het andere reageert op basis van de gebruikte brandstof (1,3 liter). Die hoeveelheid komt ruwweg overeen met het brandstofverbruik gedurende de NEDC-test.
228. Naar uit het onderzoek blijkt, is de vermoedelijke ratio voor het gebruik van dit Illegale Manipulatie-instrument, dat er bij het afschakelen van de LNT-installatie geen noodzaak meer is voor de periodieke “regeneratie” van de LNT-installatie. Zoals in par. 62 al aan de orde was, dient de moleculaire “spons” in de LNT-installatie om haar werking te behouden. Daarvoor

wordt een extra brandstof-injectie gebruikt. Bijkomend gevolg is bovendien dat het *diesel particulate filter* zwaarder wordt belast. Bij veelvuldige regeneratie van de LNT-katalysator, moet het *particulate filter* eerder en vaker worden vervangen. Dan gaan dus ook de onderhoudskosten omhoog (zie Contag c.s., p. 9 en 10):

“However, we found that Fiat 500X contained what amounts to a defeat device in the logic governing NSC regeneration. Unlike the Volkswagen defeat device, the FCA mechanism relies on time only, reducing the frequency of NSC regenerations 26 minutes 40 seconds after engine start. Recall that the primary role of the NSC (Section II-A) is to reduce NOx emissions by trapping NO2 in the catalyst during the loading phase (lasting from 30 to 300 seconds) and purging it during the regeneration phase (lasting 2 to 10 seconds). Regeneration reduces fuel economy and increases the load on the DPF. By reducing the frequency of NSC regeneration, a manufacturer can improve fuel economy and increase DPF service life, at the cost of increased NOx emissions.”

229. De bevindingen in dit onderzoek sluiten geheel aan bij de bevindingen van het KBA omtrent de Fiat 500X.

III.D.5. Nadere bevindingen van Deutsche Umwelthilfe t.a.v. Euro 6 Fiat 500 1.6

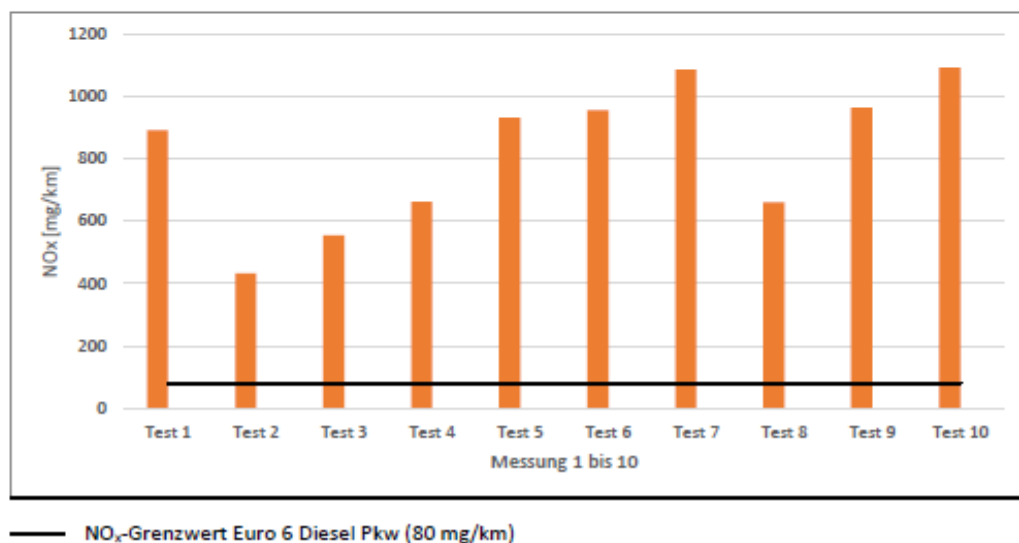
230. Op 23 mei 2017 publiceerde Deutsche Umwelthilfe een aanvullend en uitvoerig testrapport over de 1.6 versie van de Euro 6 Fiat 500 (**productie 47**). Dit onderzoek was verricht door het interne onderzoeksbureau van Deutsche Umwelthilfe onder leiding van de voormalige KBA-expert Axel Friedrich. Deutsche Umwelthilfe onderwierp de Euro 6 Fiat 500 aan een tiental verschillende tests bij buitentemperaturen van 17 tot 28 graden Celsius. De gemiddelde normoverschrijding in de tien tests was een factor 10,3 (823 mg/km ten opzichte van de norm van 80 mg/km NO_x). Er bleken uitschieters van bijna 14 keer de norm. De Stichting verwijst naar onderstaand staatje, te vinden op bladzijde 9 van dit rapport:

5. Ergebnisse

5.1 Zusammenfassung der zehn Messungen

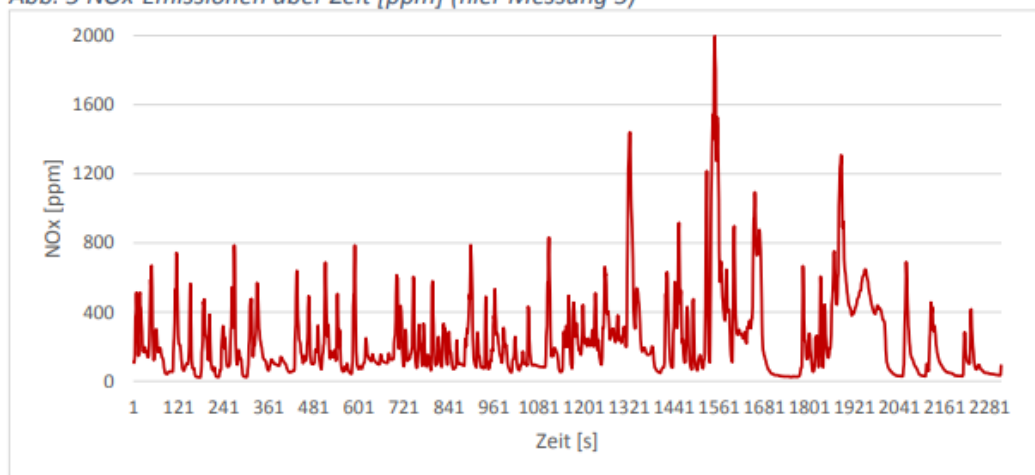
Durchschnitt CO ₂ in g/km	142
Durchschnitt NO _x in mg/km	823
Faktor zu Grenzwert NO _x Euro 6 Diesel (80 mg/km)	10,3
Außentemperaturspanne während den Messungen in Grad Celsius	17 - 28

Abb. 3 NO_x-Emissionen der einzelnen Messungen



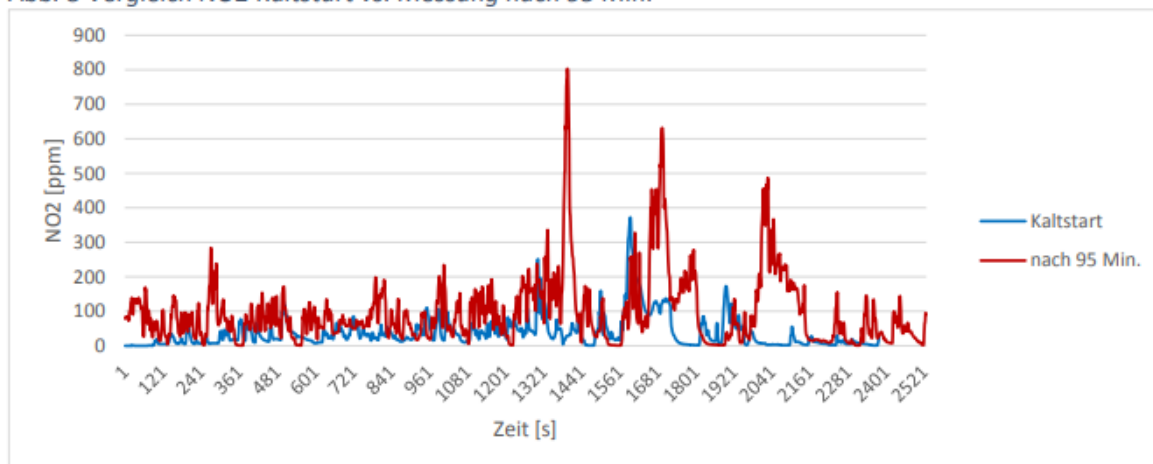
231. Het rapport bevat met name overzichten van testresultaten. Puur cijfermatig blijkt hieruit dat FCA ook in de Euro 6 Fiat 500 een illegaal timermechanisme plaatste. Dit blijkt het onderstaande overzicht van de NO_x-emissies die zijn gemeten tijdens de gehele periode van de testrit:
- De eerste uitschieter is te zien bij 1.321 seconden. Dat is 22 minuten plus één seconde. De uitschieter doet zich voor wanneer de NEDC-test nipt afgelopen is. De NEDC-test duurde immers 22 minuten. In de eerdere test van het KBA op de Euro 6 Fiat 500X 2.0 liter was ook een uitschieter zichtbaar na 22 minuten. De KBA-testresultaten zijn al beschreven bij regelnr. 211 hiervoor.
 - De tweede verhoging in NO_x-emissies deed zich voor bij 1.561 seconden, oftewel 26 minuten plus één seconde. Dat is het moment waarop volgens het onderzoek van Contag c.s. (productie 14, regelnr. 228) de werking van het LNT-systeem vergaand terugliep. Ook dat sluit aan op de bevindingen van het KBA.

Abb. 5 NO_x-Emissionen über Zeit [ppm] (hier Messung 5)



232. Uit onderstaand staatje blijkt verder dat het voertuig een Manipulatie-instrument bevat dat aangestuurd wordt op basis van de starttemperatuur van de motor. Bij een warme start (*hot start*, rode lijn) zijn de NO_x-emissies veel hoger dan bij een koude start (blauwe lijn). Dat zo'n mechaniek eigenlijk altijd duidt op de aanwezigheid van een Illegaal Manipulatie-instrument, kwam al aan de orde in onderdeel III.D.1.b).

Abb. 8 Vergleich NO₂ Kaltstart vs. Messung nach 95 Min.



233. Uit het onderzoek blijkt, kortweg, dat overschrijdingen die zich voordoen bij de 2.0 literversies van diverse voertuigen op identieke wijze voorkomen bij de 1.6-versies. Dit vormt een sterke aanwijzing dat FCA haar Illegale Manipulatie-instrumenten over de gehele breedte van haar motoren- en modellengamma toepaste. Deze tussenconclusie vindt ook steun in de bevindingen van de RDW en TNO bij Suzuki-voertuigen. De Stichting gaat hier in de volgende onderdelen op in.

III.E. RDW en anderen: Suzuki (Euro 5 en 6 1.6 liter)

III.E.1. Algemeen

234. Ook de Nederlandse RDW begon naar aanleiding van het dieselemissieschandaal een grootscheeps testprogramma. Anders dan het KBA beperkte het RDW zich daarbij tot de voertuigen waarvoor zij de (volledige) typegoedkeuring had afgegeven zodat zij, indien nodig, zelf stappen zou kunnen ondernemen ter handhaving, indien nodig. Daaronder waren ook de Euro 6 Suzuki Vitara, voorzien van de 1.6 viercilindermotor van FCA en de Euro 5 3.0 V6 Jeep Grand Cherokee 3.0.
235. Hiermee werd een nieuw hoofdstuk in het FCA- (en Suzuki-)Dieselschandaal geopend, omdat nu voor de eerste keer tests werden verricht door een bevoegde typegoedkeuringsautoriteit die er geen bijzondere belangen bij had FCA of Suzuki in bescherming te nemen. De bevindingen ten aanzien van de Suzuki worden in dit onderdeel besproken; de bevindingen ten aanzien van de Jeeps, gelet op hun verwevenheid met bevindingen van andere toezichthouders, in onderdeel III.F.

III.E.2. De Euro 6 Suzuki Vitara en de Euro 6 Suzuki S-Cross

III.E.2.a) *De RDW testrapporten uit 2016 en 2017*

236. Het onderzoek richtte zich op de Euro 6 Suzuki Vitara. De resultaten van dit onderzoek zijn volgens de RDW één op één van toepassing op de Euro 6 Suzuki S-Cross, die technisch identiek is aan de Vitara.. Tijdens de toezichtsbesprekingen waren, behalve vertegenwoordigers van Suzuki Japan ook diverse deskundigen van FCA aanwezig, omdat de motor van FCA afkomstig was.
237. De 1.6 litermotor van FCA in de Suzuki Vitara en S-Cross, is de kleine broer van de hierboven besproken 2.0 versie. Dezelfde motor is ingebouwd in tal van FCA-voertuigen, zowel Euro 5 als Euro 6. De Euro 5 en Euro 6-varianten van de motor zijn in wezen identiek, met dien verstande dat er in de Euro 6 versie aan het emissiereductiesysteem een LNT-katalysator is toegevoegd in aanvulling op het bestaande EGR-systeem. Modellen met Euro 5 en 6 varianten van deze motor hebben in het voorgaande al de revue gepasseerd (te weten, de Euro 5 Alfa Giulietta (regelnr. 185) en de Euro 6 Suzuki Vitara (regelnr.192)). Ook deze auto's bleken de emissienormen fors te overschrijden.
238. In September 2016 publiceerde het RDW het rapport 'Programma emissietesten RDW' met de ondertitel 'Resultaten indicatieve testen aanwezigheid ongeoorloofd defeat device' (productie 16). De RDW plaatste de Sx4 en de Vitara beide op de lijst van voertuigen die zodanige afwijkingen vertoonden dat mogelijk gebruik was van een Illegaal Manipulatie-instrument, zodat verdere tests noodzakelijk waren. Voor de Suzuki Vitara was die beslissing gebaseerd op de bevinding dat de motor van dit voertuig bij afwijkende parameters van de NEDC test anders werd aangestuurd.

239. Uit het vervolgrapport, van juli 2017 (productie 13) blijkt dat de RDW Suzuki confronteerde met haar bevinding dat de Vitara een timermechaniek en een koude start-herkenningsmechaniek bevatte. Beide typen Manipulatie-instrumenten zijn in het voorgaande al uitvoerig besproken en zijn illegaal.
240. Uit het rapport van juli 2017 blijkt ook dat er een software-update op het voertuig is toegepast. Uit onderstaand staatje blijkt dat het voertuig na de update de geldende emissienorm (nog steeds) grovelijk overschreed. Waar het voertuig tijdens de laboratoriumtest een voorbeeldige waarde van 38 mg/km NO_x liet zien (de helft van de Europese norm van 80 mg/km en zelfs lager dan de Amerikaanse norm van 44 mg/km) bleek het voertuig op de weg de Euro 6 norm met een factor 10 te overschrijden:

Soort test	Praktijktest Suzuki Vitara		Laboratorium test Suzuki Vitara	
	No _x gemeten	CF	No _x gemeten	CF
1 NEDC cold (T ambient ≥ 25)	824	10,3	38	0,5
2 NEDC hot	601	7,5		
3 NEDC hot + load	537	6,7		
4 NEDC hot + 10%	681	8,5		
5 NEDC hot -10%	554	6,9		
6 NEDC hot back	601	7,5		
7 RDE	n/a	n/a		
8 NEDC cold (T ambient <20)	484	6,1		
9 NEDC hot (T ambient <20)	370	4,6		
10 NEDC hot + 10%	509	6,4		
11 NEDC hot back	560	7,0		
12 NEDC hot - no start	657	8,2	92 / 98	1,2 / 1,2
13 RDE	831	10,4		

241. De doorgevoerde aanpassingen leidden er niet alleen toe dat het voertuig aanmerkelijk *slechter* presteerde dan voorheen, maar ook dat de eerder geconstateerde timer-mechaniek niet meer kon worden geconstateerd. De RDW stelt hierover:

“Bij de testen kan geen relatie meer worden gelegd tussen de NO_x-emissies in de praktijk en de invloed van de tijd dat de motor draait op het emissiebestrijdingssysteem. Dit blijkt uit de resultaten van de NEDC hot – no start en RDE, die niet significant hoger zijn dan de overige testresultaten. Er kon geen tijdsafhankelijke emissiebesturing meer worden vastgesteld bij de desbetreffende voertuigen.”

242. De constatering dat de NO_x-emissies bij de NEDC Hot - no start en bij de RDE test niet significant hoger uitvallen dan de overige testuitslagen is hoogst opmerkelijk. De uitslagen van de NEDC hot – no start en RDE tests bedroegen immers nog steeds een schrikbarende 657 mg/km (8,2 keer de norm) respectievelijk 831 mg/km (ruim 10 keer de norm). De enige reden dat de aanwezigheid van een timerinstrument niet meer was vast te stellen op basis van deze, over de gehele linie veel te hoge waarden, is dat alle testresultaten te hoog waren. Daarmee was

het probleem niet opgelost, maar slechts aanmerkelijk verergerd. Op alle punten overschreden de emissies immers de toegestane maxima.

243. Naar uit het rapport blijkt, zag het RDW dat echter anders (RDW-rapport, p. 26):

“Na de software-update is niet meer aangetoond dat de tijd dat de motor draait invloed heeft op de werking van het emissiebestrijdingssysteem. Daarmee is de oorzaak weggenomen en voldoet het voertuig aan de toelatingseisen. De update is doorgevoerd in de lopende productie en daarnaast beschikbaar gesteld als service-update en is voor alle betrokken voertuighouders beschikbaar via het Suzuki dealer netwerk.

(...)

Openstaande punten

Alle openstaande punten zijn vanuit het perspectief van de toelating afgehandeld.”

244. De RDW accepteerde dus een software-update die als gevolg heeft dat de werkelijke uitstoot in alle realistische testomstandigheden fors hoger is dan voorheen. In alle gevallen komt de NO_x-emissie ver boven de norm uit. De enige ratio lijkt te zijn dat er nu geen aanwijzing te vinden was voor de aanwezigheid van een timermechaniek, wat kwalificeerde als Illegaal Manipulatie-instrument.
245. Het werkelijke probleem, dat de auto gedurende normaal gebruik niet voldoet aan de emissiegrenzen, was verergerd (net zozeer een typegoedkeuringsvoorwaarde onder art. 4 leden 1 en 2 Emissieverordening). Het is de Stichting een raadsel hoe het RDW aanvankelijk tot deze beslissing kon komen. Mogelijk aarzelde ze destijds nog om stappen te ondernemen die tot de intrekking van de typegoedkeuring van een voertuig zouden kunnen leiden, maar wilde zij in ieder geval wel al een signaal afgeven dat een timermechaniek in ieder geval niet zou worden geaccepteerd. In ieder geval heeft zij haar standpunt naderhand gewijzigd en dreigt nu wel een intrekking van de typegoedkeuring voor dit voertuig (onderdeel III.E.2.b).
246. Over de toelaatbaarheid van de aanwezigheid van een timermechaniek schonk de RDW wel klare wijn. Zij schreef:

“De RDW vindt een tijdsafhankelijke emissiebesturing ontoelaatbaar. Mogelijk is hiermee een strafbaar feit gepleegd. Dit is ter beoordeling aan het Openbaar Ministerie. De RDW gaat met het oog op mogelijk ongeoorloofde emissiemaniipulatie verder onderzoek uitvoeren op de Suzuki Vitara. Indien er aanleiding voor is, zal de RDW het OM verder informeren. Daarnaast zijn er uitgebreide contacten met de Europese Commissie en collega goedkeuringsautoriteiten.”

247. Ook kondigde de RDW aan dit voertuig – ondanks de “sluiting” van dit dossier vanuit toezichthouderlijk perspectief – aan verdere tests te onderwerpen om de timermechaniek en het temperatuurvenster nader te doen onderzoeken.

“De RDW gaat starten met het opzetten van een aanvullend testprogramma met Suzuki voertuig voorzien van de software van vóór de service update. Daarnaast zal de RDW onderzoeken of de lage omgevingstemperatuur bij de uitgevoerde controletest van de software-update van invloed is geweest. De strafrechtelijke verantwoordelijkheid van dit dossier ligt bij het Openbaar Ministerie. De RDW en het OM zijn hierover in overleg.”

248. Overigens bevat p. 25 van dit rapport nog de volgende vermelding:

“Aanvullend heeft FCA aangegeven dat ook het Italiaanse ministerie van Transport, welke verantwoordelijk is voor de afgegeven typegoedkeuring, testen heeft uitgevoerd en daarbij geen tijd gerelateerde schakelaar is geconstateerd.”

249. Deze stelling van FCA is opmerkelijk. Het was immers de RDW die verantwoordelijk was voor de typegoedkeuring van de Suzuki Vitara. Mogelijk bedoelde FCA hiermee te zeggen dat het MIT geen Illegaal Manipulatie-instrument aangetroffen had bij haar onderzoek van andere vergelijkbare voertuigen uit de FCA-stal die van dezelfde motor en software waren voorzien, maar waarvoor het MIT de typegoedkeuringsinstantie was. Leest de Stichting FCA's toelichting hiermee juist, dan zijn de conclusies van het RDW in verband met de Vitara te extrapoleren naar alle andere FCA-modellen met eenzelfde soort motor. De Stichting nodigt FCA uit hierover in kader van haar waarheids- en volledigheidsplicht duidelijkheid te verschaffen.

III.E.2.b) *De nadere onderzoeksbevindingen van TNO en eindconclusies van de RDW*

250. De RDW heeft het aangekondigde vervolgonderzoek laten verrichten door TNO. TNO rondde haar onderzoeksrapport ten aanzien van de Suzuki Vitara in september 2019 af (TNO-Rapport Suzuki Vitara, productie 15). De RDW heeft het vervolgens aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verstrekt. De bevindingen van het TNO waren dermate ernstig dat minister Van Veldhoven het TNO-rapport als bijlage bij haar Zevende Overzichtsbrief van 23 januari 2020 (productie 21) naar de Tweede Kamer stuurde. De Minister gaat in de Zevende Overzichtsbrief uitvoerig op de bevindingen in.

251. Het TNO-rapport is zeer omvangrijk en bevat maar liefst 24 deelconclusies van specialistische aard. Enkele van de belangrijkste daarvan worden onderstaand toegelicht.

- Deelconclusie 1 komt erop neer dat de onderzochte Suzuki Vitara Euro 6b diesel op de testbaan: *“de NOx limietwaarde van 80 mg/km in sterke mate (tot meer dan 10 keer) [overschrijdt]”. Verder blijkt dat de NOx emissie bij een omgevingstemperatuur van 4-11 °C ongeveer een factor twee hoger ligt dan bij diezelfde testen uitgevoerd bij een omgevingstemperatuur van 20-26 °C.”*
- Uit deelconclusies 2 en 3 blijkt dat de uitgevoerde testen op de rollenbank volgens de Euro 6 norm binnen de gestelde limiet liggen, mits de LNT op de voorgeschreven wijze is ge-preconditioneerd. De capaciteit en de regiestrategie van de LNT lijkt sterk gerelateerd te zijn aan de NEDC-testprocedure en de daaraan voorafgaande preconditioneringstest.

Zoals in randnr. 70 hiervoor over preconditionering is gesteld, duidt dit erop dat gebruik is gemaakt van een testherkenningsmechaniek (derhalve een actief Illegaal Manipulatie-instrument) waarbij het voertuig de kenmerken van de preconditioneringstest herkent en aan de hand daarvan de LNT-regeneratie tijdens de preconditioneringstest zo manipuleert dat de LNT aan het begin van de test steeds optimaal gebufferd is.

- Bij een koude start en een omgevingstesttemperatuur van boven de 20 graden Celsius blijkt de NO_x-emissie van de motor na verloop van tijd abrupt te stijgen, van 300 naar 450 mg per ECE-cyclus (Tussenconclusie 5). Voor het voertuig met motorkalibratie 2 stijgt de NO_x per ECE-cyclus zelfs van 150 naar 450 mg (tussenconclusie 16). TNO merkt op dat daarvoor geen verklaring is gevonden, maar dat dit waarschijnlijk wordt veroorzaakt door “een actieve aansturing van het EGR-systeem dat de hoeveelheid EGR regelt” TNO merkt ook op dat het EGR-systeem bij een warme start (dus buiten de reguliere testsituatie) wél stabiel opereert, zij het op een hoger niveau van 350-530 per cyclus. Ook dit duidt erop dat de NO_x-emissie tijdens de test kunstmatig laag worden gehouden.
- Bij een constante lage snelheid treedt er een onverklaarbare, grote variatie op in de NO_x-uitstoot (deelconclusie 7). Het TNO vermoedt dat dat komt doordat het EGR-systeem door diverse factoren tegelijk wordt aangestuurd.
- Uit diverse deelconclusies blijkt dat de NO_x waarden in sterke mate afhankelijk zijn van de omgevingstemperatuur (zie onder meer deelconclusie 8). Dit duidt op de aanwezigheid van een temperatuurvenster.
- Het regeneratiegedrag van de LNT is tijdens de testen niet verklaarbaar. De regeneratie van de LNT gebeurt soms onvolledig waardoor de LNT onvoldoende gebufferd wordt, en onder bepaalde omstandigheden wordt de LNT-regeneratie voor langere duur niet uitgevoerd. De Stichting verwijst naar onder meer deelconclusie 14.

252. De minister vat de bevindingen van het TNO en de RDW ten aanzien van de Suzuki Vitara (en S-Cross) in de Zevende Overzichtsbrief als volgt samen:

“De RDW komt tot de conclusie dat bij dit voertuig sprake is van ongeoorloofde emissiestrategieën, aangestuurd door het motormanagementsysteem. De RDW concludeert dat de emissiecontrolesystemen van dit voertuig tijdens het rijden op de weg na verloop van tijd anders functioneren dan tijdens de officiële test op de rollenbank. Dit heeft ten gevolg dat de emissies van stikstofoxiden (NO_x) op de weg vele malen hoger zijn dan de toenmalige grenswaarden die geldig waren tijdens de toelating van de voertuigen.

De conclusies van de RDW zijn gebaseerd op onderzoeken, die TNO in opdracht van de RDW heeft uitgevoerd. De conclusie van de RDW wordt in het geval van deze Suzuki bevestigd door informatie die de RDW van de toeleverancier van het motormanagementsysteem heeft

gekregen. Deze software is in de motor van de Vitara, maar ook in de motor van de Suzuki S-Cross geïnstalleerd. Beide voertuigen zijn uitgerust met Fiat Chrysler Automobiles (FCA) dieselmotoren van Fiat Group Automobile. Ook voor de Suzuki S-Cross geldt dat de RDW de WVTI inclusief het emissiecertificaat heeft afgegeven. Behalve de carrosserie, zijn het identieke voertuigen.”

253. Uit de Zevende Overzichtsbrief aan de Tweede Kamer blijkt ook dat de RDW de door Suzuki geboden update niet langer accepteerde. Het standpunt van de RDW omtrent de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten stond vast. De eventuele reactie van Suzuki kon daar geen verandering meer in brengen. Dit ondanks de geboden gelegenheid voor hoor en wederhoor (productie 21, p.2-3).
254. Uit de Zevende Overzichtsbrief blijkt dat de Minister van plan was stevige actie te ondernemen tegen sjoemelende autofabrikanten. De Minister achtte de geconstateerde Illegale Manipulatie-instrumenten onaanvaardbaar en overwoog de intrekking van de typegoedkeuring wanneer de voertuigen (de Suzuki Vitara, S-Cross en FCA's Jeep Grand Cherokee) niet alsnog in lijn met de geldende regels worden gebracht (productie 21, p. 3). Verder kondigde zij aan het dossier voor te leggen aan het OM. Opmerkelijk is ook de nadruk die de Minister legt op de bevoegdheid en verantwoordelijk van de Nederlandse typegoedkeuringsinstantie in Europese context, alsof zij (impliciet) duidelijk wilde maken dat FCA en Suzuki zich niet konden verschuilen achter een typegoedkeuringsautoriteit die zich passiever zou opstellen (productie 21, p. 3).
255. De Stichting is op het moment van afronding van deze dagvaarding niet bekend met het verdere verloop van dit traject. Het is derhalve onduidelijk of Suzuki erin is geslaagd de Suzuki Vitara zodanig te modificeren dat deze wel voldoet aan de Euro 6 emissienormen. In het register van terugroepacties van de RDW is hierover in ieder geval niets te vinden.
256. In de Zevende Overzichtsbrief meldde de Minister dat zij in overleg met haar Italiaanse ambtsgenoot is getreden (brief, p. 3) om te verifiëren of de vele andere FCA-voertuigen waarin de Euro 6 1.6 litermotor is ingebouwd al dan niet van dezelfde Illegale Manipulatie-instrumenten zijn voorzien. De Italiaanse verkeersminister zou daarop, naar uit onderstaand citaat volgt, aan onze minister hebben beloofd *“aan FCA te vragen of de software(-update) van Suzuki dezelfde is als de software(-update) van andere Fiat-modellen. De uitkomst daarvan kan mogelijk aanleiding zijn voor nader onderzoek in Italië.”*
257. Uit de in onderdeel III.D hiervoor omschreven gang van zaken blijkt dat de kans op deugdelijke samenwerking met Italië op dit punt zeer gering is. Dat andere Euro 6 1.6 liter-motoren van vergelijkbare Illegale Manipulatie-instrumenten gebruik maken is verder al bevestigd in het onderzoek van Deutsche Umwelthilfe (waarover in onderdeel III.D.5).

III.F. RDW, EPA en VCA: Jeep

III.F.1. Algemeen

258. Naast de hierboven besproken Suzuki's, verzorgde de RDW ook de typegoedkeuring van een aantal grote, door FCA US geproduceerde voertuigen. In ieder geval betrof dit de Euro 5 en 6 varianten van de Jeep Grand Cherokee.
259. Bij de Euro 6 varianten van de Jeep Grand Cherokee blijkt de RDW wel de uiteindelijke *Whole Vehicle Type Approval* (WVTA) te hebben afgegeven, maar blijkt het onderliggende emissiecertificaat door de Britse toezichthouder Vehicle Certification Authority (VCA) te zijn afgegeven. De beslissingen van de Britten zijn relevant voor de bevindingen van de uiteindelijk verantwoordelijke RDW, en de beslissingen van de VCA zijn op hun beurt weer mede door bevindingen van het Amerikaanse EPA gebaseerd.
260. In dit hoofdstuk bespreekt de Stichting achtereenvolgens de bevindingen van de RDW, de EPA en de VCA ten aanzien van de verschillende varianten van de Jeep Grand Cherokees.

III.F.2. Jeep Grand Cherokee Euro 5

261. De Jeep Grand Cherokee was, net als de Suzuki Vitara, opgenomen in de algemene tests die het RDW in 2016/2017 verrichtte. In onderzoek van 2016 werden de volgende, zeer hoge waarden vastgesteld, tot meer dan 12 keer de NO_x norm (2.195 mg/km voor de met 10% verlengde NEDC-test, (productie 16, p. 25).
262. Uit het tweede onderzoeksrapport uit juli 2017 blijken de volgende, aanzienlijke normoverschrijdingen (productie 13, p. 35):

Soort test	Praktijktest Grand Cherokee		Laboratorium test Grand Cherokee	
	No _x gemeten	CF	No _x gemeten	CF
1 NEDC cold (T ambient ≥ 25)	1249	6,9	220	1,2
2 NEDC hot	1874	10,4	1630	9,1
3 NEDC hot + load	2083	11,6		
4 NEDC hot + 10%	2062	11,5	1646	9,1
5 NEDC hot -10%	1972	11		
6 NEDC hot back	1914	10,6		
7 RDE	1889	10,5		
8 NEDC cold (T ambient <20)	1283	7,1		
9 NEDC hot (T ambient <20)	1935	10,8		
10 NEDC hot + 10%	2195	12,2		
11 NEDC hot back	1953	10,9		
12 NEDC hot - no start	2062	11,5		
13 RDE	1672	9,3		

263. Uit het rapport blijkt dat de motor een koude start herkenningmechaniek (ook wel: cold c.q. hot start) gebruikt. Dat blijkt uit een vergelijking van metingen tijdens het rijden op de weg met

een koude en een warme start. Verder blijkt er sprake van een snelheidsvenster dat de emissiecontrolesystemen afschakelt op basis van motorbelasting (productie 13, p. 35). In haar rapport (p. 36) concludeerde het RDW concludeerde dat de noodzaak voor motorbescherming van het “hot start” manipulatie-instrument onvoldoende was aangetoond en dat zij haar bevindingen met het OM had gedeeld. Tevens verlangde het OM een software update om de resultaten in ieder geval zoveel mogelijk te verminderen.

Bij de Jeep Grand Cherokee is sprake van een vele malen hogere NO_x -uitstoot wanneer de NEDC-test wordt aangevangen met een reeds opgewarmde motor dan wanneer dezelfde test wordt aangevangen met een koude motor. De noodzaak voor motorbescherming is hier nog onvoldoende aangetoond. Het Openbaar Ministerie (OM) is ingelicht over deze zaak.

264. Vanwege de sterke aanwijzingen voor emissiefraude onderwierp TNO de Grand Cherokee aan meer diepgravend vervolgonderzoek. Het onderzoeksrapport van TNO was wederom zeer omvangrijk (**productie 48**). De kernbevindingen waren als volgt:
- Op de testbaan zijn bij een warme start de NO_x waarden 8-10 maal hoger in vergelijking met een koude start. Op de rollenbank zijn de waarden 4 maal hoger. Deze verschillen worden veroorzaakt door de aansturing van het EGR-systeem.
 - De NO_x waarden zijn sterk afhankelijk van de omgevingstemperatuur. Afnemende omgevingstemperatuur geeft een forse verhoging van de NO_x waarden.
 - Bij testen met constante snelheid alsmede bij herhaald uitvoeren van de Urban Driving Cycles (UDC) test (het gedeelte van de stadscyclus binnen de NEDC) blijken de NO_x waarden abrupt te stijgen met een factor 10; de oorzaak hiervan is onbekend.
 - Een toename van de rijweerstand en motorbelasting geeft een sterke toename van de NO_x waarden.
265. Bij motorkalibratie 2, dus na de update, bleek de uitstoot op de weg de norm met een factor 3 tot 4 te overschrijden. Bij herhaald uitvoeren van de Urban Driving Cycle test binnen de NEDC, bleek de abrupte stijging verminderd van een factor 10 van de norm tot een factor 2,5. Dit was nog steeds een veelvoud van de toegestane NO_x-emissie, maar om onduidelijke redenen nam de RDW hier genoegen mee. Wel moest FCA alle voertuigen van dit type aan een recall onderworpen moeten worden. De Stichting meent dat deze beslissing rechteis onjuist is, en dat dit voertuig ook na de update niet aan de in onderdeel II.C.5.c) hiervoor besproken maatstaven voldoet.
266. In haar begeleidende brief bij deze rapportage, van 17 December 2019, schrijft de RDW dat het haar bevindingen met FCA heeft gedeeld maar dat FCA heeft nagelaten tijdig te reageren. In deze brief stelt het RDW voorts dat de beoogde Terugroepactie voor alle Euro 5a-voertuigen binnen de EU op 30 maart 2020 moest zijn afgerond, en dat zij, voor het geval FCA van deze verplichtingen in gebreke zou blijven, alvast de procedure tot intrekking van de

typegoedkeuring voor dit voertuig heeft opgestart. Of FCA tijdig aan deze verplichting heeft voldaan, is op dit moment niet duidelijk.

III.F.3. Bevindingen EPA

267. In januari 2017 werd bekend dat het Amerikaanse Environmental Protection Agency (**EPA**), aan wie in de Verenigde Staten het toezicht op de emissienormen is opgedragen, een achttal Illegale Manipulatie-instrumenten had aangetroffen in de Jeep Grand Cherokee 3.0 V6 en de RAM 1500 pickup-truck 3.0 V6.

268. De toenmalige CEO van FCA, Sergio Marchionne, reageerde aanvankelijk laconiek op deze bevindingen (artikel greencarreports.com 14 januari 2017, **productie 49**):

“There is nothing in the current calibration of the Ram 1500 or the Grand Cherokee diesel that distinguishes between a test cycle and normal driving conditions.

This is a huge difference because there has never been an intention on part of FCA to create conditions that are designed to defeat the testing process. That is absolutely nonsense.

Anyone that tries to draw the comparison between us and VW is smoking illegal material.”

269. Hij voegde toe de actie van het EPA “*strange and unfortunate*” te vinden. Uit de *notice of violation* van 12 januari 2017 (**productie 50**) blijkt evenwel de ernst van de kwestie. Zo bleken de betreffende voertuigen, geproduceerd tussen 2012 en 2016, maar liefst acht verschillende AECD’s (Auxiliary Emissions Control Device, de Amerikaanse term voor Illegale Manipulatie-instrumenten) te bevatten die gezamenlijk het effect hadden dat onder meer de NO_x-emissies buiten de testsituatie veel hoger waren dan tijdens de test. Ook constateerde het EPA dat FCA ten onrechte niet aan haar meldplicht voor deze AECD’s had voldaan.

270. Zoals in par. 113 hiervoor al is besproken, is een dergelijke ‘non-disclosure’ is in de VS een strafbaar feit dat ernstige consequenties voor de betrokken personen en onderneming kan hebben. Het Amerikaanse openbaar ministerie heeft ook daadwerkelijk een strafrechtelijk onderzoek tegen FCA geopend.

271. Daarnaast stelde de EPA bij dagvaarding van 23 mei 2017 een civielrechtelijke procedure in tegen FCA. Uit de dagvaarding (**EPA Complaint, productie 51**) bleek de actie te zien op in totaal 140.000 Jeep Grand Cherokees en RAM 1500 pickup-trucks, die waren voorzien van de 3.0 liter diesel V6 van FCA’s Italiaanse dieselmotorenfabrikant VM Motori.

272. Door in de VS op gelijke wijze met haar voertuigen te sjoemelen als zij dat in Europa had gedaan, nam FCA een aanzienlijk risico aangezien de kans om in de VS tegen de lamp te lopen aanmerkelijk groter is dan in Europa. Dat zij zich ook in de VS van Illegale Manipulatie-instrumenten heeft bediend, toont bovendien aan dat FCA er geen enkel probleem mee had in strijd met de wet en de geldende meldingsverplichtingen te handelen. Die omstandigheid duidt erop dat er bij FCA een cultuur aanwezig was waarin sjoemelen met milieunormen als een

geoorloofd middel werd gezien. Dit gegeven ondermijnt ook de stelling van FCA dat zij in Europa wél te goeder trouw zou zijn geweest.

273. Op 10 januari 2019 bereikte de EPA een schikking met FCA op grond waarvan FCA een bedrag van ruim USD 800 miljoen diende te betalen. Het strafrechtelijk onderzoek naar het handelen van FCA was op dat moment nog niet afgerond en maakte ook geen deel uit van de schikking.
274. Bij dagvaarding van 19 september 2019 heeft het Department of Justice een strafrechtelijke procedure gestart tegen de verantwoordelijke manager van FCA US, Emmanuele Palma (persbericht en kopie aanklacht, **producties 52 en 53**). Deze aanklacht, waarin de rol van FCA in detail is uiteengezet, onderstreept de ernst van FCA's gedragingen.

III.F.4. Bevindingen VCA: Euro 5b en 6 a en b

275. Hoewel de RDW de typegoedkeuring verrichtte voor de Jeep Grand Cherokee Euro 5 en 6 (en vermoedelijk ook de RAM 1500), blijkt de deelcertificering ter zake van de uitstootnormen voor de Euro 5b en 6a en 6b Grand Cherokee bij de Britse typegoedkeuringsautoriteit Vehicle Certification Authority (VCA) te zijn ondergebracht. Deze testte in de nasleep van het Volkswagenschandaal een groot aantal voertuigen, maar niet de Jeep Grand Cherokee.
276. Toen het VCA in 2017 een aanvullend onderzoek deed naar benzineauto's, busjes en lichte vrachtwagens, nam zij de gelegenheid te baat om de Jeep Grand Cherokees waarvoor zij de emissiegoedkeuring had afgegeven (de Euro 5b, 6a en 6b varianten) alsnog onder de loep te nemen. Directe aanleiding daarvoor waren de bevindingen van het RDW ten aanzien van de Euro 5a Jeep Grand Cherokee en die van het EPA ten aanzien van de Amerikaanse versie van dit voertuig. Gelet op het beperkte aantal RAM 1500's werd besloten dit voertuig buiten de test te houden, maar aangezien de bevindingen in de VS voor beide voertuigen identiek waren, werd aangenomen dat conclusies ten aanzien van de Jeep Grand Cherokee ook voor de RAM 1500 zouden gelden. Een kopie van het onderzoeksrapport van het VCA overlegt de Stichting als **productie 54**.
277. In haar rapport vermeldt het VCA dat de verantwoordelijke Secretary of State direct na het bekend worden van het Amerikaanse FCA-schandaal aan FCA heeft gevraagd of de Europese modellen sprake van vergelijkbare Illegale Manipulatie-instrumenten bevatten. Het antwoord van FCA luidde dat de Europese varianten weliswaar van dezelfde motor waren voorzien, maar niet van dezelfde software (rapport, p. 27, par 5.6-8). Dat was voor het VCA voldoende aanleiding om zowel de Euro 5b variant als de Euro 6a en b varianten in haar onderzoeken te betrekken.
278. De VCA-test van de Euro 5b variant wees uit dat het voertuig met een uitstoot tot maar liefst 15 keer de Euro norm van 180 mg/km (2.700 mg/km, ongeveer 34 keer de Euro 6 norm). Daarmee was deze Grand Cherokee een van de smerigste diesels was die het VCA in haar testprogramma was tegengekomen:

“The Euro 5b Jeep Grand Cherokee was assessed using our standard set of tests. In the laboratory it complied with the legislative NOx emissions limit. When tested on variations of the 'hot' NEDC test, NOx emissions increased to up to 2.7 times the legislative test limit. Results from track testing and an RDE test showed NOx emissions nine to fifteen times higher. This is one of the worst we have seen during this and our 2016 programme.”

279. De Euro 6 Jeep Grand Cherokee zakte zowel voor de “legislative test” (lees: de NEDC-test). In par. 5.16 van het VCA-rapport valt daarover het volgende te lezen:

“The Euro 6 Jeep Grand Cherokee failed the legislative test for NOx. The track and real world results also showed high NOx. Our testing of other diesel vehicles in our programme last year, found that the average RDE NOx emissions from Euro 6 vehicles was 500 mg/km. The Euro 6 Jeep Grand Cherokee produced NOx emissions of 670 mg/km and so was substantially higher than this average.”

280. Ook bleek sprake van sterke aanwijzingen voor een warme start-mechaniek, omdat de NOx-emissies dan met een factor 3,75 tot 7,5 hoger uitvielen. De Stichting verwijst in dit kader naar onderstaand staatje (Figure 5-5 in het VCA-rapport) dat de NOx-uitstoot tijdens de gehele test laat zien in zowel de “cold start” als de “hot start” variant. Opvallend is dat de emissieverschillen zich niet alleen aan het begin van de test voordoen, maar tijdens de gehele test en opvallend genoeg met name aan het einde daarvan, waarin er tussen de motortemperatuur in de koude en warme start geen noemenswaardig verschil meer zou moeten zijn.

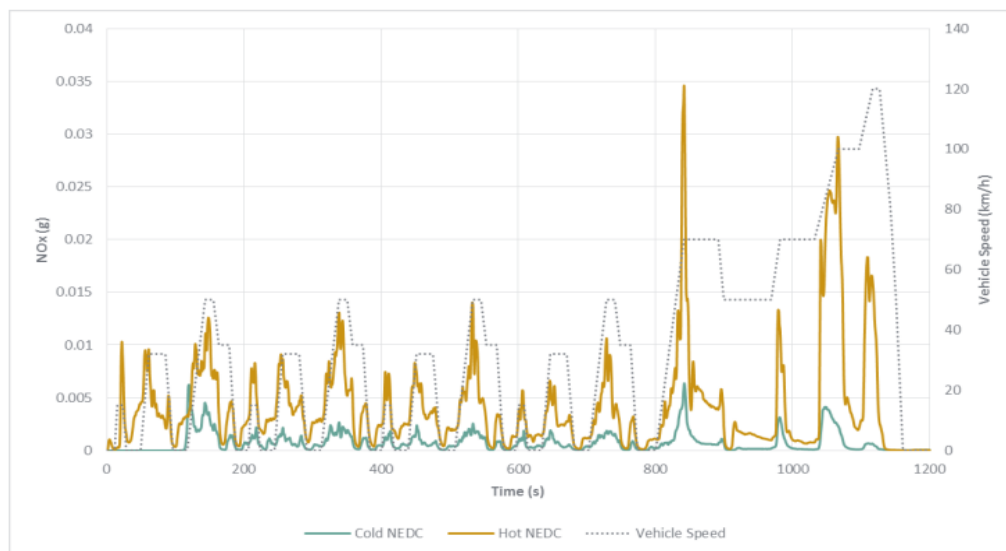


Figure 5-7 Comparison of NOx results for the NEDC (cold) against the NEDC (hot) on a second Jeep Grand Cherokee (EU6).

281. De bevinding dat de nieuwere voertuigen, de Grand Cherokee Euro5b en Euro6b evengoed van Illegale Manipulatie-instrumenten zijn voorzien is ook door Minister Van Veldhoven overgenomen (zie Zevende Overzichtsbrief aan de Tweede Kamer, (productie 21, p. 4). In de Zevende Overzichtsbrief meldde de Minister de Kamer dat Nederland in dit opzicht haar verantwoordelijkheid zou nemen; zou toezien op de invoering van passende software-updates

en dat de RDW bij onvoldoende medewerking van FCA, ook de typegoedkeuring zou kunnen intrekken. Daarnaast heeft de Minister ook dit dossier aan het Openbaar Ministerie overhandigd. Het staat dus vast dat ook de Euro 5b en de Euro 6 varianten van de Jeep Grand Cherokee de emissienormen vergaand overschrijden en dat FCA zich van Illegale Manipulatie-instrumenten bediende om dat te verhullen.

III.G. Onderzoeken en bevindingen in andere landen

III.G.1. Toezichthouderlijk onderzoek en strafrechtelijke procedure in Frankrijk

282. Ook in Frankrijk heeft men actie tegen FCA ondernomen, in de vorm van een strafrechtelijk onderzoek. In de jaarrekening van FCA over het jaar 2019, staat hierover:²³

“In addition, at the request of the French Consumer Protection Agency, the juge d’instruction du Tribunal de Grande Instance of Paris is investigating diesel vehicles of a number of automakers including FCA, regarding whether the sale of those vehicles violated French consumer laws.”

283. De andere autofabrikanten waarnaar FCA in haar jaarverslag verwijst, zijn Volkswagen, Renault en PSA (het recente advies van advocaat-generaal Sharpston aan het Hof van Justitie is uitgebracht in het kader van de Franse strafrechtelijke procedure tegen Volkswagen).
284. In een artikel van 1 november 2017 (**productie 55**) rapporteerde de Franse landelijke krant Le Monde toegang te hebben gehad tot een brief van 17 oktober 2017 van Fabienne Bernard, de *juge d’instruction* (onderzoeksrechter/officier van justitie) in de strafrechtelijke procedure tegen FCA. Bernard leidt samen met twee andere magistraten het onderzoek naar FCA. In deze brief betichten zij FCA ervan: "de kopers van Fiat, Alfa Romeo, Jeep en Lancia voertuigen te hebben misleid" (*tromperie-agravée*). Dat is dezelfde wettelijke grondslag op basis waarvan de vorderingen tegen Volkswagen c.s. ingesteld (Sharpston Conclusie, randnummer 25). Op grond van deze wetsbepaling kan de maximale boete voor deze consumentenfraude oplopen tot 10% van de omzet van de betreffende onderneming over de afgelopen drie jaar. Dat zou bij FCA neerkomen op een potentiële boete van meer dan 10 miljard euro.
285. De procedure tegen FCA was een uitvloeisel van uitgebreide tests van voertuigen van verschillende merken die de Franse organisatie, Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle (**UTAC**) vanaf 2015 had verricht. Dat deed zij op verzoek van de Franse Direction de la Répression des Fraudes na de onthulling van het VW-dieselschandaal. De strafvervolgning is ingezet nadat bleek dat FCA niet in staat was bevredigende antwoorden te geven op de vragen van UTAC.

23 https://www.fcagroup.com/en-US/investors/financial_regulatory/financial_reports/files/FCA_NV_2019_Annual_Report.pdf, p. 86.

286. De procedure voor het Tribunal de Grande Instance berust op de bevindingen van een commissie van deskundigen onder leiding van Luis le Moyne en een uitgebreid voorafgaand onderzoek door het Institut Français du Pétrole et des Énergies Nouvelles. Het onderzoek richtte zich met name op de vraag of het gebruik van de geconstateerde Manipulatie-Instrumenten met een beroep op motorbescherming gerechtvaardigd konden worden (de uitzondering van art. 5 lid 2 sub a Emissieverordening). In een artikel in *Le Monde* wordt uit de brief van het gerecht geciteerd dat de betrokken voertuigen "*uitgerust zijn met dieselmotoren van de Euro 6-generatie, meer specifiek van het type Multijet II (1,6 en 2,0 liter), die met name in de Fiat 500X-voertuigen zijn ingebouwd*", alsook op "*de Euro 5-motoren van het type 1,3 liter, die met name zijn geïnstalleerd in de Fiat Doblo en de Euro 5-motoren van het type 2 liter, die met name zijn geïnstalleerd in de voertuigen van de Jeep Cherokee*". De verdenkingen betreffen dus dezelfde motoren die ook al in onderdelen III.B-III.E zijn besproken. Uit het artikel in *Le Monde* blijkt ook dat het gerecht FCA van obstructie van de rechtsgang beschuldigt.
287. Uit de jaarrekening van FCA blijkt dat de strafrechtelijke procedure tegen FCA nog steeds aanhangig is. De Stichting behoudt zich het recht voor haar stellingen aan te vullen wanneer de verdere bevindingen in deze procedure daarvoor aanleiding geven.

III.G.2. Toezichtrechtelijke acties van de Koreaanse overheid

288. Ten slotte heeft de Koreaanse regering aan FCA een boete van 3,2 miljard won (2,8 miljoen euro) opgelegd in verband met de onterechte verkoop van 2.428 voertuigen met een Illegaal Manipulatie-instrument, waaronder 1.610 stuks Euro 6 Jeep Renegades 2.0 en 818 Euro 6 Fiat 500 X Crossovers 2.0. Aangezien Korea de Euro 6 normering heeft overgenomen, zijn de Koreaanse autoriteiten aan de hand van de Europese emissievereisten tot hun oordeel gekomen. Dit oordeel was, naar uit artikelen in de media blijkt, gegrond op het feit dat de gemeten uitstoot tussen de 630 mg/km en de 80 mg/km bedroeg en dus de Euro 6 emissienorm van 80 mg/km ruimschoots overschreden. De Stichting verwijst naar een artikel van BusinessKorea van 19 april 2019 dat hierbij in het geding wordt gebracht als **productie 56**.

III.H. **Een software-update alleen kan het probleem niet verhelpen**

289. Het ligt in de lijn der verwachting dat FCA zal schermen met de mogelijkheid van een software-update ter remediëring van de Illegale Emissie-instrumenten. Daarmee is het euvel om diverse redenen niet verholpen, terwijl de Illegale Manipulatie-instrumenten bovendien aanvullende problemen veroorzaken.
290. Is, bijvoorbeeld, het SCR-systeem volledig operationeel, dan zullen diverse motoronderdelen eerder aan vervanging of vergaand onderhoud toe zijn. Een intensiever functioneren van het EGR-systeem draagt bij aan meer roet-vorming (de roet-NOx-paradox), vervuiling van de EGR-klep en andere motoronderdelen en beschadigingen aan de koelers. Dat noopt sneller en frequenter tot vervanging van bepaalde onderdelen, zoals de Diesel Particulate Filter of de NOx sensor.

291. Een andere factor zijn de motorprestaties, nu er juist bij dieselmotoren immers steeds een afweging moet worden gemaakt tussen prestaties en emissies. Dat de motorprestaties na een update zijn afgenomen is een veel gehoorde klacht, en ook dit ligt naar de aard van de zaak voor de hand. De Stichting verwijst naar onderdeel II.B.3 hiervoor waarin de technische en economische beweegredenen voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten zijn omschreven.
292. Over de precieze werking van software-updates en de implicaties daarvan heeft FCA zich tot dusverre op de vlakte gehouden. FCA is echter, met haar decennialange ervaring met dieselmotoren en emissiesystemen, de enige partij die volledig inzage heeft in de problemen die door een intensief gebruik van dieselemissiecontrolesystemen kunnen ontstaan. Dat betreft de prestatie van de motor, maar ook de mogelijke slijtage aan de motor en het emissiecontrolesysteem zelf. Alleen FCA heeft inzicht in de afwegingen die bij de ontwikkeling van de Illegale Manipulatie-instrumenten en Getroffen Voertuigen zijn gemaakt. Daar komt bij dat FCA zelf zich, onder meer in het kader van het onderzoek van het Europees Parlement, op het standpunt heeft gesteld dat haar Illegale Manipulatie-instrumenten nodig waren om onderdelen van motoren tegen slijtage te beschermen. Die noodzaak moet zij, als geen ander, kunnen substantiëren.
293. Juist nu uit het voorgaande blijkt dat FCA haar Illegale Manipulatie-instrumenten integraal uit het Testvoertuig heeft verwijderd, is van haar kant dringend opheldering vereist over de implicaties daarvan, om te voorkomen dat de kopers na een update met de schade blijven zitten.
294. In dit verband is relevant dat in technische kringen veel discussie bestaat over de door diverse fabrikanten geboden updates en de mogelijke implicaties daarvan. Het is de fabrikant die deze onzekerheid heeft veroorzaakt door voor eigen gewin gebruik te maken van Illegale Manipulatie-instrumenten, een omstandigheid die door het Duitse *Bundesgerichtshof* in haar arrest van 25 mei 2020 (productie 26) als “*besonders verwerflich*” is aangemerkt. In de Duitse jurisprudentie wordt dan ook aangenomen dat de fabrikant – gelet op diens eerdere misleiding – van de koper niet mag verwachten dat hij deze nu wel op zijn blauwe ogen gelooft. De Stichting verwijst bij wijze van voorbeeld naar de uitspraak van het Kammergericht Berlin van 26 september 2019 (**productie 57**, p. 21). In deze uitspraak is overwogen dat van de koper gelet op de gebleken onbetrouwbaarheid van diens contractspartij geen voortzetting van de rechtsverhouding kan worden gevergd, ook niet met de fabrikant. Ook om deze reden is het aan FCA om duidelijkheid te verschaffen.

III.I. Informatieplicht en bewijs(aanbod)

III.I.1. Inleiding

295. Een de meest springende punten in onderhavige procedure is het gebrek aan informatie:
- de opzettelijk verstrekte, onjuiste informatie bij de koper of afnemer van een Getroffen Voertuig op het moment van aankoop of verwerving; en

- de informatie-asymmetrie waarmee alle Gedupeerden en hun belangenbehartigers zich geconfronteerd zien in hun procedures tegen FCA.
296. De kennis over het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door de Autofabrikanten is in het voorgaande uitvoerig onderbouwd. De exacte werking van de Illegale Manipulatie-instrumenten en de parameters op basis waarvan ze het emissiecontrolesysteem moduleren, afschakelen of uitschakelen, zijn echter maar ten dele bekend. De omvang van de TNO-onderzoeken illustreert dat het voor derden buitengewoon lastig, zo niet onmogelijk is daar de vinger op te leggen. De Autofabrikanten hullen zich op dit punt in stilzwijgen, maar beschikken (als enige) over de *ins and outs*.
297. Ditzelfde probleem manifesteert zich rondom de werking van de software updates die tot op heden zijn toegepast, voor zover die al hebben plaatsgevonden: wat is het effect ervan op Getroffen Voertuigen? Leidt toepassing van de software tot (i) verwijdering van het Illegale Manipulatie-instrument en, zo ja, (ii) voldoet het Getroffen Voertuig vanaf dat moment wél aan de typegoedkeuringseisen en zijn de prestatie dan nog hetzelfde? Al die technische kennis berust bij de Autofabrikanten en zolang zij hierover als een Cerberus waken, is – in potentie – hun positie in rechte sterker ten opzichte van degene die verhaal wil halen. Die onbalans wijzigt pas als de Autofabrikanten inlichtingen en bewijs overleggen, of als de Rechtbank ingrijpt door de Autofabrikanten op te dragen de Rechtbank en de procespartijen te informeren over:
- (i) de aanwezigheid van (mogelijke) Illegale Manipulatie-instrumenten (met specificatie van de parameters waaronder ze aanslaan en welke modulatie, af- of uitschakeling dan plaatsheeft);
 - (ii) de typen Voertuigen waarin Manipulatie-instrumenten aanwezig zijn (uit te splitsen per model, uitvoering, bouwjaar en motortype);
 - (iii) de werking van eventuele Terugroepacties en software-updates;
 - (iv) de mate waarin een Illegaal Manipulatie-instrument bij zo'n Terugroepactie wordt weggehaald of uitgeschakeld; en
 - (v) de mate waarin het Getroffen Voertuig na zo'n update gedurende zijn levensduur bij normaal gebruik aan de eisen van de Emissieverordening voldoet en of de prestaties van het Getroffen Voertuig daarmee niet zijn gewijzigd.
298. In dit onderdeel licht de Stichting toe waarom een instructie van de Rechtbank op basis van art. 22 Rv noodzakelijk is en bespreekt zij: (1) het algemeen kader rondom de verplichting van de Autofabrikanten om informatie te overleggen; (2) de toepassing van dit kader op de voorliggende zaak; en (3) welke informatie de Autofabrikanten in het geding zouden moeten brengen. De Stichting besluit met een bewijsaanbod.
299. De Stichting verlangt de verstrekking van bepaalde inlichtingen en onderliggende bewijsstukken en vraagt de Rechtbank gebruik te maken van haar bevoegdheid op dit punt instructies te geven (art. 22 Rv). In de optiek van de Stichting betreft een nauwkeurige opgaaf

van de in par. 297 beschreven punten de (feitelijke) kern van de vorderingen van Gedupeerden. Alleen met die informatie, die zich in het domein van de Autofabrikanten en/of de Importeurs bevindt, kunnen zij hun vordering vormgeven. Dat maakt dat hier het door art. 6 EVRM gewaarborgde *equality of arms*-beginsel aan de orde is.

III.I.2. Openheid van zaken – algemeen kader rondom waarheidsplicht

300. De waarheidsvinding is een fundamenteel beginsel van procesrecht (art. 21 Rv). Hieraan kan in rechte alleen betekenisvol invulling gegeven worden met een zo veel mogelijk volledige en correcte vaststelling van de feiten. Op de partijen rust derhalve een waarheids- en volledigheidsplicht. De rechter heeft de opdracht recht doen op grond van de werkelijkheid (de waarheidsvinding).
301. Dit vertaalt zich erin dat de procespartijen ten opzichte van elkaar ook informatierechten en -plichten hebben.²⁴ Zij kunnen er aanspraak op maken dat informatie die voor hen relevant is en waarover alleen de wederpartij beschikt, hen niet behoort te worden onthouden (Asser Procesrecht 3 2017/29). Zij dragen aan wat van belang is voor het geschil. De procespartijen hebben geen zwijgrecht en kunnen verplicht worden tegen zichzelf bewijsmateriaal in de procedure te brengen of tegen zichzelf te getuigen.²⁵
302. Het is tegen deze achtergrond dat de wetgever de rechter de bevoegdheid geeft om zelf, ambtshalve, het initiatief te nemen tot bewijsverrichtingen (art. 22 Rv). Hij kan partijen vragen stellen, bevelen stukken in de procedure te brengen, deskundigen benoemen die hem voorlichten, ter plaatse situaties bekijken, en – niet te vergeten – getuigen horen. Daarmee is de rechter niet helemaal afhankelijk van wat partijen aan bewijsmiddelen en bewijsinformatie aandragen. De rechter kan zo ook de goede kwaliteit van de waarheidsvinding bevorderen en daarmee de kwaliteit van zowel het proces als de uitspraak.²⁶
303. Deze methode paste de rechtbank, bijvoorbeeld, recent toe in haar tussenvonnis van 29 november 2019 in de procedure van Stichting (Volkswagen) Car Claim tegen Volkswagen. De rechtbank beval de overlegging van bepaalde technische informatie met uitleg.²⁷ De Rechtbank zou hierbij ook inspiratie kunnen ontleenen aan de aanpak van het *Bundesgerichtshof* in zijn Daimler-arrest van 28 januari 2020 (productie 25). Hierin overwoog het *Bundesgerichtshof* dat

²⁴ Asser Procesrecht 3 2017/41 en HR 25 maart 2011, *NJ* 2012/627.

²⁵ Asser Procesrecht/Asser 3 2017/40.

²⁶ Asser Procesrecht 3 Bewijs/76.

²⁷ Rechtbank Amsterdam 29 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 8.7-8.11. In haar vonnis van 29 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 8.7-8.11, beval de Rechtbank de verschillende gedaagden, Volkswagen c.s., en Bosch op grond van art. 22 Rv tot (i) het toelichten van de betrokkenheid van Bosch bij het tot stand brengen van de Terugroepacties; (ii) het beantwoorden van de vragen hoe het voor de emissies als bedoeld in de Emissieverordening relevante deel van het motormanagementsysteem van de EA 189 motoren functioneerde (a) voorafgaand aan de update onder testomstandigheden, (b) voorafgaand aan de update onder normale gebruiksomstandigheden, (c) na de update onder testomstandigheden en (d) na de update onder normale gebruiksomstandigheden; (iii) het beantwoorden van de vraag welke data door het motormanagementsysteem als input wordt gebruikt om de diverse motoronderdelen te besturen, waaronder welke sensoren daarvoor beschikbaar zijn; (iv) welke onderdelen worden bestuurd die mogelijk van invloed kunnen zijn op eerder genoemde emissies, en (v) volgens welke regels worden deze onderdelen bediend worden.

de volgende omstandigheden voldoende aanknopingspunten waren om een verzwaarde stelplicht bij Daimler aan te nemen:

- (i) de verwijzing van de autobezitter naar een Terugroepactielijst van het KBA van 14 september 2018 waarop auto's stonden met hetzelfde motortype OM651 als ingebouwd in zijn auto (productie 25, r.o. 12); en
- (ii) het onderzoek van het Duitse openbaar ministerie in verband met datzelfde motortype in maart 2017.

Daaraan ging de wezenlijke vaststelling vooraf dat de informatiebezitter ten opzichte van de fabrikant nu eenmaal asymmetrisch was. Hierdoor kon de autobezitter de Illegale Manipulatie-instrumenten in zijn auto niet exact aanwijzen en kon hij de werking ervan niet verklaren. De appèlrechter was aan dat wezenlijke element voorbij was gegaan:

“Es [de appèlrechter, toevoeging advocaat] erkennt hierbei, dass der Kläger mangels eigener Sachkunde und weiterer Erkenntnismöglichkeiten - die andere mit dem Motor OM 651 ausgestattete Fahrzeugtypen betreffende Bescheide des Kraftfahrt-bundesamts, gegen die die Beklagte Widerspruch eingelegt hat, sind (soweit ersichtlich) nicht veröffentlicht - letztlich auf Vermutungen angewiesen ist und diese naturgemäß nur auf einige greifbare Gesichtspunkte stützen kann. Von ihm kann - anders als das Berufungsgericht annimmt - nicht verlangt werden, dass er im Einzelnen darlegt, weshalb er von dem Vorhandensein einer oder mehrerer Abschalteinrichtungen ausgeht und wie diese konkret funktionieren. Vielmehr ist von ihm nur zu fordern, dass er greifbare Umstände anführt, auf die er den Verdacht gründet, sein Fahrzeug weise eine oder mehrere unzulässige Abschalteinrichtungen auf.”

304. In hetzelfde spoor gaat het Volkswagen-arrest van 25 mei 2020 (productie 26). Hierin besloot het Bundesgerichtshof dat wanneer de autobezitter voldoende aanknopingspunten aandraagt, de autofabrikant de zogenaamde secundaire stelplicht krijgt toebedeeld. Daarmee stelt de rechter verhoogde eisen aan de ter betwisting aan te dragen stellingen van de autofabrikant – de Duitse pendant van onze verzwaarde stelplicht:

“b) Bestehen hinreichende Anhaltspunkte für die Kenntnis zumindest eines vormaligen Mitglieds des Vorstands von der getroffenen strategischen Entscheidung, trägt der beklagte Hersteller die sekundäre Darlegungslast für die Behauptung, eine solche Kenntnis habe nicht vorgelegen. Darauf, ob die vormaligen Mitglieder des Vorstands von dem Kläger als Zeugen benannt werden könnten, kommt es nicht an.”

305. Deze voorbeelden ‘van over de grens’ laten mooi zien hoe de fundamentele correctie die is vervat in art. 22 Rv zwakkere partijen (als de Gedupeerden) helpt hun recht te halen ten opzichte van een sterkere wederpartij (zoals de Autofabrikanten). De Duitse arresten laten ook zien dat de inzet van zo’n gelijkmaker noodzakelijk is. Met de aanduiding “zwakkere partijen” doelt de Stichting overigens niet alleen op de positie van de eenling die als een soort spreekwoordelijke David tegenover Goliath staat – van de zijde van de Autofabrikanten zou immers aangevoerd

kunnen worden dat de Stichting niet zo zwak staat als een individuele autobezitter. Het gaat om de positie van de partij die benadeeld is doordat zij niet beschikt over de informatie en documenten die bepalend kunnen zijn voor de grondslagen van de vordering, terwijl de wederpartij wél over die informatie beschikt. Het is een kwestie van informatie-asymmetrie, leidend tot bewijsnood aan de kant van individuele autobezitters en de Stichting. Een dergelijke asymmetrie is typerend in de verhouding consument (of diens belangenbehartiger) tegen de fabrikant.²⁸ Toegepast op deze zaak: het zijn de Autofabrikanten die exact weten welke auto's een Illegaal Manipulatie-instrument (in ruime zin uitgelegd, overeenkomstig conclusie A-G Sharpston hebben en op welke parameters dit op welke wijze acteert). Die kennis ligt binnen het domein van de fabrikant en het is dan aan de fabrikant, dus de Autofabrikanten, om een eventuele betwisting nader te onderbouwen.²⁹

306. Juist in het geval waarin een eiser (met stelplicht) aan een structureel informatietekort lijdt, omdat alle benodigde informatie zich in het domein van de wederpartij bevindt die de vorderingen en de gronden ervan betwist, is het noodzakelijk dat de wederpartij opening van zaken geeft. Doen de Auto Fabrikanten dat niet, dan komen beginselen als *fair play* en *equality of arms*, zoals volgend uit art. 6 EVRM in het gedrang. Bovendien zou dit tot gevolg hebben dat bepalingen in de Emissieverordening waaraan autobezitters (en dus ook de Gedupeerden) bescherming moeten kunnen ontlenen, feitelijk niet afdwingbaar blijken. De Gedupeerden ontberen dan hun *effective remedy* (art. 47 Werkingsverdrag EU) en daarmee zou een belangrijke sanctie op de naleving van de Emissieverordening, namelijk privaatrechtelijke handhaving, een dode letter zijn. EU lidstaten dienen te voorzien in doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties (art. 13 lid 1 Emissieverordening) en die komen in de knel als de partij die als enige over essentieel bewijs beschikt op dat bewijs kan blijven zitten. Deze regel vindt ook in het algemeen toepassing bij consumentenbescherming, “gezien de verplichting een daadwerkelijke bescherming van de consument te waarborgen”.³⁰ Dit vindt des te sterker toepassing wanneer er sprake is van de schending van Europeesrechtelijke bepalingen die consumenten beogen te beschermen, omdat deze aan nationale bepalingen van openbare orde gelijk staan.³¹

III.I.2.b) De mogelijkheid dat de Autofabrikanten de noodzakelijke informatie niet verstrekken

307. De Stichting heeft de Gedaagden in haar brief van 2 juli 2020 een aantal verzoeken om inlichtingen gestuurd (productie 6). Hierin heeft de Stichting uitdrukkelijk verwezen naar art. 22 Rv en heeft zij de Gedaagden gewezen op (i) hun informatieplicht ten behoeve van de

²⁸ LOVCK-rapport inzake “Ambtshalve toetsing” van februari 2010, p. 8.

²⁹ HR 4 april 2014, ECLI:NL:HR:2014:831 (*Reaal/Deventer*), r.o. 3.6.2 en 3.6.3: “Indien het desbetreffende overheidslichaam zijn verweer onvoldoende motiveert en de eiser aldus onvoldoende aanknopingspunten biedt voor een meer specifieke onderbouwing van zijn stelling, zal de rechter voorshands moeten oordelen dat de eiser op dat punt aan zijn stelplicht heeft voldaan en het gestelde, bij gebreke van een voldoende gemotiveerd verweer, voorshands als vaststaand moeten aannemen, of zelfs de bewijslast op dat punt kunnen omkeren.”

³⁰ LOVCK-werkgroep, Ambtshalve toetsing II (november 2014), te raadplegen via www.rechtspraak.nl. Zie ook par. 3.2. en par. 2.7 met verwijzing naar HR 13 september 2013, ECLI:NL:HR:2013:691 (*Heesakkers/Voets*), r.o. 3.9.1.

³¹ HvJEU 6 oktober 2009, ECLI:EU:C:2009:615 (*Asturcom*), r.o. 52.

Gedupeerden en op (ii) het feit dat sprake is van informatie waarover alleen Gedaagden kunnen beschikken (domeinfeiten). Gezien het uitblijven van een inhoudelijk antwoord is het niet ondenkbeeldig dat de Autofabrikanten de noodzakelijke informatie niet vrijwillig in het geding zullen brengen. Mochten de Autofabrikanten in deze opstelling persisteren, dan wijst de Stichting op het volgende.

308. De Rechtbank bepaalt de sancties die aan een schending van art. 21 Rv en een weigering van instructies conform art. 22 Rv zijn verbonden. Het gaat om een sanctie op maat (Asser Procesrecht 3 Bewijs 2017/85).
309. Het ligt voor de hand om deze sancties eerst in de sfeer van de bewijslevering te zoeken. In dat kader zou de Rechtbank:
- op basis van algemene ervaringsregels een feitelijk vermoeden kunnen aannemen ten nadele van de Autofabrikanten (Asser Procesrecht 3 Bewijs 2017/304). Daartoe bestaat alle reden. Uit de in onderdelen III.D-III.G besproken onderzoeken blijkt dat de Autofabrikanten op grote schaal Illegale Manipulatie-instrumenten hebben gebruikt in meerdere motortypen (te weten, de Euro 5 en Euro 6 1.3, 1.6, 2.0, en 3.0 motoren). Ook is van een grote hoeveelheid FCA--voertuigen en andere voertuigen met een FCA-motor gebleken dat zij op de weg een vele malen te hoge NO_x-uitstoot hebben. De logica verzet zich tegen de gedachte dat FCA een deel van de auto's met deze motortypes wel van een Illegaal Manipulatie-instrument zou hebben voorzien en een deel niet. Evenzeer verzet de logica zich tegen de gedachte dat de Autofabrikanten sommige Getroffen Voertuigen wel in overeenstemming met Euro 5 of Euro 6 zou hebben vervaardigd en een deel niet. Dat klemmt te meer nu zij zich zelfs in de VS, waar de autoriteiten nimmer enige onduidelijkheid over de illegaliteit van Manipulatie-instrumenten hebben laten bestaan, eveneens op vergelijkbare wijze van dergelijke instrumenten heeft bediend (onderdeel III.F.3).
 - de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten in de Getroffen Voertuigen kunnen aannemen of vaststellen, waaronder in ieder geval in alle modellen met een typegoedkeuring onder Euro 5 of Euro 6;
 - de Autofabrikanten kunnen bezwaren met een verzwaarde stel- of motiveringsplicht teneinde de bewijsnood van de Stichting te verlichten (Asser Procesrecht 3 Bewijs 2017/306 en 307);
 - de bewijslast kunnen omkeren naar de Autofabrikanten in verband met de stellingen van de Stichting rondom de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten in de Getroffen Voertuigen en het niet-voldoen van de Getroffen Voertuigen aan de voorwaarden voor typegoedkeuring; of

- De bewijslast op enigerlei andere wijze kunnen verdelen, in overeenstemming met de redelijkheid en billijkheid, zoals in het bijzonder gebeurt bij schending van zorgvuldigheidsnormen; en³²
- het rechtsvermoeden kunnen hanteren dat het *condicio sine qua non*-verband tussen de misleiding en de aanschafbeslissing aanwezig is, waarbij de Stichting verwijst naar het World Online- arrest en wat daarover in onderdeel IV.B.8 is opgemerkt. Daarbij is ook de evidente maatschappelijke onbetamelijkheid van de structurele en jarenlange normschendingen door de Autofabrikanten van belang. De Stichting verwijst naar het recente arrest van het *Bundesgerichtshof* van 25 mei 2020.³³ Daarin kwalificeerde het gerecht de bij Volkswagen geconstateerde inzet van Illegale Manipulatie-instrumenten als “*besonders verwerflich*” en “*sittenwidrig*”, gelet op de milieu-en gezondheidsimplicaties en de mogelijkheid dat de Getroffen Voertuigen bij ontdekking mogelijk de weg niet meer op zouden mogen. Die omstandigheden zijn één op één op de Autofabrikanten van toepassing. Dat dergelijke omstandigheden van doorslaggevende invloed van de aankoop- of leasebeslissing van de afnemer zijn, ligt zozeer voor de hand dat daarover een redelijke twijfel niet mogelijk is. Ook in de Duitse rechtspraak is in gelijke zin geoordeeld.

III.I.3. Informatieverzoek

310. Met een beroep op art. 22 Rv vraagt de Stichting de Rechtbank de Autofabrikanten (en of ook de andere Gedaagden) te verzoeken tot de verstrekking van inlichtingen en, voor zover noodzakelijk, de overlegging van bewijs in verband met de volgende vraagpunten:

- (i) op welke wijze werken de (verschillende) onderdelen van het motormanagementsysteem, in het bijzonder de ECU's in de Getroffen Voertuigen:
 - a. voorafgaand aan een update onder NEDC-testomstandigheden;
 - b. voorafgaand aan een update onder normaal gebruik van het Getroffen Voertuig;
 - c. na een update onder (NEDC) testomstandigheden; en
 - d. na een update onder normaal gebruik van het Getroffen Voertuig?
- (ii) welke data (en/of variabelen) zijn en/of worden gebruikt ten behoeve van het motormanagementsysteem, waaronder begrepen de ECU's, om de werking daarvan te beïnvloeden. Welke sensoren zijn bijvoorbeeld gebruikt?

³² HR 7 mei 2004, ECLI:NL:PHR:2004:AO2988, r.o. 3.4.
³³ Bundesgerichtshof 25 mei 2020, VI ZR 252/19 p. 8 onderdeel 16.

- (iii) welke onderdelen van het motormanagementsysteem (kunnen) zijn of worden beïnvloed door het Illegale Manipulatie-instrument en welk effect (en in welke mate) heeft dat op de emissie van het Getroffen Voertuig?
 - (iv) op basis van welke regels en/of instructies opereren die onderdelen van het motormanagementsysteem?
311. Daarnaast dienen Gedaagden naar de mening van de Stichting de volgende informatie te verstrekken om te kunnen bepalen wie de Gedupeerden zijn en ook om de omvang, aard en ernst van de betrokkenheid van de Autofabrikanten bij het Dieselschandaal beter te kunnen vaststellen:
- (v) Een overzicht van alle Euro 5 en Euro 6 voertuigen waarin een Illegaal Manipulatie-instrument is of kan worden vastgesteld, althans waarvan vermoed wordt dat die waarin een Illegaal Manipulatie-instrument bevatten, gespecificeerd naar: productiejaar; periode dat die verkrijgbaar waren of zijn; motortype; model; land waar de Getroffen Voertuigen op de markt zijn gebracht telkens te specificeren met het aantal dat zijn geproduceerd en op de markt zijn gebracht;
 - (vi) de correspondentie die Gedaagden hebben gevoerd met de typegoedkeuringsinstanties met betrekking tot: a) de typegoedkeuring; b) de nationale registratie van de goedgekeurde Getroffen Voertuigen; en c) tot alle door het KBA (en/of andere typegoedkeuringsinstanties) aan de Autofabrikanten opgelegde of nog op te leggen Terugroepacties;
 - (vii) de beschikbare informatie met betrekking tot de verschillen in enerzijds de daadwerkelijke emissies en anderzijds in testomgevingen gemeten emissies van de Getroffen Voertuigen gevoerd tussen de typegoedkeuringsinstanties en de overheid in Nederland, Duitsland, België en Frankrijk;
 - (viii) alle beschikbare rapportages, verslagen, correspondentie en/of andere bescheiden met betrekking tot de door in de Getroffen Voertuigen gebruikte ECU's en de (mogelijke) kwalificatie daarvan als Illegaal Manipulatie-instrument; en
 - (ix) alle beschikkingen, vonnissen, andere uitspraken en/of anderszins opgelegde maatregelen die door overheidsorganen, inclusief het justitiële apparaat, jegens FCA of aan hen gelieerde partijen in verband met het Dieselschandaal zijn gewezen of geadresseerd, inclusief daartegen ingestelde bezwaren of hoger beroep.

III.I.4. Bewijsaanbod

312. Indien en voor zover het bewijs nog niet op alle onderdelen volledig 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 daarbij vrijwillig geen enkele bewijslast die niet op haar rust conform het toepasselijke recht.

313. 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.

IV. JURIDISCH KADER EN AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN PER GEDAAGDE

IV.A. Plan van behandeling

314. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting de rechtsgronden die zij vooralsnog aan haar vorderingen ten grondslag legt. De vorderingen die de Stichting ten behoeve van de diverse categorieën van de leden van de Nauw Omschreven Groep instelt, licht de Stichting toe in hoofdstuk VI.

315. De structuur van dit hoofdstuk is als volgt.

316. De Stichting bespreekt in onderdeel IV.B dat de opzettelijke misleiding door 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.

317. De door de Consumenten, de Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers met de Dealers gesloten Overeenkomsten zijn verder ook vernietigbaar op grond van dwaling. Dit bespreekt de Stichting in onderdeel IV.C.

318. Bovendien voldoen de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten en hebben de vrijwillige -, noch de verplichte Terugroepacties geleid tot (volledig) de situatie geremedieerd. De Getroffen Voertuigen stoten schadelijke stoffen uit boven de toegestane emissiegrenzen. Voor het overige lijken de Autofabrikanten te hebben geweigerd om adequate Terugroepacties uit te voeren (zoals in Nederland). Dit betekent dat de Getroffen Voertuigen nog steeds non-conform zijn nu zij niet de eigenschappen bezitten die de gemiddelde koper bij de verwerving daarvan mocht verwachten. In onderdeel IV.D behandelt de Stichting diverse 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).

319. Het handelen van de Gedaagden jegens de Gedupeerden is een onrechtmatige daad, zo licht de Stichting toe in onderdeel IV.E. De Gedaagden hebben zich jegens de Gedupeerden schuldig gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband (art. 6:166 BW). De Gedaagden zijn daarom hoofdelijk jegens de Gedupeerden aansprakelijk voor de door hen geleden schade.

IV.B. De wet op de oneerlijke handelspraktijken

IV.B.1. Inleiding

320. Afdeling 3A, titel 3, van Boek 6 BW strekt tot implementatie van de richtlijn oneerlijke handelspraktijken (nr. 2005/29/EG, hierna: de **Richtlijn OHP**). De artikelen 6:193a tot en met 6:193j BW bevatten verschillende gedragingen die een misleidende handelspraktijk opleveren omdat die: (i) op de zwarte lijst staan (art. 6:193g BW); (ii) of omdat sprake is van een misleidende omissie (art. 6:193d BW); of (iii) omdat de gedragingen zijn gedekt in de opsomming van art. 6:193c BW. Tot slot is (iv) van een oneerlijke handelspraktijk sprake wanneer voldaan is aan art. 6:193b BW.
321. De Stichting stelt zich hier nadrukkelijk op het standpunt dat de Zakelijke Kopers en Lessees reflexwerking kunnen ontlenen aan wat de Stichting in dit onderdeel 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.
322. De Stichting zal op punten verwijzen naar het boetebesluit van de ACM van 18 oktober 2017 (**productie 58**) in verband met Volkswagen zoals bekrachtigd in de beslissing op bezwaar van 25 oktober 2018 (**productie 59**) van de ACM. Hierin stelde de ACM vast dat Volkswagen c.s. zich schuldig hadden gemaakt aan oneerlijke handelspraktijken in de zin van art. 6:193a en verder BW. Daarbij oordeelde de ACM dat Volkswagen in strijd met de professionele toewijding had gehandeld, maar bovendien dat haar handelspraktijken op twee verschillende gronden als misleidende handelspraktijken zijn aan te merken. De onderliggende feiten betroffen Volkswagen en haar dochterondernemingen. Desondanks zijn de bevindingen van de ACM relevant in de procedure voor de Autofabrikanten. Ook de Autofabrikanten hebben immers voertuigen vervaardigd met Illegale Manipulatie-instrumenten en deze via hun dealernetwerk aan de man gebracht in Nederland en elders in de Europese Unie. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de Autofabrikanten op dit vlak minstens zo weerbarstig blijken als Volkswagen c.s., maar hier tot op heden mee weg lijken te komen. Zo heeft Deutsche Umwelthilfe gepoogd FCA Deutschland AG ertoe te bewegen haar reclame-uitingen aan te passen. Hierin gaf de fabrikant hoog op van de milieuprestaties van sommige Getroffen Voertuigen. Zo zou een SUV van Fiat-makelij binnen de bebouwde kom zo schoon zijn als een fiets. Verder repte de fabrikant van: "*geringem Schadstoffausstoß*" en "*umweltfreundlichen*" motor met een "*möglichst geringe Umweltbelastung*" (**productie 60**). DUH heeft deze onmiskenbaar onjuiste uitlatingen aangekaart bij de Duitse rechter – tot op heden tevergeefs.

IV.B.2. Juridisch kader

323. 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.

324. Art. 6:193a aanhef en sub f BW bevat verder een definitie van “professionele toewijding”. Dit is het normale niveau van bijzondere vakkundigheid en zorgvuldigheid dat men redelijkerwijs mag verwachten van een handelaar richting de consument. Dit in overeenstemming met de op hem rustende verantwoordelijkheid. Deze vloeit voort uit de voor die handelaar geldende professionele standaard en uit hetgeen in het algemeen als een eerlijke marktpraktijk wordt gezien. Uit de Memorie van Toelichting bij de implementatie van de Richtlijn OHP blijkt dat de definitie van professionele toewijding twee elementen omvat, namelijk ‘bijzondere vakkundigheid’ en ‘zorgvuldigheid’.

325. 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.

326. Uit art. 6:193b lid 3 BW volgt evenwel dat een handelspraktijk in het bijzonder oneerlijk is wanneer sprake is van een misleidende handelspraktijk in de zin van de artikelen 6:193c t/m g BW. Is dat het geval, dan is de strijdigheid met de vereisten van professionele toewijding gegeven.

327. Art. 6:193g BW bevat in dat kader een zwarte lijst met concrete misleidende gedragingen die onder alle omstandigheden een misleidende handelspraktijk opleveren:

328. Het is op grond van deze zwarte lijst onder alle omstandigheden misleidend om te beweren aan een gedragscode gebonden te zijn en daarnaar te handelen, wanneer dat niet het geval is (art. 6:193g aanhef en onder a BW). Ten tweede is het onder alle omstandigheden misleidend om te beweren dat een product door een openbare of particuliere instelling is aanbevolen, erkend of goedgekeurd terwijl dat niet het geval is, óf om die beweringen te doen zonder dat aan de voorwaarde voor de aanbeveling, erkenning of goedkeuring is voldaan (art. 6:193g aanhef en onder d BW). En ten derde is het een misleidende handelspraktijk om te beweren of anderszins de indruk wekken dat een product legaal kan worden verkocht terwijl dit niet het geval (art. 6:193g aanhef en onder i BW). De Stichting wijst in dit verband op onderdeel II.C hiervoor waarin zij het regulatoire kader rondom de typegoedkeuring en de toelating van nieuwe voertuigen uiteen heeft gezet, en het gestelde in hoofdstuk III omtrent het gebruik van Illegale

Manipulatie-instrumenten door de Autofabrikanten. In dat kader haakt de Stichting hier in op de relevante bepalingen in de Richtlijn OHP.

329. Uit de woorden “onder alle omstandigheden” volgt dat bij een vordering uit onrechtmatige daad wegens inbreuk op art. 6:193g BW (slechts) hoeft te worden gesteld en bewezen dat de handelaar een dergelijke handelspraktijk heeft verricht. Staat dat eenmaal vast dat, dan is daarmee ook zijn onrechtmatig handelen gegeven.
330. 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).

IV.B.3. Strijd met art. 6:193g BW (zwarte lijst) – misleidende handelspraktijken zijn een gegeven

331. Zoals hiervoor reeds aan de orde kwam, is er een drietal misleidende gedragingen, die onder alle omstandigheden een oneerlijke handelspraktijk opleveren. Daarvan is, kort gezegd, sprake indien: (i) in strijd met een gedragscode wordt gehandeld (sub a); (ii) wordt beweerd dat sprake is van een aanbeveling of goedkeuring terwijl in strijd daarmee wordt gehandeld (sub d); en (iii) ten onrechte wordt beweerd of de indruk wordt gewekt dat een product legaal is (sub i). De Stichting zal deze grondslagen hierna - in omgekeerde volgorde - behandelen.

IV.B.3.a) *Strijd met art. 6:193g aanhef en onder i BW*

332. 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.
333. Uit het hiervoor geschetste regulator kader (zie onderdeel II.C hiervoor), in het bijzonder de Kaderrichtlijn, de Emissieverordening en de Testverordening en de aangehaalde jurisprudentie en besluiten, volgt dat het verboden is dat een voertuig een Manipulatie-instrument bevat, en dat de uitzonderingen op dit verbod restrictief dienen te worden geïnterpreteerd. Uit het gestelde in hoofdstuk III volgt dat de daadwerkelijke Emissie van het Getroffen Voertuig vele malen hoger is dan: a) aangegeven in het kader van de afgegeven typegoedkeuring; en b) dan vermeld op het CvO en dat de Getroffen Voertuigen daarom niet aan de emissiegrenzen voldoen (art. 4 lid 2 Emissieverordening). Dat betekent dus dat de Getroffen Voertuigen niet de weg op hadden gemogen (en nog steeds niet mogen) en dus zijn verkocht voor gebruik in strijd met de Emissieverordening. De Getroffen Voertuigen zijn dus illegaal verkocht.
334. Niettemin hebben de Gedaagden, in het bijzonder de Autofabrikanten en de Importeurs en de Dealers de Getroffen Voertuigen als legaal verkocht. Daarmee is dus sprake van een misleidende handelspraktijk. Dat wordt nog eens bevestigd door de in het vervolg van dit onderdeel beschreven misleidende gedragingen.

IV.B.3.b) *Strijd met art. 6:193g aanhef en onder d BW.*

335. 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.
336. Ieder van de Autofabrikanten heeft zich erop laten voorstaan dat aan de typegoedkeuringsvoorwaarden was voldaan, terwijl dit niet het geval was. Dat de Getroffen Voertuigen niet aan de toelatingseisen voldoen blijkt uit, onder andere:
- (i) de bevindingen vanaf 2016 van het KBA in verband met Illegale Manipulatie-instrumenten in een aantal Euro 5 en 6 FCA voertuigen, waaronder de 2.0 Euro 6 Fiat 500X en waarvan de motor door FCA in een veelheid van haar modellen van Fiat, Alfa Romeo en Jeep is gebruikt;
 - (ii) het onderzoek van Contag e.a. ‘How they did it: an analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles’ (productie 14);
 - (iii) de uitlatingen van de Duitse verkeersminister Dobrindt;
 - (iv) de Illegale Manipulatie-instrumenten aangetroffen door de RDW in, onder andere, de Euro 6 Suzuki Vitara (met 1.6 liter viercilinder motor van FCA), welk euvel na de door Suzuki voorgestelde software-update niet verholpen bleek;
 - (v) de Illegale Manipulatie-instrumenten aangetroffen door de RDW in de Euro 5 Jeep Grand Cherokee en door de Britse typegoedkeuringsautoriteit VCA voor de Euro 6 Jeep Grand Cherokee (in overeenstemming met eerdere bevindingen van het Amerikaanse milieuagentschap EPA met betrekking tot de Jeep Grand Cherokee en FCA’s Ram 1500).
337. De schending van artikel 6:193g aanhef en onder d BW is daarmee gegeven. De Getroffen Voertuigen voldoen immers niet aan de normen terwijl de Autofabrikanten bovendien in strijd met het verbod op Manipulatie-instrumenten hebben gehandeld. Vergelijk in dit verband ook het boetebesluit van de ACM in verband met Volkswagen waarin de ACM Volkswagen op vergelijkbare wijze kaptelde. De strekking van dit Boetebesluit raakt uiteraard ook de praktijken van de Autofabrikanten.

IV.B.3.c) *Strijd met art. 6:193g aanhef en onder a BW*

338. Op grond van art. 193g aanhef en onder a BW is het “*onder alle omstandigheden misleidend*” om te “*beweren aan een gedragscode gebonden te zijn en daarnaar te handelen, wanneer dit niet het geval is*”.
339. In dit onderdeel geeft de Stichting een bloemlezing uit verschillende gedragscodes (zowel een externe als verschillende interne gedragscodes) waaraan FCA zich heeft gecommitteerd, terwijl

zij de bepalingen daarvan schonden en nog steeds schenden. De Stichting bespreekt achtereenvolgens:

- (i) de *Automotive Industry Guiding Principles to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain* van maart 2014 (**productie 61**, de **ACEA Principles**) van de European Automobile Manufacturers Association (**ACEA**);
- (ii) FCA's interne integriteitsgedragscodes, zoals gewijzigd door de jaren heen; en
- (iii) FCA's Environmental and Energy Guidelines uit 2014;

De ACEA Principles

340. De ACEA is een industriebrede organisatie voor autofabrikanten waar ook FCA lid van is (<https://www.acea.be/>). De ACEA Principles zijn toepassing op de gehele *automotive industry*. FCA heeft zich als ACEA lid aan deze gedragscode en de daarin vervatte duurzaamheidswaarden gecommitteerd. Het FCA-logo prijkt ook bovenaan de tekst van de ACEA Principles (https://www.acea.be/uploads/news_documents/CSR_Europe_Guiding_Principles.pdf). De ACEA Principles mogen dateren uit 2014; ze vormen de neerslag van opvattingen die al langer in de sector als maatgevend c.q. *industry practice* worden beschouwd.
341. In de ACEA Principles staat onder de kop "*Environmental standards*" onder meer dat de aangesloten bedrijven streven naar een effectieve milieubescherming in de gehele productieketen om zo de ecologische voetafdruk van hun producten gedurende hun gehele levensduur te verkleinen ("*to reduce the environmental footprint of our products through-out their life-cycle*"). Het eindproduct ("*all products manufactured within the supply chain*") wordt in het gebruik ("*use*") geacht aan de toepasselijke milieustandaarden te voldoen (citaat hieronder, tweede zin). Daaronder vallen in ieder geval de uit de Emissieverordening volgende limieten voor de uitstoot van (milieu)schadelijke stoffen, zoals NO_x.
342. Ook verbinden de aangesloten bedrijven zich ertoe zich in te spannen voor de ontwikkeling van milieuvriendelijke technologie. FCA heeft daarentegen, met de toepassing van geavanceerde technologie, juist jarenlang gepoogd onder milieubeschermdende regelgeving uit te komen en heeft dus exact het tegenovergestelde gedaan.
343. De gehele relevante passage uit de ACEA Principles luidt als volgt:

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

344. Het is duidelijk dat de handelspraktijken van de Autofabrikanten die behoren tot de FCA Groep hiermee in strijd zijn. Alle gedragingen die de Stichting de Autofabrikanten verwijt, staan haaks op de verwezenlijking van het doel van de ACEA-gedragscode, namelijk een verminderde belasting van natuur en leefomgeving.
345. Tegen deze achtergrond wijst de Stichting op de Volkswagen-parallel. De ACM toetste in het kader van de eis van ‘professionele toewijding’ of Volkswagens de diverse gedragscodes waaraan zij zich had gecommitteerd naleefde, waaronder deze ACEA Gedragscode (art. 6:193g aanhef en onder a BW). De ACM stelde vast dat dit niet het geval was en dat Volkswagen zich daarmee schuldig maakte aan een misleidende handelspraktijk. In het boetebesluit (productie 58, par. 83) staat: “De ACM is van oordeel dat de handelspraktijk van Volkswagen AG in strijd is met de uitgangspunten van de ACEA, alsook met de Environmental policy van Volkswagen AG zelf.” Uiteraard geldt dit in gelijke mate voor de FCA Groep.

De interne gedragscodes van FCA

346. De tweede categorie gedragscodes (art. 6:193g sub a BW) betreft de interne gedragscodes waaraan FCA stelt zich te houden. FCA hanteert verschillende gedragscodes op het gebied van milieubescherming die hierna de revue passeren:
- FCA Gedragscode 2019 (**productie 62**)
 - Fiat Group Code of Conduct 2014 (**productie 63**)
 - FCA Environmental Guidelines 2018 (**productie 64**)
 - FCA Sustainability Report 2019 (**productie 65**)
347. In de FCA Gedragscode 2019 (productie 60) legt FCA de lat voor haar integriteit buitengewoon hoog. FCA staat volgens de gedragscode voor “uitzonderlijke integriteit”,³⁴ de “hoogste ethische normen” en het “hoogste niveau van integriteit”.³⁵ De gedragscode bevat: “essentiële richtlijnen voor verantwoord en ethisch gedrag”, de “kernwaarden” en de “grondbeginselen” van FCA.³⁶ Bovendien is de reikwijdte van de FCA Gedragscode 2019 alomvattend en ziet die op alle onderdelen van FCA (Group) en alle werknemers: “De code is erop gericht te waarborgen dat alle personeelsleden van FCA Group handelen met het hoogste niveau van integriteit, de toepasselijke wetgeving naleven en werken aan een betere toekomst voor onze onderneming en de gemeenschappen waarin wij ons bedrijf uitoefenen.”³⁷

34 Zie FCA Gedragscode 2019, quote vooraf: “De kracht van onze groep is onze uitzonderlijke werkethiek, diversiteit, integriteit en discipline, en de manier waarop we aan elkaar verantwoording afleggen.”

35 Zie FCA Gedragscode 2019, p. 4: “Onze gedragscode (de “code”) is een middel waarmee we binnen de FCA Group een omgeving ontwikkelen die de hoogste ethische normen in bedrijfsuitoefening belichaamt.”

36 Zie FCA Gedragscode 2019, Brief van de CEO, p. 1.

37 Zie FCA Gedragscode 2019, p. 4, waar ook staat: “De code is van toepassing op Fiat Chrysler Automobiles N.V. en haar dochterondernemingen, die gezamenlijk worden gedefinieerd als “FCA Group”, en geldt voor het personeelsbestand van FCA Group over de hele wereld.”

348. FCA benadrukt dat een essentiële pijler van de code erin bestaat dat zij haar activiteiten uitoefent in volledige overeenstemming met de toepasselijke wet- en regelgeving (FCA Gedragscode 2019, p. 8).
349. Voorts schermt FCA in haar FCA Gedragscode 2019 met de principes “duurzaam ondernemen” en “milieubescherming” (p. 28). FCA stelde in dit kader:

“Onze inspanningen beperken de negatieve effecten op natuurlijke hulpbronnen en het wereldwijde milieu tot een minimum.”

“Bovendien verplicht FCA Group zich tot het produceren en verkopen, in volledige overeenstemming met de eisen in wet- en regelgeving, van producten die voldoen aan de hoogste normen op het gebied van milieu en veiligheid, waarvoor zij innovatieve technische oplossingen ontwikkelt en realiseert, teneinde het milieueffect tot een minimum te beperken en de veiligheid tot een maximum op te voeren.”

350. Volgens FCA is de naleving van de FCA Gedragscode 2019 gewaarborgd, onder meer door onderzoek (door de ‘Internal Audit-functie’) en controle (door de Chief Executive Officer en de Audit Committee van FCA, p. 7). Volgens FCA is bovendien sprake van effectieve systemen voor interne controle (p. 39): *“Het is beleid van FCA Group om effectieve systemen voor interne controle te onderhouden, teneinde naleving van de wet en van onze principes, praktijken en procedures te waarborgen (...)”*. In dat kader rept FCA in de FCA Gedragscode 2019 (p. 28) ook van het belang van *“effectief risicobeheer”* voor de *“totstandbrenging van een cultuur van duurzaamheid”*. *“De interne controles van FCA Group stellen de onderneming in staat om volledig, eerlijk, nauwkeurig, tijdig en op begrijpelijke wijze openheid van zaken te geven”*, zo valt verder te lezen in de FCA Gedragscode 2019 (p.39). Dit blijken echter loze beloftes. Uit het gestelde in hoofdstuk III blijkt dat de interne gedragscode niet werd nageleefd en dat de waarborgen rondom controle op naleving ook onvoldoende functioneerden. Voor zover de onderzoeken en controles al plaats hadden, wat de Stichting ongeloofwaardig voorkomt, zijn deze tekort schromelijk te kort geschoten.
351. De FCA Gedragscode 2019 komt niet uit de lucht vallen en is duidelijk geënt op eerdere gedragscodes die binnen de groep golden. Voor deze zaak is voornamelijk van belang dat Fiat SpA, de meest relevante rechtsvoorganger van FCA, zich al bediende van de gedragscode Fiat Group Code of Conduct 2014 (zie productie 63), die qua strekking en inhoud veel overeenkomsten vertoont met de FCA Gedragscode 2019.
352. Ook in de Fiat Group Code of Conduct 2014 benadrukte FCA voor alle Autofabrikanten in de FCA Groep hoe belangrijk en vitaal de code was en dat de reikwijdte ervan binnen de groep alomvattend is. Exemplarisch zijn de volgende citaten (productie 63, p. 4):

“The Code, issued by the Fiat Group, constitutes a critical component of the Fiat Group’s program for assuring effective prevention and detection of violations of law and regulations applicable to its activities.”

“While the Code reflects the core ethical values which are to be followed by all Fiat Group board members, officers, employees and the individuals or companies who act on behalf of the Fiat Group, the Code should be read and construed in conjunction with the Fiat Group policies and guidelines.”

353. Net als de FCA Gedragscode 2019, spiegelde FCA de geïnteresseerde lezer in de Fiat Group Code of Conduct 2014 voor dat zij al het mogelijke deed om wet- en regelgeving na te leven en het milieu te beschermen (productie 63, p. 11):

“The Fiat Group is committed to producing and selling, in full compliance with legal and regulatory requirements, products of the highest standard in terms of environmental and safety performance. Moreover, the Fiat Group endeavours to develop and implement innovative technical solutions to minimise environmental impact and maximise safety.”

354. De inhoud van het laatste citaat is overigens niet alleen praktisch gelijk aan de tekst op p. 28 van de FCA Gedragscode 2019 (zie hierboven). De tekst komt bovendien vrijwel letterlijk overeen met die in de FCA Environmental Guidelines 2018, een gedragscode van FCA die specifiek ziet op de bescherming van het milieu (productie 64, p. 1). Hiermee staat onomstotelijk vast dat FCA in relatie tot het milieu een houding en een gedrag beloofde dat zich uitdrukkelijk verhiel tot de toepasselijke wet- en regelgeving:

“Moreover FCA is committed to producing and selling, in full compliance with legal and regulatory requirements, products of the highest standard in terms of environmental and safety performance, developing and implementing innovative technical solutions to minimize environmental impact and maximize safety.”

355. Deze FCA Environmental Guidelines 2018 bevatten bovendien specifieke doelen die FCA heeft geschonden, zoals bijvoorbeeld deze (p. 2):

“We work to address environmental and climate change issues by aiming to: (...) limit emissions of greenhouse gases and other pollutants, by reducing the amount of energy we use, implementing innovative technical solutions, and direct and indirect promotion of renewable energy sources; (...)”.

356. In het FCA Sustainability Report 2019 (productie 65, p. 31- 39) gaat FCA nader in op de FCA Gedragscode 2019 en haar Environmental Guidelines 2018, die hierboven beide al zijn besproken. Hiermee kleurt zij haar verplichtingen onder die gedragscodes nader in en concretiseert zij de verplichtingen. FCA geeft onder meer aan dat zij doelen heeft gesteld voor

een transitie naar een koolstofarme toekomst en dat zij zich heeft gecommitteerd om CO₂-uitstoot te beperken en efficiënt brandstofverbruik te bevorderen.³⁸

357. FCA's belofte dat zij de toepasselijk wet- en regelgeving naleefde was natuurlijk *stating the obvious*. Het is immers niet zo dat FCA de keuze had om milieuwetgeving al dan niet na te leven. Maar het feit dat zij zo nadrukkelijk stelde dat zij zich netjes aan de milieuregels hield, bevestigt dat FCA zich zeer wel bewust was van de commerciële meerwaarde van een milieulievende opstelling. Dat bewustzijn leefde binnen de FCA Groep al heel lang, zo blijkt uit de brochure 'Fiat for the environment', daterend uit 2010 (**productie 66**), afkomstig van de toenmalige topholding Fiat Group Automobiles S.p.A. Op p. 6 van de presentatie staat in koeieletters:

THE MOST ECOLOGICAL EUROPEAN BRAND

For the third year running, Fiat brand has the lowest average emissions

127.8 g/km CO₂

358. In de presentatie geeft FCA een staatje weer waaruit volgt dat de bereidheid van autokopers om een meerprijs te betalen voor groenere auto's afneemt. Niettemin blijkt in 2009 nog 65% van de autokopers bereid om meer te betalen, een ruime meerderheid van de autokopers die FCA voor haar merken graag als doelgroep nam. Op p. 14 van dit document refereert FCA aan haar eigen strategische keuze om zich te richten op vergroening van haar auto's. FCA koppelt dit nadrukkelijk aan vermindering van emissies.
359. Kort en goed heeft FCA de gedragsregels die zij zichzelf heeft opgelegd grovelijk geschonden.

Slotsom gedragscode FCA

360. Het is duidelijk dat de handelspraktijken van FCA in strijd zijn met de algemene en concrete regels in de gedragscodes waaraan zij zich heeft gecommitteerd. Alle gedragingen die de Stichting FCA verwijt, staan haaks op de verwezenlijking van het doel van gedragscodes, namelijk een mindere belasting van natuur en leefomgeving. Deze gedragscodes zijn onverenigbaar met haar handelwijze, te weten het ontwikkelen en vermarkten van grote aantallen die veel meer schadelijke stoffen uitstoten dan wettelijk toegestaan, en het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten om die schadelijke uitstoot tijdens de toelatingstests te verhullen.
361. FCA zou kunnen betogen dat haar meest recente gedragscode uit 2019 stamt en dat haar laakbare gedrag (grotendeels) van daarvoor stamt. Zoals opgemerkt bevatten evenwel eerdere

38 FCA Sustainability Report 2019, zie p. 39: "FCA acknowledges the challenges posed by climate change and as a result, has set targets that contribute to the goal of transitioning to a low-carbon future. To reduce the impact of our vehicles, we strive to reduce CO₂ emissions and improve fuel economy in response to the unique regulatory requirements of FCA's major markets."

zelfopgelegde gedragsregels vergelijkbare regels. En los daarvan zijn de gedragscodes uiteraard niet meer van een vastlegging van zorgverplichtingen die de Autofabrikanten ook als ongeschreven regel dienen na te leven. Bovendien duurt de weigering van FCA om het probleem te adresseren en hierover transparant te zijn tot op de dag van vandaag voort. Dat weigerachtige gedrag is uiteraard evengoed in strijd met haar eigen gedragscodes.

362. De Stichting wijst hierbij ook naar het Boetebesluit van de ACM om de Volkswagen-zaak (productie 58). Daarin stelde zij in het kader van de toets ‘professionele toewijding’ vast dat Volkswagen’s bewering dat zij diverse gedragscodes naleefde, onjuist was en daarmee misleidend (artikel 6:193g aanhef en onder a BW).³⁹ Dat geldt in gelijke mate voor FCA.
363. De slotsom is dat FCA in haar gedragscodes ten onrechte hoog opgeeft over haar integriteit en haar inspanningen om het milieu te beschermen, maar dat zij in strijd met de regels van hun eigen gedragscodes heeft gehandeld. Dat levert een schending van art. 193g aanhef en onder a BW op.
364. Deze handelspraktijken zijn te allen tijde misleidend en daarmee staat vast dat de Gedaagden onrechtmatig hebben gehandeld (Kamerstukken I 2007/08, 30 928, C MvA, p. 2).

IV.B.4. De misleidende omissie

365. Een misleidende omissie is iedere handelspraktijk waarbij essentiële informatie die de gemiddelde consument nodig heeft om een geïnformeerd besluit over een transactie te nemen, wordt weggelaten, waardoor de gemiddelde consument een besluit over een overeenkomst neem of kan nemen, dat hij anders niet had genomen (art. 6:193d lid 2 BW).
366. In het onderhavige geval is bewust nagelaten te vermelden dat de Getroffen Voertuigen niet in overeenstemming waren met het hiervoor geschetste regulatoire kader (zie de toelichting op de gedragingen die ook op de zwarte lijst van art. 6:193g BW vermeld staan). Voor een geslaagd beroep op art. 6:193d BW is niet vereist dat ook nog in strijd is gehandeld met (zorgvuldigheids)vereisten van professionele toewijding (HvJ EU 19 september 2013, C-435/11, ECLI:EU:C:2013:574 (*CHS Tour Services/Team4Travel*)). Hierna zal overigens blijken dat ook in strijd met die vereisten is gehandeld.
367. 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.

³⁹ Productie 58, Boetebesluit, par. 83: “De ACM is van oordeel dat de handelspraktijk van Volkswagen AG in strijd is met de uitgangspunten van de ACEA, als ook met de Environmental policy van Volkswagen AG zelf.”

IV.B.5. Strijd met professionele toewijding

368. Uit art. 6:193b lid 2 BW volgt dat een handelspraktijk oneerlijk is indien een handelaar (onder meer) handelt in strijd met de vereisten van professionele toewijding.
369. 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.
370. Uiteraard is *in casu* geen sprake geweest van (i) bijzondere vakkundigheid en (ii) zorgvuldigheid aan de zijde van FCA. Immers het gebruik, de installatie en het verzwijgen van Illegale Manipulatie-instrumenten is hiermee evident in strijd. Hetzelfde geldt voor (i) de weigering tot vandaag aan toe om deze fraude te corrigeren en (ii) het moedwillig laten rondrijden van de Getroffen Voertuigen terwijl de uitlaat- en verdampingsemissies niet in overeenstemming met de Emissieverordening zijn (art. 4 lid 2 Emissieverordening).
371. De Stichting wijst ook hier op het oordeel van de ACM over de vergelijkbare praktijken van Volkswagen. In haar Boetebesluit stelde de ACM vast dat de consument er zonder meer van op aan moet kunnen dat de auto die hij koopt, of waarvan hij de aanschaf overweegt, geen illegale en schadelijke onderdelen bevat.
372. Dit standpunt geldt net zozeer voor de door de Autofabrikanten gepleegde oneerlijke handelspraktijk. Dit alles wordt versterkt door de omstandigheden dat de Autofabrikanten: (i) Getroffen Voertuigen op de markt brachten die niet aan de geldende normen voldeden; (ii) in het CvO onware gegevens opnamen over de eigenschappen daarvan; en (iii) vervolgens geweigerd hebben de Getroffen Voertuigen in overeenstemming met de geldende normen te brengen, of daartoe niet in staat bleken (zie bijvoorbeeld onderdeel III.E.2.b) hiervoor, die ook na een software-update nog veel te veel uitstootte.
373. Voor de Importeurs geldt dat het niet zorgvuldig of vakkundig is om Getroffen Voertuigen met een Illegaal Manipulatie-instrument in te voeren. Dit ongeacht of zij daarvan op de hoogte waren. De Importeurs zijn dit verband risico-aansprakelijk.
374. Voorts geldt dat op hen als Importeurs een verzwaarde onderzoeksplicht rustte ten aanzien van de mogelijkheid dat sprake was van een Illegaal Manipulatie-instrument en ten aanzien van de juistheid van de door de Autofabrikanten gedane mededelingen. Het waren immers de Importeurs die de Getroffen Voertuigen (voor zover bestemd voor de Nederlandse markt) in ‘hun land’ hebben aangemeld en daarbij jegens de autoriteiten (zoals in Nederland de RDW) het standpunt hebben ingenomen dat de Getroffen Voertuigen over een typegoedkeuring beschikten en aan de daarvoor gestelde voorwaarden voldeden. Het waren ook de Importeurs die de Getroffen Voertuigen vervolgens hebben gedistribueerd. Voor zover zij al niet van de verweten gedragingen op de hoogte zouden zijn geweest, wat door de Stichting wordt betwist,

hebben de Importeurs hun onderzoeksplicht niet naar behoren nageleefd, zodat ook zij in strijd met de professionele toewijding hebben gehandeld.

375. Met betrekking tot het element ‘bijzondere vakkundigheid’ overwoog de ACM in de Volkswagenzaak dat de voor de handelaar geldende professionele standaard wordt bepaald aan de hand van verschillende feiten en omstandigheden. De ACM wees ook in dit verband op de relevantie van de gedragscodes waar Volkswagen zich aan had onderworpen (waarvan de portee vergelijkbaar is aan de hierboven omschreven gedragscodes, zie par. 347 e.v.), omdat deze uiting kunnen geven aan het niveau van de professionele standaard in een bepaalde branche. Als gezegd hebben de Autofabrikanten in strijd met elk van deze gedragscodes gehandeld. Dat is eveneens in strijd met de eis van professionele toewijding.

IV.B.6. Misleidende handelspraktijk op grond van art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW

376. Een handelspraktijk is ook oneerlijk wanneer de handelaar informatie verstrekt die feitelijk onjuist is of die de gemiddelde consument misleidt of kan misleiden. Onder de belangrijkste kenmerken vallen (i) de voordelen, (ii) de uitvoering, (iii) samenstelling, (iv) de geschiktheid voor het gebruik, (v) de specificatie, (vi) de van het gebruik te verwachten resultaten of (vii) de resultaten en wezenlijke kenmerken van op het product verrichte tests of controles (art. 6:193c lid 1 aanhef en sub b BW).
377. Door te doen voorkomen dat de Getroffen Voertuigen aan de geldende normen voldeden verstrekten de Autofabrikanten misleidende informatie over de belangrijkste eigenschappen van het betreffende voertuig, waaronder: (a) de geschiktheid voor het gebruik; (b) de specificaties; (c) de van het gebruik te verwachten resultaten; en/of (d) de resultaten en wezenlijke kenmerken van op het betreffende voertuig verrichte tests of controles.
378. Ook hier is de parallel met de Volkswagen-kwestie relevant. In het Boetebesluit oordeelde de ACM namelijk ook op een vierde grond dat Volkswagen c.s. zich aan oneerlijke handelspraktijken schuldig hadden gemaakt, te weten door het verstrekken van misleidende informatie over de belangrijkste eigenschappen van het Getroffen Voertuig. Ook dat geldt in gelijke mate voor de Autofabrikanten.
379. Uit de Richtlijn OHP blijkt verder dat een milieucclaim misleidend kan zijn als deze “gepaard gaat met onjuiste informatie en derhalve op onwaarheden berust” dan wel, indien de informatie feitelijk correct is, deze van dien aard is dat zij “de gemiddelde consument op enigerlei wijze, inclusief door de algemene presentatie, bedriegt of kan bedriegen” (art. 6 Richtlijn OHP). Ook milieucclaims die bestaan uit vage en algemene verklaringen over milieuvoordelen kunnen misleidend zijn. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan aanprijzingen zoals ‘milieuvriendelijk’, ‘groen’, ‘ecologisch’, ‘duurzaam’, ‘goed voor het milieu’ of ‘klimaatvriendelijk’. Indien de mededeling het risico doet ontstaan dat de gemiddelde consument door dergelijke pretenties tot een aankoop kan worden verleid die hij anders niet zou hebben verricht, dan valt misleidende aanspraak onder het bereik van de Richtlijn OHP.

380. FCA was zich welbewust van het vervuilende imago van dieselauto's onder consumenten, en deed er alles aan om de consument te overtuigen dat haar dieselloertuigen niettemin de groenste en duurzaamste waren van alle auto's van Europese makelij. Bezoekers van de website van Fiat.nl konden door de jaren heen bijvoorbeeld niet ontsnappen aan de berichten over de duurzaamheid van Fiat (diesel)auto's (zie brochure FCA "Duurzaamheid als tweede natuur", **productie 67**). De gevolgen voor het milieu waren en zijn een belangrijke factor in het besluitvormingsproces rondom aankoop. Dit blijkt des te sterker uit Fiats eigen waarneming dat een fors aantal autogebruikers bereid is meer te betalen voor een milieuvriendelijker auto. FCA speelde daar goed op in. Dat FCA zich hier terdege bewust van was, blijkt onder meer uit de brochure "Fiat for the environment" (productie 66).

Ecological awareness in Europe increases every year.

Respect for the environment is a constantly higher
priority for carmakers as well as customers.
This macro trend has a major impact on buying criteria
and customer preference.

381. In deze brochure prijst Fiat ook veelvuldig de milieuprestaties van haar eigen auto's en profileert zij zich als de marktleider op het gebied van klimaatvriendelijkheid. Zo zou de (destijds) nieuwe Multijet II dieselmotor (zoals aanwezig in meerdere van de Getroffen Voertuigen) volgens de brochure (p. 19) zorgen voor een "*reduction in harmful emissions (potentially lowering nitrogen oxides by 20%)*." Ook in Nederland speelde FCA in op het milieubewuste sentiment onder consumenten. De Stichting wijst wederom op FCA's brochure "Duurzaamheid als tweede natuur" (productie 67) die onder meer als download op haar website beschikbaar was⁴⁰. De brochure, die opent met de apert onware zin "Fiat Group Automobiles heeft een groen hart", heeft slechts één boodschap: koop een FCA-auto, want deze is het milieuvriendelijkst:

⁴⁰ Zie: https://web.archive.org/web/20120903224440/http://local.fiat.nl/brochures/Fiat_Duurzaamheid.pdf (geraadpleegd op 29 juli 2020).

Voordelen schoon rijden

Rij groen en betaal je niet blauw!

Bij de aanschaf van een nieuwe auto worden er steeds hogere eisen gesteld aan prestaties op het gebied van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot. Wij zijn ons bewust van het feit dat verlaging van het verbruik en emissies essentieel zijn om het milieu minder te belasten. Aangezien Fiat Group Automobiles als autofabrikant de maatschappelijke verantwoordelijkheid op zich neemt, denken wij graag met u mee over oplossingen die niet alleen een positieve bijdrage leveren aan het milieu, maar ook aan uw portemonnee.

382. In deze brochure noemt FCA haar Multijet dieselmotor “het tastbare bewijs van het doorlopend investeren in de innovatie van milieuvriendelijke en efficiënte technologie” en prijst zij meerdere voertuigen als zijnde schoon en duurzaam aan, waaronder diverse van de Getroffen Voertuigen (te weten de Fiat Grande Punto 1.3, Punto Evo 1.3, Fiat Ducato 3.0 en de Alfa Romeo Mito 1.3, zie p. 5 en 11). FCA stelde daarin zelfs: “*door het rijden in onze groene voertuigen levert u een duurzame bijdrage aan een beter milieu*”. Zoals uit deze dagvaarding blijkt, is deze claim volstrekt in strijd met de waarheid. Autorijden is nooit goed voor het milieu en autorijden in een dieselveertuig met een FCA-motor al helemaal niet.
383. Deze brochures zijn slechts een greep uit de wereldwijde campagne die FCA opzette om de consument ervan te overtuigen vanwege het klimaatvriendelijke karakter daarvan een FCA-dieselauto aan te schaffen.
384. Met deze milieupretenties wekten de Autofabrikanten de indruk dat hun dieselveertuigen op het vlak van duurzaamheid zeer goed presteerden en dat hun schadelijke invloed beperkt was – zeker in verhouding tot de auto’s van andere autofabrikanten. De Autofabrikanten speelden daarbij opzettelijk in op het toenemende milieubewustzijn van hun afnemers. Dat, terwijl de Getroffen Voertuigen in werkelijkheid juist zeer vervuilend waren, de toepasselijke emissienormen grovelijk overschreden en door toepassing van een Illegaal Manipulatie-instrument niet aan de typegoedkeuringsvereisten voldeden, met alle gevolgen van dien. De milieuprestaties raken rechtstreeks aan wat potentiële autokopers beschouwden als geschiktheid voor gebruik, de wezenlijke specificaties, de resultaten van de auto tijdens het gebruik ervan en de wezenlijke kenmerken van verrichte tests of controles (6:193c lid 1 aanhef en sub b BW). De Autofabrikanten hebben de gemiddelde consument met deze milieubeloftes dan ook ernstig misleid.

IV.B.7. Toerekenbaarheid

385. De Stichting stelt zich op het standpunt dat de oneerlijke handelspraktijken van de Autofabrikanten ook aan de Importeurs en de Dealers kunnen worden tegengeworpen en/of toegerekend. Dit is een belangrijk gezichtspunt, omdat de Autofabrikanten – waarvan de

wetenschap of opzet naar de mening van de Stichting niet (meer) ter discussie kan staan – geen contractuele wederpartij zijn van de Gedupeerden.

386. 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.

IV.B.7.a) *Tekst en strekking van de wet en de Richtlijn OHP*

387. De toerekenbaarheid aan de Dealers en de Importeurs 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”.
388. Een dergelijke voorwaarde volgt evenmin uit de ratio van de bepaling, die blijkens de Richtlijn OHP is gelegen in het bieden van een ruime, rechtstreekse bescherming aan consumenten. Onder nummer nr. 6 van de considerans van de Richtlijn OHP staat bijvoorbeeld over de doelstelling van Richtlijn OHP: “Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel beschermt deze richtlijn de consumenten tegen de gevolgen van oneerlijke handelspraktijken indien deze gevolgen substantieel zijn (...)” en in considerans, nr. 8 staat: “Deze richtlijn beschermt de economische belangen van de consument op rechtstreekse wijze tegen oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten.” In de Richtlijn OHP en afdeling A, Titel 3, Boek 6 BW is hierbij bovendien gekozen voor een ruim begrip van handelaar, dat (in de tekst van deze wet) niet alleen bestaat uit de “natuurlijk persoon of rechtspersoon die handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf”, maar ook uit “degene die ten behoeve van hem handelt” (art. 6:193a lid 1 sub b BW en art. 2 sub b Richtlijn OHP). Daarnaast is bij de invoering van art. 6:193j lid 3 BW uitdrukkelijk besloten om consumenten ruime bevoegdheden te geven om zich te kunnen bevrijden van de werking van een Overeenkomst die op basis van oneerlijke handelspraktijken tot stand is gekomen.
389. De Uniewetgever en de wetgever hebben een laagdrempelige, effectieve en (volgens nr. 22 van de considerans bij de Richtlijn OHP) afschrikwekkende bescherming van consumenten beoogd. Het zou op gespannen voet met de bedoelingen van de Uniewetgever staan (en het beginsel van effectieve rechtsbescherming) wanneer de consument voor iedere handelaar in de keten zou moeten aantonen dat deze van de misleidende handelspraktijk op de hoogte was. Op die wijze zou de consument in alle gevallen waarin een fabrikant ‘rommelt’ met producten, maar de eindhandelaar zich op onwetendheid kan beroepen, met lege handen staan en geen betekenis

kunnen ontlenen aan de mogelijkheid tot vernietiging van de overeenkomst (art. 6:193j lid 3 BW). Dat is in strijd met de aard en de strekking van deze bepaling, alsook met de abstracte beoordeling die de wetgever bij beoordeling van “zwarte lijst” gedragingen voor ogen heeft gestaan.

390. Een dergelijke, al te beperkte toerekening van oneerlijke handelspraktijken (namelijk: alleen aan de autofabrikant in kwestie) zou dan immers tot gevolg zal hebben dat in alle gevallen waar de consument niet van de autofabrikant, maar van een verkoper zoals één van de Dealers 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.
391. Daarbij geldt dat de oneerlijke handelspraktijken waar Gedaagden zich aan hebben bezondigd in belangrijke mate deel uitmaken van de ‘zwarte lijst’ van artikel 6:193g BW. Dat heeft tot gevolg dat deze handelspraktijken op zichzelf als misleidend en oneerlijk moeten worden aangemerkt, waarbij geen strijd met de professionele toewijding hoeft te worden aangetoond. De zwarte lijst criteria zijn ontleend aan bijlage I bij de Richtlijn OHP. In de considerans bij de Richtlijn is daarover het volgende vermeld (considerans, nr. 17):

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

392. Uit deze toelichting volgt dat de wetgever met de (implementatie van de) Richtlijn OHP bij de op de zwarte lijst vermelde gevallen een abstracte beoordeling heeft beoogd, gezien vanuit het belang van de consument bij een goede rechtsbescherming. De Richtlijn OHP en de implementatiewetgeving laten geen ruimte voor een subjectieve beoordeling van het gedrag van de individuele handelaar (als gedefinieerd in art. 2 sub b Richtlijn OHP). Het kan dan, zoals in voorkomend geval, een keten van opeenvolgende “handelaars” zijn, zoals in deze de betrokken Autofabrikanten, de Importeurs 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.

IV.B.7.b) Toerekenbaarheid o.g.v. rol Importeurs en de Dealers in productie- en verkoopketen

393. De toerekenbaarheid volgt in het onderhavige geval niet alleen uit de tekst en de strekking van de wet, maar ook uit het feit dat de Importeurs en de Dealers door hun gedragingen het risico van de oneerlijke handelspraktijk op zich hebben geladen. De Importeurs 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 (zie art. 6:193a lid 1 onder b BW). De Importeurs 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 de Autofabrikanten, de Importeurs 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.

394. Deze verregaande integratie mag wel blijken uit het feit dat de Gedupeerden alleen bij een Dealer een nieuw Getroffen Voertuig konden kopen. Al zou een koper dat willen, hij kan geen Getroffen Voertuig afnemen bij de Importeurs of bij de Autofabrikanten zelf. Het is deze structuur die maakt dat elk van de Dealers zich kan afficheren als officiële Fiat-, Alfa Romeo-, of Jeep- dealer. Aan de voorkant presenteert deze keten zich als ‘gezamenlijk front’ waar de autokoper niet omheen kan. Zo verwijzen de websites van de Autofabrikanten potentiële autokopers of geïnteresseerden naar de Dealers als waren zij de vertegenwoordigers van de Autofabrikanten als fabrikant van de Getroffen Voertuigen:

Zo verwijzen de websites <https://www.fiat.nl/dealers>, <https://www.alfaromeo.nl/dealers> en <https://www.jeep.nl/autodealers>, naar de Dealers, zoals door de Stichting geraadpleegd op 18 juli 2020.

395. Deze integratie in de keten is aan de achterkant contractueel dichtgetimmerd tussen de Autofabrikanten, de Importeurs en de Dealers. De wijze waarop dat is gebeurd is voor de Gedupeerden (en ook voor de Stichting) echter gissen. De economische realiteit die de Gedupeerden hebben kunnen waarnemen, is dat de Importeurs en de Dealers het noodzakelijke en onvermijdelijke verlengstuk zijn van de Autofabrikanten. De Importeurs en de Dealers zijn het gezicht, de uitvoerder en het doorgeefluik van de oneerlijke handelspraktijken en, uiteindelijk, de Getroffen Voertuigen. Mochten de Dealers en/of de Importeurs proberen te ontkomen aan deze ketenaansprakelijkheid, dan zouden zij, indachtig de waarheidsplicht van art. 21 Rv, openheid van zaken moeten geven over de structuur van de keten.

IV.B.7.c) *Toerekenbaarheid op grond van maatschappelijke maatstaven geboden*

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

Bovendien worden de Terugroepacties doorgaans bij de Dealers uitgevoerd (als daarvan al sprake is); daarmee is hun feitelijke betrokkenheid bij (de nasleep) van de installatie van Illegale Manipulatie-instrumenten gegeven.

397. 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 de Importeurs 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. Indien het tussenschuiven van één schakel (wat in de praktijk gebruikelijk is) het onmogelijk zou maken om een beroep te doen op de bescherming van art. 6:193j lid 3 BW, dan zou die bepaling in de praktijk zinledig worden. Bedrijven kunnen zich dan achter ondoorzichtige (contractuele en vennootschapsrechtelijke) constructies verschuilen en de Gedupeerden zijn hun wettelijke bescherming kwijt. In dat kader geldt, ten overvloede, dat het in het maatschappelijk verkeer gebruikelijk is dat de uiteindelijke professionele verkoper van een product als eerste door de koper zal worden aangesproken wanneer het afgeleverde product ondeugdelijk is. Ook bij vorderingen op grond van dwaling of non-conformiteit geldt immers niet de eis dat de verkoper wetenschap van het gebrek moet hebben gehad, terwijl de financiële gevolgen voor de verkoper bij dergelijke vorderingen in essentie identiek zijn.
398. Voor de Dealers leidt dat alles geenszins tot een onbillijke uitkomst, omdat de Dealers, de Importeurs en Daimler 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 de Importeurs en de Autofabrikanten.
399. De Stichting meent dan ook dat de oneerlijke handelspraktijken van de Autofabrikanten eveneens aan de Importeurs en de Dealers kunnen worden toegerekend, ook indien hun wetenschap van de misleidende en onrechtmatige gedragingen van de Autofabrikanten niet in rechte vast zou komen te staan. De met de 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

IV.B.8. Causaliteit

400. Naar 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.
401. 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.

402. 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.”

403. 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.

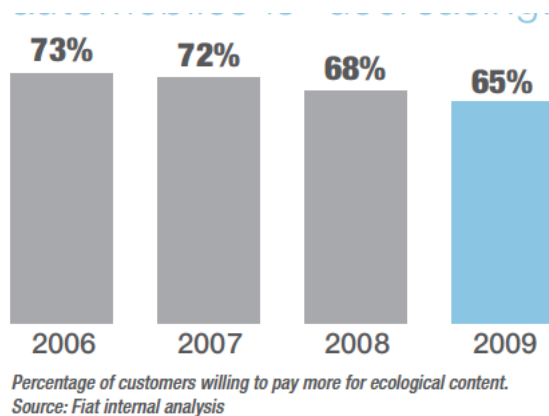
404. Naar uit het bovenstaande volgt, werd de rechtvaardiging achter deze vergaande vereenvoudiging en ondersteuning van de bewijspositie van de individuele beleggers door de Hoge Raad gevonden in de bewijsnood waarin zij in het algemeen verkeren alsook in de wens tot effectieve verwezenlijking van de bescherming die prospectusvoorschriften beleggers tegen misleidende mededelingen beogen te bieden. Een soortgelijke ratio speelt ook in onderhavige zaak. De bewijsproblemen die zich kunnen voordoen wanneer een koper of leasehouder van een Getroffen Voertuig (vaak jaren na zijn aankoop of lease) moet aantonen dat en hoe hij beïnvloed is door de oneerlijke handelspraktijk, zouden er bij afwezigheid van het bewijsvermoeden

immers toe leiden dat de bescherming die voor consumenten is beoogd met de Richtlijn OHP illusoir zou zijn.

405. 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.
406. Voor zover de Rechtbank een meer ‘klassieke’ benadering van het *condicio sine qua non-verband* tussen de oneerlijke handelspraktijken van de Gedaagden en de Overeenkomsten zou voorstaan, merkt de Stichting op dat, wanneer de Gedaagden zich niet aan misleidende en dus oneerlijke handelspraktijken schuldig zouden hebben gemaakt (te weten: indien zij er transparant over waren geweest dat de Getroffen Voertuigen een Illegaal Manipulatie-instrument bevatten en de toepasselijke uitstootnormen grovelijk waren overschreden), er ook geen typegoedkeuring had kunnen plaatsvinden en de Gedupeerden de Getroffen Voertuigen nooit hadden kunnen of mogen kopen. In ieder geval hadden zij de Getroffen Voertuigen dan niet gekocht, omdat geen redelijk handelende koper bereid zou zijn geweest het risico te lopen dat de waarde van diens getroffen voertuig zou kelderen (zoals de praktijk nu ook uitwijst) en het gebruik mogelijk in de toekomst verboden of drastisch ingeperkt zou kunnen worden. De Stichting verwijst naar het arrest van het Bundesgerichtshof van 8 januari 2019 (productie 24) waarin werd overwogen dat een van een Illegaal Manipulatie-instrument voorzien voertuig niet aan de overeenkomst voldoet, mede gelet op het risico van een gebruiksverbod (*Betriebsuntersagung*). Zie arrest, p 1:

„Dies hat zur Folge, dass dem Fahrzeug die Eignung für die gewöhnliche Verwendung im Sinne von § 434 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BGB fehlt, weil die Gefahr einer Betriebsuntersagung durch die für die Zulassung zum Straßenverkehr zuständige Behörde (§ 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV) besteht und somit bei Gefährübergang der weitere (ungestörte) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr nicht gewährleistet ist”

407. Daarbij komt dat de beperking van milieueffecten een belangrijke factor is bij de beslissing van aspirant-autobezitters om een auto te kopen. Dit gaat zelfs zo ver dat een ruime meerderheid van de autokopers bereid is meer te betalen voor een auto die ‘milieuvriendelijker’ is dan een auto die niet over dergelijke eigenschappen beschikt. De Stichting verlaat zich hierbij, mede, op eigen onderzoek van FCA weergegeven in FCA’s brochure ‘Fiat for the environment’ uit 2010 (productie 66):



Overigens zijn dit inmiddels alweer relatief oude cijfers. Men mag aannemen dat de laatste jaren de trend waar naar boven is ingezet en dat dus het percentage inmiddels weer hoger ligt. De Stichting meent, gelet op het voorgaande, dat de vorderingen die voortvloeien uit de oneerlijke handelspraktijken van Gedaagden voor toewijzing gereed liggen.

IV.C. Vernietigbaarheid Overeenkomsten op grond van dwaling

IV.C.1. Inleiding

408. 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.

IV.C.2. Algemeen kader vernietiging

409. 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 indien de Dealers geen reden hadden het bedrog te vermoeden. Op dit moment beschikt de Stichting niet over concrete aanwijzingen dat de Dealers inderdaad van de hoed en de rand wisten. Mocht daarin gedurende de procedure wijziging optreden, dan behoudt zij zich het recht voor haar vordering uit te breiden.

410. Dwaling (art. 6:228 BW) biedt, voor nu, een bruikbaarere vernietigingsgrond, maar alleen voor zover wetenschap van de Dealers omtrent de Illegale 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 dan vereenzelvigd moeten worden met de Autofabrikanten. Geeft nadere inzage in de onder- en achterliggende verhoudingen tussen enerzijds de Dealers en anderzijds de Autofabrikanten of de Importeurs op dit vlak aanleiding tot standpuntherziening, dan zal de Stichting zich daar op dat moment over uitlaten.

411. 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 Illegaal Manipulatie-instrument waren voorzien. Verder hadden zij bij een juiste voorstelling van zaken (eveneens) moeten begrijpen dat de Overeenkomsten met de Gedupeerden dan niet zouden zijn gesloten.

IV.C.3. Wederzijdse dwaling

412. Ook indien de Dealers geen weet van de normoverschrijdingen en de Illegale Manipulatie-instrumenten zouden hebben gehad, en van een mededelingsplicht (art. 6:228 lid 1 sub b BW) of een behoren te weten evenmin sprake zou zijn, dan is er nog steeds sprake van wederzijdse dwaling (art. 6:228 lid 1 sub c BW).
413. Indien de Gedupeerden hadden geweten dat de Getroffen Voertuigen de emissienormen vergaand overschreden, en van Illegale Manipulatie-Instrumenten 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 en de toenemende inperkingen op de mogelijkheden voor gebruik, drastisch zou verminderen. Algemeen bekend is dat de waarde van dieselveertuigen als gevolg van het Dieselschandaal onder druk staat. Tot slot is niet ondenkbaar dat het gebruik van Getroffen Voertuigen met Illegale Manipulatie-instrumenten als geheel onmogelijk wordt door intrekking van de typegoedkeuring. Ter ondersteuning hiervan wijst de Stichting op de in par 406 hiervoor geciteerde overweging uit het arrest van het Duitse Bundesgerichtshof van 8 januari 2019 (productie 24) en op de overwegingen van de minister in de Zevende Overzichtsbrief (productie 21, p. 2-3), waarin deze over de Jeep Grand Cherokee (Euro 5a) het volgende meldde:

“Indien de fabrikanten niet in staat zijn om de voertuigen in lijn te brengen met de toen geldende eisen of aan dit verzoek geen gehoor wordt gegeven, zal de RDW overgaan tot intrekking van de volledige goedkeuring.”

414. Als een Gedupeerde de mogelijke beperkingen van zijn gebruiksmogelijkheden had willen aanvaarden, dan had hij of zij dat alleen gedaan als de koopprijs significant lager was geweest. Het Getroffen Voertuig is ‘in volle wetenschap’ minder waard, zo niet waardeloos.
415. Daarbij zijn de vergaande overschrijdingen van de emissienormen en het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten voor de consument voldoende reden om van de Overeenkomst af te zien. Deze gebreken hangen bovendien samen met tal van andere gebreken en omissies. De Stichting heeft deze al beschreven in hoofdstukken II.C en III hiervoor. Daarbij valt te denken aan het feit dat het Getroffen Voertuig niet door de typegoedkeuring had mogen komen; niet te koop aangeboden had mogen worden en strikt genomen door de huidige eigenaar evenmin te

koop aangeboden zou mogen worden. Bovendien zitten de Gedupeerden nu met een valselijk opgemaakt CvO en een voertuig dat niet voldoet aan het levensduurcriterium van art. 4 lid 2 Emissieverordening. Dergelijke aspecten zijn afzonderlijk en tezamen dermate essentieel voor een voertuig dat een weldenkende koper bij een juiste voorstelling van zaken de Overeenkomst niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden zou zijn aangegaan.

IV.C.4. Rechtsgevolgen

416. 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.

IV.D. **Non-conformiteit**

IV.D.1. Inleiding

417. In dit onderdeel bespreekt de Stichting dat de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn. In ieder geval voldoen de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten. De in beperkte mate georganiseerde Terugroepacties hebben, voor zover de Stichting is gebleken, daarin geen, dan wel onvoldoende gunstige verandering gebracht. Verder beschrijft de Stichting de rechtsgronden van de vorderingen van diverse 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.
418. De afgeleverde zaak dient aan de overeenkomst te beantwoorden (art. 7:17 lid 1 BW). Het gaat daarbij om de vraag of het geleverde goed aan de overeenkomst beantwoordt. Dat betekent dat het geleverde goed de eigenschappen heeft die nodig zijn voor een normaal gebruik en waarvan de koper de aanwezigheid niet behoefde te betwijfelen. Ook moet het de eigenschappen hebben die nodig zijn voor een bijzonder gebruik dat bij de overeenkomst is voorzien. Met andere woorden: voldeed het betreffende goed aan de gerechtvaardigde verwachtingen van de koper? Bij de vraag of de zaak aan de overeenkomst beantwoordt, is het ook relevant om te kijken naar de aard van de zaak en de mededelingen die daarover zijn gedaan (art. 7:17 lid 2 BW). Voor het conformiteitsoordeel is beslissend de toestand van de zaak op het tijdstip waarop het risico op de koper overgaat. Dat is ook zo als de non-conformiteit pas later aan het licht komt.

IV.D.2. Getroffen voertuigen zijn non-conform

419. 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 heimelijk en opzettelijk van een Illegaal Manipulatie-instrument voorzien. Dat heeft als gevolg dat de Getroffen Voertuigen niet aan de typegoedkeuringseisen voldoen. De typegoedkeuring is ten onrechte verleend en de Autofabrikanten hebben bij de Getroffen Voertuigen ten onrechte een CvO geleverd dat (bewust) foutieve informatie bevat.
 - b. Om het Illegale Manipulatie-instrument te verwijderen (op last van autoriteiten, zoals het KBA), hebben de Autofabrikanten slechts in beperkte mate (en in ieder geval niet zo ruim als noodzakelijk) Terugroepacties georganiseerd. Voor zover de Terugroepacties zijn uitgevoerd bestaat er geen enkel bewijs dat die de emissieproblemen hebben opgelost.
 - c. Daardoor zien de Gedupeerden zich geconfronteerd met het reële risico dat de gebruiksmogelijkheden van de Getroffen Voertuigen in de toekomst steeds verder zullen worden ingeperkt. In het ergste geval worden de Getroffen Voertuigen van de weg gehaald. De Stichting verwijst naar hetgeen zij in het kader van haar vordering tot zaaksvervangning stelt.
 - d. De Autofabrikanten hebben de Gedupeerden (autokopers) voorgelogen over de milieukeurmerken van de Getroffen Voertuigen, zoals in hoofdstuk III en onderdeel IV.B.3.c) hiervoor uitvoerig is besproken. De Getroffen Voertuigen voldoen ook in dit opzicht niet aan de Overeenkomsten.
 - e. De in de Getroffen Voertuigen technische maatregelen zijn niet zodanig dat is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt (art. 4 lid 2 Emissieverordening).
420. Mogelijk zullen Gedaagden betogen dat de milieueigenschappen van een product geen gebruiksbepalende factor zijn en buiten beschouwing dienen te worden gelaten. Dit ketst af op het levensduurcriterium van art. 4 lid 2 Emissieverordening. Verder is voor non-conformiteit 'gebruiksbepalendheid' geen vereiste. Volgens de heersende leer is een ruime interpretatie van de non-conformiteitscriteria aangewezen en omvat deze alle kwalitatieve discrepanties tussen koopcontract en zaak (Asser/Hijma 7-I* 2013/334), inclusief de vraag of een product aan de voorgespiegelde milieukeurmerken voldoet. Dat de non-conformiteit ook op andere dan gebruiksbepalende omstandigheden betrekking kan hebben volgt voorts uit de eerste zin van art. 7:71 lid 3 BW), alsook uit de jurisprudentie (HR 24 februari 2005, ECLI:NL:PHR:2005:AR5383). Dat milieuprestaties in het huidige tijdsbeeld als wezenlijke

gebruiksbepalende prestaties hebben te gelden kan overigens in redelijkheid niet worden ontkend. Ook uit het eigen onderzoek van FCA blijkt al dat beperking van milieueffecten een wezenlijke prestatie is die een belangrijke factor vormt bij de aanschafbeslissing. Immers blijkt uit de tabel “Percentage of customers willing to pay more for ecological content” uit FCA’s brochure ‘Fiat for the environment’ uit 2010 (productie 66), hierboven in onderdeel IV.B.8 is besproken, dat een ruime meerderheid van de autokopers bereid is om meer te betalen voor milieuvriendelijkere voertuigen.

421. Dat Getroffen Voertuigen niet aan Overeenkomsten voldoen, is ook in de Duitse jurisprudentie al uitvoerig aan de orde geweest, en heeft in Duitsland al op grote schaal tot toewijzing van vorderingen tot ontbinding en zaaksvervanging geleid, met name inzake Volkswagen.

IV.D.3. De Vordering tot zaaksvervanging

IV.D.3.a) *Inleiding*

422. Art. 7:21 BW bevat een nadere aanvulling van het recht van de koper om, in geval van non-conformiteit alsnog een correcte nakoming te bewerkstelligen. Een van de mogelijkheden die de koper op grond van dit artikel ten dienste staat, is de vordering tot zaaksvervanging (art. 7:21 lid 1 sub c BW). Voor het ontstaan van een recht op vervanging is verzuim van de verkoper niet vereist, aangezien het geen vordering tot ontbinding of schadevergoeding betreft.
423. Het recht op zaaksvervanging bestaat als:
- a. de afwijking van de Overeenkomst de vervanging rechtvaardigt; en
 - b. de koper vanaf het moment waarop hij met de vervanging rekening moest houden, als een zorgvuldig schuldenaar voor de zaak heeft gezorgd.
424. Daarbij ligt het risico dat de zaak op enig moment zonder kosten voor de koper zal moeten worden teruggenomen, bij de verkoper (MvT Parl. Gesch. InvW 7, p. 136 en MvA II, Parl. Gesch. InvW 7, p. 141).
425. De vordering tot zaaksvervanging speelt in een groot aantal diverse Duitse procedures in verband met Volkswagen c.s. en Daimler een rol en is inmiddels in een deel ervan, met name in verband met Volkswagen c.s., toegewezen, op gronden die in essentie gelijk luiden aan hun Nederlandse evenknie.

Op de site van de Universität Regensburg (<https://www.uni-regensburg.de/rechtswissenschaft/buergerliches-recht/heese/projekt-dieselskandal/index.html>) bevindt zich een uitgebreide database met uitspraken in verband met vorderingen in verband met, onder andere de verschillende Volkswagen-merken en Daimler. Het betreft hoofdzakelijk rechtspraak die is gewezen door Duitse rechters. Daarnaast is er volop aandacht voor prejudiciële vragen die in verband met het Dieselschandaal zijn voorgelegd aan het Hof van Justitie. Van al deze uitspraken is

naast de conclusie van advocaat-generaal Sharpston in een procedure tegen Volkswagen, ongetwijfeld het meest bepalend het arrest van het Bundesgerichtshof van 8 januari 2019 (zaaknummer VIII ZR 225/17, productie 24). Het Bundesgerichtshof kwalificeerde de door Volkswagen toegepaste technologie als Illegaal Manipulatie-instrument. Het Bundesgerichtshof oordeelde ook dat het Illegale Manipulatie-instrument een reëel risico oplevert dat de desbetreffende auto mogelijk de weg niet meer op mag in de toekomst en niet meer gebruikt mag worden, en dat de non-conformiteit van de betreffende voertuigen daarmee vaststaat. Het Bundesgerichtshof bevatte ook belangrijke overwegingen over de ook in die zaak ingestelde vordering tot zaaksvervangings. Een daarvan was dat bij een vordering tot zaaksvervangings, levering van een nieuw voertuig in de rede ligt (overweging 36). Verder is het arrest van het Kammergericht Berlin, het Oberlandesgericht (de hoogste deelstaatsrechter en appelrechter) voor de stadsdeelstaat Berlijn van 26 september 2019 noemenswaardig (zaaknummer 4 U 70/19, zie productie 57), waarin een vordering tot zaaksvervangings werd toegewezen. Het arrest van het Kammergericht is buitengewoon instructief voor deze zaak, gelet op de gedetailleerde bespreking en toepassing van het leerstuk van zaaksvervangings en de diverse relevante juridische en feitelijke oordelen die in dit arrest worden geveld. Het leerstuk van de zaaksvervangings is Duitsland in essentie gelijkloidend aan de Nederlandse pendant.

IV.D.3.b) *Tekortkoming rechtvaardigt zaaksvervangings.*

426. Een zaak is slechts dan vrij van gebreken wanneer deze voor een normaal gebruik geschikt is en aan de eisen voldoet die de koper daaraan redelijkerwijs kan stellen. Voldoet het Getroffen Voertuig niet aan deze maatstaf, dan is sprake van een tekortkoming. Voor zover de Autofabrikanten mochten betogen dat de beperkingen te gering zijn om zaaksvervangings te verlangen, merkt de Stichting op dat de uitzondering wegens geringheid geen toepassing vindt op consumentenkoop (art. 7:21 lid 4 BW).
427. Voor de Getroffen Voertuigen, net als voor alle andere auto's die onder het geldingsbereik van de Emissieverordening op de markt verschijnen, is daarbij van belang dat ze niet alleen op het moment van afgifte van de typegoedkeuring, maar ook in de toekomst voor gebruik op de weg geschikt dienen te zijn. Daarbij past het niet als de toekomstige geschiktheid wordt bedreigd door constructieve eigenschappen die op het moment van oplevering al bestaan. Deze verplichting volgt (mede) uit art. 4 lid 2 Emissieverordening waarin staat dat de getroffen technische maatregelen zodanig moeten zijn dat is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies gedurende de volledige, normale levensduur van de voertuigen in overeenstemming met de Emissieverordening blijven. Volgens het Berlijnse Kammergericht in de Volkswagen-kwestie was een voertuig dat door opzettelijke misleiding van de fabrikant van een vals CvO was voorzien en niet aan de typegoedkeuringsvereisten voldeed, non-conform nu daardoor het ongehinderd gebruik van de geleverde zaak in gevaar kwam. Het Bundesgerichtshof is, blijkens haar arresten van 8 januari 2019 (productie 24) en 25 mei 2020

(productie 26), dezelfde mening toegedaan. Omdat (i) Volkswagen's technologie een Illegaal Manipulatie-instrument was en (ii) het reële risico bestond dat de betrokken auto in de toekomst niet meer op de openbare weg zou mogen, stond de non-conformiteit vast. Om deze redenen voldoet de auto niet aan de overeenkomst, ook wanneer een concrete waardevermindering niet kan worden vastgesteld.

428. De non-conformiteit ligt, om te beginnen, reeds besloten in de waardevermindering die het betreffende Getroffen Voertuig door haar betrokkenheid in het Dieselschandaal heeft ondergaan. Vanaf het moment van aflevering waren de gebruiksmogelijkheden van het voertuig gelet op de vergaande normoverschrijdingen sterk ingeperkt. Hierdoor was het ongestoorde gebruik van het Voertuig niet gewaarborgd. De non-conformiteit volgt ook uit het feit dat de Getroffen Voertuigen vanwege de Illegale Manipulatie-instrumenten vanaf het moment van registratie duurzaam niet aan de Emissieverordening voldoen. Dit niet alleen in formele zin, omdat de typegoedkeuring onterecht is verleend, maar ook in werkelijkheid, omdat de daadwerkelijke emissie van schadelijke stoffen buiten de toegestane grenzen uitvalt.

429. Ook in verband met voertuigen van Fiat, Alfa Romeo en Jeep staat niets aan een soortgelijk oordeel in de weg. Alleen al het reële risico van een gebruiksbeperking of uitsluiting rechtvaardigt zaaksvervangings. De ontwikkelingen op het vlak van gebruiksbeperkingen (zoals milieuzones) voor diesellootvoertuigen 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 21, 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.”

430. 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 Bundesgerichtshof en Kammergericht in verband met Volkswagen bepalend achtten, gaat ook hier op.

431. Daarnaast is de waarde van de Getroffen Voertuigen, net als in Duitsland, door het dieselschandaal ernstig gereduceerd en is het gelet op alle bestaande commotie voorzienbaar dat deze trend zal doorzetten.

IV.D.3.c) *Eventuele Terugroepacties wegen niet op tegen zaaksvervangings*

432. Denkbaar is dat de Gedaagden een beroep zullen doen op het feit dat de Gedupeerden de Illegale Manipulatie-instrumenten door middel van Terugroepacties kunnen laten verwijderen. Tot op heden zijn de Terugroepacties zéér beperkt geweest, iets dat in belangrijke mate te wijten zal zijn aan de lankmoedige houding van de Italiaanse typegoedkeuringsinstantie, MIT. In zoverre zal het terzake te voeren debat waarschijnlijk beperkt zijn. Voor zover Gedaagden een dergelijk

verweer zouden voeren is daar in de sleutel van non-conformiteit bovendien het nodige tegenin te brengen.

433. Allereerst speelde deze discussie in het Volkswagen-dossier óók in arrest van het Kammergericht Berlin van 26 september 2019 (zie productie 57, hiervoor kort besproken in onder meer par. 425). De gedaagde in deze procedure, een Volkswagen-dealer, had betoogd dat levering van een nieuwe auto leidde tot een disproportionaliteit van belangen nu de autobezitter herstel kon krijgen in de vorm van een software-update. De koper weigerde de update te laten uitvoeren. Het Kammergericht stapte over dit bezwaar van de autodealer heen en oordeelt dat de uitvoering van de update redelijkerwijs niet acceptabel (zumutbar) was, terwijl een hardware-oplossing door de dealer niet was aangeboden. Het overwoog ook dat een eventueel beroep op de veronderstelde geringe aard van de tekortkoming (in het licht van de mogelijkheid van herstel) niet kan slagen.

Hier verdient opmerking dat het Duitse recht enigszins afwijkt van het Nederlandse BW. Naar Nederlands recht bepaalt sinds de invoering van het nieuw BW niet meer de verkoper maar uitsluitend de koper op welke wijze een gebrek dient te worden geredimeerd.

434. De ondeugdelijkheid van de software-update als alternatief voor zaaksvervanging volgt allereerst uit de onzekerheid over de technische aspecten van de update. Die onzekerheid betreft allereerst het nuttige effect ervan. Ten aanzien van de effecten van de software-update blijkt dit duidelijk uit de bedenkingen van de RDW bij FCA's Euro 5 Jeep Grand Cherokee. De technologische gevolgen voor motoronderdelen hangen nauw samen met de werking van het uitlaatgasreinigingssysteem. Zo leidt verbranding onder een lagere temperatuur (wat gebeurt bij uitlaatgasrecirculatie nu dit tot een dempend effect op de temperatuur in de verbrandingskamer leidt) tot meer roetvorming wat weer leidt tot vervuiling van de motor (de NO_x-roet-paradox).

In de Zevende Overzichtsbrief, productie 21, p. 4-5 schrijft de Minister: "De RDW heeft geconstateerd dat de voertuigen nog steeds onverklaarbaar schakelgedrag in de emissiecontrolesystemen vertonen. Daarnaast zijn er nagenoeg geen verbeteringen op het gebied van emissies. (...) Ook Jeep heeft ondertussen een software-update ontwikkeld. Deze update van Jeep laat wel significantie verbeteringen zien als het gaat om de emissies. Desalniettemin vertonen de voertuigen van Jeep ook na deze update nog steeds onverklaarbaar schakelgedrag in de emissiecontrolesystemen."

435. Bovendien hebben soortgelijke updates bij andere autofabrikanten, zoals Volkswagen c.s. en Daimler allerlei negatieve gevolgen, waaronder niet alleen verhoogde slijtage van motoronderdelen en onderhoudskosten, maar ook een verhoogd brandstofgebruik, verminderde prestaties, een minder aansprekend motorkarakter en, in het geval van een SCR-installatie, een verhoogd AdBlue verbruik. Die omstandigheid is ook in de eerdere, Duitse jurisprudentie al aan de orde geweest (zie arrest Kammergericht van 26 september 2019,

productie 57, p. 20). De Stichting wijst in dit kader voorts op onderdeel II.B.3 hiervoor, waarin de economische en technische beweegredenen voor autofabrikanten om zich van Illegale Manipulatie-instrumenten te bedienen aan de hand van het ICCT-rapport zijn omschreven (productie 4). Wanneer de Illegale Manipulatie-instrumenten worden verwijderd, worden ook de tastbare voordelen daarvan teniet gedaan. De koper blijft dan zitten met een voertuig dat slechtere prestaties heeft dan voorheen, maar hogere onderhoudskosten en een grotere kans op motorschade, dat bovendien onverkoopbaar zal blijven. Als al zou worden aangenomen dat een Terugroepactie het probleem zou kunnen remediëren, dan is het aan de Autofabrikanten om aan te tonen dat Terugroepacties, voor zover die überhaupt hebben plaatsgevonden, tot conformiteit hebben geleid of zullen leiden.

436. Daar komt bij dat de Autofabrikanten gehouden waren ervoor te zorgen dat het Getroffen Voertuig op het moment van fabricage onder normale gebruiksomstandigheden aan de emissienormen voldeed. Door dit na te laten, hebben de Autofabrikanten een wezenlijk risico in het leven geroepen van gebruiksbeperkingen of zelfs een algeheel gebruiksverbod (vgl. arrest Kammergericht, productie 57, p. 20 en arrest Bundesgerichtshof van 8 januari 2019, productie 24, p. 1). Het feit dat de Autofabrikanten dit risico willens en wetens hebben gecreëerd, leidt ertoe dat de voortzetting van de Overeenkomsten in redelijkheid niet van de Gedupeerden kan worden gevergd. Gelet op de eerdere normschending door de Autofabrikanten kan immers van de Gedupeerden niet worden gevergd dat zij erop zouden moeten vertrouwen dat de Autofabrikanten het euvel nu wél conform de regels verhelpen. Het zijn immers diezelfde Autofabrikanten geweest die zich eerder heimelijk van Illegale Manipulatie-instrumenten hebben bediend om te verhullen dat de Getroffen Voertuigen bij gebruik op de weg niet aan de emissienormen voldeden.

In overeenkomstige zin overwoog het Kammergericht, productie 57, 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 lässt.”*

437. De Gedupeerden, als misleide kopers, houden er net zozeer belang bij om zich te onttrekken aan een verdere verhouding tot de verkoper, de Dealer. Dat is ook zo als het in strikte zin niet de Dealer, maar de Autofabrikant was die de autobezitter bewust van misleidende informatie heeft voorzien. De Gedupeerden hebben er vanzelfsprekend belang bij om zich tegen verdere misleidingspogingen te beschermen. Daarvoor bestaat meer dan voldoende aanleiding, gelet op het aantoonbaar twijfelachtige nut van de Terugroepacties net het gebrek aan openheid over de technische werking daarvan.

In deze trant overwoog ook Kammergericht Berlin 26 september 2019 (productie 57, p. 21) dat de koper er recht op had: “*um sich vor eventuellen neuerlichen Täuschungsversuchen zu schützen*”.

438. De Stichting gaat ervan uit dat de Autofabrikanten zich erop zullen beroepen dat het MIT een deel van de Getroffen Voertuigen heeft getest en akkoord bevonden. Dat aan het oordeel van het MIT in deze zaak weinig waarde toekomt, is in onderdeel III.D al uitvoerig besproken. De weigerachtige opstelling van MIT in verband met het uitvoeren van serieuze controles op conformiteit met de typegoedkeuringseisen heeft niet zonder reden geleid tot, eerst, een mediation tussen de Duitse en de Italiaanse overheid en, vervolgens, een inbreukprocedure van de Europese Commissie tegen de Italiaanse overheid. Ook in het publieke domein is de Italiaanse opstelling veelvuldig bekritiseerd, zoals sprekend uitgebeeld in de cartoon in par. 14 hiervoor. Dat FCA echter nog niet *off the hook* is, blijkt wel uit de recente invallen die zijn gepleegd op verzoek van de Duitse autoriteiten op verschillende locaties in Duitsland, Zwitserland en Italië (zie de inleiding onder 16 en productie 2 en 3).
439. Kort en goed volgt uit het voorgaande dat door de Autofabrikanten aangeboden software-updates – voor zover die überhaupt zijn aangeboden of geïmplementeerd – op geen enkele wijze in de weg kunnen staan aan toewijzing van de vordering tot zaaksvervanging, ook niet langs de band van de redelijkheid en de billijkheid.

IV.D.3.d) *Geen gebruiksvergoeding bij zaaksvervanging*

440. Te verwachten is dat de Gedaagden en, in ieder geval, de Dealers aanspraak zullen maken op een gebruiksvergoeding voor de periode dat de Gedupeerden de beschikking hadden over de Getroffen Voertuigen. Mogelijk zullen ze daarbij ook verwijzen naar de uitspraak van 25 mei 2020 van het Bundesgerichtshof (productie 26).
441. Naar Nederlands en Europees recht is zo’n gebruiksvergoeding alleen in uitzonderingsgevallen verschuldigd. In zo’n geval moet dan sprake moet zijn van ofwel (i) ongerechtvaardigde verrijking dan wel (ii) een gebrek dat pas in een laat stadium kenbaar wordt. Deze uitzonderingen doen zich in het voorliggende geval echter niet voor:
- a. 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.
 - b. In zoverre het verlate blijken van de gebreken grond zou vormen voor een beroep op de tweede uitzonderingsgrond geldt, dat het tijdsverloop tussen het ontstaan van het

gebrek en onderhavige vorderingen geheel aan de Gedaagden (en dan met name de Autofabrikanten) is te wijten. De Gedaagden hebben het gebrek immers (i) eerst opzettelijk in het verborgene hebben gehouden, om vervolgens, voor zover überhaupt toepasselijk, (ii) in strijd met de waarheid te beweren dat zij de situatie middels de Terugroepacties zouden remediëren en (iii) het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten, in motortypen waar die nog niet waren ontdekt, heimelijk voort te zetten. Het zou niet redelijk en niet billijk zijn, wanneer de Gedaagden de vruchten van deze opstelling mogen plukken in de vorm van een billijkheidscorrectie.

IV.D.4. De Gedupeerden hebben recht op ontbinding van de Overeenkomsten en op schadevergoeding.

IV.D.4.a) *Wanprestatie*

442. 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 geweest. De Stichting vraagt de Rechtbank al hetgeen zij in dat onderdeel heeft gesteld als hier herhaald en ingelast te beschouwen, zowel voor wat betreft de initiële tekortkoming als de gebleken afwezigheid van adequate herstelmogelijkheden.
443. 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.

IV.D.4.b) *Verzuim*

444. 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 voertuig hadden moeten leveren dat aan de wettelijke vereisten voldeed (art. 6:83 sub a BW); en
 - Bij brieven van 2 en 3 juli 2020 (**productie 68**) heeft de Stichting (onder meer) (i) de Dealers aansprakelijk gesteld voor de door de Gedupeerden geleden schade, (ii) zich op het standpunt gesteld dat de Gedupeerden recht hebben op correcte nakoming van de Overeenkomst en (iii) ontbinding van de Overeenkomsten aangekondigd. Een inhoudelijke reactie is hierop niet ontvangen. Op verzoek van een aantal van de individuele Dealers heeft de Stichting een Nederlandse vertaling van de brief gestuurd op 7 juli 2020 (**productie 69**).
445. En voor zover rechtens zou worden vastgesteld dat nog niet zou zijn voldaan aan het bepaalde in art. 6:82 sub a BW geldt subsidiair dat de alternatieven om in verzuim te geraken zonder ingebrekestelling als genoemd in artikel 6:83 BW niet limitatief zijn.

Asser/Sieburgh 6-I 2016/398: de toepasselijkheid van art. 6:82 BW kan, evenals die van elke andere tussen partijen geldende regel, opzij worden gezet door de eisen van redelijkheid en billijkheid. Hierbij is van belang dat, zoals wordt opgemerkt in de parlementaire geschiedenis (Parl. Gesch. BW Boek 6 1981, p. 289), de onderhavige regeling niet bedoelt strakke regels te geven die de schuldeiser, na raadpleging van de wet, in de praktijk naar de letter zal kunnen toepassen. In plaats daarvan geven deze bepalingen de rechter de mogelijkheid om in de gevallen waarin partijen zonder gedetailleerde kennis van de wet hebben gehandeld, tot een redelijke oplossing te komen, naar gelang van wat in de gegeven omstandigheden redelijkerwijze van hen mocht worden verwacht (zie aldus HR 2 december 2011, *NJ* 2012/173, r.o. 3.7).

- Daarnaast zijn er in dit bijzondere geval redenen te over waarom een strikte toepassing van art. 6:83 BW naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ontoelaatbaar zou zijn: voor zover Jeep een software-update heeft aangeboden aan de RDW, is feitelijk al zonder ingebrekestelling toegegeven dat er een plicht tot herstel bestaat. Hieruit kan afgeleid kan worden dat het recht op een ingebrekestelling is prijsgegeven.
- Ten aanzien van de Euro 5 Jeep Grand Cherokee en de Euro 6 Suzuki Vitara, bleken met de aangeboden software-update niet in staat de gebreken te verhelpen. Het is aannemelijk dat dit ook geldt voor alle andere voertuigen die van vergelijkbare motoren zijn voorzien. Daarmee is het dus sterk de vraag of de gebreken überhaupt herstelbaar zijn (art. 6:80 lid 1 sub a BW). Als het mogelijk was het motormanagement zo af te stellen dat de Getroffen Voertuigen duurzaam aan de emissienormen voldeden, dan is niet in te zien waarom de Autofabrikanten dat niet hebben gedaan. Evenmin is dan in te zien waarom zij zich van Illegale Manipulatie-instrumenten hebben bediend en daarbij het reële risico hebben genomen dat dit op enig moment aan het licht zou komen. En waarom slaagden Jeep en Suzuki er niet in om de RDW meteen software-updates te presenteren die alle geconstateerde problemen verhielpen?
- De Dealers zijn ook niet in staat om de gebreken te verhelpen. Zij beschikken immers niet over de technische capaciteiten en deskundigheid. De Dealers zijn immers niet in staat een hardware-oplossing te verschaffen en ook de software van de Illegale Manipulatie-instrumenten is slechts voor de Autofabrikanten toegankelijk.
- De Gedupeerden hebben goede gronden om te vrezen dat Dealers niet zullen voldoen aan een schriftelijke aanmaning de gebreken te herstellen. FCA en Suzuki reeds op last van de RDW software-updates voorgesteld die onvoldoende bevonden zijn, en is er nog steeds geen oplossing gevonden. Dat het FCA zal kunnen het euvel in haar andere voertuigen wel te verhelpen is daarmee niet aannemelijk.
- De Dealers bieden op dit moment ook niet aan de gebreken te herstellen.

446. Aldus zijn de Dealers in verzuim geraakt en hebben de Gedupeerden ook op deze grond recht op ontbinding van de Overeenkomsten en op schadevergoeding.

IV.E. Onrechtmatige daad

IV.E.1. Algemeen

447. In dit onderdeel bespreekt de Stichting dat het handelen van de Gedaagden jegens Gedupeerden ook een onrechtmatige daad oplevert in de zin van art. 6:162 BW, en dat de Gedaagden zich verder ook schuldig hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van art. 6:166 BW.
448. Gelet op het gestelde in hoofdstuk III is het onrechtmatig handelen door de Autofabrikanten gegeven. Die hebben immers willens en wetens voertuigen op de markt gebracht die de emissienormen vergaand overschreden, en hebben zich heimelijk van Illegale Manipulatie-instrumenten bediend om dat te verhullen. Dit onrechtmatig handelen is door vele autoriteiten en in vele onderzoeken in detail bevestigd. Ook het op de markt brengen van een voertuig zonder een geldig CvO is in strijd met de toepasselijke regelgeving, namelijk de Kaderrichtlijn en de implementatie hiervan in nationale wetgeving. Verder is er sprake van een doorlopend onrechtmatig handelen doordat het emissiecontrolesysteem dat de Autofabrikanten in de Getroffen Voertuigen hebben aangebracht niet waarborgt dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met de Emissieverordening gedurende de hele normale levensduur van de Getroffen Voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden worden beperkt (art. 4 lid 2 Emissieverordening).
449. Bovendien is hier sprake van oneerlijke en misleidende handelspraktijken (onderdeel IV.B hiervoor). Bovendien is, zoals hiervoor is gebleken, sprake van schending van art. 6:193b lid 1 BW, een species van de onrechtmatige daad.
450. Samengevat hebben de Autofabrikanten – in samenwerking met de Importeurs en de Dealers – de Getroffen Voertuigen op de markt gebracht die niet aan de emissienormen voldoen, en die van Illegale Manipulatie-instrumenten en een vals CvO zijn voorzien. De Autofabrikanten hebben hun afnemers bovendien op onrechtmatige wijze misleid en op valse gronden tot koop van hun Getroffen Voertuig verleid. Voor zover er überhaupt Terugroepacties hebben plaatsgevonden blijken die niet succesvol te zijn geweest, terwijl over de technische effecten daarvan grote onzekerheid bestaat. Het Duitse Bundesgerichtshof kwalificeerde deze handelwijze al als “sittenwidrig” en “besonders verwerflich” (arrest van 25 mei 2020, productie 26). Eén en ander kwalificeert als onrechtmatige daad nu daarmee is gehandeld in strijd met de wet en met hetgeen in het maatschappelijk verkeer betamelijk is.
451. Dat er sprake is van een onrechtmatige daad kan overigens ook vanuit een strafrechtelijke hoek gezien worden.

452. In artikel 2 van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging is namelijk bepaald dat overtreding van onder meer de volgende voorschriften verboden is:

- het tweede lid van artikel 4 van de Emissieverordening, waaronder de verplichting tot het waarborgen dat door middel van technische maatregelen de uitlaat- en verdampingsemissies gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt;
- het eerste lid van artikel van de Emissieverordening, de verplichting dat de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden aan de verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kunnen voldoen;
- het tweede lid van artikel 5 van de Emissieverordening, het verbod op Illegale Manipulatie-Instrumenten.

453. Het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging berust op de artikelen 9.5.1 en 9.5.6 van de Wet milieubeheer. Artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten bepaalt dat overtreding van voorschriften bij of krachtens artikel 9.5.1 of 9.5.6 van de Wet milieubeheer een economisch delict is. Artikel 2 bepaalt dat indien deze handelingen opzettelijk zijn verricht er sprake is van een misdrijf. Het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten, is dus ook strafrechtelijk (stevig) gesanctioneerd.

454. Los van deze specifieke wetsbepalingen, ligt het voor de hand dat het handelen van de Autofabrikanten kwalificeert als oplichting (artikel 326 Wet van Strafrecht) en valsheid (artikel 225 e.v. Wetboek van Strafrecht) in geschrifte. Er is immers sprake van een oogmerk om zich wederrechtelijk te bevoordelen door listige kunstgrepen en een samenweefsel van verdichtsels. Daarnaast is er sprake van een vals CvO.

455. Het handelen van de Autofabrikanten in strijd met deze strafrechtelijke bepalingen vormt aldus ook een zelfstandige grondslag om een onrechtmatige daad aan de zijde van de Autofabrikanten vast te stellen.

IV.E.2. Ten aanzien van afzonderlijke partijen

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

IV.E.2.a) *De Importeurs en de Dealers*

457. De Importeurs zijn feitelijk de vertegenwoordiger van de Autofabrikanten in Nederland. Zij hebben de Getroffen Voertuigen geïmporteerd. De Importeurs hebben samen met de Dealers de Getroffen Voertuigen op de Nederlandse markt gebracht. Daarbij hebben de Importeurs de Getroffen Voertuigen voorzien van een vals CvO (als afgegeven door de betreffende Autofabrikant). In ieder geval hebben zij zich er niet of onvoldoende van vergewist dat de inhoud van de CvO juist was. Of de Importeurs en de Dealers van één en ander wisten is daarbij niet

relevant. Of voor zover wel wetenschap vereist is, dan hadden de Importeurs en hadden ook de Dealers dat behoren te weten, nu hun bedrijfsvoering voor een groot deel zo niet volledig afhankelijk is van de import en/of verkoop van de Getroffen Voertuigen.

458. Het is hoe dan ook onrechtmatig om voertuigen te vermarkten, die niet aan de wettelijke vereisten of aan de opgegeven specificaties voldoen. Daarbij geldt dat op de Importeurs uiteraard een verplichting rust om geen auto's te importeren die niet aan de wettelijke vereisten voldoen. Zij hadden, zoals gezegd, moeten weten dat de Getroffen Voertuigen mogelijk niet aan de wettelijke vereisten voldeden en op zijn minst daar onderzoek naar moeten doen. Niet is gebleken dat de Importeurs dat vereiste onderzoek hebben uitgevoerd, of alleen maar dat zij zich daaromtrent door de Autofabrikanten hebben laten informeren. Hetzelfde is in het verlengde daarvan van toepassing op de Dealers.

IV.E.2.b) *De Autofabrikanten*

459. De Autofabrikanten hebben (willens en wetens):

- de Illegale Manipulatie-instrumenten ontworpen, ontwikkeld en gebruikt;
- de Illegale Manipulatie-instrumenten onderdeel laten zijn van de Getroffen Voertuigen;
- middels de Illegale Manipulatie-instrumenten de typegoedkeuringstest valselijk beïnvloed;
- middels de Illegale Manipulatie-instrumenten de autoriteiten en afnemers misleid;
- valse CvO's uitgegeven en hiervoor in de plaats geen nieuwe, correcte CvO verstrekt; en
- deze onrechtmatige daad gecontinueerd door de onrechtmatige situatie voort te laten duren en hebben nagelaten te waarborgen dat de emissie van de Getroffen Voertuigen gedurende hun hele normale levensduur aan de eisen van de Emissieverordening zouden blijven voldoen.

Conclusie

460. Bovenstaande leidt ertoe dat de Autofabrikanten, de Importeurs en de Dealers uit hoofde van onrechtmatige daad jegens de Gedupeerden aansprakelijk zijn.

IV.E.3. Onrechtmatige daad in groepsverband (art. 6:166 BW)

461. De Autofabrikanten, de Importeurs en de Dealers vormen gezamenlijk een keten en zijn als een groep te beschouwen in de zin van art 6:166 BW. Op grond van het voorgaande is gegeven dat meerdere deelnemers van deze groep een onrechtmatige daad hebben begaan.

- De autofabrikanten hadden hun voertuigen zo moeten inrichten dat zij aan de geldende normen voldeden, en hadden zich niet heimelijk van Illegale Manipulatie-instrumenten

mogen bedienen om zo te verhullen dat deze de geldende emissienormen bij normaal gebruik vergaand overschreden.

- De Autofabrikanten en de Importeurs hadden geen valse CvO's mogen uitgeven op basis waarvan de Importeurs de Getroffen Voertuigen hebben geïmporteerd en geleverd aan de Dealers.
- De Importeurs en de Dealers hadden de Getroffen Voertuigen niet op de markt mogen brengen, althans aan de eindgebruiker (indirect) ter beschikking mogen stellen.

462. De kans dat als gevolg van dit groepshandelen schade zou ontstaan, had de leden van de groep van deelname aan het groepshandelen behoren te weerhouden (HR 2 oktober 2015, ECLI:NL:HR:2015:2914, *NJ* 2016/194, m.nt. T. Hartlief). Ieder van de Gedaagden was, als essentieel onderdeel van de keten, bij machte om de onrechtmatige daad te voorkomen, en had dat ook moeten doen.

463. Er is dus sprake van een onrechtmatige daad in groepsverband. Dit leidt er niet alleen toe dat FCA, ieder van de Autofabrikanten, en ieder van de Importeurs en Dealers aansprakelijk zijn voor hun eigen gedragingen, maar ook dat zij hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de door ieder van de groep afzonderlijk veroorzaakte schade.

IV.E.4. Schade

464. Dat de Gedupeerden schade hebben geleden mag duidelijk zijn. De wijze van schadeberekening, en de soort en omvang van de schade zal hierna hoofdstuk V worden besproken.

IV.E.5. Causaliteit

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

466. De causaliteitstoets is overigens enkel relevant voor de vorderingen die zien op de vaststelling van het onrechtmatig handelen en de schadevergoeding die de Stichting in het verlengde daarvan vordert. De Stichting doet voor wat betreft de aansprakelijkheid in verband met de misleidende handelspraktijken een beroep op het rechtsvermoeden dat het *condicio sine qua non*-verband tussen misleiding en beleggingsbeslissing aanwezig is. De Stichting verwijst hierbij naar het World Online-arrest, r.o. 4.11.1 en onderdeel IV.B.8 hiervoor).

467. 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) Gedupeerde 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).

IV.E.6. Toerekening

IV.E.6.a) *Algemeen*

468. 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).
469. 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.
470. Hiervoor is ook in het kader van oneerlijke handelspraktijken gesproken over toerekenbaarheid. De aldaar genoemde argumenten gelden uiteraard ook hier in grote mate. Specifiek ten aanzien van de onrechtmatige daad merkt de Stichting hier het volgende op.

IV.E.6.b) *De Autofabrikanten*

471. De onrechtmatige daad, bestaande uit – kort gezegd – enerzijds het ontwerpen, ontwikkelen, produceren en het verkopen van Illegale Manipulatie-instrumenten en anderzijds het inbouwen, verhullen en vermarkten, is te wijten aan de schuld van de Autofabrikanten. Zij hebben daarmee verwijtbaar gehandeld.
472. 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’.
473. Voor zover deze onrechtmatige daad al niet de schuld zou zijn van de Autofabrikanten en de onrechtmatige daad niet op grond van de wet voor hun rekening komt, dan geldt dat de onrechtmatige daad in ieder geval op grond van de verkeersopvattingen voor hun rekening komt.

IV.E.6.c) *De Importeurs en de Dealers*

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

475. Zoals hiervoor is toegelicht beantwoorden de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomst, omdat de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten die de Getroffen Voertuigen ongeschikt maakt voor gebruik van een voertuig op de openbare weg (omdat die bij wet verboden zijn). Er is daarom niet alleen sprake van een tekortkoming in de nakoming van de Overeenkomst, maar ook van een onrechtmatige daad.
476. De Stichting is niet bekend met enig verweer van de Importeurs en de Dealers. Mogelijk zullen zij zich op het standpunt stellen dat zij niet bekend zijn geweest met de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten. In dat geval zou de vraag kunnen rijzen of deze tekortkoming c.q. onrechtmatige daad ook aan de Dealers en de Importeurs kan worden toegerekend, omdat zij het gebrek niet kenden, zodat de tekortkoming of onrechtmatige daad niet aan hun schuld te wijten zou.
477. Ook indien van de juistheid van dergelijke stellingen van de Dealers en/of de Importeurs zou worden uitgegaan, moet echter de tekortkoming c.q. het gebrek op grond van de in het verkeer geldende opvattingen ook aan de Dealers en de Importeurs worden toegerekend. De Stichting verwijst hiervoor naar het door de Hoge Raad gewezen arrest *Oerlemans/Driessen*, waaruit volgt dat de verkeersopvattingen met zich meebrengen dat bij industrieel vervaardigde zaken, zoals de Getroffen Voertuigen, een gebrek van een verkocht product in beginsel voor rekening van de verkoper komt, ook als deze het gebrek kende noch behoorde te kennen. Dit zal slechts anders kunnen zijn in geval van, door de verkoper zo nodig te bewijzen, bijzondere omstandigheden. Het bestaan van dergelijke bijzondere omstandigheden zal niet snel mogen worden aangenomen (zie HR 27 april 2001, ECLI:NL:HR:2001:AB1338, *NJ* 2002/231 en recent ook gerechtshof Den Haag 3 december 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:3135). Dat betekent, behoudens uitzonderingen wegens bijzondere omstandigheden die door de Dealers en de Importeurs moet worden bewezen, dat moet worden aangenomen dat de Dealers noch de Importeurs aansprakelijkheid kunnen ontlopen door een (blote) ontkenning van hun wetenschap rondom de Illegale Manipulatie-instrumenten.
478. Voor een nadere feitelijke onderbouwing van de toerekenbaarheid, wordt verwezen naar het onderdeel IV.B.7. Hierbij gaat het er kort gezegd om dat:
- De Dealers en de Importeurs zichzelf een integraal, essentieel en onlosmakelijk onderdeel hebben gemaakt van de productie- en distributieketen van de Autofabrikanten.
 - De Dealers en de Importeurs feitelijk een verlengstuk van de Autofabrikanten zijn en zich ook als zodanig presenteren.
 - Alle betrokkenen in de keten gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de desbetreffende oneerlijke handelspraktijk.
 - Gedupeerden niet buiten de Dealers en de Importeurs om een Getroffen Voertuig konden aanschaffen.

- De Dealers en de Importeurs professionele organisaties zijn die van het op de markt brengen, inkopen en (door)verkopen van de Getroffen Voertuigen hun *core business* hebben gemaakt.
- De oneerlijke handelspraktijken de Dealers en de Importeurs financieel gewin opleverden.
- De Dealers en de Importeurs moeten hebben geweten van de oneerlijke handelspraktijken, althans daarvan op de hoogte hadden moeten zijn. Als zij het niet hebben geweten, dan zijn zij nalatig geweest door daarnaar geen nader onderzoek te doen.
- De oneerlijke handelspraktijken zijn aldus een *team effort* geweest.

IV.E.7. Conclusie

479. Het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten is aldus (ook) toerekenbaar aan de Importeurs en de Dealers.

V. **SCHADE**

V.A. **Inleiding**

480. 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.

481. 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 (HR 26 maart 2010, ECLI:NL:HR:2010:BL0539).

482. De rechter heeft bij het begroten van schade verder de vrijheid om de geleden en te lijden schade te begroten, dat kan ook een bedrag contant maken op basis van een peildatum die geruime tijd voor zijn uitspraak ligt (HR 30 augustus 2019, ECLI:NL:HR:2019:1291, *RvdW* 2019/933). Ook bij een dergelijke wijze van begroting van schade door de rechter blijft het uitgangspunt dat zoveel als redelijkerwijs mogelijk de werkelijk geleden en te lijden schade wordt begroot (en vervolgens vergoed).

483. Omdat de begroting van schade tevens dient plaats te vinden op een wijze die het meest met de aard daarvan in overeenstemming is (art. 6:97 BW), kan de rechter de schadebegroting abstraheren van bepaalde omstandigheden. Daartoe kan met name aanleiding bestaan wanneer dat wenselijk is met het oog op de hanteerbaarheid van de methode van schadebegroting en de

aard van de schade. Bijvoorbeeld wanneer de schade bestaat in een waardevermindering van een veelheid aan dezelfde soort zaken.

484. 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.

V.B. Soorten van geleden en te lijden schade

485. Dat de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees schade hebben geleden is in het voorgaande genoegzaam onderbouwd. De schade bestaat voornamelijk uit de vermindering van de waarde van de Getroffen Voertuigen.
486. 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.
487. In aanvulling daarop geldt het volgende ten aanzien van de waardedaling van de Getroffen Voertuigen als gevolg van de hiervoor omschreven schadetoebrengende feiten:

- Een auto waarvan de serieuze kans bestaat dat deze in de toekomst niet meer gebruikt mag worden, al is het maar in de milieuzones van sommige stedelijke gebieden, is niet aantrekkelijk voor een potentiële koper, of in ieder geval minder aantrekkelijk dan een vergelijkbare auto. Dat leidt tot serieuze beperkingen in het gebruik en de mogelijkheden en voorwaarden van (door)verkoop of inruil.
- Gelet op de economische en technische ratio voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten, doet zich bij verwijdering daarvan een verdere waardedaling van de voertuigen voor. De aanpassingen die nodig zijn om aan de emissievoorschriften te voldoen, zullen immers deze hoogstwaarschijnlijk tot verminderde prestaties, technische gebreken, hogere slijtage en een hoger brandstof verbruik leiden.
- Het feit dat de voertuigen blijvend niet aan de emissienormen voldoen, leidt ertoe dat deze niet langer in Europa verkocht kunnen worden, in ieder geval niet tegen een redelijke prijs. In de VS is inmiddels een groot aantal Volkswagen-modellen verschroot omdat het niet haalbaar was ze aan de geldende emissienormen te laten voldoen. In diverse media wordt er melding van gemaakt dat de Getroffen Voertuigen massaal naar andere landen (bijvoorbeeld in Afrika) worden gebracht, of anders gezegd, gedumpt, omdat deze kennelijk binnen de EU niet meer verkoopbaar zijn. Zie: <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>.

488. Al deze factoren leiden tot een lagere waarde en tweedehandsverkoop prijs.
489. De nevengevolgen van de implementatie van software-updates laten zich met grote zekerheid uittekenen. Zo is bijvoorbeeld te voorzien dat de Getroffen Voertuigen na een update die tot gevolg heeft dat de LNT-functie naar behoren functioneert, minder “zuinig” zijn dan beloofd. Dat is eenvoudigweg het gevolg van het feit dat de regeneratiefunctie niet uitschakelt; regenereren leidt tot brandstofverbruik. Ook is meer onderhoud en slijtage te voorzien wanneer de EGR-functie niet langer te onpas wordt afgeschakeld. Deze kosten, onder meer aan extra brandstof, zoals nodig is voor de adequate regeneratie van de LNT-functie van Euro 6-voertuigen, komen ook voor vergoeding door Gedaagden in aanmerking. Ook deze schadecomponent zal nader in de procedure moeten worden betrokken, maar voldoende aannemelijk is dat ook deze vorm van schade door de Gedupeerden is en wordt geleden.
490. Nu de Autofabrikanten de Getroffen Voertuigen opzettelijk van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten hebben voorzien, moet ook worden aangenomen dat zij tezamen ook het oogmerk hadden om ten faveure van zichzelf (namelijk winstmaximalisatie) de Gedupeerden te benadelen (namelijk door de Gedupeerden van een Getroffen Voertuig te voorzien dat in strijd met de typegoedkeuringsvereisten op de markt gebracht was en ervoor te zorgen dat de Gedupeerden een onwaar CvO verstrekt zouden krijgen). Deze schade vertaalt zich mogelijk niet direct in vermogensschade, maar valt wel degelijk aan te merken als nadeel toegebracht aan de Gedupeerden. Ten aanzien van dit nadeel maakt de Stichting voor de Gedupeerden aanspraak op een naar billijkheid vast te stellen schadevergoeding (art. 6:106 sub a BW).
491. Namens haar achterban vraagt de Stichting de Gedaagden 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.

VI. TOEPASSELIJKHEID WAMCA, CLASSES, BUNDELBAARHEID VORDERINGEN

492. In dit hoofdstuk beschrijft de Stichting dat het nieuwe collectieve actierecht van toepassing is op de door haar in te stellen rechtsvorderingen.
493. 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).

494. 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.

VI.A. Toepasselijkheid WAMCA

VI.A.1. Inleiding

495. De gebeurtenissen waarop de onderhavige vorderingen van de Stichting op de Gedaagden betrekking hebben, vallen binnen het bereik van het nieuwe collectieve actierecht. De Stichting baseert haar opvatting onder meer op de toelichting op het Amendement van de Kamerleden Van Gent, Van der Staaij en Van Dam van december 2018 (Kamerstukken II 2018/19, 34608, nr. 13, het **Amendement Van Gent, productie 70**).

VI.A.2. Het Amendement Van Gent

496. 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).
497. Met het Amendement Van Gent beoogden de indieners daarvan 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 partijen niet tot 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.
498. De indieners hielden nadrukkelijk rekening met de mogelijkheid dat de gebeurtenissen waarop de in te stellen vordering ziet zich ook ná 15 november 2016 hebben voortgezet. Die situatie doet zich in het onderhavige geval voor, zoals de Stichting hierna toelicht. In zo'n geval is er geen reden de gedragingen van de schadeveroorzakende partij, in dit geval die van de Gedaagden, aan de werkingssfeer van de WAMCA te onttrekken. Die partij kon immers ten tijde van de voortgezette onrechtmatige gedragingen van het op handen zijnde wetsvoorstel op de hoogte zijn. De toelichting bij het Amendement Van Gent vermeldt hierover:

“In het theoretische geval dat sprake is van een reeks van gebeurtenissen die zowel voóór 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.”

499. De Tweede 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**).

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

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

501. Allereerst zijn sinds 15 november 2016 nog veel Getroffen Voertuigen geproduceerd, op de markt gebracht en aan de Gedupeerden verkocht en geleverd. Het betreffen immers voertuigen die nog altijd geproduceerd worden.

502. Weliswaar zijn de door de Autofabrikanten gebruikte Illegale Manipulatie-instrumenten deels ook vóór 15 november 2016 ontwikkeld. Voor deze voertuigen geldt echter dat de onrechtmatige gedragingen en misleidingen van de Gedaagden geenszins tot een einde zijn gekomen. Integendeel, de gebeurtenissen waarop deze vorderingen op zien, duren voort tot op de dag van vandaag.

503. Dat mag wel blijken uit het feit dat het onrechtmatig handelen van de Gedaagden voor het merendeel pas na 15 november 2016 aan het licht gekomen is. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de volgende omstandigheden:

- a. Het commentaar van Transport & Environment op de rapportage van het Italiaanse MIT verscheen in Februari 2017 (Productie 42), waarbij een deel van de kritiek er bovendien uit bestond dat drie van de zeven relevante voertuigen uit de Fiat-stal – ten onrechte – buiten de test gelaten was;
- b. Op 9 februari 2016 rapporteerde DUH dat ook de Euro 6 Fiat 500X 2.0, de Euro 6 Jeep Renegade 2.0 en de Euro 6 Fiat Doblo de grenswaarden vergaand overschreden, tot meer dan 20 keer de norm;
- c. Het wetenschappelijk onderzoek waarvan de resultaten zijn beschreven in het paper van Contag et al. met de titel: How They Did It: An Analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles verscheen in 2017 (productie 14).
- d. Op 23 mei 2017 publiceerde DUH een aanvullend en uitvoerig testrapport dat specifiek zag op de 1.6 versie van de Euro 6 Fiat 500;
- e. Blijkens het persbericht van 17 mei 2017 startte de Europese Commissie op of omstreeks die datum een inbreukprocedure tegen Italië in verband de weigering van MIT tot adequate handhaving van de haar toevertrouwde normen;
- f. Blijkens de Zevende Overzichtsbrief van 23 januari 2020 zijn FCA en Suzuki in de voorafgaande jaren gewezen op de geconstateerde problemen en slaagden zij er op het

moment van schrijven van de overzichtsbrief nog niet in de geconstateerde gebreken te verhelpen (waaronder de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten).

504. Bovendien is voor alle Getroffen Voertuigen een CvO afgegeven dat onjuiste informatie bevat en dat is uitgegeven in strijd met de geldende regelgeving. Dat CvO is niet ingetrokken of vervangen. Dat betekent dat tot op de dag van vandaag sprake is van een ongeldig en onwaar opgemaakt CvO. De Gedupeerden rijden hier ‘dagelijks’ mee rond.
505. Voor de Gedupeerden blijft het risico van inperking van hun gebruiksmogelijkheden door de invoering van milieuzones of zelfs een gebruiksverbod onverminderd overeind. De non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen is niet hersteld. Ook is het niet duidelijk of herstel überhaupt mogelijk is op een wijze waardoor de Getroffen Voertuigen wél voldoen aan de typegoedkeuringsvoorwaarden en de energiezuinigheid die de Gedupeerden bij aankoop hadden mogen verwachten. Ook voldoen de Getroffen Voertuigen niet aan het levensduurcriterium van art. 4 lid 2 Emissieverordening. Dit duurzaam niet-voldoen aan de typegoedkeuringsvoorwaarden vormt een doorlopende schending van de Emissieverordening, hetgeen als zodanig een onrechtmatige daad oplevert.
506. De Stichting stelt zich onder meer op deze gronden op het standpunt dat haar vorderingen betrekking hebben op onrechtmatige feiten die zich hebben voltrokken na 15 november 2016, dan wel door feiten die na 15 november 2016 gebleken zijn of voordien plaats hadden, maar na 15 november 2016 zijn gecontinueerd. Derhalve worden ze door het nieuwe recht bestreken.
507. De Stichting zal de feitelijke onderbouwing voor toepasselijkheid van het nieuwe recht mogelijk aanvullen. Dat kan bijvoorbeeld relevant zijn wanneer de Autobezitters overgaan tot grootschalige Terugroepacties en deze geen of onvoldoende noodzakelijk effect hebben in die zin dat zij het gebrek niet (volledig) wegnemen.

VI.B. Omschrijving Nauw Omschreven Groep

508. 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, binnen de Europese Unie en, subsidiair, binnen Nederland,
- A een of meer Getroffen Voertuigen geleverd hebben gekregen, zijnde een door de Autofabrikanten gefabriceerde en van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten voorzien diesellootje waaronder in ieder geval begrepen de Geïdentificeerde Modellen (zoals in onderdeel III.C.3 besproken):

Daarbij houdt de Stichting zich uitdrukkelijk het recht voor om deze lijst aan te vullen naar aanleiding van nadere ontwikkelingen en feiten die bekend worden, onder andere aan de hand van de informatie die FCA in vervolg op het informatieverzoek van de Stichting en deze dagvaarding zullen geven.

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;
en
- 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 (gehad), waarbij de Lessee (nog) geen juridisch eigenaar van het betreffende Getroffen Voertuig geworden is:

- 509. De in deze lijst gegeven 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.
- 510. 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 of meer Illegale Manipulatie-instrumenten voorzien diesellootje die EURO 5 of EURO 6 is gecertificeerd en anderzijds in de geografische inperking tot, primair, de Europese Unie en subsidiair Nederland).
- 511. 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. Deze inkadering is afhankelijk van de toewijzing van de onder sub 2.2 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 lidstaten van de Europese Unie die partij zijn bij de EEX-verordening.

VI.C. De te vorderen verklaringen voor recht

512. 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.

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

513. 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.

514. In casu is er des te meer reden voor een reflexwerking omdat veel kleine zelfstandigen een Getroffen Voertuig met name of mede voor eigen privégebruik zullen hebben gekocht of anderszins hebben verkregen.

515. De Stichting verzoekt de Rechtbank met het oog daarop en met het oog op de overige door haar in te stellen vorderingen om door een verklaring voor recht duidelijk te maken welke partijen een gelijke bescherming verdienen als een consument. De consumenten en de (rechts-)personen aan wie dezelfde consumentrechtelijke bescherming toekomt zullen in de deze dagvaarding dan ook gezamenlijk worden aangeduid als **Consumenten**.

516. 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; en
- 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.

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

517. Ten aanzien van de oneerlijke handelspraktijken van de Gedaagden vordert de Stichting verklaringen voor recht dat:

- i. de gedragingen van de Autofabrikanten, de Importeurs en de Dealers 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 en de Importeurs 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 (eveneens) onrechtmatig zijn jegens de Consumenten;
 - iii. de Overeenkomsten die tussen Consumenten en de Dealers tot stand zijn gekomen – althans na een door de Rechtbank in goede justitie te bepalen datum tot stand zijn gekomen – als gevolg van voornoemde oneerlijke handelspraktijken vernietigbaar zijn;
 - iv. Gedaagden gelet op de oneerlijke handelspraktijken hoofdelijk schadeplichtig zijn jegens de Consumenten.
518. Ieder van deze verklaringen voldoet aan het bundelbaarheidsvereiste. De vorderingen zijn immers geheel van de omstandigheden van de individuele Consumenten geabstraheerd. Voor toewijzing is geen individuele beoordeling vereist.

VI.C.3. Verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling

519. 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.
520. 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 niet aan de Emissienormen voldoen en, teneinde dat te verhullen, van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten waren of zijn voorzien. Als gevolg daarvan voldeden en voldoen de Getroffen Voertuigen niet aan de typegoedkeuringsvereisten, met alle gevolgen van dien. De Stichting meent dat de in deze dagvaarding uiteengezette omstandigheden van zodanig gewicht zijn dat deze ook zonder dat bijkomende omstandigheden vereist zijn tot toewijzing van de gevraagde verklaring voor recht kan leiden. Zie ook hetgeen hiervoor is opgemerkt bij onderdeel II.C hiervoor.

VI.C.4. Verklaringen voor recht ten aanzien van non-conformiteit en wanprestatie

521. 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 om hun Getroffen Voertuig aan (één van) de Dealers te retourneren onder de verplichting dat de betreffende Dealer, althans Daimler of één van de Importeurs, de volledige aanschafprijs van het Getroffen Voertuig terugbetaalt;

- iv. 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
 - v. de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers de bevoegdheid hebben om hun respectieve Overeenkomsten met de respectievelijke Dealers te ontbinden.
522. 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 het feit dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Emissieverordening voldoen, het feit dat de Autofabrikanten zich van Illegale Manipulatie-instrumenten hebben bediend om dat te verhullen en de vergaande gevolgen daarvan. Daarbij geldt dat bij een beoordeling van non-conformiteit en de daaruit voortvloeiende rechtsvorderingen van de individuele omstandigheden kan worden geabstraheerd, en de in deze dagvaarding uiteengezette omstandigheden van zodanig gewicht zijn dat daarover in collectief verband kan worden geoordeeld.

VI.C.5. Verklaringen omtrent de onverschuldigdheid van een gebruiksvergoeding:

523. Ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken, dwaling, non-conformiteit 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.
524. De Stichting is in dit kader van mening dat het in alle gevallen onjuist en onredelijk zou zijn een gebruiks- of waardevergoeding toe te kennen, mede met het oog op de opzettelijke en structurele misleiding door de Autofabrikanten die aan ieder van de Gedaagden kan worden toegerekend. Ook deze vordering voldoet aan het gelijksoortigheidsvereiste.

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

525. Ten aanzien van onrechtmatige daad vordert de Stichting verklaringen voor recht dat:
- i. ieder van de Gedaagden, althans een of meer van hen, jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees onrechtmatig heeft, althans hebben, gehandeld;
 - ii. het onrechtmatig handelen van FCA en de Autofabrikanten behorend tot de FCA Groep eveneens aan de relevante Dealers kan worden toegerekend en kan worden tegengeworpen. Hierbij heeft te gelden dat, bijvoorbeeld, de gedragingen rondom Getroffen Voertuigen van het merk Alfa Romeo alleen aan de Alfa Romeo-dealers kunnen worden toegerekend; niet aan, bijvoorbeeld, Dealers die het merk Alfa Romeo niet hebben gevoerd; en

- iii. ieder van de Gedaagden, althans een of meer van hen, zich jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees schuldig heeft of hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van artikel 6:166 BW, waarbij ook rekening gehouden wordt met de verschillen tussen de Dealers, conform het hiervoor genoemde voorbeeld.

526. 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.

VI.D. Vorderingen tot vernietiging, ontbinding, zaaksvervanging en schadevergoeding

527. In aanvullingen op de vorderingen tot het verkrijgen van verklaringen voor recht stelt de Stichting in deze procedure ten behoeve van de Gedupeerden een aantal vorderingen in die ertoe strekken de Gedupeerden een adequate remedie te verschaffen. Dit betreft deels contractuele vorderingen en deels vorderingen tot schadevergoeding in geld. De mogelijkheid tot het instellen van contractuele vorderingen bestond al onder het oude recht.

Zie N. Frenk, Preadvies Bundeling van vorderingen, *Tijdschrift voor Privaatrecht* 2003-4, 40^e jaargang.

528. De vorderingen strekkende tot een schadevergoeding in geld zijn alleen onder het nieuwe recht (de WAMCA) mogelijk en worden ingesteld onder de voorwaarde dat de Rechtbank het nieuwe recht op de onderhavige vorderingen toepasselijk acht.

529. 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.

VI.D.1. Categorieën Gedupeerden

530. De categorieën Gedupeerden die deel uitmaken van de Nauw Omschreven Groep zijn de volgende:

- i Consumenten, in de zin van personen op wie de wettelijke consumentenbescherming van toepassing is – al dan niet via de zogenoemde reflexwerking – en die een Getroffen Voertuig hebben aangeschaft, geleased of anderszins verkregen;
- 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; en

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

VI.D.2. Categorieën vorderingen

531. De vorderingen die ten behoeve van deze Gedupeerden door de Stichting worden ingesteld vallen in drie categorieën uiteen.
532. 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.
533. 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.
534. 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 schadevergoeding in geld.
535. De derde categorie betreft de Lessees, niet zijnde Lessees Kopers. Voor deze categorie Gedupeerden wordt eveneens een vordering tot schadevergoeding in geld ingesteld.
536. 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.
537. 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 gebruikt Getroffen Voertuig 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.

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

VII. ONTVANKELIJKHEID STICHTING

VII.A. Inleiding

539. Conform art. 1018c lid 1 sub d en e Rv bevat deze dagvaarding een beschrijving van de wijze waarop de Stichting voldoet aan de ontvankelijkheidseisen van art. 3:305a lid 1 tot en met 3 BW en de redenen waarom zij als exclusieve belangenbehartiger dient te worden aangewezen. In dit hoofdstuk geeft de Stichting een beknopte beschrijving. Voor een uitvoeriger beschrijving van de wijze waarop de governance van de Stichting is georganiseerd, verwijst zij naar **productie 71**.

540. 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?
- (ii) is de Stichting die zich opwerpt voldoende geëquipeerd om deze belangen te behartigen c.q. en zijn de belangen van degenen waarvoor wordt opgekomen voldoende gewaarborgd?
- (iii) is voldoende getracht een oplossing buiten rechte te bewerkstelligen?

Aan voorwaarde (iii) is voldaan, nu de Stichting de Gedaagden op 2/3 juli aansprakelijkheidsbrieven heeft gestuurd en Gedaagden het aanbod om tot overleg te gaan van de hand hebben gewezen. Hierna gaat de Stichting in op punten (i) en (ii).

VII.B. Doelstellingen Stichting en gelijksoortige belangen (art. 3:305a lid 1 BW)

VII.B.1. Statuten

541. De Stichting vertegenwoordigt de Gedupeerden in verband met hun aanspraken op schadevergoeding of andere vormen van genoegdoening naar aanleiding van het Dieselschandaal. Dit volgt uit de doelstelling van de Stichting die is omschreven in haar statuten (**productie 72**), de **Statuten**. 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”, de vaststelling van verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid van de Gedaagden (omschreven in de Statuten als “de Entiteiten”) voor hun aandeel in het Dieselschandaal.

VII.B.2. De belangen van de Gedupeerden zijn gelijksoortig

542. 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.
543. De vorderingen lenen zich voor bundeling als daarover in één procedure geoordeeld kan worden zonder naar de bijzondere omstandigheden van de individuele belanghebbenden te kijken (HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756, *Baas in Eigen Huis/Plazacasa*). Deze voorwaarde is vervuld. Alle Gedupeerden hebben met elkaar gemeen dat hun Getroffen Voertuig betrokken is in het Dieselschandaal; dat hun auto’s ten onrechte als groen en duurzaam zijn verkocht; dat deze bij normaal gebruik op de weg een uitstoot veroorzaken die de emissiegrenzen ruimschoots te boven gaat en die om dat te verhullen van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten zijn voorzien. Bovendien zijn alle Getroffen Voertuigen voorzien van een motor afkomstig van FCA. De technische eigenschappen van de motoren van de Getroffen Voertuigen zijn daarmee in wezen dezelfde, ongeacht het merk of exacte model van het Getroffen Voertuig in kwestie. Alle Gedupeerden hebben een onjuist CvO verstrekt gekregen van de Autofabrikanten, de Importeurs of de desbetreffende Dealer dat op exact dezelfde punten en om dezelfde redenen onjuist was, namelijk de (daadwerkelijke) uitstoot van NO_x. Het nadeel van de Gedupeerden is op volstrekt gelijksoortige wijze geleden: zij hebben een Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands gekocht of geleased en daarmee beschikken zij over een Getroffen Voertuig dat niet voldoet aan de typegoedkeuringseisen blijkend uit de Emissieverordening.
544. In een van de lopende procedures tegen Volkswagen namen de gedagvaarde autodealers het standpunt in dat zij een onderling erg verschillende groep vormden, omdat sommige van hen ook andere automerken verkochten; dat de omvang enorm verschilt en het mogelijk was dat de eisende stichting onder haar participanten geen klanten van sommige van de Dealers heeft. In de optiek van de rechtbank Amsterdam (zie de uitspraak van 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 5.9 e.v.) stonden al die verschillen niet in de weg aan ontvankelijkheid van de eisende stichting. Tussen de partijen stond vast dat in Nederland een zeer significant aantal auto’s met een bepaalde Volkswagen-dieselmotor zijn verkocht. Een identieke overeenkomst doet zich hier voor, alle Getroffen Voertuigen hebben immers eenzelfde soort FCA-motor.

545. 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 de Gedaagden mag ook verwacht worden dat zij hieraan hun medewerking verlenen.
546. Het belang van de Gedupeerden bij vaststelling van aansprakelijkheid van de Gedaagden en toekenning van compensatie leent zich voor bundeling. Bij gebreke van bundeling zou een efficiënte rechtsbescherming tegen de aantasting van deze belangen, die vele – voornamelijk particuliere – autobezitters heeft geraakt, ernstig worden bemoeilijkt. De gemiddelde autobezitter beschikt immers niet over de kennis en middelen die nodig zijn om een complexe kwestie als de onderhavige uit te procederen tegen draagkrachtige partijen als de Gedaagden (en dan in het bijzonder de Autofabrikanten). In dat geval zou de bescherming die autobezitters – en met name Consumenten – aan Europese en nationale wetgeving moeten kunnen ontleen zinledig zijn. Dat zou indruisen tegen het vereiste van toegang tot efficiënte rechtsbescherming.

VII.C. Belangen Gedupeerden zijn gewaarborgd

547. De Stichting is zo georganiseerd dat de Gedupeerden daadwerkelijk baat zullen hebben bij de collectieve actie. Tot haar achterban rekent de Stichting alle Gedupeerden, in Nederland en buiten Nederland, maar met woon- of verblijfplaats binnen de Europese Unie. De Stichting heeft zich sinds haar oprichting binnen en buiten rechte ingespannen ten behoeve van de belangen van de Gedupeerden en de gedupeerden van andere autofabrikanten, zoals Volkswagen en Daimler. Daarbij geniet zij ook de steun van andere organisaties, zoals Milieudefensie en het Franse France Nature Environnement. De Stichting zoekt uitdrukkelijk het publieke debat, zoals blijkt uit de bijeenkomsten die zij zelf georganiseerd heeft. De Stichting financiert ook uitgebreid en diepgravend onderzoek naar de werking van Illegale Manipulatie-instrumenten. De Stichting is hiermee representatief voor de grote groep autobezitters die gedupeerd zijn geraakt door FCA's rol in het Dieselschandaal.
548. Is de Stichting succesvol, dan worden de eventuele inkomsten uitgekeerd aan de aangeslotenen na aftrek van de *fee* die is vastgelegd in de participatieovereenkomsten die de Stichting met Gedupeerden aangaat. De Deelnemers zijn voor een groot deel particuliere autobezitters. De Stichting overlegt als **productie 73** de model participatieovereenkomst die zij aanbiedt aan beoogde participanten.
549. De Stichting heeft ervoor gezorgd dat zij voldoende kennis en vaardigheden in huis heeft om de procedure te kunnen voeren (Kamerstukken II 2011/12, 33 126, nr. 3 (MvT), art. 30305a lid 2 sub e BW). 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. Dit is nader uitgewerkt in productie 71 en in het governance

document op de website van de Stichting (**productie 74**). Hier is beschreven dat de Stichting een bestuur en een raad van toezicht heeft, (art. 3:305 lid 2 sub a); dat de Stichting bij een eventuele Stichting de Gedupeerden zal raadplegen (art. 3:305a lid 2 sub b BW) en voldoende middelen heeft om de kosten voor het voeren van deze procedure te kunnen dragen (art. 3:305a lid 2 sub c BW).

550. 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 heeft in productie 71 aan de hand van de indeling van de Claimcode 2019 en de corresponderende wetsbepalingen toegelicht op welke wijze zij de betrokken voorwaarden heeft geïmplementeerd.
551. De website van de Stichting (www.emissionsjustice.com) bevat uitgebreide informatie over de achtergrond van het werk van de Stichting en de voorwaarden van deelname. Hier is de informatie te vinden die de Stichting beschikbaar moet stellen op grond van art. 3:305a lid 2 sub d BW). Ook is hier te vinden op welke wijze de Stichting invulling geeft aan de beginselen en uitwerkingen vervat in de Claimcode 2019.
552. 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.
553. 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.

VII.D. Geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk (art. 3:305a lid 3 sub a BW)

554. De bij de oprichting van de Stichting bestuurders betrokken, Andrew Goodman en Miguel Sousa Ferro, hebben geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk dat via de Stichting wordt gerealiseerd.

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

VII.E.1. Inleiding

555. Ten aanzien van het in art. 3:305a lid 3 sub b BW verankerde territoriale ontvankelijkheidsvereiste (de aanduiding “scope rule” is inmiddels meer ingeburgerd)

beschrijft de Stichting (i) dat als de rechtbank dit additionele ontvankelijkheidscriterium toepast, de Stichting glansrijk over de streep komt, maar (ii) dat dit ontvankelijkheidsvereiste niet verenigbaar is met de Brussel I bis-Vo om welke reden de Rechtbank het criterium daarom buiten toepassing zou moeten laten.

VII.E.2. Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste uitgewerkt

556. Komt de Rechtbank toe aan een beoordeling van het territoriale ontvankelijkheidsvereiste, dan:
- moet aannemelijk zijn dat het merendeel van de personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvorderingen strekken, zijn gewone verblijfplaats in Nederland heeft; of
 - moet degene tegen wie de rechtsvordering zich richt, woonplaats in Nederland hebben en moeten bijkomende omstandigheden wijzen op voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer; of
 - moeten de gebeurtenissen waarop de rechtsvordering betrekking heeft, in Nederland heeft of hebben plaatsgevonden.
557. Uit hoofde van haar Statuten representeert de Stichting alle Gedupeerden in Nederland en daarbuiten. Na (i) de aanwijzing van de Stichting als exclusieve belangenbehartiger, (ii) de vaststelling van de Nauw Omschreven Groep en (iii) het bepalen van termijnen voor het doen van een opt-out en opt-in-mededeling (op grond van respectievelijk art. 1018f leden 1 en 5 BW), zal blijken welke Gedupeerden gebonden zullen zijn aan de uitkomst van de onderhavige procedure. Omdat alleen Gedupeerden met woonplaats in Nederland in beginsel geacht worden gebonden te zijn aan de uitkomst van deze procedure, behoudens het geval van opt-out, en de Gedupeerden met woonplaats daarbuiten moeite moeten doen om hier te lande mee te doen, ligt het voor de hand dat het Nederlandse aandeel in de uiteindelijke Nauw Omschreven Groep relatief groot zal zijn. Ten aanzien van de Nederlandse Gedupeerden is de eerste voorwaarde zonder meer vervuld. Geeft de Rechtbank de mogelijkheid aan niet-Nederlandse Gedupeerden via een opt-in mededeling mee te doen, dan is het – in theorie – mogelijk – dat de balans richting het buitenland uitslaat. Dat zal echter niet gebeuren en blijken dan nadat de Rechtbank deze eerste, formele voorfase heeft uitbehandeld.
558. Voor zover niet de statutaire achterban, maar de daadwerkelijke Deelnemers een rol spelen, wijst de Stichting erop dat per datum dagvaarding ruim 12.000 deelnemers zich inzake de Volkswagen-kwestie aan de Stichting hebben verbonden, door een participatie-overeenkomst te ondertekenen en deze in te sturen. Het gros van hen heeft inmiddels ook alle benodigde verdere documenten ingestuurd. Van deze achterban heeft ongeveer 50% woonplaats in Nederland. Een soortgelijke ontwikkeling verwacht de Stichting in het FCA-dossier. De Stichting meent overigens dat de achterban beoordeeld wordt aan de hand van de statutaire doelstellingen en het bestaan van voldoende kritische massa aan vertegenwoordigde personen. De wet vereist geen steunverklaring of deelnemingsovereenkomst. Sterker nog, de wet kent een soortgelijke figuur niet eens.

559. Bovendien is een belangrijk gedeelte van Gedaagden in Nederland gevestigd. Zo heeft een gedeelte van de Importeurs, en hebben alle Dealers, woonplaats in Nederland. De centrale partij in deze procedure, FCA is bovendien een Nederlandse vennootschap met vestiging in Amsterdam.
560. Als bijkomende omstandigheden die wijzen op een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer, is het verder van belang dat de Nederlandse RDW de typegoedkeuringsinstantie is van een aantal van de Getroffen Voertuigen. Verder zijn er in Nederland tienduizenden Getroffen Voertuigen verkocht en op de markt gebracht met een vals CvO. Deze Getroffen Voertuigen voldoen niet aan de emissienormen, maar rijden wel op 's lands wegen rond. Aldus schenden de Autofabrikanten hier te lande doorlopend hun verplichting om ervoor te zorgen dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met de Emissieverordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt (art. 4 lid 2 Emissieverordening).
561. In het voorgaande ligt besloten dat de schadetoebrengende gebeurtenissen in het onderhavige geval ook (deels) in Nederland hebben plaatsgevonden en nog steeds plaatsvinden. Bovendien heeft de Stichting ook contractuele vorderingen jegens de (in Nederland gevestigde) Dealers ingesteld. Daarbij stelt zij onder andere (en bij wijze van voorbeeld) dat de tekortkomingen in de contractuele verplichtingen door de respectievelijke Dealers zich in Nederland hebben gemanifesteerd.
562. Aan (ten minste één van) de vereisten van art. 3:305a lid 3 sub b BW is derhalve voldaan, zodat sprake is van een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer.

VII.E.3. Het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste moet achterwege blijven

563. Hoewel in het onderhavige geval aan (één of meer van) de vereisten van art. 3:305a lid 3 sub b BW is voldaan, meent de Stichting dat dit territoriale ontvankelijkheidsvereiste in strijd is met Europees recht.
564. Het zou niet zo mogen zijn dat waar de Rechtbank op grond van de Brussel I bis-Vo haar bevoegdheid moet vaststellen, zij met toepassing van het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste de Stichting in één of meer van haar vorderingen niet-ontvankelijk verklaart. In dat geval doorkruist (lager) nationaal recht (hoger) Unie-recht dat nu eenmaal dient te prevaleren. De Stichting ontleent steun voor dit bezwaar aan het advies van de Afdeling Advisering van de Raad van State bij het wetsvoorstel in verband met de WAMCA, waarin deze de wetgever erop wees “dat de voorgestelde ontvankelijkheidseis die geografisch-territoriale aanknopingspunten bevat geen afbreuk mag doen aan het nuttige effect van het Unierecht, in het bijzonder van de Brussel I bis-Vo ” (Kamerstukken II 2016-17, 34608, Advies ABRvS, p. 1).
565. Deze opmerking heeft de wetgever in het finale tekstvoorstel gepasseerd. Sterker nog, ten opzichte van het wetsvoorstel heeft de wetgever in lid 3 sub b sub 2 toegevoegd dat de woonplaats van de gedaagde alleen niet voldoende is, maar dat er daarnaast ook sprake moet

zijn van bijkomende omstandigheden die wijzen op voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer. Gelijk aan wat Cathelijne van der Plas opmerkte in haar artikel over het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste meent de Stichting dat het territoriale ontvankelijkheidsvereiste afbreuk doet aan de inhoud en de werking van de Brussel I bis-Vo en mede daarom niet door de 'EU-beugel' kan (C.G. van der Plas, 'De collectieve actie 2.0 in grensoverschrijdende zaken: het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste onder de loep', NIPR 2019/3).

566. Indien moet worden aangenomen, in lijn met wat de wetgever in de Nota naar aanleiding van het Verslag aanvoerde, dat het territoriale ontvankelijkheidsvereiste geen invloed heeft op bevoegdheid (Kamerstukken II 2017/18, 34608, nr. 6 Nota naar aanleiding van het Verslag, p. 12-13), maar alleen een aanvullend criterium stelt aan de ontvankelijkheid van de Stichting ten aanzien van haar vorderingen die zien op niet-Nederlandse Gedupeerden, dan is de Scope Rule in strijd met het discriminatieverbod (art. 18 Werkingsverdrag EU). Voor Nederlandse ingezetenen gelden dan immers andere procedures dan voor niet-Nederlandse ingezetenen. Elke (directe) discriminatie op grond van nationaliteit of (indirecte) discriminatie op grond van woonplaats is categorisch verboden. Artikel 18 VwEU heeft directe werking. Dat betekent onder andere dat iedere burger er voor de nationale rechter een beroep op kan doen. De rechter dient met het discriminatieverbod strijdige nationale wetgeving buiten toepassing te laten in alle door het Werkingsverdrag EU bestreken gevallen.
567. Een claimorganisatie met een achterban waarvan het merendeel zich buiten Nederland bevindt, is pas ontvankelijk als de gebeurtenis in Nederland plaats had of de gedaagde in Nederland woonplaats heeft, terwijl dat niet geldt voor een claimorganisatie met een overwegend Nederlandse achterban. Die laatste kan immers al ontvankelijkheid ontlenen aan het feit dat deze achterban in Nederland woonplaats heeft (C.G. van der Plas in NIPR 2019, afl. 3 in het artikel 'De collectieve actie 2.0 in grensoverschrijdende zaken: het territoriaal ontvankelijkheidsvereiste onder de loep', p. 14).
568. Op deze gronden meent de Stichting dat de Rechtbank het territoriale ontvankelijkheidsvereiste buiten toepassing dient te laten.

VII.F. Stichting heeft de Gedaagden uitgenodigd voor overleg (art. 3:305a lid 3 sub c BW)

569. Bij brieven van 2 en 3 juli 2020 heeft de Stichting de Gedaagden een aantal vragen voorgelegd, heeft zij hen aansprakelijk gesteld en uitgenodigd voor overleg over een minnelijke regeling. Die brieven zijn (i) per aangetekende post of koerier en (ii) per gewone post (iii) alsmede per e-mail verstuurd aan de Gedaagden en daar ook op één of meer manieren aangekomen. Voor het overleg over een buitengerechtelijke oplossing heeft de Stichting een redelijke termijn gegeven.
570. Op verzoek van een aantal Dealers heeft de Stichting een Nederlandse vertaling van de brief van 2 en 3 juli 2020 nagestuurd. 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.

571. Een deel van de Gedaagden heeft gereageerd, voor het merendeel middels gelijklopende brieven (**productie 75**). Ten aanzien van de uitnodiging tot overleg zijn alle brieven afwijzend.
572. De Stichting heeft hiermee voldaan aan het overlegvereiste van art. 3:305a lid 3 BW (nieuw), lid 2 (oud). Op de datum van dagvaarding is de redelijke termijn voor alle met de brief aangeschreven (rechts)personen ruimschoots verstreken.

VIII. BEKENDE VERWEREN GEDAAGDEN

573. De Stichting is in deze dagvaarding al ingegaan op de verweren zoals deze door de Autofabrikanten naar voren zijn gebracht en verwacht mogen worden, gelet op de lijn van argumentatie die andere autofabrikanten hebben gevoerd in verband met hun rol in het Dieselschandaal.

IX. FORMELE ASPECTEN

IX.A. Inleiding

574. 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.

IX.B. NCC

575. 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 een deel van de Gedaagden, maar uitdrukkelijk ook voor de Gedupeerden buiten Nederland omdat vertaling van de processtukken dan (veelal) niet meer nodig zal zijn. 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.
576. De Stichting nodigt de Gedaagden 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.

IX.C. Bevoegdheid rechter

IX.C.1. Inleiding

577. De bevoegdheid van de Rechtbank volgt uit een viertal grondslagen, namelijk (i) de woonplaats van een aantal gedaagden (Nederland), (ii) de samenhang van de vorderingen tegen Nederlandse gedaagden en gedaagden met woonplaats in een andere EU-lidstaat; (iii) de samenhang van de vorderingen tegen Nederlandse gedaagden en gedaagden met woonplaats buiten de Europese Unie en (iv) de plaats van het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten (en de overige Gedaagden).

IX.C.2. De Gedaagden met vestiging in Nederland

578. In dagvaardingszaken heeft de Nederlandse rechter rechtsmacht indien de gedaagde woonplaats of gewone verblijfplaats in Nederland heeft (art. 4 lid 1 Brussel I-bis). Dat betekent dat de rechtbank van de woonplaats van (i) FCA, (ii) van ieder van de in Nederland gevestigde Importeurs en (iii) van ieder van de Dealers bevoegd is. Deze bevoegdheid omvat alle vorderingen die de Stichting tegen de desbetreffende gedaagden instelt.

579. In ieder geval de Gedaagden Frank Vaneman Automotive I B.V., Frank Vaneman Automotive II B.V., Garage Marré B.V., Mobility Group Haaker Amsterdam B.V., Truckland B.V. en FCA hebben hun statutaire vestiging en daarmee hun woonplaats in het werkgebied van de Rechtbank. Dat leidt tot bevoegdheid van de Rechtbank op grond van de hoofdregel van art. 4 lid 1 Brussel I-bis.

580. 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.

IX.C.3. De Gedaagden met vestiging in buiten Nederland

581. Ook ten aanzien van de vorderingen tegen de buitenlandse Gedaagden met vestiging in een EU-lidstaat, namelijk FCA Italy S.p.A., en Alfa Romeo S.p.A., is de Rechtbank bevoegd.

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

583. Art. 7 lid 1 Rv voorziet in een soortgelijke regeling ten aanzien van de gedaagden met woonplaats buiten de EU, zoals FCA US. Voor de uitleg van het begrip “zodanige samenhang” in art. 7 lid 1 Rv pleegt de Nederlandse rechter overigens aan te sluiten bij de rechtspraak over het “nauwe band-criterium van art. 8 lid 1 Brussel I-bis en voorgangers.

584. Art 7 lid 1 Rv bevat overigens eens beduidend ruimere strekking. Voldoende is dat de Nederlandse rechter bevoegd is kennis te nemen van de samenhangende vorderingen tegen een van de medegedaagden. Die medegedaagde hoeft onder art. 7 lid 1 Rv niet ook woonplaats in Nederland te hebben, zoals vereist is onder art. 8 lid 1 Brussel I-bis.

Ook de arresten van het 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).

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

Zie M.H.C. Sinninghe Damsté en T.M.C. Arons, 'Collectief schadeverhaal bij kartels in de financiële sector; zegen of vloek', in *Ondernemingsrecht* 2017/84. Deze auteurs stellen ook dat: "[u]it de jurisprudentie blijkt dat bij kartelzaken aan dit criterium vrij snel is voldaan als het vorderingen betreft met betrekking tot één en 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.*) en Rb. Amsterdam 4 juni 2014, ECLI:NL:RBAMS:2014:3190 (*CDC Project 13 SA/AkzoNobel NV e.a.*).

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

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

587. Die hoofdelijke verbondenheid doet zich hier uitdrukkelijk voor.

588. De voor een groot deel gelijklopende vorderingen van de Stichting tegen de Gedaagden, in het bijzonder de verklaringen voor recht tot vaststelling van aansprakelijkheid en de vorderingen tot vergoeding van schade zijn namelijk mede gebaseerd op de groepsaansprakelijkheid uit onrechtmatige daad van alle Gedaagden en op hun gezamenlijke verantwoordelijkheid voor (voortdurende) oneerlijke handelspraktijken. Daarvoor is essentieel dat FCA de ontwikkelaar en vervaardiger van de motoren van alle Getroffen Voertuigen is en als toeleverancier fungeerde van alle Autofabrikanten.

589. Uit de brief van Suzuki Motor Corporation van 5 augustus 2020 (productie 35 Ter) blijkt dat de Suzuki Vitara voorzien was van een dieselmotor “*that had been designed and manufactured on a full turnkey basis by the FCA Group*”. Suzuki verschuilt zich achter de FCA Groep: “*The FCA group has assured SUZUKI that the relevant engine and its emission software has always been compliant with all applicable regulations.*” Hoewel de aansprakelijkheidsgronden wijzen richting aansprakelijkheid van ieder van de Autofabrikanten als zodanig, maakt de verklaring van Suzuki duidelijk dat het handelen van ieder van de Autofabrikanten niet los te zien is van het handelen van FCA als groepsleverancier van de dieselmotor (en het Illegale Manipulatie-instrument). Het niet voldoen aan de emissienormen en de typegoedkeuringsvereisten van de Getroffen Voertuigen van FCA kan derhalve steeds verweten worden aan ieder van de Autofabrikanten mét FCA, hoofdelijk. Langs die lijn heeft de Stichting haar vorderingen ook ingestoken.
590. De Gedaagden, onder te verdelen in steeds FCA met een van de overige Autofabrikanten en de bijbehorende Importeurs en Dealers, 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)verkocht 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.
591. In aanvulling op het voorgaande is van belang dat bij een afzonderlijke berechting van de vorderingen door verschillende nationale gerechten, die gerechten ieder voor zich op basis van hetzelfde feitencomplex de hiervoor omschreven verwijten moeten beoordelen. In belangrijke mate zullen zij daarbij dezelfde rechtsregels toepassen om te beslissen of Gedaagden een oneerlijke handelspraktijk hebben gevoerd. De specifieke rechtsregels mogen ten dele geïmplementeerd zijn in nationale wetgeving, in de kern is de Richtlijn OHP het uitgangspunt. Ook bij de vaststelling of onrechtmatig is gehandeld jegens de Gedupeerden speelt het regulatorisch kader van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening een belangrijke rol (en ook weer de Richtlijn OHP). Zou op dat punt bevestigend worden geoordeeld, dan zouden die gerechten elk afzonderlijk de aansprakelijkheid moeten vaststellen en de totale schade moeten begroten, die de Gedupeerden hebben geleden. Afhankelijk van de uitkomst van de eventueel te entameren vrijwaringsprocedures, zouden die gerechten ook nog eens moeten oordelen over de onderlinge draagplicht van Gedaagden. Daarbij zou op meerdere gebieden een gevaar voor onverenigbare beslissingen ontstaan. Dat moet worden voorkomen. Een goede rechtsbedeling vraagt dus om

een gelijktijdige behandeling en berechting van de bij deze dagvaarding ingestelde vorderingen, in dit geval door de rechtbank Amsterdam.

592. 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*)).
593. Bij de toepassing van art. 8 Brussel I-bis is een relevant gezichtspunt dat het voor de Autofabrikanten (ook) voorzienbaar was dat zij konden worden opgeroepen in een lidstaat waar de Getroffen Voertuigen (elders) op de markt zijn gebracht en (door)verkocht, zoals in Nederland. Ook aan deze eis is voldaan. Er is namelijk sprake van universele Illegale Manipulatie-instrumenten. Daarbij is het de bedoeling was dat die in verschillende type auto's van de Autofabrikanten ook op de Nederlandse markt zouden worden gebracht, om op die manier de veel te hoge emissies van de Getroffen Voertuigen te verhullen. Alle Gedaagden, in het bijzonder ook de Autofabrikanten, moesten er rekening mee houden dat ook zij zou (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, dus ook in Nederland (HvJ EU 21 mei 2015, ECLI:EU:C:2015:335, punt 24 (*CDC/Akzo Nobel c.s.*)). Dat wordt hier nog eens versterkt doordat de topholding van de FCA Groep statutaire zetel heeft in Amsterdam. De Nederlandse rechtssfeer is daarmee bewust opgezocht.
594. Uit het voorgaande volgt dat de Rechtbank bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen van de Stichting gericht tegen alle Gedaagden, zoals bij deze inleidende dagvaarding ingesteld.
595. 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 en Getroffen Voertuigen waarvan de typegoedkeuring verzorgd is door de Nederlandse typegoedkeuringsautoriteit, de RDW. De Dealers, van wie zij de Getroffen Voertuigen hebben verkregen, zijn namelijk medepleger van de onrechtmatige daad en de diensgevolge 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.
596. Niet alleen is de schade dus (ook) in Nederland ingetreden, Nederland is ook mede de plaats van de veroorzakende gebeurtenis (te weten de typegoedkeuring van een aantal Getroffen Voertuigen en de uiteindelijke verkoop van een deel van de Getroffen Voertuigen), die aan de gevorderde schade ten grondslag ligt (HvJ EG 30 november 1976, ECLI:EU:C:1976:166, *NJ*

1977/494). Dat betekent dat voor (een deel van) de onrechtmatige gedragingen van Gedaagden (in groepsverband), de schadeveroorzakende gebeurtenissen, dus ook in Nederland hebben plaatsgevonden. In geval van een meervoudige “locus”, zoals in de onderhavige kwestie aan de orde is, kunnen Gedaagden worden opgeroepen, ter keuze van de eiser, voor de rechter van de ene dan wel van de andere plaats (HvJ EG 30 november 1976, ECLI:EU:C:1976:166, NJ 1977/494). De Stichting heeft gekozen voor de Rechtbank.

597. 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.

IX.D. Bevoegdheid m.b.t. vorderingen van belangenbehartigers zoals de Stichting

598. 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.
599. Daarnaast kwam hiervoor in onderdeel VII.E, 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.
600. 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.

IX.E. Toepasselijk recht

601. Wat betreft het toepasselijke recht, bestaat er een potentiële verscheidenheid aan uitkomsten. Dat kan voor de procespartijen en de Rechtbank tot bepaalde complicaties leiden. Het komt de Stichting zinnig om hierover afspraken te maken in het kader van een regiezitting.
602. Een deel van de ingestelde vorderingen heeft betrekking op verbintenissen uit overeenkomst. In dat geval wordt het toepasselijk recht beoordeeld aan de hand van art. 10:153 BW in verbinding met Verordening (EG) Nr. 593/2008 (Rome I). Op grond van art. 4 lid 1 sub a Rome I is op overeenkomsten in verband met de verkoop van roerende zaken, zoals de getroffen Voertuigen, het recht van toepassing van het land van woonplaats van de verkoper. Ten aanzien van de Dealers is dat eenvoudig, namelijk Nederland en derhalve Nederlands recht. Indien de Rechtbank, conform het gevorderde, ook niet in Nederland-gevestigde Gedupeerden de mogelijkheid geeft mee te doen aan de procedure, middels een uit te brengen opt-in verklaring,

dan ligt het in de rede ook buitenlandse autodealers in het geding te betrekken via gedwongen tussenkomst. Dat zou leiden tot de toepasselijkheid van een veelheid aan verschillende toepasselijke rechtssystemen. Vooralsnog geniet het daarom de voorkeur van de Stichting om de deelname van niet in Nederland gevestigde Gedupeerden te beperken tot de niet-contractuele vorderingen tegen de Autofabrikanten.

603. Een ander deel van de vorderingen heeft een duidelijk niet-contractueel kader. Het toepasselijk recht wordt dan bepaald aan de hand van art. 4 Verordening (EG) nr. 864/2007 (Rome II). Ten aanzien van het toepasselijk recht op een onrechtmatige daad, is de rechter bevoegd van de plaats waar de schade zich voordoet (art. 4 lid 1 Rome II). Ten aanzien van niet in-Nederland gevestigde Gedupeerden, zou dat kunnen leiden tot de toepasselijkheid van een veelheid aan verschillende toepasselijke rechtssystemen.
604. Hebben degene die de schade veroorzaakt heeft en degene die deze geleden heeft woonplaats in hetzelfde land, dan is het 'eigen recht' van toepassing (art. 4 lid 2 Rome II). Nederlandse Gedupeerden zouden hun vorderingen tegen FCA dan altijd op grond van Nederlands recht moeten kunnen instellen.
605. Ook is het mogelijk dat de vorderingen een nauwere band hebben met een andere rechtssfeer dan het land van het intreden van de schade of het gedeelde thuisland van gelaedeerde en laedens. In dat geval is het recht van het land waarmee een nauwere band bestaat toepasselijk. Een mogelijk gevolg hiervan zou zijn dat het land van de typegoedkeuring bepalend is voor het toepasselijk recht. In dat geval zullen de onrechtmatige daadsvorderingen aan de hand van, respectievelijk, Engels, Nederlands en Italiaans recht moeten worden beoordeeld. Hoewel dat overzichtelijker is dan een mozaïek dat zich uitstrekt tot, in potentie, het interne recht alle lidstaten van de Europese Unie, is dat nog allerminst ideaal.
606. Tegelijk is de mozaïekbenadering die leidt tot toepassing van het interne recht van elke lidstaat alleen in zoverre relevant voor zover inwoners van andere lidstaten middels een opt-in verklaring te kennen geven gebonden te willen zijn aan de uitkomst van de voorliggende procedure. Het zou weinig proceseconomisch zijn om de vorderingen alle langs de lat van al deze rechtsstelsels te leggen. Om een simpel voorbeeld te geven: als zich geen Gedupeerde meldt uit Slovenië, waarom zouden de partijen dan beantwoording van rechtsvragen naar Sloveens recht bejiveren?
607. Kortom, de vraag van toepasselijk recht is tegelijk een vraag met belangrijke proceseconomische aspecten. Hoewel de Stichting haar vorderingen eerst en vooral op het Nederlandse recht baseert en zij in de centrale rol van FCA ook een belangrijk argument ziet om beoordeling conform Nederlands recht te bepleiten, geeft zij er de voorkeur aan om voor of op een regiezitting nadere afspraken te maken over de wijze waarop dit vraagstuk het beste kan worden aangevlogen.

X. BEWIJSAANBOD

X.A. Het bewijs is geleverd

608. 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.
609. In aanvulling op de inhoud inclusief verwijzingen naar externe bronnen in deze dagvaarding, is het bewijs geleverd door middel van de in deze dagvaarding genoemde producties en de aan het einde van deze dagvaarding opgesomde producties.

X.B. Bijzondere bewijsregels

610. Voor zover de rechtbank niettemin meent dat op onderdelen aanvullende duidelijkheid of bewijs zou moeten worden verschaft, dan geldt het volgende. Om een efficiënte en effectieve afwikkeling van de schade van de Gedupeerden te versoepelen en te bespoedigen en bepaalde onderdelen nader te kunnen onderbouwen, is het aan de Gedaagden om openheid van zaken te geven. De Stichting verzoekt de Rechtbank daarom om de Autofabrikanten te gelasten openheid te geven en alle relevante informatie over te leggen over met name de volgende onderwerpen en alle andere onderwerpen die (in het verdere verloop van deze procedure) nuttig worden geacht:
- a. de omvang en aard van de betrokkenheid van de Autofabrikanten bij het Dieselschandaal;
 - b. de werking en effecten van de sjoemelsoftware en de (Illegale) Manipulatie-instrumenten, in het bijzonder in relatie tot (i) de verminderde prestaties en het verminderd gebruiksgemak van de Getroffen Voertuigen, (ii) het verhoogde brandstofverbruik en (iii) de toegenomen slijtage als gevolg daarvan;
 - c. de aard en strekking van de Terugroepacties, waartoe de autoriteiten in de Europese Unie FCA en/of Suzuki hebben opgeroepen, veroordeeld of bevolen;
 - d. in hoeverre deze Terugroepacties (überhaupt) zijn uitgevoerd, waaronder begrepen (i) welke Getroffen Voertuigen daadwerkelijk zijn teruggeroepen en met een software update zijn behandeld, (ii) een schriftelijke toelichting wat is aangepast (waaronder aan de software, firmware en hardware) en (iii) wat daarvan de gevolgen en resultaten zijn, waaronder in hoeverre de Getroffen Voertuigen na de Terugroepacties volgens Gedaagden wel of niet aan de relevante regelgeving en (contractuele) afspraken voldoen;
 - e. de Getroffen Voertuigen, in het bijzonder met betrekking tot de waardeontwikkeling daarvan na het bekend worden van het Dieselschandaal;
 - f. de onderlinge zeggenschap, afspraken en afrekeningen tussen de Gedaagden onderling, inclusief (i) inzicht in iedere vorm van onderlinge zeggenschap of invloed (waaronder contractueel en vennootschapsrechtelijk, inclusief zeggenschap of invloed

door bestuursleden, commissarissen of leidinggevende werknemers) en (ii) financiële afspraken over onder meer de verdeling van opbrengsten en verdeling van risico's met betrekking tot de onderwerpen uit deze dagvaarding en de bovengenoemde onderwerpen (waaronder de gevolgen van het Dieselschandaal) in het bijzonder. Zie hierover nader par. IV.B.7.b); en

- g. de (wijze van) betrokkenheid van ieder van de Gedaagden bij de onderwerpen uit deze dagvaarding en de bovengenoemde onderwerpen in het bijzonder.

611. De Autofabrikanten zijn verplicht om deze feiten in deze procedure volledig en naar waarheid aan te voeren op grond van art. 21 Rv. Bij een eventuele belangenafweging, zou de Rechtbank meer gewicht mogen toekennen aan de belangen van de Gedupeerden om hierover duidelijkheid en informatie te verkrijgen, dan aan het belang van de Autofabrikanten om hun (frauduleuze) handelen geheim te houden.

612. Op zijn minst is het wenselijk dat de Rechtbank de Gedaagden een informatieplicht oplegt. Hierbij zouden de Gedaagden verplicht worden om de hierboven gevraagde en overige relevante informatie te verschaffen ter motivering van hun (eventuele) betwisting van de door de Stichting gestelde feitelijke en juridische grondslagen. De Gedaagden beschikken als inbreukmakers bij uitstek over de gegevens omtrent de aan hen verwijten gedragingen, de zogeheten domeinfeiten. Alleen al daarom is het redelijk dat de Gedaagden deze informatie ter zake verschaffen. Zouden de Gedaagden geen plicht hebben tot het delen van hun domeinfeiten, zoals over hun inbreuk en de aan hun bekende gevolgen daarvan, dan zou de rechtsbescherming die het materiële recht de Gedupeerden beoogt te bieden, te zeer in het gedrang komen (HR 24 januari 1975, ECLI:NL:PHR:1975:AC5534, NJ 1976/90 en HR 1 december 2000, ECLI:NL:PHR:2000:AA8719, NJ 2001/45). De Stichting verwijst in dit kader voorts naar het arrest van het Duitse Bundesgerichtshof van 28 januari 2020 (productie 25).

In die procedure, die tegen autofabrikant Daimler was gericht, oordeelde het Bundesgerichtshof dat aan de stelplicht van individuele autobezitters geen hoge eisen dienen te worden gesteld, nu de informatie over de precieze aard en werking van het betreffende Illegale Manipulatie-instrument zich geheel in het domein van de autofabrikant bevindt. Het Bundesgerichtshof oordeelde dat de eiser in die zaak voldoende aankopingsunten voor de aanwezigheid van de Illegale Manipulatie-instrumenten had gegeven en beval een deskundigenbericht teneinde verdere informatie over de aard en werking daarvan te verkrijgen.

613. Indien en voor zover de Rechtbank vaststelt dat de Stichting nog niet (volledig) in het leveren van bewijs is geslaagd, dan acht de Stichting voldoende redenen aanwezig om haar ten behoeve van de Gedupeerden bewijsrechtelijk tegemoet te komen. Art. 150 Rv en ongeschreven recht maken dit mogelijk. De ernst van de handelingen van de Gedaagden, zoals uitgebreid besproken in deze dagvaarding, en de aard van de vorderingen van de Gedupeerden geven daartoe aanleiding. Dit kan in verschillende vormen.

614. 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.

615. Voor het rechtsvermoeden dat het condicio sine qua non-verband tussen de misleiding en de aanschafbeslissing aanwezig is, wordt hier opnieuw verwezen naar het arrest World Online en wat daarover reeds in onderdeel IV.B.8 is opgemerkt.

X.B.1. Bewijsaanbod

616. Indien en voor zover het bewijs nog niet geleverd wordt geacht, biedt de Stichting bewijs aan van al haar stellingen met alle middelen die tot haar beschikking staan. Hieronder valt ook het horen van getuigen, de benoeming van deskundigen en het in het geding brengen van nadere stukken. De Stichting aanvaardt vrijwillig geen enkele bewijslast die niet reeds conform het toepasselijke recht op haar rust.

617. 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.

XI. PROCESKOSTEN

618. 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.

619. Naast proceskosten vordert de Stichting ook vergoeding van door haar gemaakte en te maken buitengerechtelijke kosten.

620. 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 2 juli 2020, het voeren van inhoudelijke correspondentie in combinatie met de hoogte van de vorderingen, die de hoogste drempel van de gehanteerde staffel overstijgt, zijn de reguliere buitengerechtelijke kosten gemaximeerd op EUR 6.775. Dit bedrag komt derhalve voor vergoeding in aanmerking.

621. Voor zover de WAMCA op de vorderingen van de Stichting van toepassing wordt geacht, en een uitspraak ingevolge art. 1018i Rv wordt gewezen, vordert de Stichting op grond van art. 1018l lid 2 Rv een veroordeling van Gedaagden in de redelijke en evenredige gerechtskosten en andere kosten die Stichting heeft gemaakt, met inbegrip van de verplichtingen die de Stichting is aangegaan ten behoeve van de Funder.

622. Bij afwijzing van de vordering verzoekt de Stichting Gedaagden in overeenstemming met de reguliere bepalingen in de kosten van het geding te veroordelen.

XII. PETITUM

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

Ontvankelijkheid, exclusieve belangenbehartiger en nauw omschreven groep

1. de Stichting aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van art. 1018e(1) BW;
2. 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**):

2.1 alle personen en/of rechtspersonen die

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

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

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

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

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

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

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

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

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

of,

2.1.2 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

3. te bepalen dat:

- 3.1 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;
- 3.2 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

4. voor recht te verklaren dat:

- 4.1 ten aanzien van de bescherming van kleine zelfstandigen, dat verenigingen en stichtingen zonder winstoogmerk, 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.
- 4.2 ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken:
 - 4.2.1 de gedragingen van de Autofabrikanten en de Importeurs als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding kwalificeren als een oneerlijke handelspraktijk en mitsdien jegens de Consumenten onrechtmatig zijn;
 - 4.2.2 de gedragingen van de Autofabrikanten en de Importeurs 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;
- 4.2.3 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;
- 4.2.4 de Dealers, de Autofabrikanten en de Importeurs gelet op de oneerlijke handelspraktijken jegens de Consumenten hoofdelijk schadelijktig zijn.
- 4.3 ten aanzien van dwaling:
- 4.3.1 de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers bevoegd zijn de Overeenkomsten te vernietigen.
- 4.4 ten aanzien van conformiteit en wanprestatie
- 4.4.1 dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten beantwoorden;
- 4.4.2 dat de redelijke termijn tot herstel of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;
- 4.4.3 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;
- 4.4.4 dat de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers de bevoegdheid hebben om hun respectieve Overeenkomsten met de respectievelijke Dealers te ontbinden.
- 4.5 ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken, dwaling, non-conformiteit en wanprestatie:
- 4.5.1 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;
- 4.6 ten aanzien van onrechtmatige daad:

- 4.6.1 dat ieder van de Autofabrikanten, de Importeurs en de Dealers, althans een of meer van hen, jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees onrechtmatig hebben gehandeld;
- 4.6.2 dat het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten en de Importeurs jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees eveneens aan de Dealers kan worden tegengeworpen;
- 4.6.3 dat ieder van de Autofabrikanten, de Importeurs 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, zaaksvervanging en schadevergoeding

- 5. 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:

5.1 primair:

- 5.1.1 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.

5.2 Subsidiair:

- 5.2.1 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

- 5.2.2 de Autofabrikanten en de Importeurs 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.

5.3 Meer subsidiair:

5.3.1 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.

5.4 Meer subsidiair:

5.4.1 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.

5.5 meer subsidiair:

5.5.1 de Autofabrikanten en de Importeurs 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:

4.5.1.1 – 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;

4.5.1.2 een schadevergoeding, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen.

6. 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:

- 6.1 de Autofabrikanten, de Importeurs 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.
7. ten aanzien van Lessees:
- 7.1 de Autofabrikanten en de Importeurs hoofdelijk te veroordelen de Lessees de schade te vergoeden die zij hebben geleden, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen
8. 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.
9. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen in de kosten van dit geding, inclusief, indien van toepassing, de redelijke en evenredige kosten als bedoeld in artikel 1018l lid 2 BW die de Stichting met het oog op de procedure heeft gemaakt, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen, 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.

De kosten dezes zijn €

OVERZICHT PRODUCTIES

Productie 1	Transport & Environment, report Who ? What? How? September 2016
Productie 2	Artikel Financieel Dagblad 22 juli 2020
Productie 3	Persbericht Eurojust van 22 juli 2020
Productie 4	ICCT-Rapport
Productie 5	EMIS-Rapport
Productie 6	Brieven aan gedaagden FCA NV en Suzuki van 2 juli 2020
Productie 7	Schriftelijke antwoorden van • • • • • van Transport & Environment op vragen van de Parlementaire Enquêtecommissie van het Europees
Productie 8	Persbericht Europese Commissie in verband met inbreukprocedures
Productie 9	Artikel Rockström, J., Steffen, W., Noone, K. et al. A safe operating space for humanity. Nature 461, 472–475 (2009). https://doi.org/10.1038/461472a
Productie 10	Artikel Anenberg, S.C., Miller, J., Minjares, R., Du, L. Henze, D.K., Lacey, F, Heyes, C. Impacts and mitigation of excess diesel related NOx emissions in 11 major vehicle markets. Nature, 545(7655), 467-471 (2017)
Productie 11	Artikel Financial Times 25 februari 2018
Productie 12	Artikel Electrive.com van 16 oktober 2018
Productie 13	RDW Rapportage Programma emissietesten RDW – Resultaten vervolgonderzoek aanwezigheid ongeoorloofd defeat device, Juli 2017
Productie 14	Artikel Contag et al, How They Did It, An analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles; 2017
Productie 15	TNO-rapport ter zake van Suzuki Vitara van 24 september 2019
Productie 16	RDW Rapportage Programma emissietesten RDW – Resultaten indicatieve testen aanwezigheid ongeoorloofd defeat device, september 2016
Productie 17	Antwoorden van FCA op vragen in het kader van een parlementaire enquête van het Europees Parlement

Productie 18	Transcript hoorzitting • • • • • , director of the Office of Transportation and Air Quality, US Environmental Protection Agency van 26 september 2016
Productie 19	Publicatie van de Duitse Automobielfclub ADAC
Productie 20	Kopie CvO FCA-voertuig
Productie 21	Zevende Overzichtsbrief van Minister Veldhoven aan de Tweede Kamer van 23 januari 2020
Productie 22	p. 192-183 boek “Dieselgate” van Peter Teffer
Productie 23	Artikel EU Observer 7 juni 2016
Productie 24	Arrest Bundesgerichtshof 8 januari 2019
Productie 25	Arrest Bundesgerichtshof 28 januari 2020
Productie 26	Arrest Bundesgerichtshof 25 mei 2020
Productie 27	Opinie AG Sharpston in EHvJ zaak C-693/18 van 30 april 2020
Productie 28	p. 37 van het jaarverslag van FCA Group uit 2014
Productie 29	p. 18 van het jaarverslag van FCA Group uit 2019, p. 18.
Productie 30	p. 36 van het jaarverslag van FCA Group uit 2009 FIAT
Productie 31	Uittreksel handelsregister FCA Italy
Productie 32 a-d	Uitdraai websites merken FCA Italy
Productie 33	p. 276 e.v. jaarverslag FCA 2014
Productie 34	Uittreksel handelsregister FCA Netherlands BV
Productie 35	Uitdraai website FCA Netherlands BV
Productie 35 Bis	Brief van de Stichting aan Suzuki Motor Corporation van 2 juli 2020
Productie 35 Ter	Brief van Suzuki Motor Corporation aan de Stichting van 5 augustus 2020
Productie 36 a-d	Overzichten FCA modellen per motortype 1.3, 1.6, 2.0 en 3.0
Productie 37	Transcript hoorzitting in het kader van de Parlementaire Enquêtecommissie EP van • • • • • , president van het KBA

Productie 38	Erster Bericht der Untersuchungskommission VW van 16 april 2016
Productie 39	Persbericht Deutsche Umwelthilfe 29 maart 2017 inzake Wintertests
Productie 40	Artikel Der Spiegel van 29 maart 2017
Productie 41	MIT testrapport van diverse FCA Euro 5 voertuigen
Productie 42	Commentaar Transport & Environment op het MIT rapport van februari 2017
Productie 43	Artikel van de Stiftung Wissenschaft und Politik van 11 februari 2016
Productie 44	Artikel Wirtschaftswoche van 6 september 2016
Productie 45	Schriftelijke antwoorden minister Dobrindt op vragen van het Europees Parlement
Productie 46	Transcript hoorzitting in het kader van de Parlementaire Enquêtecommissie EP van • • • • • van het MIT
Productie 47	Testrapport Deutsche Umwelthilfe ter zake van een Euro 6 Fiat 500 x 1,6 van 23 mei 2017
Productie 48	TNO Rapport september 2019 Jeep Grand Cherokee
Productie 49	Artikel greencarreports.com, 14 januari 2017
Productie 50	Notice of violation 12 januari 2017
Productie 51	EPA Complaint van 23 mei 2017
Productie 52	La Palma indictment DoJ 2019
Productie 53	Begeleidend persbericht bij La Palma Indictment van 19 september 2019
Productie 54	Onderzoeksrapport van het Britse VCA voor het jaar 2017
Productie 55	Artikel Le Monde van 1 november 2017
Productie 56	Artikel BusinessKorea van 19 april 2019
Productie 57	Arrest van het Kammergericht Berlin van 26 september 2019
Productie 58	Boetebesluit ACM inzake Volkswagen van 18 oktober 2017
Productie 59	Beslissing ACM op bezwaar Volkswagen van 25 oktober 2018
Productie 60	Reclame-uiting FCA

Productie 61	ACEA Principles
Productie 62	FCA Gedragcode 2019
Productie 63	Fiat Group Code of Conduct 2014
Productie 64	FCA Environmental Guidelines 2018
Productie 65	FCA Sustainability Report 2019
Productie 66	Brochure “Fiat For the Environment” uit 2010
Productie 67	Brochure FCA “Duurzaamheid als tweede natuur”
Productie 68	Voorbeeld aansprakelijkstelling dealer van 2/3 juli 2020
Productie 69	Nederlandse vertaling brief aan dealers van 7 juli 2020
Productie 70	Amendement Van Gent
Productie 71	Omschrijving governance van Stichting Diesel Emissions Justice
Productie 72	Statuten Stichting Diesel Emissions Justice
Productie 73	Model participatieovereenkomst
Productie 74	Governance document van Stichting Diesel Emissions Justice
Productie 75	Antwoordbrieven van Gedaagden op sommatiebrieven van de Stichting van 2/3 juli 2020

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