

Heden, de _____ november tweeduizend eenentwintig,

heb ik,

TEN VERZOEKE VAN

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

GEDAGVAARD

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

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

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

per UPS-koeriers vandaag te hebben verzonden:

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

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

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

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

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

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

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

per UPS koeriers post vandaag te hebben verzonden:

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

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

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

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

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

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

Judecătoria PITEȘTI
PITEȘTI, B-dul. Eroilor, nr. 5, jud. ARGEȘ
110058 PITEȘTI
ROEMENIË

per UPS koeriers post vandaag te hebben verzonden:

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

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

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

4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **RENAULT-NISSAN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 34171710, statutair gevestigd te Amsterdam, kantoorhoudende te Amsterdam, aan het adres Hornweg 32 (1044 AN);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

5. de naamloze vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **RENAULT NEDERLAND N.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 33102829, statutair gevestigd te Amsterdam, kantoorhoudende te Schiphol-Rijk, gemeente Haarlemmermeer, aan het adres Boeingavenue 275 (1119 PD),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF “DE MARKIES B.V.”**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 20079513, statutair gevestigd te Bergen op Zoom, kantoorhoudende te Bergen op Zoom, aan het adres Abraham de Haanstraat 9 (4624 HW),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF BRAAL B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 22046208, statutair gevestigd te gem. Schouwen-Duiveland, kantoorhoudende te Zierikzee, gemeente Schouwen-Duiveland, aan het adres Grevelingenstraat 1 (4301 XZ),

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

8. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **QUICKSERVICE KIEVIT HELLEVOETSLUIS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24264371, statutair gevestigd te Hellevoetsluis, kantoorhoudende te Hellevoetsluis, aan het adres de Sprong 2 (3224 HC);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

9. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **ZEEUW & ZEEUW I B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 27241778, statutair gevestigd te Wateringen, gemeente Westland, kantoorhoudende te Delfgauw, gemeente Pijnacker-Nootdorp, aan het adres Exportweg 2 (2645 ED);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN MOSSEL DORZO RENAULT DACIA NISSAN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24230825, statutair gevestigd te gemeente Waalwijk, kantoorhoudende te Vlaardingen, aan het adres Hoogstad 101 (3131 KX)

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN MOSSEL RENAULT DACIA B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 11014764, statutair gevestigd te Tiel, kantoorhoudende te Zaltbommel, aan het adres Van Voordenpark 18 (5301 KP);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN MOSSEL RENAULT DACIA 2 B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 82256292, statutair gevestigd te gemeente Waalwijk, kantoorhoudende te Waalwijk, aan het adres Biesbosweg 14 (5145 PZ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

13. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF HOPMANS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 52896900, statutair gevestigd te gemeente Zevenbergen, kantoorhoudende te Zevenbergen, gemeente Moerdijk, aan het adres De Langeweg 12-a (4762 RB);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

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

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF ROOCAR B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 55050603, statutair gevestigd te Krimpen aan den IJssel, kantoorhoudende te Krimpen aan den IJssel, aan het adres Binnenweg 1 (2923 BA);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **STERN 2R B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 16027243, statutair gevestigd te Eindhoven en kantoorhoudende te Eindhoven, aan het adres Europalaan 2 (5623 LJ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF JOHAN DE JONG B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 18069196, statutair gevestigd te Kaatsheuvel,

kantoorhoudende te Kaatsheuvel, gemeente Loon op Zand, aan het adres Monseigneur Völkerstraat 51 (5171 JM);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN AAKEN MIDDELBEERS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 56840152, statutair gevestigd te Oost-, West-Middelbeers, gem Oirschot, kantoorhoudende te Oost West en Middelbeers, gemeente Oirschot, aan het adres Industrieweg 2 (5091 BG);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJVEN VERDONK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17070327, statutair gevestigd te Veldhoven, kantoorhoudende te Veldhoven, aan het adres De Run 5507 (5504 DH);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

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

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF KERRES KERKRADE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14020374, statutair gevestigd te Kerkrade, kantoorhoudende te Kerkrade, aan het adres Domaniale Mijnstraat 25 (6462 HA);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard;

22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF KERRES SITTARD B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14034639, statutair gevestigd te Sittard, kantoorhoudende te Sittard, aan het adres Bergerweg 71 (6135 KD);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF KERRES HEERLEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14044094, statutair gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Heerlen, aan het adres Terhoevenderweg 95 (6412 ZJ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF KERRES MAASTRICHT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14633332, statutair gevestigd te Maastricht, kantoorhoudende te Maastricht, aan het adres Armand Maassenstraat 2 (6226 DE);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

25. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF J. JANSSEN HELMOND B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17110186, statutair gevestigd te Helmond, kantoorhoudende te Helmond, aan het adres Varenschut 9 (5705 DK);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

26. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF J. JANSSEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17022496, statutair gevestigd te Nuenen, kantoorhoudende te Nuenen, gemeente Nuenen, Gerwen en Nederwetten, aan het adres Kruisakker 14 (5674 TZ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

27. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VOGELS AUTOBEDRIJF B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17110420, statutair gevestigd te Gemert en kantoorhoudende te Gemert, gemeente Gemert-Bakel, aan het adres Komweg 41 (5421 LA);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

28. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO VAN DIJCK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 67872603, statutair gevestigd te Hapert, kantoorhoudende te Hapert, gemeente Bladel, aan het adres Industrieweg 13 (5527 AJ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

29. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF VAN GOMPEL B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17013097, statutair gevestigd te Reusel en kantoorhoudende te Reusel, gemeente Reusel-De Mierden, aan het adres Wilhelminalaan 11 (5541 CS);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

30. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF COPPES B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 10038757, statutair gevestigd te Bergharen, kantoorhoudende te Bergharen, gemeente Wijchen, aan het adres Hogeveld 2 (6617 KR);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

31. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **BOCHANE AUTO I B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 58986820, statutair gevestigd te Veenendaal, kantoorhoudende te Veenendaal, aan het adres Einsteinstraat 45 (3902 HN);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

32. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO HEURKENS ECHT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14111105, statutair gevestigd te Echt, kantoorhoudende te Echt, gemeente Echt-Susteren, aan het adres Rijksweg Noord 3 (6102 BM);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

33. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO HEURKENS WEERT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 13030164, statutair gevestigd te Weert, kantoorhoudende te Weert, aan het adres Roermondseweg 87 (6004 AR);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

34. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO HEURKENS ROERMOND B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 13020249, statutair gevestigd te Roermond, kantoorhoudende te Roermond, aan het adres Jacob Romenweg 8 (6042 EZ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

35. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF MANDERS DEURNE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 17114372, statutair gevestigd te Deurne, kantoorhoudende te Deurne, aan het adres Voltstraat 1 (5753 RL);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

36. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF H. STRIJBOSCH VENRAY B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 12054158, statutair gevestigd te Venray, kantoorhoudende te Oostrum, gemeente Venray, aan het adres De Hulst 11 (5807 EW);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

37. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO HERCOM DOETINCHEM B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09127212, statutair gevestigd te Doetinchem, kantoorhoudende te Doetinchem, aan het adres Edisonstraat 79 (7006 RB);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

38. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO HERCOM NEEDE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09121929, statutair gevestigd te Neede, kantoorhoudende te Neede, gemeente Berkelland, aan het adres Haaksbergseweg 102 (7161 BM);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

39. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO HERWERS ZEVENAAR B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09113913, statutair gevestigd te Zevenaar, kantoorhoudende te Zevenaar, aan het adres Kelvinstraat 2 (6902 PW);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

40. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF JOS HERWERS HENGELO (G) B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08054197, statutair gevestigd te Hengelo (G), kantoorhoudende te Hengelo, gemeente Bronckhorst, aan het adres Kruisbergseweg 8 (7255 AE);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

41. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **GARAGE KLEINE & ZONEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 09143306, statutair gevestigd te gemeente Doesburg, kantoorhoudende te Doesburg, aan het adres Nieuwstraat 3 (6981 AH);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

42. de vennootschap onder firma **V.O.F. GARAGE LEIJENAAR**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 38008308, kantoorhoudende te Bathmen, gemeente Deventer, aan het adres Koekendijk 8 (7437 CK);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

43. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **B.V. AUTOBEDRIJF OVING**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 05034197, statutair gevestigd te Zwolle, kantoorhoudende te Zwolle, aan het adres Bisschop Willebrandlaan 66 (8021 GA);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

44. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **B.V. AUTOBEDRIJF OVING RAALTE**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 05050927, statutair gevestigd te Raalte, kantoorhoudende te Raalte, aan het adres Overkampsweg 27 (8102 PH);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

45. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **B.V. AUTOBEDRIJF OVING HATTEM**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08059498, statutair gevestigd te Zwolle, kantoorhoudende te Hattem, aan het adres Nieuweweg 101 (8051 EC);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

46. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **B.V. AUTOBEDRIJF OVING EMMELOORD**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 39100426, statutair gevestigd te Emmeloord, kantoorhoudende te Emmeloord, aan het adres Nagelerweg 6 (8304 AB);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

47. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO MUNSTERHUIS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 06027721, statutair gevestigd te Hengelo (Overijssel), kantoorhoudende te Hengelo (O), aan het adres Goudstraat 31 (7554 NG);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

48. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOCENTRUM CENTS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 05061745, statutair gevestigd te Ommen, kantoorhoudende te Ommen, aan het adres Brink 58 (7731 TG);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

49. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **TERWOLDE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 31017878, statutair gevestigd te Groningen, kantoorhoudende te Groningen, aan het adres Osloweg 147 (9723 BK);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

50. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF J. HOITING DALEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 04003490, statutair gevestigd te Dalen in de gemeente Coevorden, kantoorhoudende te Dalen, gemeente Coevorden, aan het adres Hoofdstraat 22 (7751 GC);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

51. de vennootschap onder firma **V.O.F. AUTOBEDRIJF VOS**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 04020066, kantoorhoudende te Smilde, gemeente Midden-Drenthe, aan het adres Veenhoopsweg 32 (9422 AC);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

52. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF MATTER MEPPEL B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 04008404, statutair gevestigd te Meppel, kantoorhoudende te Meppel, aan het adres Blankenstein 500 (7943 PA);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

53. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF MATTER STEENWIJK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 05050684, statutair gevestigd te Steenwijk, kantoorhoudende te Steenwijk, gemeente Steenwijkerland, aan het adres Broekslagen 2 (8331 TJ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

54. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF H.J.G. HERBERS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 62979000, statutair gevestigd te gemeente Vlagtwedde, kantoorhoudende te Ter Apelkanaal, gemeente Westerwolde, aan het adres Ter Apelkanaal Oost 102 (9563 RE);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

55. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF SCHOON B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 02319561, statutair gevestigd te Stadskanaal, kantoorhoudende te Stadskanaal, aan het adres Electronicaweg 2 (9503 EX);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

56. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF VAN KESTEREN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 05070559, statutair gevestigd te IJsselmuiden, kantoorhoudende te Kampen, aan het adres Kilbystraat 4 (8263 CJ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

57. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **ABD GROEP B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 01098330, statutair gevestigd te Drachten, kantoorhoudende te Drachten, gemeente Smallingerland, aan het adres Jade 1 (9207 GL);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

58. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO BEERDA B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 01116393, statutair gevestigd te Kollumerland en Nieuwkruisland, kantoorhoudende te Kollum, gemeente Noardeast-Fryslân, aan het adres Mr Andreaestraat 24 (9291 MA);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

59. de vennootschap onder firma **V.O.F. GARAGE DROS**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 61330442, kantoorhoudende te De Cocksdorp, gemeente Texel, aan het adres Oorsprongweg 3 (1795 LA);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

60. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **STOKMAN ALKMAAR B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 37061808, statutair gevestigd te Alkmaar, kantoorhoudende te Alkmaar, aan het adres Wolvenkoog 4 (1822 BE);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

61. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **STOKMAN DEN HELDER B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 37050869, statutair gevestigd te Den Helder, kantoorhoudende te Den Helder, aan het adres Pastoor Koopmanweg 11 (1784 NX);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

62. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **STOKMAN HOORN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 59400153, statutair gevestigd te Hoorn (Noord-Holland), kantoorhoudende te Zwaag, gemeente Hoorn, aan het adres De Factorij 7 (1689 AK);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

63. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOZENTER SCHAGEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 37052285, statutair gevestigd te Schagen, kantoorhoudende te Schagen, aan het adres de Fok 8 (1742 PD);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

64. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **FRANS STOKMAN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 37055757, statutair gevestigd te Heerhugowaard, kantoorhoudende te Heerhugowaard, aan het adres Pascalstraat 2 (1704 RD);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

65. de vennootschap onder firma **GARAGE JOHAN BOERLAGE AUTOCENTRUM BOERLAGE ACB**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 36038765, kantoorhoudende te Edam, gemeente Edam-Volendam, aan het adres Energiestraat 14 (1135 GD);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

66. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DIJT'S AUTOBEDRIJF BEHEER B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 36017364, statutair gevestigd te Beemster en kantoorhoudende te Zuidoostbeemster, gemeente Beemster, aan het adres Purmerenderweg 94 (1461 DK);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

67. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO DROGTROP B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 34062395, statutair gevestigd te Beverwijk, kantoorhoudende te Heemskerk, aan het adres Rijksstraatweg 26 (1964 LJ);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

68. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF NIEUWENDIJK BADHOEVEDORP B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 34276604, statutair gevestigd te Haarlemmermeer en kantoorhoudende te Lijnden, gemeente Haarlemmermeer, aan het adres Sydneystraat 18 (1175 RN);

die bij afzonderlijk exploot is of wordt gedagvaard

69. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF NIEUWENDIJK HOOFDDORP B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 34077947, statutair gevestigd te Haarlemmermeer, kantoorhoudende te Hoofddorp, aan het adres Parellaan 11 (2132 WS);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

70. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF BENELUX AMSTELVEEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 33254109, statutair gevestigd te Amstelveen, kantoorhoudende te Amstelveen, aan het adres Traviatastraat 2 (1183 NZ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

71. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **BEHEERMAATSCHAPPIJ C.A. NIEUWENDIJK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 34044151, statutair gevestigd te gemeente Aalsmeer, kantoorhoudende te Hillegom, aan het adres Arnoudstraat 4 (2182 DZ);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

72. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF VROEGOP B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 33204038, statutair gevestigd te Amstelveen, kantoorhoudende te Uithoorn, aan het adres Zijdelweg 53 (1421 TC);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

73. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOBEDRIJF NIEUWENDIJK B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 34051218, statutair gevestigd te Aalsmeer, kantoorhoudende te Aalsmeer, aan het adres Zwarteweg 93 (1431 VK);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

74. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **STAM AUTOBEDRIJVEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30019570, statutair gevestigd te Amersfoort, kantoorhoudende te Amersfoort, aan het adres Gemini 1 (3824 MH);

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

75. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO BERNAULT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30191469, statutair gevestigd te Mijdrecht, gemeente De Ronde Venen, kantoorhoudende te Mijdrecht, gemeente De Ronde Venen, aan het adres Genieweg 50 (3641 RH);

OM

op **woensdag 29 december 2021 om 10:00 uur in de ochtend** niet in persoon maar vertegenwoordigd door een advocaat in het geding te verschijnen bij de Rechtbank Amsterdam, zitting houdende te Amsterdam aan de Parnassusweg 280 (1076 AV);

MET AANZEGGING DAT

- a. uit het centraal register voor collectieve vorderingen als bedoeld in artikel 3:305a lid 7 BW volgt dat tegen de gedaagden sub 1 en sub 5 reeds een collectieve actieprocedure zoals bedoeld in artikelen 3:305a BW jo. 1018c lid 1 Rv aanhangig is gemaakt bij de Rechtbank Amsterdam, geregistreerd onder zaak- en rolnummer C/13/702519 / HA ZA 21/500;
- b. deze dagvaarding strekt tot het instellen van collectieve vorderingen jegens de gedaagden voor dezelfde gebeurtenissen en over gelijksoortige feitelijke en rechtsvragen als waarop de collectieve vorderingen in de onder a. van deze aanzegging genoemde collectieve procedure betrekking hebben, een en ander zoals bedoeld in artikel 1018d leden 1 en 2 Rv;
- c. de bij deze dagvaarding ingestelde collectieve vorderingen samen met de onder a. van deze aanzegging genoemde collectieve vorderingen na inschrijving op de rol met de procedure met zaak en rolnummer C/13/702519 / HA ZA 21/500 als één zaak zullen worden behandeld ingevolge artikel 1018 lid 3 Rv;
- d. uit artikel 1018 lid 3 Rv en de Memorie van Toelichting (*Kamerstukken II*, 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 42) volgt dat gedaagden sub 1 en sub 5 niet meer dan één keer hoeven te verschijnen om zich te verweren tegen elk van de collectieve vorderingen die voor dezelfde gebeurtenissen ex artikel 1018d Rv worden ingediend;
- e. de rechtbank tegen een gedaagde die verzuimt om op voorgeschreven wijze in het geding te verschijnen, of, indien verschuldigd, het verschuldigde griffierecht niet tijdig voldoet, en tegen wie de voorgeschreven termijnen en formaliteiten in acht zijn genomen, verstek zal verlenen en de vorderingen zal toewijzen, tenzij deze de rechtbank onrechtmatig of ongegrond voorkomen;
- f. indien ten minste één van de gedaagden in het geding is verschenen, en indien ten aanzien van de overige gedaagden de voorgeschreven formaliteiten en termijnen in acht zijn genomen, tegen de niet verschenen gedaagde(n) verstek zal worden verleend, tussen eiser(s) en de verschenen gedaagde(n) zal worden voortgeprocedeerd, een en ander met inachtneming van het bepaalde in artikel 1018d Rv, en tussen alle partijen één vonnis zal worden gewezen, dat als een vonnis op tegenspraak wordt beschouwd;

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

MET DE MEDEDELING, DAT

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

TENEINDE

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

INHOUDSOPGAVE

	INHOUDSOPGAVE	1
I.	BEGRIPPENLIJST.....	5
II.	INLEIDING	10
II.1	Ten geleide – de aanloop naar deze dagvaarding	10
II.2	Kern van deze procedure.....	10
II.3	Opzet van deze dagvaarding	12
III.	PARTIJEN IN DEZE PROCEDURE.....	14
III.1	Eiseres	14
III.2	Gedaagden	14
IV.	DE BENADEELDEN VOOR WIE DE STICHTING IN DEZE PROCEDURE OPKOMT	16
IV.1	Autobezitters.....	16
IV.2	Huidig en voormalig ‘ <i>bezit</i> ’	17
IV.3	Positie van kleine zelfstandigen	18
V.	ACHTERGROND.....	18
V.1	Opkomst van de dieselmotor in Europa	18
V.2	De mechanische werking van een common rail dieselmotor en de ECU.....	19
	V.2.1 De verbranding van diesel	19
	V.2.2 Uitlaatgassen	20
	V.2.3 NOx-nabehandelingssystemen	22
	V.2.4 De ECU.....	25
	V.2.5 ECU Software	25
V.3	Impact van (excessieve) uitstoot van dieselveertuigen op volksgezondheid en milieu	26
	V.3.1 Impact op de volksgezondheid: vroegtijdige sterfte en chronische ziekten.....	26
	V.3.2 Impact op het milieu: klimaatverandering en afname biodiversiteit	28
VI.	WETTELIJK KADER.....	28
VI.1	Inleiding.....	28
VI.2	Europese emissiestandaarden voor dieselmotoren in personenvoertuigen	30
VI.3	Europese testmethoden bij de typegoedkeuring	30
VI.4	Europese wetgeving omtrent de typegoedkeuring en de naleving daarvan	32
	VI.4.1 Typegoedkeuring	32
	VI.4.2 Certificaat van Overeenstemming.....	33
VI.5	Europese wetgeving omtrent het (verboden) gebruik van Manipulatie-Instrumenten	34
	VI.5.1 Definitie ‘normale gebruiksomstandigheden’	35
	VI.5.2 Normale gebruiksomstandigheden binnen Europa en in Nederland	35
	VI.5.3 Verboden gebruik van Manipulatie-Instrumenten.....	37
	VI.5.4 Mogelijke uitzonderingsgronden	38
VII.	DE BETROKKENHEID VAN RENAULT BIJ HET DIESELEMISSIESCHANDAAL	40
VII.1	Brand strategy Renault c.s.....	40

VII.2	Onderzoek naar en vervolging van Renault in Frankrijk	47
VII.2.1	Inleiding	47
VII.2.2	Onderzoek Commissie Royal.....	47
VII.2.3	Onderzoek IFPEN.....	52
VII.2.4	Onderzoek DGCCRF	55
VII.2.5	Strafrechtelijk onderzoek Tribunal de Grande Instance de Paris	56
VII.2.6	Prejudiciële procedure bij het HvJEU.....	57
VII.3	Onderzoeken naar Manipulatie-Instrumenten en emissietests in overige landen	57
VII.3.1	Verenigd Koninkrijk	58
VII.3.2	Duitsland	61
VII.3.3	Nederland	63
VII.4	Renault heeft het gebruik van Thermovensters in de Getroffen Voertuigen erkend.....	65
VII.4.1	Erkenningen tegenover Commissie Royal	65
VII.4.2	Erkenningen jegens EMIS Commissie.....	67
VII.5	Terugroepacties en vermeende “vrijwillige” updates.....	70
VII.5.1	Terugroepactie Renault Captur en Kadjar	70
VII.5.2	De vermeende ‘vrijwillige update’	70
VII.6	Conclusie	73
VIII.	COLLECTIEVE VORDERINGEN VAN CAR CLAIM EN DE GRONDEN DAARVAN	73
VIII.1	Inleiding.....	73
VIII.2	Niet-contractuele aansprakelijkheid	74
VIII.2.1	Grondslagen voor onrechtmatig handelen	74
VIII.2.2	Renault en Dacia schenden de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening	74
VIII.2.3	Renault c.s. schendt de Wet oneerlijke handelspraktijken en maakt zich schuldig aan misleidende reclame	83
VIII.2.4	Renault c.s. schendt de ongeschreven regels van het maatschappelijk verkeer	89
VIII.2.5	Onrechtmatig handelen van de Importeur.....	91
VIII.2.6	Ook Renault-Nissan schendt de ongeschreven regels van het maatschappelijk verkeer	94
VIII.2.7	Toerekenbaarheid.....	97
VIII.2.8	Causaliteit	98
VIII.3	Contractuele aansprakelijkheid	99
VIII.3.1	Ter introductie	99
VIII.3.2	Non-conformiteit.....	99
VIII.3.3	Dwaling	103
IX.	SCHADE	107
XI.1	Schadecomponenten	107
IX.2	Te hoge aankooprijzen en te hoge leaseprijzen.....	107
IX.3	Te hoge bijtelling.....	108
IX.4	Kosten van toereikend herstel van de Getroffen Voertuigen.....	109
IX.5	Waardedaling.....	110

IX.6	Kosten na vermeende update	110
X.	TOEPASSELIJKHEID VAN DE WAMCA	114
XI.	CAR CLAIM IS ONTVANKELIJK	116
XI.1	Inleiding.....	116
XI.2	Car Claim als exclusieve belangenbehartiger	117
XI.3	Ontvankelijkheidsvereisten ex artikel 3:305a BW	120
XII.	STICHTING OF VERENIGING MET VOLLEDIGE RECHTSBEVOEGDHEID.....	121
XIII.	TOEREIKENDE STATUTAIRE DOELOMSCHRIJVING	122
XIII.1	Inleiding.....	122
XIII.2	Statutaire doelomschrijving van Car Claim	122
XIII.3	De vlag dekt de lading	123
XIV.	CAR CLAIM HEEFT VOLDAAN AAN HET OVERLEGVEREISTE EX ARTIKEL 3:305A LID 2 BW	124
XV.	DE BELANGEN VAN DE AUTOBEZITTERS ZIJN VOLDOENDE GEWAARBORGD.....	126
XV.1	Ter inleiding	126
XV.2	Car Claim is een gedegen initiatief	127
XV.3	Car Claim is representatief.....	130
XV.4	Car Claim handelt conform Claimcode	131
XVI.	TERRITORIALITEITSVEREISTE	139
XVII.	DE VORDERINGEN STREKKEN TOT DE BESCHERMING VAN GELIJKSOORTIGE BELANGEN	139
XVII.1	Inleiding.....	139
XVII.2	Juridisch kader	140
XVII.3	De belangen en vorderingen in deze procedure zijn gelijksoortig	142
	XVII.3.1 Vordering sub 4: verklaring voor recht ten aanzien van kleine zelfstandigen zonder personeel	143
	XVII.3.2 Vorderingen sub 5(i) t/m (iii): verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad.....	144
	XVII.3.3 Vorderingen sub 6 (i) t/m (iii): verklaringen voor recht ten aanzien non-conformiteit	146
	XVII.3.4 Vorderingen sub 6(iv) en (v): (subsidiare) verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling ...	147
	XVII.3.5 Vordering sub 6(vi): verklaring voor recht ten aanzien van wettelijke (handels)rente	148
	XVII.3.6 Vordering sub 7: veroordeling tot schadevergoeding.....	149
	XVII.3.7 Vordering sub 8, 9 en 10: vernietiging, ontbinding en veroordeling tot terugbetaling.....	149
XVII.4	Tussenconclusie	150
XVII.5	Efficiëntie en effectiviteit van deze collectieve actieprocedure.....	150
XVIII.	BEKENDE VERWEREN VAN GEDAAGDEN	153
XIX.	INTERNATIONALE BEVOEGDHEID NEDERLANDSE RECHTER.....	154
XIX.1	De Importeur, de Handelaren en Renault-Nissan	154
XIX.2	Gedaagden buiten Nederland	154
	XIX.2.1 Het schadetoebrengende feit doet zich voor in Nederland	154
	XIX.2.2 Samenhang met vorderingen jegens Importeur, Renault-Nissan en de Handelaren	155
	XIX.2.3 Conclusie internationale rechtsmacht	155
XX.	RELATIEVE BEVOEGDHEID RECHTBANK AMSTERDAM	155

XXI.	TOEPASSELIJK RECHT	156
XXI.1	De Importeur, de Handelaren en Renault-Nissan	156
XXI.2	Gedaagden buiten Nederland	156
XXII.	(PROCES)KOSTEN.....	157
XXIII.	INFORMATIEPLICHT GEDAAGDEN	158
XXIII.1	Openbaarmaking van relevante informatie	158
XXIII.2	Waarheidsplicht ex artikel 21 Rv	159
XXIII.3	Informatieverzoek ex artikel 22 Rv	159
XXIII.4	Bewijsverrichtingen ex artikel 843a Rv	159
XXIV.	BEWIJSMIDDELEN EN GETUIGEN	160
XXV.	PRODUCTIES	160
XXVI.	DE EIS	160
XXVII.	PRODUCTIELIJST	165

I. BEGRIPPENLIJST

Autobezitters	De Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen
Bosch	Robert Bosch GmbH, een Duitse multinational die zich onder meer bezighoudt met de ontwikkeling en productie van automobieltechnologie
Brussel I bis-Vo	Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking)
Car Claim	De stichting Stichting Car Claim, eiseres
Claimcode	Claimcode 2019, gepubliceerd door de Commissie Claimcode op 5 maart 2019
CvO	Certificaat van Overeenstemming
Dacia	Gedaagde sub 3, Automobile Dacia S.A.
De Savornin Lohman	De heer Hans de Savornin Lohman, lid van de RvT
ECU/EDC	Electronic Control Unit / Electronic Diesel Control (unit)
ECU Software	Bij de ECU/EDC behorende (motormanagement) software
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
Fortress	Fortress Investment Group LLC (de opvolger van Vannin Capital PPC), de procesfinancier van de Stichting
Gedaagde	Eén van de Gedaagden

Gedaagden	Renault c.s., de Importeur en de Handelaren tezamen
Getroffen Voertuigen	Euro 5 en Euro 6 diesellootvoertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van artikel 2 van de Emissieverordening, die onder de merken Renault en Dacia vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019 op de markt zijn gebracht, waaronder in ieder geval de modellen gespecificeerd in <u>Productie 1</u>
Handelaren	Gedaagden sub 6 t/m 81, de officiële Nederlandse Renault en Dacia dealers
HvJEU	Hof van Justitie van de Europese Unie
Importeur	Gedaagde sub 5, Renault Nederland N.V.
Kaderrichtlijn	Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen
Koopovereenkomsten	De (huur)koopovereenkomsten die Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben gesloten met de respectieve Handelaren met betrekking tot de (huur)koop en levering van een Getroffen Voertuig
Leaseovereenkomsten	De leaseovereenkomsten die Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben gesloten met de respectieve Handelaren met betrekking tot de levering en het gebruik van een Getroffen Voertuig
Manipulatie-Instrument	Manipulatie-instrument in de zin van artikel 3 lid 10 van de Emissieverordening
NEDC	New European Driving Cycle
Nissan	Nissan Motor Corporation Ltd.
NOx	Stikstofoxiden
Oosting	Marten Oosting, voorzitter van de RvT

Overeenkomsten	De Koopovereenkomsten en de Leaseovereenkomsten
Particuliere Partijen	De Particuliere Partijen A, Particuliere Partijen B en Particuliere Partijen C
Particuliere Partijen A	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Particuliere Partijen B	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen
Particuliere Partijen C	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw of gebruikt Getroffen Voertuig hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een Handelaar, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of een andere leasemaatschappij
RDE	Real Driving Emissions
Register	Centraal register voor collectieve vorderingen als bedoeld in artikel 3:305a lid 7 BW
Renault	Gedaagde sub 2, Renault S.A.S.
Renault c.s.	Renault Holding, Renault en Dacia tezamen

Renault Holding	Gedaagde sub 1, Renault S.A.
Renault-Nissan	Gedaagde sub 4, Renault Nissan B.V.
Rome II-Vo	Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen
RvB	Raad van Bestuur van Car Claim
RvT	Raad van Toezicht van Car Claim
SDEJ	De stichting Stichting Diesel Emissions Justice
SEC	De stichting Stichting Emissieclaim
Statuten	De statuten van Car Claim van 3 juli 2020
Testverordening	Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van de Emissieverordening en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie
Thermovenster	Een Manipulatie-Instrument dat aan de hand van temperatuurafhankelijke parameters de emissiecontrolesystemen beperkt
Van der Steen	De heer Arie van der Steen, lid van de RvB
Van Woerkom	De heer Guido van Woerkom, lid van de RvB
Volkswagen c.s.	Volkswagen AG, Audi AG, SEAT S.A., Škoda a.s. tezamen
WAMCA	Wet Afwikkeling Massaschade in Collectieve Actie
Website	www.derclaim.nl
WLTP	Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure

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

II. INLEIDING

II.1 Ten geleide – de aanloop naar deze dagvaarding

1. Bij dagvaarding van 26 mei 2021 heeft SEC een collectieve vordering op grond van de WAMCA ingesteld tegen Renault Holding en de Importeur, alsmede tegen Bosch. Kern van de collectieve vordering van SEC is – kort gezegd – het verwijtbaar handelen van deze gedaagde partijen door jarenlang de NOx-uitstoot van Renault- en Dacia dieselveertuigen te manipuleren respectievelijk deze voertuigen op de Nederlandse- en Europese markt te (laten) brengen.
2. De dagvaarding van SEC is op 27 mei 2021 ingeschreven in het Register. Gelet op deze registratie, had Car Claim oorspronkelijk tot en met 27 augustus 2021 de tijd om zelf een collectieve vordering tegen onder meer Renault Holding in te stellen.
3. Op 25 juni 2021 heeft Car Claim de rechtbank verzocht om de driemaandstermijn ex artikel 1018d lid 1 Rv met drie maanden te verlengen, derhalve tot en met 27 november 2021. Op 28 juli 2021 heeft de rechtbank dit verzoek van Car Claim toegewezen.
4. Car Claim stelt met de onderhavige dagvaarding tijdig een eigen collectieve vordering in onder de WAMCA tegen Gedaagden met betrekking tot het Renault (en Dacia) dieselemissieschandaal. Dit doet zij ten behoeve van de Autobezitters. Om de belangen van de Autobezitters te waarborgen, is het van belang dat Car Claim deelneemt aan (en te zijner tijd als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen in) de reeds door SEC gestarte collectieve procedure tegen onder meer Renault Holding. Zoals uit deze dagvaarding onder meer zal volgen, komt Car Claim op voor een grotere groep gedupeerde automobilisten (de Autobezitters) en richt zij haar collectieve vorderingen (mede) tegen de daadwerkelijke autofabrikanten van de Getroffen Voertuigen: Renault en Dacia.
5. Doel van deze collectieve vordering van Car Claim is om voor alle Autobezitters op een efficiënte en laagdrempelige wijze een gedegen collectieve oplossing te bereiken voor het door hen geleden nadeel. Zonder daarbij afbreuk te doen aan de rechtsposities van de Autobezitters ten overstaan van de diverse Gedaagden. Het palet van Gedaagden en collectieve vorderingen dat Car Claim met deze dagvaarding aan de rechtbank voorlegt, beoogt daartoe te leiden.

II.2 Kern van deze procedure

6. Deze dagvaarding van Car Claim richt zich hoofdzakelijk tegen de autofabrikanten Renault en Dacia voor hun rol in het dieselemissieschandaal. Car Claim verwijt het Renault c.s. dat zij tussen 1 september 2009 tot 1 september 2019 Getroffen Voertuigen in het verkeer heeft gebracht, die niet voldoen aan de

toepasselijke wet- en regelgeving. Als gevolg hiervan zijn miljoenen automobilisten, waaronder de Autobezitters, benadeeld.

7. Dieselmotoren stoten schadelijke stoffen uit, waaronder NOx. Deze stof is levensbedreigend voor mensen en heeft een sterk negatieve invloed op de biodiversiteit. De uitstoot van NOx door dieselauto's wordt dan ook al jarenlang aan banden gelegd door Europese wetgeving. Sinds 1992 dwingt deze wetgeving autofabrikanten ertoe om de praktijkemissie van NOx door dieselauto's steeds verder te reduceren.
8. In september 2015 werd bekend dat de Volkswagen c.s. wereldwijd jarenlang dieselauto's op de markt had gebracht die waren voorzien van Manipulatie-Instrumenten en de maximaal toegestane uitstootnormen voor NOx met een veelvoud overschreden. Volkswagen c.s. heeft in dit verband miljardenschikkingen getroffen in onder meer de Verenigde Staten en Australië, en is door diverse Europese gerechten veroordeeld tot schadeloosstelling van gedupeerde automobilisten. Ook de rechtbank heeft geoordeeld dat Volkswagen c.s. onrechtmatig heeft gehandeld door deze voertuigen in het verkeer te brengen.¹
9. De tijd heeft geleerd dat Volkswagen c.s. niet de enige autofabrikant is die sjoemelt met de NOx uitstoot van haar dieselauto's. Ook Daimler AG² en Fiat Chrysler Automobiles N.V. (FCA)³ hebben er inmiddels aan moeten geloven. Zij hebben erkend dat zij jarenlang dieselauto's op de markt hebben gebracht die zijn voorzien van Manipulatie-Instrumenten, als gevolg waarvan de emissiecontrolesystemen van die auto's tijdens alledaags gebruik (veelal) worden uitgeschakeld.
10. Renault c.s. heeft haar betrokkenheid bij het dieselemissieschandaal tot op de dag van vandaag niet erkend. Maar uit verschillende onderzoeken volgt dat zij misschien wel het stoutste jongetje van de klas is.
11. Sinds jaar en dag claimt (ook) Renault c.s. dat zij begaan zou zijn met het milieu en dat zij zich zou inspannen om haar impact daarop zoveel als mogelijk te beperken. Zij heeft in dit verband onder meer een Ethisch Handvest geadopteerd. Daarin belooft zij publiekelijk om alle milieu- en technische regels te zullen naleven en haar klanten over die naleving naar waarheid te zullen informeren. Renault c.s. heeft de Getroffen Voertuigen zelf via haar websites, brochures en andere reclame-uitingen in de markt gezet als 'groen' en zo bij Autobezitters aan de man gebracht. Dit alles heeft Renault c.s. geen windeieren gelegd. Alleen al met de verkoop van de Getroffen Voertuigen in Nederland heeft zij miljardenomzetten gerealiseerd.
12. Diverse onderzoeken wijzen inmiddels uit dat het geveinsde groene imago van Renault c.s. in werkelijkheid roetzwart is. Haar Getroffen Voertuigen stoten tijdens normaal gebruik tot wel 16.5 keer meer NOx uit dan de Europese emissienormen toestaan. Terwijl zij onder testcondities op de rollerbank 'wel' aan deze Europese emissienormen 'voldoen'. Deze onderzoeken wijzen tevens uit dat dit verschil in werking van de

¹ Rechtbank Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.10 e.v.

² Fabrikant van onder meer auto's van het merk Mercedes Benz.

³ Fabrikant van onder meer auto's van de merken Fiat, Chrysler en Jeep.

relevante emissiecontrolesystemen van de Getroffen Voertuigen wordt veroorzaakt doordat Renault c.s. in de Getroffen Voertuigen Manipulatie-Instrumenten toepast. Dat zij dit doet, heeft Renault c.s. ten overstaan van onder meer de EMIS-commissie van het Europees Parlement ook erkend.

13. In juni 2021 werd bekend dat Renault inmiddels formeel verdachte is in een strafrechtelijke vervolging door de Franse openbare aanklager. Deze vervolging ziet kortgezegd op door Renault c.s. geschonden milieunormen door het gebruik van verboden Manipulatie-Instrumenten in de ECU-Software van de Getroffen Voertuigen.

II.3 Opzet van deze dagvaarding

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

hoofdstuk wordt ook ingegaan op diverse onderzoeksrapporten en emissietests van organisaties uit verschillende landen, die aantonen dat de Getroffen Voertuigen van Renault (i) verboden Manipulatie-Instrumenten bevatten en (ii) onder normale gebruiksomstandigheden veel meer NOx uitstoten dan wettelijk is toegestaan. Iets dat Renault c.s. overigens ook niet ontkent.

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

III. PARTIJEN IN DEZE PROCEDURE

III.1 **Eiseres**

28. Car Claim is op 1 oktober 2015 opgericht. Zij is een belangenbehartiger zoals bedoeld in artikel 3:305a BW. Car Claim heeft onder meer ten doel om de belangen te behartigen van alle voormalige en huidige Nederlandse eigenaren en gebruikers van Euro 5 en Euro 6 dieselauto's van de merken Renault en Dacia, welke zijn ontworpen, geproduceerd en op de Europese markt zijn gebracht door Renault c.s. (Gedaagden sub 1 t/m 3) tussen 1 september 2009 tot 1 september 2019.
29. Car Claim zal haar doelstelling en feitelijke werkzaamheden in dit verband nog nader toelichten in hoofdstuk XI van deze dagvaarding.

III.2 **Gedaagden**

30. Renault Holding (Gedaagde sub 1) is een vennootschap naar Frans recht en is de moedermaatschappij van diverse autofabrikanten, waaronder Renault (Gedaagde sub 2)⁴ en Dacia (Gedaagde sub 3).⁵ Renault is eveneens een vennootschap naar Frans recht en is een grote fabrikant van personen- en bestelwagens van het merk Renault. Dacia is een vennootschap naar Roemeens recht en maakt sinds 1999 onderdeel uit van de Renault Groep. Dacia is fabrikant van personen- en bestelwagens van het merk Dacia. Renault en Dacia hebben de typegoedkeuringen voor de Getroffen Voertuigen aangevraagd bij de desbetreffende typegoedkeuringsinstanties. Zij zijn als autofabrikanten primair verantwoordelijk voor de naleving van de op autofabrikanten rustende verplichtingen uit de Emissieverordening en de Kaderrichtlijn.⁶ Car Claim heeft dan ook niet slechts Renault Holding in deze procedure betrokken, maar daarnaast ook de daadwerkelijke fabrikanten van de Getroffen Voertuigen: Renault en Dacia.
31. Voor het distribueren en aan Autobezitters verkopen van de Getroffen Voertuigen heeft Renault c.s. een uitgebreid distributienetwerk opgezet. Dit netwerk van Renault c.s. in Nederland bestaat in de eerste plaats uit de Importeur (Gedaagde sub 5, Renault Nederland N.V.). De Importeur maakt deel uit van het Renault concern. De aandelen in het kapitaal van de Importeur worden indirect voor 100% gehouden door Renault Holding en voor 60% direct door Renault.⁷ De Importeur is statutair gevestigd te Amsterdam en is de enige

⁴ Renault Holding houdt 100% van de aandelen in het kapitaal van Renault.

⁵ Renault Holding houdt 99.43% van de aandelen in het kapitaal van Dacia.

⁶ Zie in dit verband bijvoorbeeld de Kaderrichtlijn, sub 27 (definitie van 'fabrikant').

⁷ Renault houdt 60% van de aandelen in het kapitaal van de Importeur. De overige 40% van de aandelen in het kapitaal van de Importeur wordt gehouden door Renault Group B.V. (**Productie 2**, p. 4). Alle aandelen in het kapitaal van Renault Group B.V. worden gehouden door de vennootschap naar Frans recht Renault Developpement Industriel et Commercial S.A.S. (RDIC, **Productie 3**, p. 1), op diens beurt een 100% dochtervennootschap van Renault Holding (**Productie 4**, p. 2).

officiële importeur van de Getroffen Voertuigen in Nederland. In samenwerking met Renault c.s. voert zij de Getroffen Voertuigen in Nederland in.

32. In de tweede plaats bestaat het distributienetwerk van Renault c.s. in Nederland uit de aan Renault c.s. verbonden en door haar aangestuurde Handelaren (Gedaagden sub 6 t/m 81). Deze Handelaren hebben zowel nieuwe als gebruikte Getroffen Voertuigen aan de Autobezitters verkocht. Daarnaast biedt het merendeel van de Handelaren (operationele en financiële) leaseproducten aan. Tussen het merendeel van de Autobezitters⁸ en de Handelaren bestaan contractuele rechtsverhoudingen, op grond waarvan deze Autobezitters de Handelaren kunnen aanspreken. Om de Overeenkomsten (gedeeltelijk) ongedaan te maken, moeten de Autobezitters zich (kunnen) wenden tot de Handelaren. Daarom betreft Car Claim de Handelaren in deze procedure. Nu de Handelaren (en de Importeur) in Nederland zijn gevestigd, fungeren zij bovendien als lokaal aanspreekpunt voor het merendeel van de Autobezitters. Executie van een toewijzend vonnis jegens de Handelaren (en de Importeur) voor de Autobezitters is derhalve laagdrempelig. Zo kunnen complexe en kostbare internationale executiemaatregelen in Frankrijk en Roemenië de Autobezitters bespaard blijven, in de situatie dat Renault c.s. onverhoopt niet vrijwillig aan hun veroordelingen jegens de Autobezitters zouden voldoen.
33. Naast Renault c.s. betreft Car Claim ook Renault-Nissan (gedaagde sub 4) in deze procedure. Tussen Renault Holding en Nissan bestaat sinds 1999 een samenwerkingsverband (ook wel bekend als de 'Alliance'). Dit samenwerkingsverband is gericht op het behalen van synergievoordelen (waaronder het ontwikkelen en onderling delen van dieseltechnologie). In dit verband hebben Renault Holding en Nissan in 2002 de joint-venture Renault-Nissan opgericht. Renault Holding en Nissan houden beide 50% van de aandelen in het kapitaal van Renault-Nissan.⁹ Renault-Nissan is gevestigd in Amsterdam. Renault-Nissan is mede verantwoordelijk voor de ontwikkeling en productie van de motoren van de Getroffen Voertuigen.
34. Car Claim heeft er tot slot toe besloten om niet tevens Bosch¹⁰ te dagvaarden. Car Claim heeft de afgelopen periode onderzoek gedaan naar de rol van de Robert Bosch Group bij het bedrog van Renault c.s. in het dieselemisssieschandaal. Onder meer naar haar Franse groepsvennootschap Robert Bosch S.A.S. Tot op heden heeft dit onvoldoende aanknopingspunten opgeleverd om de rol van Bosch voldoende te concretiseren. Hiermee is uiteraard niet gezegd dat Robert Bosch Group in verband met het Renault emissieschandaal geen verwijt kan worden gemaakt. In elk geval staat voor Car Claim vast dat slechts een beperkt deel van de Getroffen Voertuigen met ECU-Software van Bosch is uitgerust, waardoor het niet juist lijkt om Bosch integraal aan te spreken namens alle Autobezitters.

⁸ Namelijk Particuliere Partijen A, Particuliere Partijen B, Zakelijke Partijen A en Zakelijke Partijen B.

⁹ Productie 4, p. 8.

¹⁰ Bosch wordt wereldwijd van verdacht actief betrokken te zijn (geweest) bij het dieselemisssieschandaal.

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

IV.1 **Autobezitters**

35. Car Claim voert deze procedure namens de Autobezitters. Zij vormen de nauw omschreven groep zoals bedoeld in artikel 1018c lid 1 Rv.
36. De groep Autobezitters is territoriaal beperkt tot Autobezitters die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden. Dit neemt niet weg dat sommige Autobezitters over de jaren mogelijk uit Nederland zijn geëmigreerd. Voor die (slechts beperkte) groep Autobezitters verzoekt Car Claim de rechtbank met het oog op artikel 1018f lid 5 laatste volzin Rv te bepalen dat deze procedure ook voor hen leidt tot gebondenheid op basis van 'opt-out' (in overeenstemming met artikel 1018f lid 1 Rv).
37. Iedere Autobezitter heeft een vordering jegens Gedaagden als gevolg van de koop of lease van een Getroffen Voertuig. Naar informatie van Car Claim zijn er in Nederland ten minste ca. 150.000 nieuwe Getroffen Voertuigen geregistreerd. De cijfers waar Car Claim over beschikt, omvatten echter geen bestelwagens en grijze import. Car Claim begrijpt uit de dagvaarding van SEC dat uit haar cijfers volgt dat er grofweg 225.000 Getroffen Voertuigen in Nederland zijn geregistreerd.¹¹ Voor nu gaat Car Claim uit van dit aantal.
38. Car Claim definieert Getroffen Voertuigen als:
- “Euro 5 en Euro 6 dieservoertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van artikel 2 van de Verordening, die onder de merken Renault en Dacia vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019 op de markt zijn gebracht”*
39. De definitie van getroffen voertuigen in de dagvaarding van SEC (“*Sjoemeldiesels*”) is aanzienlijk beperkter. SEC vertegenwoordigt de belangen van de eigenaren en leasees van voertuigen die “*zijn voorzien van de Bosch EDC17*”.¹² Uit de aan Car Claim beschikbare cijfers volgt dat slechts ongeveer 1/3 deel van de Getroffen Voertuigen van een EDC17 van Bosch is voorzien. Ca. 2/3 deel van alle Getroffen Voertuigen zijn voorzien van ECU's en ECU Software van leveranciers die SEC niet heeft gedagvaard. De vorderingen van Car Claim zijn niet beperkt tot slechts de voertuigen met motormanagement technologie van Bosch, maar omvatten ook alle voertuigen met motormanagement technologie van de overige betrokken leveranciers.

¹¹ Dagvaarding SEC, par. 11.94.

¹² Dagvaarding SEC, par. 3.5.

40. Dit betekent dat deze collectieve actievordering van Car Claim ten goede komt aan een grotere groep gedupeerde automobilisten dan de collectieve actievordering zoals SEC die wenst vorm te geven.
41. De Autobezitters zijn onderverdeeld in slechts twee hoofdcategorieën, te weten de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen. Elk van deze groepen is onderverdeeld in drie subgroepen.
42. Particuliere Partijen bestaan uit natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die:
- (i) een nieuw Getroffen Voertuig bij een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie hebben gekregen (Particuliere Partijen A);
 - (ii) een tweedehands Getroffen Voertuig bij een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie hebben gekregen (Particuliere Partijen B); en
 - (iii) een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben gekocht van of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een Handelaar, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of een andere leasemaatschappij (Particuliere Partijen C).
43. Zakelijke Partijen betreffen niet-Particuliere Partijen, die:
- (i) een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Zakelijke Partijen A);
 - (ii) een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Zakelijke Partijen B); en
 - (iii) een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een Handelaar, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of een andere leasemaatschappij (Zakelijke Partijen C).

IV.2 Huidig en voormalig 'bezit'

44. Car Claim behartigt niet slechts de belangen van Autobezitters die de Getroffen Voertuigen ten tijde van het in deze procedure te wijzen vonnis onder zich hebben. Aan het zijn van Autobezitter verbindt Car Claim geen 'bezitseis'. Dit is ook logisch, omdat Gedaagden anders vooral zouden worden uitgenodigd om een

oordeel van de rechtbank zo lang mogelijk uit te stellen. Zo zou de groep Autobezitters die gebruik zou kunnen maken van het te wijzen vonnis steeds kleiner worden.

IV.3 Positie van kleine zelfstandigen

45. Car Claim staat apart stil bij de bijzondere positie van kleine zelfstandigen. Voor natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer, is de scheidslijn tussen Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen zoals gedefinieerd in deze dagvaarding bijzonder dun.
46. Car Claim meent dat het geen recht zou doen aan de feitelijke situatie waarin 'kleine zelfstandigen' zich bevinden, als zij onder het in deze procedure te wijzen vonnis als professionele partijen zouden gelden. Om te voorzien in een duidelijke afbakening voor deze groep kleine zelfstandigen, verzoekt Car Claim de rechtbank om te bepalen dat natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer in de in deze procedure te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen.

V. ACHTERGROND

V.1 Opkomst van de dieselmotor in Europa

47. Dieselmotoren zijn traditioneel populair bij automobilisten die relatief veel rijden. Diesel is goedkoper dan benzine en dieselmotoren gaan in de regel meer kilometers mee. Dieselmotoren bieden bovendien meer koppel (trekkracht) bij een laag aantal toeren, wat dit type motor bij uitstek geschikt maakt voor gebruik in grotere en zwaardere voertuigen, alsmede voor bijvoorbeeld het trekken van aanhangwagens of caravans. Door de wijze waarop diesel ontbrandt, moeten dieselmotoren robuuster zijn dan vergelijkbare benzinemotoren. De productiekosten van dieselmotoren liggen hierdoor hoger, zodat automobilisten sinds jaar en dag meer geld voor een dieselauto dan voor een benzineauto betalen.
48. Dieselmotoren stoten minder CO₂ uit dan benzinemotoren. Omdat klimaatdoelstellingen in Europa de afgelopen decennia vooral rond CO₂-reductie zijn geformuleerd, heeft de dieselmotor daar ook vanuit ecologisch perspectief een opmars gemaakt. Meer dan de helft van de door Renault c.s. in Europa verkochte voertuigen betreft dan ook dieselveertuigen (**Productie 5**, p. 6). Renault c.s. onderschrijft dat de Europese CO₂ doelstellingen de reden is dat zij in Europa meer dieselveertuigen dan benzinevoertuigen heeft verkocht.¹³

¹³ Productie 5, p. 6.

49. Een inherent nadeel van dieselmotoren is evenwel dat zij zeer schadelijke stoffen uitstoten, waaronder NOx. De overmatige aanwezigheid van NOx in de atmosfeer is momenteel één van de belangrijkste oorzaken van de huidige wereldwijde klimaatveranderingen. NOx ontregelt ecosystemen en vermindert de biodiversiteit. Daarnaast is NOx ronduit schadelijk voor mensen en dieren. NOx dringt door tot in de kleinste vertakkingen van de luchtwegen, waardoor de longen minder goed werken, met alle gevolgen van dien. NOx wordt al jarenlang in verband gebracht met bovenmatige mensensterfte (zie nader Hoofdstuk V.3).
50. Begrijpelijkerwijs legt de Europese wetgever de uitstoot van NOx door dieselmotoren dan ook al jarenlang aan banden. Al sinds 1992 hanteert de Europese Unie emissiestandaarden voor dieselmotoren. Sindsdien wordt de maximale uitstoot van NOx steeds verder aangescherpt (zie nader Hoofdstuk VI.2).
51. Voor een goed begrip van de materie die voorligt, zal Car Claim eerst stilstaan bij een aantal elementaire technische aspecten van de Getroffen Voertuigen (V.2) en bij de gevolgen van dieseluistoot voor het klimaat en de gezondheid (V.3).
52. In hoofdstuk VI zet Car Claim vervolgens het toepasselijke wettelijk kader uiteen (de emissiewetgeving). In Hoofdstuk VII licht zij toe op welke wijzen Renault c.s. deze emissiewetgeving met voeten heeft getreden.

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

V.2.1 De verbranding van diesel

53. De Getroffen Voertuigen zijn voorzien van verbrandingsmotoren waarin diesel tot zelfontbranding wordt gebracht. De diesel wordt vanuit de brandstoftank via het common rail brandstofsysteem naar de brandstofinjectoren geleid. Die spuiten de diesel vervolgens de cilinder in. Het moment en de wijze waarop dit gebeurt, wordt aangestuurd door de ECU, waarvan de werking wordt bepaald door een complex samenspel van softwarecodes in de ECU Software.
54. In de cilinder bevindt zich een zuiger. Deze beweegt verticaal in de cilinder en heeft aan de bovenkant een inkeping zitten (de verbrandingskamer).¹⁴ Op het moment dat de zuiger volledig tegen de bovenkant van de cilinder aanzit (het bovenste dode punt), wordt alle lucht in de verbrandingskamer samengeperst (compressie). Hierdoor stijgt de temperatuur van de lucht in de cilinder.
55. Tijdens het proces van compressie wordt in de verbrandingskamer diesel gespoten. Op het moment dat de zelfontbrandingstemperatuur wordt bereikt, ontbrandt de diesel vanzelf.

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

56. Door deze verbranding komt in een zeer korte tijd veel warmte vrij. De druk die hierdoor ontstaat, duwt de zuiger in de cilinder naar beneden. De thermische energie die hierbij vrijkomt, wordt zo omgezet in beweging.
57. De enorme druk die bij de verbranding plotseling vrijkomt, veroorzaakt een grote belasting op verschillende onderdelen in de motor. Dit zorgt voor het voor dieselmotoren kenmerkende, onprettige geluid (dieselklop).
58. Voor dit geluid is bepalend de tijd die verloopt tussen het inspuiten van de diesel in de cilinder en het moment waarop de zelfontbrandingstemperatuur wordt bereikt (ontstekingsvertraging). Hoe groter de ontstekingsvertraging, hoe heftiger de dieselklop en hoe luidruchtiger de motor.¹⁵
59. Om de ontstekingsvertraging en het verbrandingsgeluid te verlagen, passen autofabrikanten zgn. 'pilot injections' toe. Dat zijn voorinspuitingen van kleine hoeveelheden diesel in de cilinder voordat de hoofdspuiting plaatsvindt. Deze kleine hoeveelheden diesel ontbranden voordat de hoofdinjectie plaatsvindt. Dit zorgt voor een geleidelijke stijging van de temperatuur en drukopbouw in de cilinder. Hierdoor verloopt het ontbrandingsproces meer geleidelijk en wordt het geluid gereduceerd.¹⁶
60. Nadeel van een voorinspuiting is dat daardoor de *uitstoot van NOx toeneemt*. Dit is in de technische wereld een feit van algemene bekendheid, dat bijvoorbeeld Bosch in haar handboek bevestigt:

"(...) a significant portion of the nitrogen oxides originates inside the engine in this "premixed flame" phase of combustion."¹⁷

V.2.2 Uitlaatgassen

61. Tijdens de verbranding van diesel ontstaan in de cilinder uitlaatgassen met schadelijke stoffen zoals NO_x, roet en fijnstof. Deze uitlaatgassen verlaten de cilinder via een klep en kunnen twee kanten op:
1. terug naar de cilinder via de EGR, waar ze worden vermengd met vers aangezogen lucht (uitlaatgasrecirculatie); of
 2. naar buiten via de uitlaat (en eventuele nabehandelingssystemen).

¹⁵ Trommelmans, p. 65.

¹⁶ K. Mollenhauer en H. Tschöcke, Handbook of Diesel Engines (**Handboek dieselmotoren Bosch**), p. 453: *"Pilot injection (PI) has established itself as an effective measure to reduce noise in DI diesel engines. Small quantities of fuel (1–3 mm³ per injection) are injected in a short time interval before the main injection. This small quantity typically starts to combust shortly before TDC, resulting in an increase of temperature and pressure in the combustion chamber before the start of the main injection."*

¹⁷ Handboek dieselmotoren Bosch, p. 67.

62. Route 1 – De hoeveelheid te recirculeren uitlaatgas wordt geregeld door een EGR-klep. Hoe hoger de EGR graad, hoe meer uitlaatgas er wordt hergebruikt.
63. Uitlaatgas is zuurstofarm. Het terugvoeren daarvan naar de cilinder via de EGR verlaagt dus het zuurstofgehalte bij de volgende verbranding. Hierdoor *daalt de verbrandingstemperatuur* en ontstaat er minder NOx.
64. Keerzijde van een lagere verbrandingstemperatuur is een minder goede verbranding van diesel met een *hogere productie van roet en andere deeltjes* (partikels) tot gevolg.
65. Productie van NOx en roet zijn dus met elkaar verbonden. Het is een wisselwerking. Een hogere productie NOx resulteert in een lagere productie van roet. En andersom.
66. Daarnaast leidt het hergebruik van de uitlaatgassen met EGR tot *minder vermogen*. In technische kringen zijn deze nadelen van het gebruik van de EGR een feit van algemene bekendheid. Zie bijvoorbeeld:
- “De hoeveelheid uitlaatgas die men kan terugvoeren, is echter beperkt (afb. 8.3), omdat anders de hoeveelheid koolwaterstof, koolmonoxide en partikels in de uitlaat niet-toelaatbaar stijgen (afb. 8.4 en 8.5). Uiteraard is het terugvoeren van het uitlaatgas een rem op het ontwikkelen van vermogen.”¹⁸*
67. Route 2 – De uitlaatgassen die naar buiten gaan, komen onderweg verschillende onderdelen tegen. Bijvoorbeeld het oxidatiefilter, waar de schadelijke stoffen koolmonoxide en koolwaterstoffen worden omgezet in water en kooldioxide. Bij een verhoogde productie van roet zal het oxidatiefilter sneller verstopt raken.¹⁹
68. Vervolgens gaat het uitlaatgas door het roetfilter. Dit houdt roet tegen en slaat dit op. Van een roetfilter wordt gevraagd dat het *“een kleine doorstromingsweerstand heeft.”²⁰* Naar mate het roetfilter meer roet opslaat, wordt de doorstromingsweerstand daarvan groter en leidt dit tot *verlies van vermogen*. Daarom moet het filter regelmatig worden schoongeband (regeneratie) onder zeer hoge temperaturen (ca. 650°C).
69. Om het regeneratieproces passief (zonder toevoeging van brandstof) te laten plaatsvinden, moet een auto *lange tijd constant op hoge snelheid* rijden (**Productie 6**, p. 3). In Nederland is dit in het huidige verkeer zelden mogelijk. Vooral in de stad of file blijft de temperatuur ver onder het voor passieve regeneratie vereiste temperatuurniveau, namelijk niet hoger dan 200°C.

¹⁸ Trommelmans, p. 167.

¹⁹ Trommelmans, p. 173.

²⁰ Trommelmans, p. 174.

70. Om het roetfilter toch regelmatig schoon te branden, wordt de temperatuur *kunstmatig verhoogd* (actieve regeneratie) door (een combinatie van) de volgende maatregelen:

- de EGR wordt tijdelijk uitgeschakeld;²¹
- het moment van de hoofdinspuiting van brandstof in de cilinder wordt verlaat;²²
- er vinden aanvullende brandstof (na)inspuitingen plaats in de cilinder;²³ en
- er vinden aanvullende brandstof (na)inspuitingen plaats in het uitlaatspruitstuk.²⁴

71. Daarnaast kunnen de uitlaatgassen worden geleid door NOx-nabehandelingssystemen, waaronder (indien aanwezig) *Lean NOx Trap* (LNT) en *Selective Catalytic Reduction* (SCR). Car Claim licht deze NOx reductietechnieken onderstaand kort toe.

V.2.3 NOx-nabehandelingssystemen

Lean NOx Trap (LNT)

72. Bij de LNT-technologie wordt NOx opgevangen in een katalysator. Zodra de temperatuur van deze katalysator zich binnen een bepaalde bandbreedte bevindt, wordt de opgevangen NOx door middel van een katalytische reactie omgezet in stikstof (N₂).²⁵ Renault c.s. legt dit mechanisme als volgt uit (**Productie I**, p. 4):

“The NOx Trap operates by capturing and storing NOx (for 10minutes/10km) then releasing it – a five-second process that vehicle occupants do not notice.

During the capture phase, the NOx Trap traps the nitrogen oxide contained in the exhaust gas on a porous carrier in the catalytic converter which is impregnated with chemicals – platinum, barium, rhodium. The platinum converts nitrogen oxide into nitrogen dioxide (NO₂). The barium, which oxidises into barium oxide, traps and holds NO₂ as part of an aqueous barium nitrate solution – Ba(NO₃)₂.

In the release phase, a chemical process known as reductive elimination purges the NOx Trap of the stored NOx, with the engine operating in rich-burn mode, i.e. when the air-fuel mixture has just enough air for complete combustion of the diesel. The nitrogen oxides are converted into neutral gases, mainly nitrogen. In this way the NOx Trap is regenerated and is ready to go on trapping more NOx.

²¹ Trommelmans, p. 175.

²² Productie 6, p. 3.

²³ Trommelmans, p. 175.

²⁴ Trommelmans, p. 175.

²⁵ Deze zuivere vorm van stikstof is niet schadelijk voor het milieu, in tegenstelling tot stikstofverbindingen zoals NOx en ammoniak (NH₃).

To ensure the NOx Trap operates smoothly, additional (oxygen and heat) sensors are positioned at the intake manifold and on the tailpipe. The data they capture is transmitted over the controller area network to the ECU for managing the NOx Trap (deciding when to purge) and determining combustion modes (how to purge)."

73. Renault c.s. heeft de LNT-technologie vanaf september 2008 in sommige (maar niet alle) Getroffen Voertuigen geïntroduceerd. Renault c.s. schreef hierover op 18 juni 2008 in haar persbericht):²⁶

"The Euro 5 standard will require all diesel vehicles to be fitted with particulate filters, which already equip Renault's 1.5 dCi, 1.9 dCi, and 2.0 dCi diesel engines. Some vehicles will probably need to have exhaust gas NOx post-combustion systems if they are to meet Euro 5 standards. Thereafter, Euro 6 will make aftertreatment a compulsory feature.

Renault's NOx Trap

The NOx Trap fits firmly with Renault's determination to reduce pollutant emissions. This chemical process captures harmful nitrogen oxides, then converts them into neutral gas. This post-combustion system will be available from September 2008 in France and Germany in private fleets of 2.0 dCi Renault Espaces."

74. Een inherente beperking van de LNT-technologie is dat wanneer de katalysator 'vol' zit, doordat de benodigde temperatuur voor de katalytische reactie niet tijdig wordt behaald, dit mechanisme voor NOx-reductie niet langer (efficiënt) functioneert. Renault c.s. erkent dit ook.²⁷
75. Vanuit een kostenperspectief is toepassing van LNT – zeker wanneer het gaat om passagiersvoertuigen – voor autofabrikanten aantrekkelijker dan toepassing van SCR.

Selective Catalytic Reduction (SCR)

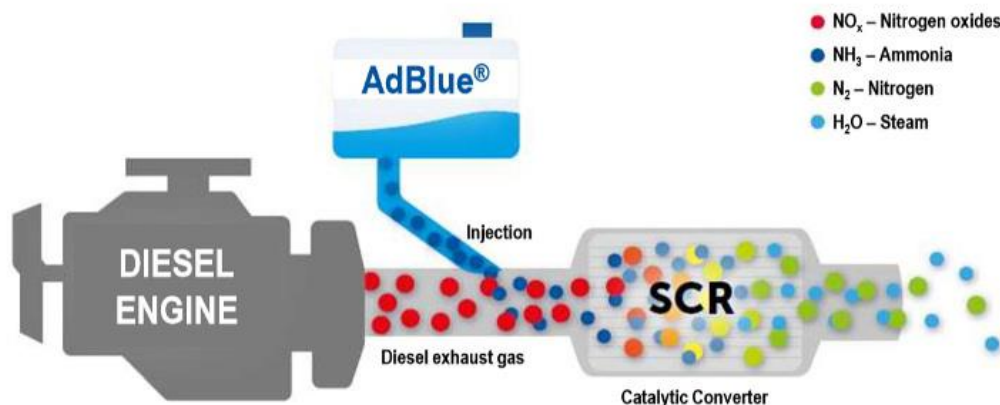
76. SCR-technologie werd eind jaren '70 van de vorige eeuw ontwikkeld en voor het eerst toegepast in passagiersvoertuigen begin jaren '90 van de vorige eeuw. Renault c.s. is deze techniek evenwel pas vanaf medio 2018 in sommige van haar voertuigmodellen gaan toepassen (**Productie 8**).²⁸
77. Met SCR-technologie wordt er een chemische substantie ('urea', ook vaak met haar merknaam 'AdBlue' aangeduid) in een katalysator vermengd met het uitlaatgas, waardoor NOx wordt omgezet in stikstof (N₂)²⁹ en water.

²⁶ Zie Productie 7, p. 3.

²⁷ Productie 5, p. 4.

²⁸ Pagina 2: "Already rolled out on Groupe Renault light commercial vehicles, SCR technology is now being fitted on the group's passenger cars, starting in June 2018 with Dacia Duster in two power versions, Blue dCi 95 and Blue dCi 115. The technology will be gradually implemented across all Dacia and Renault ranges in the coming weeks."

²⁹ Deze zuivere vorm van stikstof is niet schadelijk voor het milieu, in tegenstelling tot stikstofverbindingen zoals NOx en ammoniak (NH₃).



78. SCR-technologie leidt in principe tot een efficiëntere reductie van NO_x dan LNT-technologie.
79. Voor een efficiënte werking van SCR-technologie is vereist dat de motor een bepaalde temperatuur heeft bereikt. Daarom leent toepassing van SCR zich minder goed voor toepassing in kleinere (stads)voertuigen. Renault erkent dit ook.³⁰
80. Toepassing van een SCR-systeem vereist de inbouw van een ureum-tank. Deze tank moet van voldoende omvang zijn, om te voorkomen dat de berijder de tank te vaak moet (laten) bijvullen. Renault c.s. onderschrijft dit:³¹

"Deciding on the tank size involves a trade-off among several considerations. Firstly, filling a urea tank means one more thing to do, and we do have to think of customers, whom we must endeavour to disturb as little as possible while they are driving.

Obviously, from the customers' point of view, it would be ideal to have a completely straightforward vehicle that wouldn't need anything else doing to it. So the size is chosen to avoid the need to add more urea whenever the vehicle is filled up diesel oil, and what gets decided that the urea tank should have to be replenished at every tenth, fifteenth, or twentieth refuelling. The key factor is user-friendliness.

Secondly, fitting a 30 litre tank means making a vehicle 30 kilos heavier..."

81. Plaatsing van een grotere tank leidt tot een zwaardere auto en doorgaans tot minder (kofferbak)ruimte. Dit is nadelig voor de autofabrikant, aangezien de mate van interieurruimte een belangrijke aankoopfactor is.

³⁰ Productie 5, p. 20.

³¹ Productie 5, p. 24.

82. Deze 'spanning' tussen interieurruimte, gemak en het voldoende reduceren van NOx heeft ertoe geleid dat (in ieder geval) de leden van het 'Adblue-kartel' (BMW, Volkswagen, Audi en Porsche) bewust jarenlang een te kleine uremtank in hun dieselloertuigen hebben geïnstalleerd. Zij stelden de ECU-Software (zie nader) vervolgens dusdanig in dat er onvoldoende ureum in de SCR werd ingespoten tijdens normaal gebruik. Op deze manier hoefden de berijders de uremtank niet regelmatig bij te vullen en hoefden de fabrikanten geen concessies te doen wat betreft de interieurruimte van die dieselloertuigen. Het gevolg hiervan is dat de betreffende dieselloertuigen onder normaal gebruik een overmaat aan NOx uitstoten, ver boven de wettelijk toegestane hoeveelheden. De Europese commissie heeft aan deze autofabrikanten boetes opgelegd van in totaal 875 miljoen euro (**Productie 9**).

V.2.4 De ECU

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

V.2.5 ECU Software

85. De ECU Software in de Getroffen Voertuigen bestaat uit een *functiedeel* en een *datadeel*.
86. Het *functiedeel* bevat *softwarefuncties* die de mechanische en elektronische processen van een Getroffen Voertuig monitoren en aansturen.³² Bijvoorbeeld de timing en de wijze van inspuiten van diesel in de cilinders. Deze functie bepaalt op welk moment en hoe lang de brandstofinjectoren openblijven en beïnvloedt daarmee het verbrandingsproces, de prestaties van de motor en de productie van NOx en roet.
87. Het *datadeel* van de ECU Software bevat parameters, waarbinnen of waarbuiten bepaalde softwarefuncties (waaronder het Manipulatie-Instrument Thermovenster, waarover nader meer in VI en VII) worden geactiveerd of juist uitgezet. Bij het Thermovenster zijn dat bijvoorbeeld de temperatuurwaarden, buiten welke de werking van het emissiecontrolesysteem wordt beperkt.

³² Productie 6, p. 4.

88. Uit onderzoek van de deskundigen die de EMIS Commissie met betrekking tot het Volkswagen-emissieschandaal heeft geraadpleegd, volgt dat het functiedeel en datadeel van de ECU Software *één geheel* vormen (**Productie 10**, antwoord op vraag 3, eerste alinea):

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

89. Het *functiedeel* dat het emissiecontrolesysteem in de Getroffen Voertuigen aanstuurt, werkt als volgt. Zodra de ECU aan de hand van signalen van de sensoren in of buiten de auto merkt dat bepaalde voorgeprogrammeerde grenswaarden zijn bereikt, zenden de daarmee corresponderende softwarefuncties in de ECU Software een signaal naar de daarmee corresponderende mechanische onderdelen. Bijvoorbeeld naar de brandstofinspuiting en de EGR om de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem te beperken zodra buitentemperatuur onder een bepaalde grenswaarde duikt (Thermovenster).

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

90. Ongeveer 80 procent van de lucht die we inademen, bestaat uit stikstof (N₂). Dit is een onschadelijk gas. Maar er zijn ook verbindingen met stikstof die wél schadelijk kunnen zijn, zoals stikstofoxide (NO_x) en ammoniak (NH₃). Te veel daarvan is ongezond en slecht voor de natuur.³³

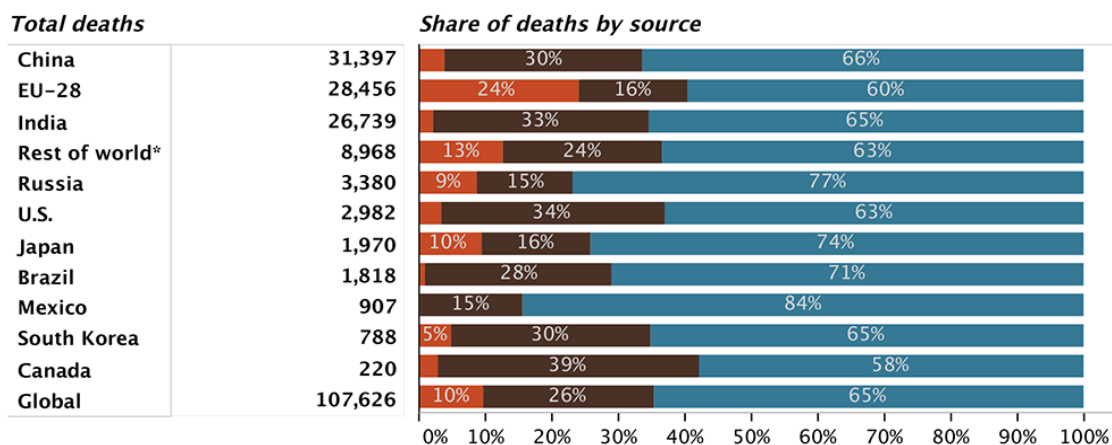
V.3.1 Impact op de volksgezondheid: vroegtijdige sterfte en chronische ziekten

91. NO_x komt vooral in de lucht door het verkeer (uitlaatgassen) en de industrie. Het levert een belangrijke bijdrage aan de vervuiling van de buitenlucht in de vorm van ozon op leefniveau en secundair fijnstof. Langdurige blootstelling aan deze verontreinigende stoffen is gekoppeld aan een reeks nadelige gezondheidseffecten, waaronder invaliditeit en verloren levensjaren als gevolg van een beroerte, ischemische hartziekte, chronische longziekten en longkanker, vooral bij gevoelige populaties zoals ouderen, die een hoger risico lopen op chronische ziekten. Recente studies hebben daarnaast aangetoond dat hoge niveaus van luchtvervuiling een van de belangrijkste oorzaken kunnen zijn van sterfgevallen door Covid-19.³⁴
92. Een studie uitgevoerd door ICCT, in samenwerking met de Universiteit van Colorado, Stockholm Environment Institute en het International Institute for Applied Systems Analysis, bevestigt de impact van overtollige NO_x op de volksgezondheid (**Productie 11**, p. 2).

³³ <https://www.milieucentraal.nl/klimaat-en-aarde/milieu Problemen/stikstof-in-de-lucht-en-bodem/> (laatstelijk geraadpleegd op 2 november 2021).

³⁴ Y. Ogen. 2020. ‘assessing nitrogen dioxide (NO₂) levels as a contributing factor to the coronavirus (COVID-19) fatality rate” *Science of the Total Environment*, Pp. 138605. (zie ook <https://www.theguardian.com/environment/2020/apr/20/air-pollution-may-be-key-contributor-to-covid-19-deaths-study>, laatstelijk geraadpleegd op 2 november 2021).

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



*Counts only those premature deaths resulting from NOx emissions produced in the other regions shown here.

■ NOx within regulated limits
■ Excess NOx from trucks and buses
■ Excess NOx from cars and vans

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

94. Een van de auteurs van de ICCT-studie verklaart dat de sterftelast in Europa elk jaar 10% lager zou zijn als de NOx-emissies van dieselveertuigen in overeenstemming zouden zijn met de typegoedkeuringsvereisten):³⁵

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

95. Ook het in 2018 opgestelde rapport van de Gezondheidsraad laat er geen twijfel over bestaan dat de slechte luchtkwaliteit in Nederlandse steden in grote mate door vervuilende diesels wordt veroorzaakt (**Productie 12**). Het rapport benadrukt bovendien de negatieve impact van sjoemelsoftware op de volksgezondheid en de noodzaak om bestaande emissieregelgeving strikt te handhaven:³⁶

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

³⁵ Productie 11, p. 2.

³⁶ Productie 12, p. 36.

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

96. Naast de directe schadelijke effecten op de volksgezondheid, heeft een teveel aan NOx ook nadelige gevolgen voor het milieu.³⁷
97. Schadelijke gassen, zoals zwavel- en stikstofdioxide, vermengen zich met watermoleculen in de lucht en vormen zuren. Als het regent dringen deze zuren de bodem in (zure regen), vermengen ze zich met water en veranderen ze de samenstelling ervan (eutrofiëring).
98. Planten die op stikstof gedijen groeien daardoor veel sneller en overwoekeren de planten die minder stikstof nodig hebben. Daardoor verdwijnen niet alleen die planten, maar ook de insecten (zoals vlinders en bijen) die van die planten leven. Het ecosysteem raakt verstoord. In sloten, plassen en meren zorgt te veel stikstof voor veel algengroei, waardoor er minder zuurstof in het water zit en waterplanten en vissen doodgaan. Zo vormt NOx een bedreiging voor planten en dieren. De biodiversiteit neemt af en de natuur 'verarmt'.
99. Het realiseren van een oplossing voor het dieselemisatieprobleem is dus niet alleen in het belang van gedupeerde automobilisten, maar draagt ook bij aan het oplossen van grote maatschappelijke problemen die de auto-industrie de afgelopen decennia heeft veroorzaakt.

VI. WETTELIJK KADER

VI.1 Inleiding

100. De voornoemde redenen maken dat de Europese wetgever zich al decennialang inspant om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen. In dit kader zijn diverse gezondheidsprogramma's en wetgeving ontwikkeld om de luchtkwaliteit en leefklimaat te bevorderen, onder andere door de schadelijke uitstoot van dieselloertuigen terug te dringen.
101. De rechten en verplichtingen van Renault c.s. ten aanzien van de Getroffen Voertuigen worden gereguleerd door diverse Europese richtlijnen en verordeningen. Deze wet- en regelgeving heeft zich met het oog op het maatschappelijke debat ten aanzien van de maatschappelijke gezondheid en het milieu de afgelopen decennia in een behoorlijk tempo doorontwikkeld.
102. Binnen het bestek van deze dagvaarding is voornamelijk de volgende regelgeving van belang:
- Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen (de Kaderrichtlijn). De Kaderrichtlijn is met

³⁷ Zie bijvoorbeeld <https://www.rivm.nl/stikstof> (laatstelijk geraadpleegd op 8 november 2021).

ingang van 1 september 2020 ingetrokken. Echter, gelet op de tijdspanne van de aan de orde zijnde feiten blijft de Kaderrichtlijn van toepassing op de onderhavige procedure;³⁸

- Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (de Emissieverordening);³⁹
 - Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van de Emissieverordening en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (de Testverordening); en
 - Verordening (EG) nr. 385/2009 van de Commissie van 7 mei 2009 tot vervanging van bijlage IX bij de Kaderrichtlijn.
103. Car Claim merkt op dat Verordening (EG) nr. 2017/1151 — tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie — van toepassing is op typegoedkeuringen per 1 september 2019. Het bereik van de met deze dagvaarding ingestelde vorderingen ziet op de periode vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019. Daarom mist Verordening 2017/1151 toepassing.
104. Tegelijkertijd vormt Verordening 2017/1151 voor de onderhavige zaken wel een referentiepunt. In zoverre dat zij ertoe strekt de normale gebruiksomstandigheden te beoordelen op een realistischer wijze. Het in deze Verordening als referentie gekozen temperatuurbereik is veel groter dan het temperatuurbereik voor het (nader te bespreken) Thermovenster van Renault c.s. Voor de “gematigde temperatuursomstandigheden” als bedoeld in punt 5.2.4 van bijlage IIIA bij Verordening 2017/1151 wordt rekening gehouden met een minimumtemperatuur van 0 graden Celsius,⁴⁰ ver onder het bereik van 17 graden Celsius dat Renault c.s. in de Getroffen Voertuigen hanteert.⁴¹
105. Car Claim gaat hieronder nader in op de diverse maatregelen en verplichtingen die uit de voornoemde Verordeningen en Richtlijnen voortvloeien voor de autofabrikanten.

³⁸ De Kaderrichtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wegenverkeerswet 1994.

³⁹ Euro 5 is geldend vanaf 1 september 2009 en Euro 6 is geldend vanaf 1 september 2014.

⁴⁰ Zie conclusie van A-G Rantos HvJEU 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20 ('A-G Rantos **Opinie**'), punt 102.

⁴¹ Zie onder meer par. 247, 252, 255, 259 en 262 van deze dagvaarding en de daar overgelegde producties.

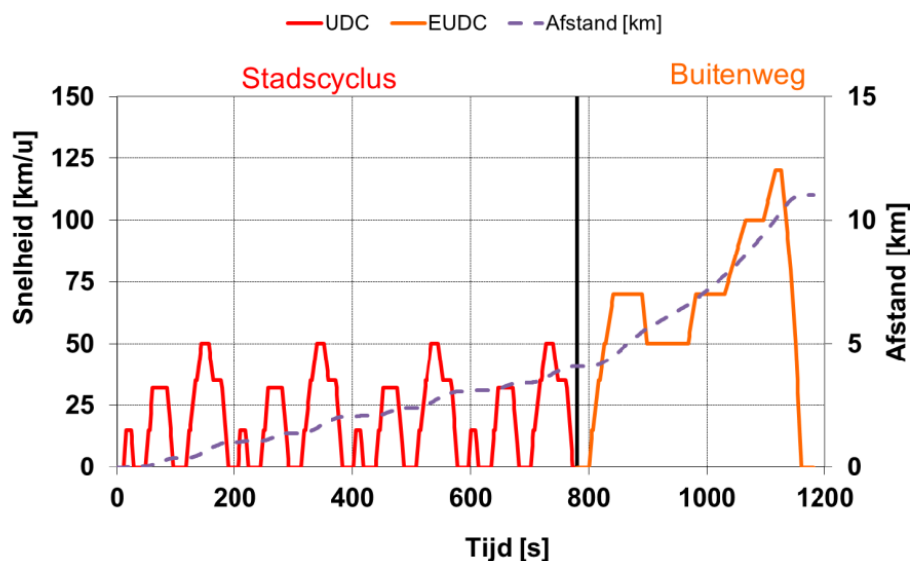
VI.2 Europese emissiestandaarden voor dieselmotoren in personenvoertuigen

106. De wettelijk toegestane limieten voor de uitstoot van (onder andere) NO_x staan opgenomen in de Emissieverordening.
107. Vanaf september 2009 werd de Euro 5-norm met een grenswaarde voor de uitstoot van NO_x tot **180 mg/km** geïntroduceerd. Per september 2014 werd deze grenswaarde met de introductie van de Euro 6-norm verlaagd tot **80 mg/km**.
108. Deze procedure ziet op Getroffen Voertuigen die op de markt zijn gebracht in de periode tussen 1 september 2009 en 1 september 2019. Beide emissienormen zijn derhalve op de onderhavige procedure van toepassing.⁴²

VI.3 Europese testmethoden bij de typegoedkeuring

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

⁴² De Euro 6 norm kent verschillende subcategorieën, voorzien van de aanduidingen Euro 6a, Euro 6b, Euro 6c (ingevoerd in september 2018), Euro 6d-TEMP en Euro 6d. De uitstootnorm van NO_x is voor al deze subcategorieën identiek (80 mg/km). Het verschil zit hem in de wijze waarop de emissies van een bepaald voertuig worden getest. Per 1 september 2019 dienden alle nieuw geregistreerde auto's aan de Euro 6d-TEMP-emissienorm te voldoen. Bij de introductie van deze norm bleef de NO_x-limiet van 80 mg/km onveranderd, maar werd de toepasselijke testcyclus aangepast: in plaats van de NEDC-test werden voertuigen getest door middel van de WLTP-test (zie hierna onder Hoofdstuk VI.3)).



112. In het bovenstaande figuur is het snelheidspatroon van de NEDC-testcyclus weergegeven. Deze testcyclus wordt gestart met een koude motor en duurt 1180 seconden. Er wordt gedurende de test een equivalente afstand van 11 kilometer afgelegd. De NEDC-test bestaat uit een stadscyclus, de UDC (*Urban Driving Cycle*), en de buitenwegcyclus, de EUDC (*Extra Urban Driving Cycle*).
113. De NEDC veronderstelt het typische gebruik van een auto in Europa te vertegenwoordigen, maar wordt herhaaldelijk bekritiseerd vanwege het leveren van zuinige uitstootcijfers, die onder normale rijomstandigheden onhaalbaar zijn. De parameters van de NEDC-testprocedure zijn bovendien vooraf vastgesteld, openbaar en daardoor vatbaar voor bedrog en manipulatie.
114. De NEDC-test is per 1 september 2018 opgevolgd door de *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* (WLTP).
115. Terwijl de NEDC-test de testwaarden vaststelde op basis van een theoretisch rijprofiel, is de WLTP-cyclus ontwikkeld met behulp van realistischere rijgegevens. De rijcyclus is verdeeld in vier delen met verschillende gemiddelde snelheden: laag, gemiddeld, snel en zeer snel. Elk deel omvat een variatie aan rijfasen, stops, acceleraties en remacties.
116. Hoewel de WLTP-test nog steeds wordt uitgevoerd op de rollerband in een laboratorium, en daarmee nog altijd gevoelig is voor gesjoemel, geeft deze testcyclus een betere weergave weer van de rijomstandigheden in de praktijk.
117. Bovendien wordt de WLTP-test per september 2019 aangevuld met de *Real Driving Emissions* (RDE) test. De RDE-test vindt op de weg plaats en onder reële gebruiksomstandigheden. Dit waarborgt dat voertuigen

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

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

VI.4.1 Typegoedkeuring

118. Uit artikel 5 lid 1 Kaderrichtlijn volgt dat autofabrikanten de verantwoordelijkheid dragen voor alle aspecten van het typegoedkeuringsproces en voor het waarborgen van overeenstemming met de geldende voorschriften. Het maakt daarbij niet uit of de autofabrikant betrokken is geweest bij alle fasen van de bouw van een voertuig. Betreft de autofabrikant onderdelen van een andere fabrikant, dan draagt de autofabrikant daarvoor onverminderd de verantwoordelijkheid.
119. Een typegoedkeuring mag slechts worden afgegeven, indien het voertuigtype voldoet aan de technische voorschriften van de in bijlage IV bij de Kaderrichtlijn genoemde toepasselijke regelgevingen en daaruit voortvloeiende voorschriften, waaronder de Emissieverordening.⁴³
120. De Emissieverordening heeft als uitgangspunt dat ervoor moet worden gezorgd dat Autobezitters te allen tijde objectieve en juiste informatie over hun voertuig moeten krijgen.⁴⁴
121. Zo moeten autofabrikanten op grond van artikel 4 lid 1 Emissieverordening aantonen dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de EU, een typegoedkeuring hebben in overeenstemming met de Emissieverordening én aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen. Hetzelfde geldt voor de emissiecontrolesystemen die zij op de Europese markt brengen. In deze verplichting is nadrukkelijk inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden van Bijlage 1 bij de Emissieverordening en aan de hieruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen.
122. Artikel 4 lid 2 Emissieverordening bepaalt daarnaast dat autofabrikanten erop moeten toezien dat de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie, de duurzaamheid van het emissiecontrolesysteem en de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen, daadwerkelijk worden nageleefd. Daarnaast moeten autofabrikanten waarborgen dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met de Emissieverordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden én bovendien daadwerkelijk worden beperkt.
123. Artikel 3 lid 5 Testverordening kent een soortgelijke bepaling. Hierin staat opgenomen dat autofabrikanten technische maatregelen dienen te nemen om ervoor te zorgen dat uitlaat- en verdampingsemissies

⁴³ Artikel 9 lid 1 aanhef en onder a Kaderrichtlijn.

⁴⁴ Preambule (17) Emissieverordening.

overeenkomstig de Testverordening gedurende de normale levensduur van het voertuig én onder normale gebruiksomstandigheden effectief worden beperkt.⁴⁵ Dit lid bepaalt voorts dat autofabrikanten ervoor dienen te zorgen dat de resultaten van de emissietest aan de toepasselijke grenswaarden voldoen onder de in de Testverordening gespecificeerde testomstandigheden.⁴⁶

124. Artikel 3 lid 9 Testverordening bepaalt nog dat autofabrikanten bij de aanvraag voor typegoedkeuring informatie aan de goedkeuringsinstantie verstrekken, waaruit blijkt dat het NOx-nabehandelingssysteem binnen 400 seconden na een koude start bij – 7 °C een voldoende hoge temperatuur bereikt om efficiënt te werken. Zij dienen informatie aan de goedkeuringsinstantie te verstrekken over de werkingsstrategie van het uitlaatgasrecirculatiesysteem (EGR), inclusief de werking bij lage temperatuur.
125. Pas als de bevoegde goedkeuringsinstantie de typegoedkeuring heeft verleend,⁴⁷ mag de autofabrikant het betrokken voertuigtype produceren. Ieder voertuig dat overeenkomstig het goedgekeurde type wordt vervaardigd kan vervolgens op de Europese markt worden gebracht, zonder dat per voertuig een individuele testprocedure noodzakelijk is.
126. Is met de typegoedkeuring gesjoemeld, dan heeft dit aldus gevolgen voor de gehele voertuigvloot binnen de Europese Unie.

VI.4.2 Certificaat van Overeenstemming

127. Wanneer de bevoegde goedkeuringsinstantie een typegoedkeuring voor een bepaald voertuigtype heeft verstrekt, dient de autofabrikant of de importeur elk voertuig te voorzien van een CVO.⁴⁸
128. Een CVO bevat voertuigidentificatiegegevens en de officiële testresultaten van geluid, uitlaatemissies en brandstofverbruik, een en ander conform (onder andere) de Emissieverordening.⁴⁹ Het CVO dient als bewijs dat het geproduceerde voertuigtype op het moment van de productie voldoet aan alle gestelde toelatings- en typegoedkeuringseisen.⁵⁰

⁴⁵ Vgl. artikel 4 lid 4 Kaderrichtlijn voor een soortgelijke bepaling.

⁴⁶ Artikel 3 lid 6 Uitvoeringsverordening.

⁴⁷ In geval van Renault en Dacia betreft dit de *Centre national de réception des véhicules* (CNRV).

⁴⁸ Artikel 18 lid 1 Kaderrichtlijn.

⁴⁹ Bijlage IV bij de Kaderrichtlijn verwijst in deel I ("Regelgevingen voor de EG-typegoedkeuring van in onbeperkte series geproduceerde voertuigen") met betrekking tot de "[e]missies (Euro 5 en 6) lichte voertuigen en toegang tot informatie" naar de Emissieverordening.

⁵⁰ Bijlage IX bij de Kaderrichtlijn onder punt 0.

- a. onder normale gebruiksomstandigheden aan de emissiegrenswaarden van de Emissieverordening kan voldoen; én
- b. de doelmatigheid van hun emissiecontrolesysteem niet kan worden verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn.⁵²

VI.5.1 Definitie 'normale gebruiksomstandigheden'

- 133. Bij 'normale gebruiksomstandigheden' moet worden uitgegaan van reële rijomstandigheden en niet van de gepreconditioneerde omstandigheden in de formele testomgeving. Dit heeft het HvJEU in het arrest van 17 december 2020 bevestigd.⁵³
- 134. In dit arrest geeft het HvJEU aan dat de omstandigheden waarin voertuigen normaal worden gebruikt bij wijze van uitzondering kunnen overeenkomen met de tijdens de goedkeuringsprocedures toegepaste rijomstandigheden, maar dat dan de doelstelling van vermindering van de NOx-uitstoot gewoonlijk niet wordt bereikt onder normale gebruiksomstandigheden.⁵⁴ Hiermee wordt een onderscheid gemaakt tussen de omstandigheden tijdens de goedkeuringsprocedures en de normale gebruiksomstandigheden, waarbij laatstgenoemde omstandigheden bij de beoordeling van de uitstoot van vervuilende stoffen als referentiepunt worden genomen.⁵⁵
- 135. A-G Rantos bevestigt de uitleg van het HvJEU in zijn opinie van 23 september 2021.⁵⁶ Hij wijst op de bewoordingen van artikel 3 lid 10 Emissieverordening, de context van deze bepaling en de doelstelling van de Emissieverordening. Daaruit komt duidelijk naar voren dat normaal gebruik verwijst naar de reële rijomstandigheden en dat niet de omstandigheden van de NEDC als uitgangspunt moeten worden genomen.
- 136. In dit verband wijst A-G Rantos erop dat ook de goedkeuringsinstanties in Europa het er allemaal mee eens zijn dat onder normale gebruiksomstandigheden de reële omstandigheden moeten worden verstaan, zoals zij zich gewoonlijk voordoen in Europa.⁵⁷

VI.5.2 Normale gebruiksomstandigheden binnen Europa en in Nederland

- 137. Het nog nader te bespreken Thermovenster, dat door Renault in de Getroffen Voertuigen is toegepast, is zo ontworpen en afgesteld dat het emissiecontrolesysteem slechts volledig effectief werkt indien de

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

⁵³ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 96 e.v.

⁵⁴ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 101.

⁵⁵ A-G Rantos Opinie, punt 93.

⁵⁶ A-G Rantos Opinie, voetnoot 29.

⁵⁷ A-G Rantos-Opinie, punt 94-95.

buitentemperatuur een bereik kent tussen 17 en 35 graden Celsius.⁵⁸ Dit Thermovenster is niet representatief voor de normale gebruiksomstandigheden in Europa.

138. Ten eerste geldt dat er grote klimatologische verschillen tussen de verschillende delen van Europa bestaan. Een minimumtemperatuur van 17 graden Celsius komt niet overeen met de gemiddelde klimatologische omstandigheden die zich in Europa kunnen voordoen.
139. De Getroffen Voertuigen moeten in heel Europa zonder beperkingen kunnen worden gebruikt. Het emissiecontrolesysteem van de Getroffen Voertuigen moet daarom overal in Europa te allen tijde volledig functioneel zijn. Zowel bij de relatief hoge temperaturen in Zuid-Spanje, alsook bij de relatief lage temperaturen in het noorden van Scandinavië. Daar zijn temperaturen *buiten* het ingebouwde Thermovenster eerder regel dan uitzondering. Zo ook in andere grote Europese lidstaten, zoals Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk en Polen.⁵⁹
140. Ook in Nederland geldt dat de temperatuur gemiddeld lager ligt dan het temperatuurbereik in het door Renault c.s. gehanteerde Thermovenster. De gemiddelde temperatuur in Nederland bedraagt 10.54 graden Celsius.⁶⁰

Maandgemiddelde temperaturen

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

141. In 2020, samen met 2014 het warmste jaar sinds 1901, kwam de gemiddelde temperatuur bij 302 dagen (van de 366 dagen die dat jaar telde) niet boven 17 graden Celsius uit.⁶¹ Het emissiecontrolesysteem in de Getroffen Voertuigen was in 2020 in Nederland dus slechts 64 dagen (!) per jaar (volledig) effectief.

⁵⁸ Zie onder meer par. 247, 252, 255, 259 en 262 van deze dagvaarding en de daar overgelegde producties.

⁵⁹ Vgl. A-G Rantos Opinie, punt 97-100.

⁶⁰ www.weerstatistieken.nl (laatstelijk geraadpleegd op 16 november 2021).

⁶¹ <https://www.knmi.nl/nederland-nu/klimatologie/maand-en-seizoensoverzichten/2020/jaar>.

142. Door toepassing van het Thermovenster op de wijze zoals in de Getroffen Voertuigen afgesteld, werkt het emissiecontrolesysteem het grootste deel van het jaar dus niet of niet volledig. Als het emissiecontrolesysteem in de Getroffen Voertuigen het grootste deel van het jaar niet (volledig) werkt, dan komt dit erop neer dat de uitzondering van artikel 5 lid 2 Emissieverordening (zie hierna) de facto de hoofdregel wordt. Dit is in strijd met de Emissieverordening.⁶²
143. Al met al geldt dat het betreffende Thermovenster van Renault c.s. niet overeenkomt met normale gebruiksomstandigheden in de zin van artikel 5 lid 1 Emissieverordening. Deze technologie vermindert de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van een Getroffen Voertuig te verwachten zijn, zodat dit een Manipulatie-Instrument in de zin van artikel 3 punt 10 Emissieverordening is.
144. De Emissieverordening verbiedt het gebruik van Manipulatie-Instrumenten die de doeltreffendheid van de emissiecontrolesystemen verminderen.

VI.5.3 Verboden gebruik van Manipulatie-Instrumenten

145. Artikel 5 lid 2 Emissieverordening verbiedt het gebruik van Manipulatie-Instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen.
146. Artikel 3 lid 10 Emissieverordening omvat een definitie van de term manipulatie-instrument. Het betreft een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn.
147. Het HvJEU heeft op 17 december 2020 nadere uitlegging van deze definitie gegeven. Het hof heeft overwogen dat (sjoemel)software kwalificeert als een 'constructieonderdeel' in voornoemde zin, aangezien deze op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerkt en de doelmatigheid ervan vermindert.⁶³ Het hof heeft tevens geoordeeld dat het begrip 'emissiecontrolesysteem' alle technieken en strategieën omvat die zowel de vorming van verontreinigde stoffen in de motor beperken (upstream), waaronder de EGR, als eventuele nabehandelingssystemen die de uitstoot daarvan achteraf beperken (downstream).⁶⁴

⁶² Zie nader Hoofdstuk VII.2 t/m VII.4 van deze dagvaarding.

⁶³ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 66 en 68.

⁶⁴ Idem, r.o. 70 en 90.

148. In het verlengde van dit arrest heeft A-G Rantos op 23 september 2021 in een drietal (gevoegde) procedures, die alle verband houden met het emissieschandaal, een opinie afgegeven.⁶⁵ De in deze procedures betrokken Getroffen Voertuigen zijn ook uitgerust met een thermovenster. Het betreffende thermovenster zorgt ervoor dat de uitlaatgasrecirculatie alleen volledig functioneert wanneer de buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius ligt. Buiten dit venster wordt de recirculatieverhouding van de uitlaatgassen lineair verminderd tot 0, wat tot gevolg heeft dat de Emissieverordening opgenomen NOx-grenswaarden worden overschreden.

149. In zijn opinie bevestigt A-G Rantos dat dergelijke thermovensters onder de reikwijdte van de Emissieverordening vallen:

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

VI.5.4 Mogelijke uitzonderingsgronden

150. Op het verboden gebruik van Manipulatie-Instrumenten bestaan drie uitzonderingen. Deze uitzonderingen moeten volgens het HvJEU eng worden geïnterpreteerd. Zo wordt voorkomen dat het verbod wordt uitgehold.⁶⁶ De uitleg van dergelijke uitzonderingen mag in ieder geval niet verder gaan dan de door de betrokken bepaling uitdrukkelijk vastgestelde gevallen.⁶⁷

151. De meest in het oog springende uitzonderingsgrond is neergelegd in artikel 5 lid 2 sub a Emissieverordening. Deze uitzondering is van toepassing indien het Manipulatie-Instrument nodig zou zijn om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren. De bij het dieselemissieschandaal betrokken autofabrikanten, waaronder ook Renault c.s., doen een beroep op deze uitzonderingsgrond wanneer zij worden geconfronteerd met het verboden gebruik van Manipulatie-Instrumenten.

152. Het HvJEU heeft in zijn arrest van 17 december 2020 bevestigd dat ook de uitzonderingsgrond van artikel 5 lid 2 sub a Emissieverordening strikt moet worden uitgelegd. Hieronder valt slechts een onvoorziene,

⁶⁵ Zaken C-128/20, C-134/20 en C-145/20.

⁶⁶ HvJEU 22 april 2010 (C-346/08), r.o. 39 en aldaar aangehaalde rechtspraak; A-G Sharpston Opinie, punt 132.

⁶⁷ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 112. Zie ook HvJEU van 16 mei 2013 (C-228/11), r.o. 24; 5 maart 2015, (C-463/12), r.o. 87 en aldaar aangehaalde rechtspraak; A-G Sharpston Opinie, punt 132.

plotselinge gebeurtenis die tot schade of een gevaar leidt en slechts schade die een hevige of plotselinge oorzaak heeft.⁶⁸

153. Geleidelijke vervuiling en veroudering van de motor vallen niet onder deze uitzondering, omdat dit voorzienbaar is en inherent is aan de normale werking van het voertuig.⁶⁹
154. Het HvJEU is op deze grond tot de slotsom gekomen dat een Manipulatie-Instrument dat de prestaties van het emissiecontrolesysteem van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedures systematisch verbetert om de bij de Emissieverordening vastgelegde emissiegrenswaarden na te leven en aldus een typegoedkeuring voor deze voertuigen te verkrijgen, niet onder de in artikel 5 lid 2 sub a Emissieverordening neergelegde uitzondering op het verbod kan vallen, ook al helpt dat instrument veroudering of vervuiling van de motor te voorkomen.
155. In het verlengde hiervan, met betrekking tot het specifieke gebruik van een thermovenster, heeft A-G Rantos bevestigd dat een Manipulatie-Instrument dat de volledige effectiviteit van de uitlaatgasrecirculatie alleen waarborgt bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius, niet onder de in artikel 5 lid 2 sub a Emissieverordening neergelegde uitzondering op het verbod valt.⁷⁰
156. Renault c.s. is zich er terdege van bewust en erkent ook dat zij aan al deze wettelijke vereisten moet voldoen:
- “No, you have to comply with all the different constraints. You have to reduce CO2, you have to reduce NOx, at the level that regulations really mandate and you have as well, you know, to do the best and the optimal in terms of customer performance system. You have to combine all these constraints all together.”*⁷¹
- En
- “You can always modify software, whenever you like, but you have to respect the law.”*⁷²
157. Desondanks heeft zij de wet- en regelgeving consequent aan haar laars gelapt.

⁶⁸ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 108 en 109.

⁶⁹ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 110.

⁷⁰ A-G Rantos Opinie, punt 131.

⁷¹ Productie 5, p. 8.

⁷² Idem, p. 13.

VII. DE BETROKKENHEID VAN RENAULT BIJ HET DIESELEMISSIESCHANDAAL

VII.1 Brand strategy Renault c.s.

158. De afgelopen decennia liep Renault c.s. vooraan om zich het imago aan te meten van een autoconcern dat maatschappelijk verantwoord onderneemt, onder meer door auto's te produceren met een lage ecologische *footprint*. In een tijd waarin de roep om duurzame consumptie alsmaar toeneemt en de Europese en Nederlandse regelgevers zich meer en meer inspinnen om voortgang te boeken op het terugbrengen van de emissies van schadelijke gassen, was en is dit een vruchtbare aanpak. Een steeds groter deel van de bedrijven en bevolking laat zich in aankoopbeslissingen leiden door het belang van een gezond milieu.
159. De uitlatingen van Renault c.s. in media, haar jaarverslagen, persberichten, brochures, reclamespotjes, interviews met topfunctionarissen van het concern waarin het 'groene karakter' van Renault c.s. wordt gepromoot, zijn er werkelijk te veel om zich in één dagvaarding te laten vangen. Onderstaand bespreekt Car Claim er een aantal voor de beeldvorming.
160. Renault c.s. committeert zich sinds 1998 aan een door haar opgestelde 'Ethisch Handvest' (**Productie 13**, p. 14). Met dit Ethisch Handvest heeft Renault c.s. zichzelf de verplichtingen opgelegd op sociaal, maatschappelijk en milieugebied (**Productie 14**, p. 2). Zo heeft Renault c.s. zich ertoe verplicht om te voldoen aan alle technische- en milieuwetgeving en haar klanten hierover naar waarheid te zullen informeren: (Productie 14, p. 5):

3 BESCHERMING VAN KLANTEN

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

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

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

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

161. Renault c.s. legt zichzelf en haar medewerkers voorts de verplichting op om te allen tijde ecologisch verantwoord te ondernemen, “in de breedste zin van het woord”. Naar eigen zeggen acht Renault c.s. milieubescherming ‘een grondbeginsel voor haar onderneming’:⁷³

ECOLOGISCH VERANTWOORD ONDERNEMEN

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

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

162. Sinds 2007 heeft Renault c.s. haar ecologische aanpak onder meer verpakt in haar zogeheten ‘Eco²’-keurmerk.⁷⁴ Met dit eco-offensief belooft Renault c.s. haar klanten om het milieu te beschermen. Het keurmerk dient klanten in staat te stellen om tijdens hun aankoopbeslissing uit het Renault en Dacia voertuigengamma de meest milieuvriendelijkste voertuigen te identificeren. Een voertuig komt in aanmerking voor het Eco² keurmerk wanneer (a) het wordt geproduceerd door een ISO 14001-gecertificeerde fabriek (die de impact van productie op het milieu continue beperkt), (b) de auto tijdens normale gebruiksomstandigheden onder bepaalde CO₂-waarden blijft (dan wel op biobrandstof rijdt) en (c) de auto aan het einde van de levensduur voor minimaal 95% recyclebaar is (**Productie 15**, p. 5):

***The Renault eco² signature** is a pledge of Renault's commitment to protecting the environment and enables customers to identify those models of the Renault range that are the most respectful of the environment throughout their full lifecycle, since it indicates that they comply with the three following criteria:*

***PRODUCTION:** Renault eco² vehicles must be manufactured in ISO 14001-certified factories. This certification testifies to a plant's ongoing efforts to reduce the impact of its activity on the environment.*

***ON-ROAD USE:** CO₂ emissions must be equal to or less than 140g/km for cars (195g/km for light commercial vehicle) or the vehicle must run on bio-fuels.*

***RECYCLING:** five per cent of the plastics that Renault eco² vehicles contain must be sourced from recycling. Vehicles must also be 95 per cent end-of-life recoverable.*

⁷³ Productie 14, p. 8.

⁷⁴ In dit offensief stond Renault c.s. overigens niet alleen. Diverse autofabrikanten omarmden in deze periode een dergelijk ecologisch keurmerk voor door hen geproduceerde auto's. Zo kwam Volkswagen AG in 2006 met het keurmerk 'Bluemotion', BMW in 2007 met het keurmerk 'EfficientDynamics', Ford in 2008 met het keurmerk 'Econetic' en Hyundai in 2008 met 'i Blue'.

163. Voor het verkrijgen van het Eco² keurmerk is dus niet vereist dat een dieselauto van Renault c.s. qua NOx uitstoot onder de Europese (maximaal toegestane) emissienormen blijft. Terwijl Renault c.s. zich terdege bewust is van de schadelijke gevolgen van NOx voor het milieu en de mens (**Productie 16**, p. 27):

“TECHNOLOGIES TO IMPROVE AIR QUALITY: THE NOXTRAP

The NOxtrap reflects Renault’s determination to reduce pollutant emissions. The system traps harmful nitrogen oxides and converts them into neutral gas.”

164. Zie in dit verband ook het persbericht van Renault van 25 juni 2008, waarin zij stelde het nét zo belangrijk te vinden om (net als CO₂) NOx te reduceren:

“Renault’s long-standing efforts have made it one of Europe’s three most carbonefficient automakers. Its achievements in CO2 reduction are paramount, but it considers that it is just as critical to curb pollutant emissions. The NOx Trap unveiled at the Environment Workshop is proof of its efforts to counter pollution.”⁷⁵

165. Tegelijkertijd heeft Renault c.s. geveinsd dat Eco² óók auto’s omvat die zouden zijn voorzien van effectieve NOx reducerende technieken (**Productie 17**, p. 23):

*“The Renault eco² range is a product of Group R&D’s many innovative ideas (...). Examples include (...) • **technologies**, the low-pressure exhaust gas recirculation (EGR) system that reduces pollutant emissions, especially nitrogen oxide [NOx, adv.];”*

166. Juist dieselauto’s – waaronder Getroffen Voertuigen – werden door Renault c.s. van het Eco² keurmerk voorzien. Dieselmotoren stoten in de regel minder CO₂ uit dan benzinemotoren.⁷⁶

EXAMPLES OF RENAULT eco ² VEHICLES	Twingo	Clio	Mégane	Scénic	Laguna
	dCi 86	dCi 86	dCi 110 EDC	dCi 110 EDC	dCi 110
PRODUCTION		Flins (France),			
ISO 14001-certified factory	Novo Mesto (Slovenia)	Bursa (Turkey)	Palencia (Spain)	Douai (France)	Sandouville (France)
ON-ROAD USE					
CO ₂ emissions	94g/km	98g/km	114g/km	130g/km	122g/km
RECYCLING					
Weight of plastic sourced from recycling	15kg	15.5kg	23kg	34kg	33kg
Proportion of the vehicle's total plastic content	9%	10%	11.5%	14%	16%
End-of-life recoverability	More than 95%	More than 95%	More than 95%	More than 95%	More than 95%

⁷⁵ Productie 7, p. 1.

⁷⁶ Productie 15, p. 5.

167. Tevens doet Renault c.s. het al sinds 2008 voorkomen alsof de door haar toegepaste NOx emissiereductiesystemen (toentertijd louter de LNT) in staat zouden zijn om NOx effectief om te zetten in schadeloze gassen (**Productie 18**, p. 1 en 6):

“In order to reduce polluting emissions further in readiness for upcoming European legislation, Renault's engineers are working on other ways of cutting emissions at source thanks to the optimization of the combustion process and to the introduction of post-treatment systems such as the nitrogen oxide-capturing NOx Trap (...).

Renault's NOx Trap, a chemical system which traps harmful nitrogen oxides and converts them into a neutral gas, fits perfectly with the firm's resolve to cut polluting emissions. (...)

The new Renault NOx Trap oxidation catalyser carries out two roles::

- *conventional oxidation of HCs (hydrocarbons) resulting from incomplete combustion and of CO (carbon monoxide) which arises from incomplete combustion through a lack of oxygen.*
- *post-treatment of NOx (nitrogen oxides), a bi-product of the combustion of diesel fuel at high temperatures.”*

168. Bovendien schepte Renault c.s. met uitlatingen zoals bovenstaand citaat de verwachting dat haar voertuigen zich aan de (aankomende) Europese grenswaarden (Euro 5 en Euro 6) zouden houden, onder meer door toepassing van de LNT. Dit deed Renault c.s. ten onrechte. De Getroffen Voertuigen overschrijden deze maximale grenswaarden met een veelvoud.

169. Renault c.s. zet Autobezitters langs verschillende wegen al jarenlang moedwillig op het verkeerde been. Waar de Getroffen Voertuigen bij lange na niet aan de Europese emissiewaarden voor NOx uitstoot voldoen, prijst Renault c.s. deze voertuigen desalniettemin aan alsof zij ‘eco-vriendelijk’ zouden zijn. Renault c.s. deed dit ook expliciet in de verkoopbrochures van de Getroffen Voertuigen.⁷⁷ Met het opstellen en verspreiden van verkoopbrochures en overige reclame-uitingen hebben Renault c.s., de Importeur en de Handelaren de Autobezitters jarenlang voorgehouden dat de Getroffen Voertuigen zouden zijn voorzien van ‘schone dieselmotoren’ en duurzaam zouden zijn voor het milieu. De brochures bevatten steeds ‘groene claims’. Zo staat in de brochure Renault Clio 2009 (**Productie 19**, p. 2):

“Daarom voldoen alle Renault auto's aan strenge eisen wat betreft (...) milieuvriendelijkheid: de Renault-norm. Deze norm heeft één grote ambitie: uw leven mooier maken.”

170. In de brochure Renault Mégane Hatchback 2009 (**Productie 20**, p. 12):

“De Renault Mégane Hatchback is milieubewust en heeft motoren die goede prestaties leveren en zuinig en milieuvriendelijker zijn. Drie van zijn motoren [de dieselmotoren dCi 90, dCi 110 en dCi 130, adv.], hebben een

⁷⁷ Car Claim beschikt over ongeveer honderdvijftig brochures van Renault c.s. met betrekking tot diverse automodellen en modeljaren (2008-2016). In elk van deze brochures doet Renault c.s. ‘groene claims’ met betrekking tot de Getroffen Voertuigen. Gelet op de omvang van deze brochures overlegt zij deze niet integraal. Indien de rechtbank het noodzakelijk acht dat deze brochures in deze procedure integraal worden overgelegd, dan doet Car Claim ter zake een specifiek bewijsaanbod.

CO₂-uitstoot van minder dan 140 gram per kilometer waardoor de Renault Mégane Hatchback het ECO²-label krijgt. Er is alles aan gedaan om de belasting van het milieu zo laag mogelijk te houden, vanaf de ontwikkeling tot het einde van de levensduur van de auto: de Renault Mégane Hatchback wordt gemaakt in een ISO 14001 gecertificeerde fabriek, 11% van de auto bestaat uit gerecyclede kunststoffen en hij is voor 95% van zijn gewicht recyclebaar.”

171. En in de brochure van de Renault Bedrijfswagens 2011 (**Productie 21**, p. 2):

“Bij Renault ontwikkelen we auto’s met het Renault eco2 logo, die voldoen aan een aantal ecologische criteria die gericht zijn op het beperken van hun invloed op het milieu, vanaf het ontwerp, via de productie en het gebruik, tot de recycling.”

172. In de verkoopbrochure van onder meer de Renault Megane Estate 2011, Renault Megane Coupé-Cabriolet 2011 en de Renault Laguna 2011 leest men onder andere terug (**Productie 22**, p. 3, **Productie 23**, p. 3 en **Productie 24**, p. 3):

“Een wereld waarin de auto geen bedreiging meer vormt voor het milieu en een combinatie biedt van mobiliteit, veiligheid en kwaliteit – voor iedereen.”

173. En in onder meer de Renault Clio 2012, Renault Captur 2013 en de Renault Scenic 2014 claimde Renault c.s. (**Productie 25**, p. 40, **Productie 26**, p. 42 en **Productie 27**, p. 30):

“En vanuit dezelfde visie streven we nu naar duurzame, milieuvriendelijke mobiliteit, waarmee veiligheid en kwaliteit voor iedereen betaalbaar zijn.”

174. Ook Dacia maakte groene claims. Zie onder meer haar brochures van de Dacia Sandero 2012, Dacia Logan MCV 2013, Dacia Dokker 2013 en Dacia Dokker 2014 (**Productie 28**, p. 22, **Productie 29**, p. 20, **Productie 30**, p. 24 en **Productie 31**, p. 24):

“meer respect voor het milieu hoeft niet meteen te leiden tot een hogere prijs.”

175. Bovendien promoveerde ook Dacia het eco² label, onder meer in haar brochures van de Dacia Duster 2010 en 2012 en de Dacia Sandero 2011 (**Productie 32**, p. 28, **Productie 33**, p. 20 en **Productie 34**, p. 20):

“Met Dacia Eco2 laten we zien dat dit merk ook aan het milieu denkt.”⁷⁸

176. Renault c.s. verzwijgt in al haar reclame-uitingen dat de Getroffen Voertuigen in werkelijkheid een zware, negatieve impact hebben op het milieu.

⁷⁸

Zie tevens Producties 28, 29, 30 en 31: “Als bewijs van onze betrokkenheid bij het milieu hebben we het Dacia eco²-label ontwikkeld.”

177. Via de websites van Renault c.s. is door Renault c.s. eveneens misleidende informatie over de Getroffen Voertuigen verstrekt. Zo vermeldde de website www.renault.nl per 3 mei 2008 tot en met in ieder geval 5 maart 2013 dat het Renault c.s. zou zijn gelukt om de uitstoot van NOx met 99% te beperken en dat haar LNT systeem (*NOx trap*) de Getroffen Voertuigen naast de toentertijd geldende Euro 5 norm ook de toekomstige Euro 6 norm zou kunnen laten voldoen (**Producties 35 en 36**):

*“With the **catalytic converter**, Renault has managed to reduce the concentration of carbon monoxide (CO) and NOx in exhaust gases by nearly 99%. Catalytic converters operate optimally when combined with a **lambda sensor** that measures the concentration of oxygen in exhaust gases.*

*To comply with future standards on pollutant emissions, Renault has developed the **NOx trap**, which further optimizes the functioning of the catalytic converter.”*

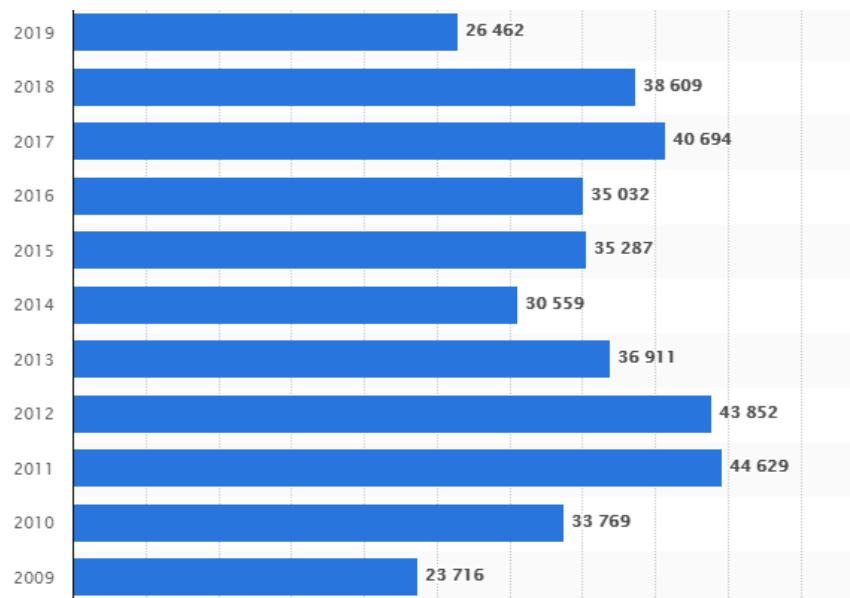
178. Renault c.s. heeft als onderdeel van haar bedrijfsstrategie vele tientallen miljoenen zo niet honderden miljoenen euro's geïnvesteerd in het creëren van een “groen” imago, zowel op corporate niveau als ten aanzien van de door haar verkochte producten, waaronder de Getroffen Voertuigen.⁷⁹ Bovendien wekte Renault c.s. de indruk dat zij zich zou houden aan alle toepasselijke wet- en regelgeving op onder meer het gebied van techniek en het milieu. Dit eco-offensief van Renault c.s. is zeer succesvol gebleken. Tussen 2009 en 2019 verkocht zij in Nederland 389.520 auto's:⁸⁰

⁷⁹ Ter illustratie: over het jaar 2018 heeft Renault c.s. binnen Europa voor 409.3 miljoen euro aan marketingkosten gemaakt (<https://www.amaonline.com/news/digital-marketing/2019/02/28/renault-topped-european-car-marketing-spend-rankings-in-2018>, laatstelijk geraadpleegd op 21 oktober 2021).

⁸⁰ <https://www.statista.com/statistics/777033/sales-volume-of-renault-cars-in-the-netherlands/> (laatstelijk geraadpleegd op 20 oktober 2021).

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

(...)



(...)

179. Vandaag de dag profileert Renault c.s. zich nog steeds als eco-pionier en voorvechter voor behoudt van het milieu. Ondanks het voor Renault c.s. naderende onheil voor haar kwalijke rol in het dieselemissieschandaal doet zij daar nog een flinke schep bovenop. Binnen Renault c.s. zou een ware 'Renaulution' op gang zijn gekomen. Zo claimt zij zowel in haar klimaatrapport van april 2021 (**Productie 37**, p. 6) als op haar website onder 'respect for the environment'⁸¹ dat zij zowel in het verleden als in het heden 'ahead of the curve' zou zijn in het vergroenen van haar wagenpark.
180. In de volgende paragrafen licht Car Claim toe dat Renault c.s. haar 'groene beloften' met voeten heeft getreden.
181. De technieken om de uitstoot van NOx daadwerkelijk voldoende te beperken, zijn al jarenlang voor handen maar kosten geld en nemen ruimte in. Renault c.s. stelde liever eigen gewin boven het milieu en boven de gerechtvaardigde belangen van Autobezitters.

⁸¹

<https://www.renaultgroup.com/en/our-commitments/respect-for-the-environment/> (laatst geraadpleegd op 20 oktober 2021).

VII.2 Onderzoek naar en vervolging van Renault in Frankrijk

VII.2.1 Inleiding

182. Kort nadat het Volkswagen emissieschandaal in september 2015 aan het licht kwam, ontstond het vermoeden dat Volkswagen c.s. niet de enige autofabrikant was die de Europese emissiewetgeving consequent probeerde te omzeilen.

183. Het duurde niet lang voordat diverse instanties Renault c.s. in het vizier hadden. Sindsdien hebben uiteenlopende onderzoeken van onafhankelijke experts, alsmede de recent ingezette strafrechtelijke vervolging van Renault door de Franse openbaar aanklager, bevestigd dat ook Renault verboden manipulatie-instrumenten heeft gebruikt om de NOx-uitstoot op kunstmatige wijze te beïnvloeden, zodat de Getroffen Voertuigen de typegoedkeuringstests konden doorstaan.

VII.2.2 Onderzoek Commissie Royal

184. Opgeschud door het Volkswagen emissieschandaal, werd in oktober 2015 op verzoek van ██████████ – de toenmalige Franse minister van Ecologie, Duurzame Ontwikkeling en Energie – een onderzoek uitgevoerd naar de uitstoot van diverse dieselveertuigen die in Frankrijk op de markt zijn gebracht (**Productie 38**).

185. Dit onderzoek werd uitgevoerd door de *Uniontechniek de l'automobile du motocycle et du cycle* (UTAC). De UTAC is in Frankrijk de enige gemachtigde instantie om goedkeuringstests voor voertuigen uit te voeren. UTAC heeft 86 dieselveertuigen van verschillende fabrikanten getest, waaronder een aantal Getroffen Voertuigen van Renault c.s.

186. De eerste onderzoeksresultaten kwamen in januari 2016 gereed. Deze resultaten werden op 29 februari 2016 bekend gemaakt door *France Nature Environnement* (FNE) en *Réseau Action Climat* (RCA), twee milieuorganisaties die deel uitmaakten van de onafhankelijke onderzoekscommissie (**Productie 39**).

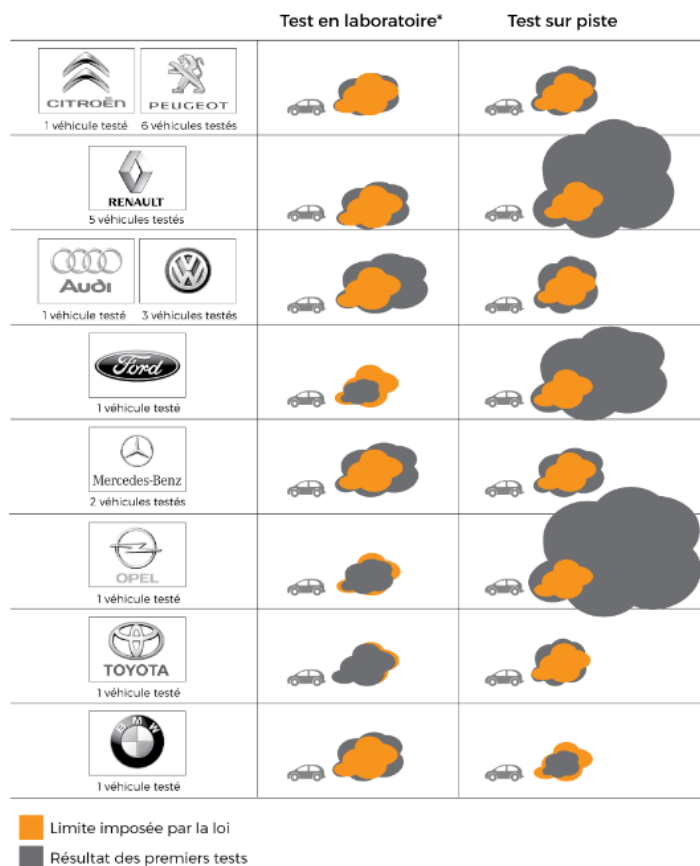
187. Deze onderzoeksresultaten hadden betrekking op 22 voertuigen, waaronder vijf Getroffen Voertuigen van Renault c.s.⁸²

188. De resultaten laten zien dat de Getroffen Voertuigen van Renault c.s. niet alleen teveel uitstoten, maar ook nog eens als één van de meest vervuilende uit de bus komen.⁸³

⁸² Drie Euro 6 Capturs en twee Espaces, waarvan een Euro 5 en een Euro 6.

⁸³ Productie 39, p. 2.

Résultats NOx des 22 premiers véhicules testés par l'UTAC



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

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

189. Op 28 april 2016 werd het eerste tussenrapport door de Commissie Royal opgeleverd (**Productie 40**). Daarin stonden de testresultaten van 52 onderzochte dieselloertuigen opgenomen, waaronder 12 Getroffen Voertuigen van Renault en één Getroffen Voertuig van Dacia.
190. Het testprotocol van UTAC voorziet in drie specifieke testprotocollen. De testomstandigheden per protocol wijken enigszins af van die van de NEDC typegoedkeuringstest om eventuele Manipulatie-Instrumenten te kunnen detecteren.
191. De zogenaamde D1 en D2 testprotocollen werden uitgevoerd op een rollenbank in het laboratorium.
- Bij de **D1 testcyclus** blijft het testprotocol dat geldt bij de NEDC-testcyclus behouden. De procedure wordt echter op bepaalde punten aangepast in verband met de reglementen (o.a. een wijziging van de positie van de motorkap, beweegbare niet-aangedreven wielen, schakelen achter, etc.).

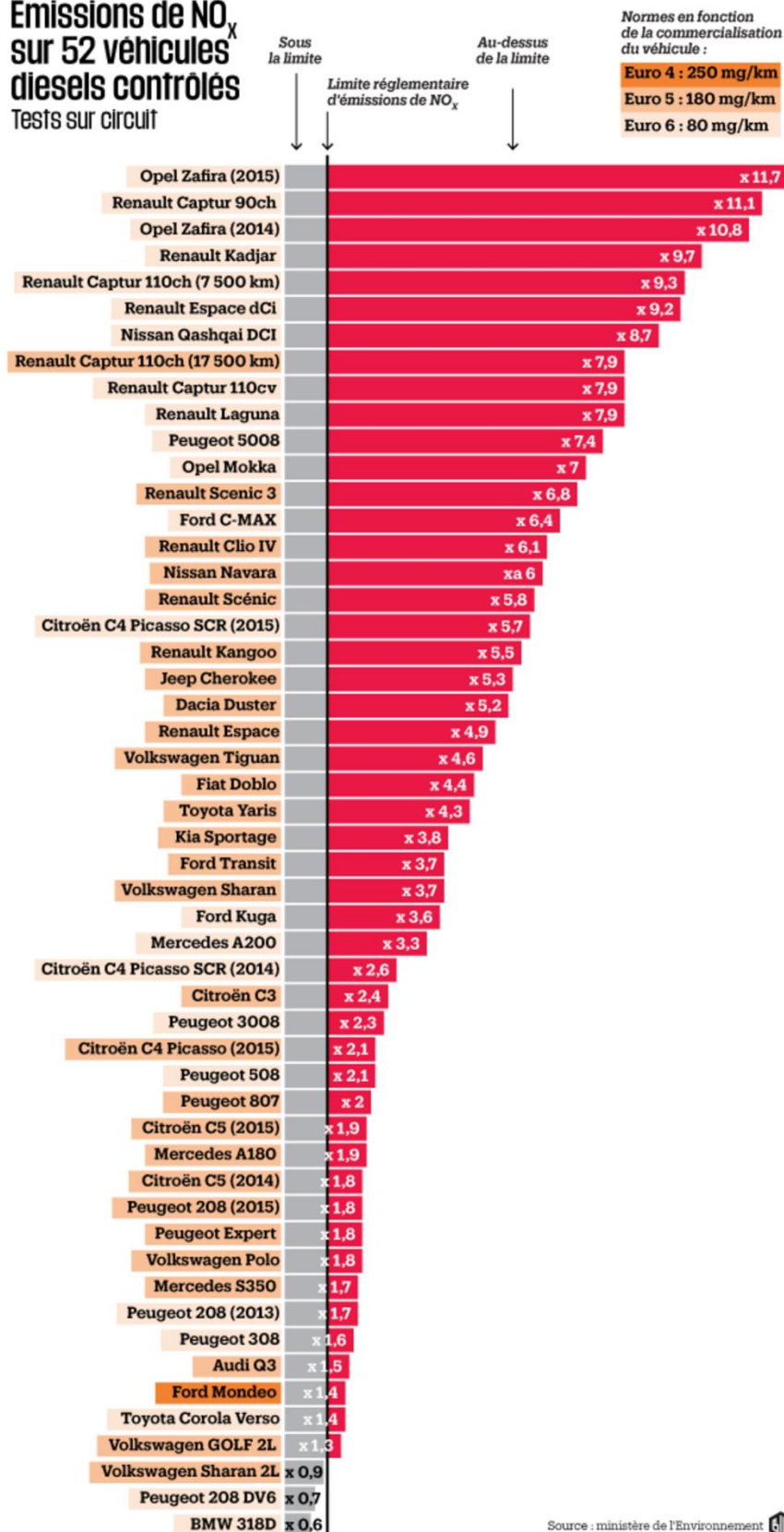
- Bij de **D2 testcyclus** wordt de start van de testcyclus gewijzigd. Vervolgens wordt het buitenstedelijke gedeelte van de NEDC-testcyclus (de EUDC) hervat. De voertuigemissies worden vergeleken met de oorspronkelijke testcyclus, zoals toegepast onder D1. De emissies moeten in beide gevallen nagenoeg gelijk zijn als het voertuig niet is uitgerust met een Manipulatie-Instrument.
- De **D3 testcyclus** wordt uitgevoerd op een testbaan, door de NEDC-testcyclus op de weg te reproduceren en niet op een testbank in een laboratorium. De voertuigen worden daarbij uitgerust met boordapparatuur (OBD) die de NOx-uitstoot direct meet.

192. De resultaten van deze verschillende tests heeft Car Claim hieronder opgenomen. Uit deze tests blijkt dat geen van de geteste voertuigmodellen van Renault en Dacia aan wettelijk gestelde emissiegrenswaarden voldoet. De Getroffen Voertuigen stoten tot wel 11 keer (!) meer NOx uit dan wettelijk is toegestaan.

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

Emissions de NO_x sur 52 véhicules diesels contrôlés

Tests sur circuit



Source : ministère de l'Environnement

193. In het eindrapport van de Commissie Royal, dat op 29 juli 2016 werd gepubliceerd, werden deze onderzoeksresultaten bevestigd (**Productie 41**).
194. Het rapport bracht aanzienlijke overschrijdingen aan het licht. De testresultaten tonen aan dat verschillende Euro 5 en Euro 6 modellen van Renault aanzienlijk meer NOx uitstoten dan wettelijk is toegestaan, wanneer ze onder normale gebruiksomstandigheden (NOx D3) worden getest.⁸⁴

Marque	Modèle	Reg	Cylindrée	Puissance (cv)	Systèmes dépoll	Kilométrage [km]	NOx mesuré en homol [mg/km]	CO2 Déclaré [g/km]	NOx - D1 [mg/km]	EUDC D1 [mg/km]	EUDC - D2 [mg/km]	NOx D3
Renault	ESPACE	Euro5 BS	2L	130	EGR	31245	194	145	316,8	221	235	1358
Renault	CAPTUR 90ch	Euro6	1.5L	90	EGR + NoxTrap	3500	31,8	95	110,1	128	83	890
Renault	CAPTUR 110ch	Euro6	1.5L	110	EGR + NoxTrap	7588	37,2	98	165,9	169	303	744
Renault	CAPTUR 110ch	Euro6	1.5L	110	EGR + NoxTrap	17400	37,2	98	151,4	139	302	633,5
Renault	Espace dCi	Euro6	1.6L	160	EGR + NoxTrap	6266	50,6	123	80,24	69,5	91,89	733,1
Renault	Kadjar	Euro6	1.5L	110	EGR + NoxTrap	8028	53,6	99	78,99	84,59	95,04	780
Renault	Captur 110cv	Euro6	1.5L	110	EGR + NoxTrap	4023	37,2	98	213,1	209,1	148,1	635,5
Renault	Scenic 3	Euro5	1.6L	130	EGR	11607	113,3	114	196,1	148,4	151,1	1227
Renault	Kangoo	Euro5	1.5L	110	EGR	7665	135,8	115	157,7	117,8	112	982
Renault	LAGUNA	Euro5	2.0L	180	EGR	18367	135,8	150	224,5	208,4	272	1367
Renault	Clio IV	Euro5	1.5L	90	EGR	32182	151,7	83	240,1	163,3	524,68	1090
Renault	Scénic	Euro5	1.5L	110	EGR	29742	130,6	124	168,3	147,5	149,8	1044,5
Renault	Captur ESSENCE	Euro6	0.9L	90	NA	15136	22,5	113	11,9	1,75	1,3	36,7
Renault	Talisman	Euro6	1.5L	110	EGR + NoxTrap	5175	57,6	95	60,8	65,1	97,94	926,1
Renault	Talisman	Euro6	1.6L	160	EGR + NoxTrap	4047	54,8	118	226,7	225,6	114	768,6
Renault	Clio IV	Euro5	1.5L	90	EGR	17140	151,7	82	167,5	127,3	549,3	391,8

VII.2.3 Onderzoek IFPEN

195. Op verzoek van het Ministerie van Ecologie werden na afronding van het Commissie Royal rapport verdere tests uitgevoerd door het *Institut Français du Pétrole Energie Nouvelle* (IFPEN) op tien voertuigen waarvan de tests door UTAC aanzienlijke overschrijdingen van de NOx limiet aan het licht hadden gebracht. Het eindrapport van IFPEN werd op 5 mei 2017 gepubliceerd (**Productie 42**).

⁸⁴ Productie 41, p. 38 en 39.

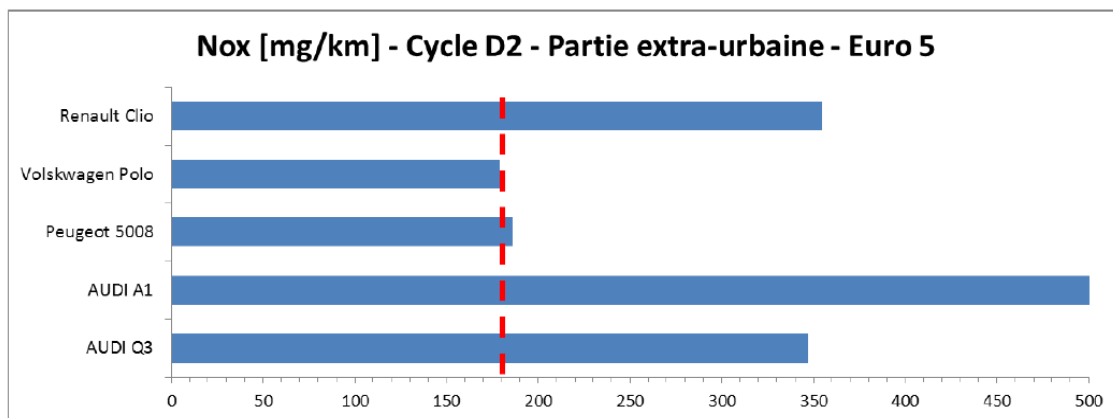
196. Het aanvullend onderzoek van IFPEN had als hoofddoel om de UTAC-testprotocollen te analyseren op onderdelen die verband houden met de motorbesturing en die daardoor vatbaar zouden kunnen zijn voor significante gedragsveranderingen bij gebruik van manipulatie-instrumenten.
197. IFPEN beoordeelde vijf Euro 5 testvoertuigen en vijf Euro 6 testvoertuigen, elk uitgerust met verschillende emissiecontrolestrategieën. De tien testvoertuigen omvatten een Euro 5 Renault Clio en een Euro 6 Renault Captur.⁸⁵

Marque	Modèle	Cylindrée	Puissance (CV)	Boîte de vitesse	Dépollution	Norme Euro
Audi	Q3	2.0L	140	BVM6	EGR	Euro 5
Audi	A1	1.6L	90	BVA	EGR	Euro 5
Fiat	500X	2.0L	140	BVA	EGR - NOxTrap	Euro 6
Ford	Kuga	2.0L	120	BVM6	EGR - NOxTrap	Euro 6
Mercedes	S350	3.0	260	BVA	EGR + SCR	Euro 6
Opel	Astra	1.6	110	BVM6	EGR + NOxTrap	Euro 6
Peugeot	5008	1.6L	115	BVM6	EGR	Euro 5
Renault	Captur	1.5L	110	BVM6	EGR (HP & BP)+ NOxTrap	Euro 6
Renault	Clio	1.5L	90	BVM5	EGR (HP & BP)	Euro 5
Volkswagen	Polo	1.2L	75	BVM5	EGR	Euro 5

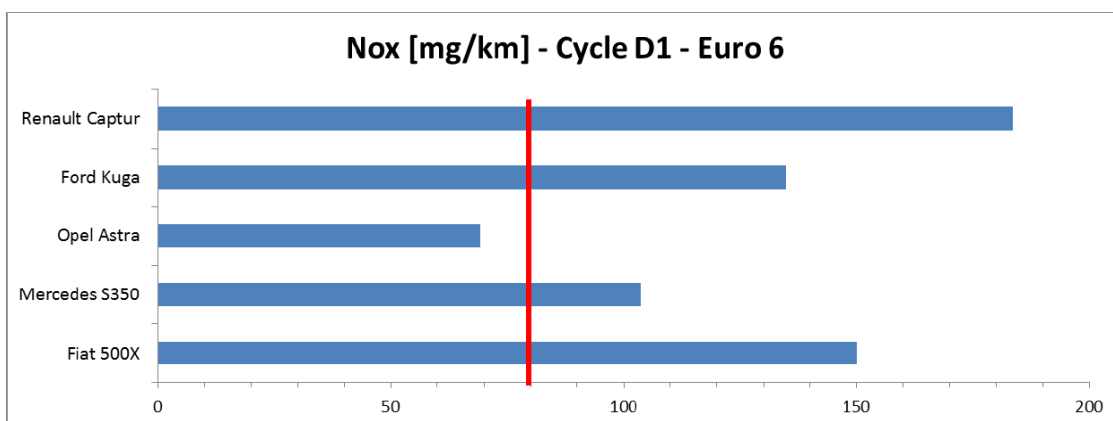
198. De emissietests die met deze voertuigen werden uitgevoerd waren nagenoeg identiek aan de tests van UTAC (met een licht gewijzigde NEDC – D1 en een met warme start gemodificeerde NEDC, zonder het eerste stedelijke ECE-gedeelte – D2, maar geen tests op de weg – D3) en met extra instrumentatie (zuurstof sensor voor LNT, ureuminjectiesensor voor SCR-systemen, thermokoppels en OBD-signalen).
199. Alle Euro 5 testvoertuigen voldoen aan de NOx limiet bij de D1-test, maar overschrijden de limieten fors bij de warme start tijdens de D2-test. De Renault Clio stootte 2.1 keer meer NOx uit dan wettelijk toegestaan:

⁸⁵

Productie 42, p. 5.



200. Van de Euro 6 testvoertuigen voldeed alleen de Opel Astra aan de wettelijke NOx-limiet op de D1-test. De Renault Captur stootte 2.6 keer meer NOx uit dan wettelijk toegestaan.



201. De hoge toename van emissies tijdens de D1-cyclus in vergelijking met NEDC toont de hoge gevoeligheid voor preconditionering, zo beschrijft IFPEN in haar rapport.⁸⁶
202. De toename van de NOx uitstoot op de D1-cyclus komt voort uit het beheer van de werking van de LNT. In de buitenstedelijke fase van de cyclus, waar de NOx uitstoot hoger ligt, is het goed functioneren van de LNT essentieel om aan de norm te voldoen.
203. Binnen de NEDC-test werkt de LNT optimaal. Tijdens deze test zuivert de LNT vijfmaal gedurende 18 seconden, wat leidt tot een effectieve reductie van de NOx-uitstoot bij de Getroffen Voertuigen.⁸⁷ Buiten de preconditioneerde parameters van de NEDC-test werkt de LNT echter gebrekkig. Bij een preconditionering

⁸⁶ Productie 42, p. 38 en 39.

⁸⁷ Productie 42, p. 39.

op basis van de WLTP zuivert de LNT slechts éénmaal (gedurende 9 seconden), wat resulteert in een te hoge NOx uitstoot van de Getroffen Voertuigen.⁸⁸ Hieruit volgt dat de LNT van de Getroffen Voertuigen specifiek is afgesteld op het doorlopen van de NEDC-test. De LNT is niet afgesteld om op efficiënte wijze NOx te reduceren onder normale gebruiksomstandigheden.

VII.2.4 Onderzoek DGCCRF

204. Parallel aan het onderzoek van Commissie Royal had de *Direction Générale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes* (DGCCRF) overeenkomstig haar eigen bevoegdheden de *Service National des Enquêtes* (SNE) verzocht een onderzoek in te stellen naar dezelfde feiten, om vast te stellen of in Frankrijk op de markt gebrachte voertuigen met verboden Manipulatie-Instrumenten waren uitgerust.
205. Als onderdeel van haar onderzoek verrichtte de DGCCRF op 7 januari 2016 een aantal doorzoeken op het hoofdkwartier van Renault c.s. in Parijs, alsmede in twee technische centra van Renault c.s. in de regio van Parijs (**Productie 43**).
206. Op 8 november 2016 rondde SNE haar onderzoek af en stuurde zij haar bevindingen aan de Franse officier van justitie.
207. In het DGCCRF-rapport beschrijft SNE dat haar tests en onderzoeken onregelmatigheden aan het licht hebben gebracht tijdens de typegoedkeuringsprocedure met betrekking tot de emissieverontreinigingssystemen van dieselvoertuigen die op het Franse grondgebied in het verkeer worden gebracht, met name met betrekking tot de werking van EGR-kleppen.
208. Het Franse medium *Libération*, dat het rapport heeft ingezien, deelde de belangrijkste conclusie die het DGCCRF-rapport bevat (**Productie 44**, p. 3):
- "Renault SAS heeft consumenten misleid over de uitgevoerde controles en in het bijzonder de wettelijke typegoedkeuringscontrole op verontreinigende emissies [...]. Het bedrijf gebruikte een strategie om de resultaten van de emissietests te verdraaien."*
- "Renault SAS a trompé les consommateurs sur les contrôles effectués et notamment le contrôle réglementaire de l'homologation sur les émissions de polluants [...]. La société a utilisé une stratégie ayant pour objectif de fausser les résultats des tests antipollution"*
209. Het DGCCRF-rapport toont duidelijke verschillen aan tussen de prestaties van Renault-voertuigen tijdens hun tests in laboratoria en hun gebruik in normale gebruiksomstandigheden. De Renault Captur (Euro 6)

⁸⁸ Idem.

en Clio IV (Euro 5) overschreden de wettelijke drempel voor emissies met maar liefst 377% respectievelijk 305%.

210. Het DGCCRF-rapport vermeldt in dit verband:⁸⁹

"Deze resultaten suggereren de installatie van een frauduleus apparaat dat specifiek de werking van de motor wijzigt, om de NOx-emissies onder specifieke voorwaarden van de typegoedkeuringstest te verminderen, zodat de emissies voldoen aan de wettelijke limieten."

"Ces résultats permettent de soupçonner l'installation d'un dispositif frauduleux qui modifie spécifiquement le fonctionnement du moteur, pour en réduire les émissions de NOx dans des conditions spécifiques du test d'homologation, afin que les émissions respectent les limites réglementaires."

211. Ook binnen de organisatie van Renault c.s. is bewijs aangetroffen dat deze conclusies ondersteunt.

212. Tijdens de inval bij Renault eerder dat jaar in januari, werden diverse computers met interne correspondentie geconfisqueerd.

213. *Libération* maakt melding van een e-mail die op 25 november 2015 werd uitgewisseld tussen de directeur juridische zaken, de directeur communicatie en het hoofd institutionele betrekkingen. Die concludeerde dat het toegepaste emissiereinigingssysteem zeer snel niet operationeel op de weg is, maar wel werkt tijdens de tests:⁹⁰

"Dit emissiereinigingssysteem is dus zeer snel buiten werking op de weg, maar het werkt tijdens de tests."

"Ce système de dépollution est donc très vite inopérant sur la route mais il fonctionne pendant les tests."

214. Voor de DGCCRF-onderzoekers getuigt het bewijs voorhanden van de toepassing van verboden emissiestrategieën door Renault gedurende meer dan zeven jaar:⁹¹

VII.2.5 Strafrechtelijk onderzoek Tribunal de Grande Instance de Paris

215. Het DGCCRF-rapport werd eind december 2017 naar het strafparket van Parijs gestuurd. Kort daarna werd een gerechtelijk onderzoek geopend. Als teken van het belang van de zaak zijn niet één maar drie onderzoeksrechters aangesteld.

⁸⁹ Idem, p. 4.

⁹⁰ Idem.

⁹¹ Idem ("*(...) attestent de la mise en oeuvre de stratégies frauduleuses depuis plus de sept ans*").

216. Renault wordt ervan beschuldigd tussen 1 september 2009 en 12 januari 2017 op Frans grondgebied de kopers van voertuigen uitgerust met dieselmotoren van de generatie Euro 5 en Euro 6 te hebben misleid met betrekking tot de substantiële eigenschappen van die voertuigen. Grondslag van de beschuldiging is de aanwezigheid van een Manipulatie-Instrument in strijd met de Emissieverordening en de uitvoeringsmaatregelen daarvan. Verzwarende omstandigheid is dat het gebruik van de betreffende voertuigen gevaarlijk is voor de maatschappelijke gezondheid van mens en dier.

VII.2.6 Prejudiciële procedure bij het HvJEU

217. De kwalificatie van bedrog in het kader van het strafrechtelijke onderzoek tegen Renault is gebaseerd op het gebruik van manipulatie-instrumenten in de zin van artikel 3 lid 10 en artikel 5 Emissieverordening. Daarom hebben de onderzoeksrechters gemeend dat een uitlegging van die artikelen door het HvJEU noodzakelijk was om een beslissing te kunnen nemen over de eventuele aanklacht tegen Renault, alsook over het al dan niet verwijzen naar de rechtbank aan het einde van het onderzoek.⁹²

218. In haar arrest van 17 december 2020 in de prejudiciële procedure tegen Volkswagen AG heeft het HvJEU duidelijk gemaakt hoe de Europese emissieregelgeving moet worden geïnterpreteerd en toegepast.⁹³

219. Op 6 mei 2021 heeft het HvJEU een arrest van dezelfde strekking gewezen in de procedure tegen (onder andere) Renault (**Productie 45**).⁹⁴

220. Kort daarna rondde de Franse onderzoeksrechters het onderzoek naar Renault af. Op 8 juni 2021 werd Renault formeel aangeklaagd op grond van misleiding voor het gebruik van verboden Manipulatie-Instrumenten in Euro 5 Getroffen Voertuigen geproduceerd tussen 2009 en 2011 en Euro 6 Getroffen Voertuigen geproduceerd tussen 2013 en 2017 (**Productie 46**, p. 1).

VII.3 **Onderzoeken naar Manipulatie-Instrumenten en emissietests in overige landen**

221. Naast de hiervoor beschreven onderzoeken en tests die in Frankrijk plaatsvonden, hebben diverse onderzoeksinstanties in andere landen, waaronder het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Nederland, vergelijkbare onderzoeken verricht.

222. Deze onderzoeken bevestigen het gebruik van Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen van Renault c.s. Daarnaast blijkt uit deze onderzoeken dat de Getroffen Voertuigen van Renault c.s. onder normale gebruiksomstandigheden niet voldoen aan de emissiegrenswaarden van de Emissieverordening.

⁹² Gevoegde zaken C-690/18 tot en met C-692/18. Zie ook Hoofdstuk VI.5 van deze dagvaarding.

⁹³ HvJEU 17 december 2020 in zaak C-693/18.

⁹⁴ HvJEU 6 mei 2021, gevoegde zaken C-690/18 tot en met C-692/18.

223. Car Claim zal een aantal van deze onderzoeken nader bespreken, zonder te trachten uitputtend te zijn.

VII.3.1 Verenigd Koninkrijk

Transport & Environment

224. Transport & Environment is een van Europa's meest toonaangevende onafhankelijke non-profitorganisaties op milieugebied.

225. Deze organisatie heeft de NOx-uitstoot met betrekking tot Euro 5 en Euro 6 dieselauto's uit verschillende nationale onderzoeksrapporten die zijn opgesteld in Frankrijk, Duitsland en het VK, en tests van 's werelds meest toonaangevende onafhankelijke test- en dataspecialist Emissions Analytics, geanalyseerd (**Productie 47**). In totaal zijn meer dan vijfhonderd onafhankelijke tests geanalyseerd. De testresultaten identificeren de meest vervuilende dieselauto's in Europa.

226. Transport & Environment concludeert dat de testresultaten aantonen dat ten minste de volgende Euro 5 Getroffen Voertuigen en andere auto's met Renault dieselmotor zijn uitgerust met een Thermovenster (TW) en / of een Hot Restart (HR).⁹⁵

Brand	Model	Engine	Country of approval	Most suspicious tests ¹⁴	Possible defeat strategy to examine
Dacia	Duster	1.5 dCi 81 kW	FR	4	TW
Renault	Clio IV	1.5 dCi 66 kW	FR	4	TW
		1.5 dCi 81 kW		4	TW
	1.6 dCi	4		TW	
	Laguna III	2.0 dCi 129 kW		4	TW
	Espace IV	2.0 dCi 96 kW		4	TW
Nissan	Qashqai I	1.6 dCi	FR	5	HR + TW
	Qashqai II	1.5 dCi	ES	5	HR + TW

227. Transport & Environment concludeert dat ook ten minste de volgende Euro 6 Getroffen Voertuigen en andere auto's met Renault dieselmotoren eveneens zijn uitgerust met een Thermovenster en/of een Hot Restart.⁹⁶

⁹⁵ Productie 47, p. 13 en 14.

⁹⁶ Idem, p. 11 en 12.

Brand	Model	Engine	Country of approval	Most suspicious test(s) ¹³	Possible defeat strategy to examine
Dacia	Sandero II	1.5 dCi 66 kW	FR	1 + 2 + 3 + 7	TW + HR
Renault	Captur	1.5 dCi 66 & 81 kW	FR	4	TW
	Mégane IV	1.5 dCi		7	TW + HR
	Kadjar	1.5 & 1.6 dCi		1 + 3 + 4 + 7	TW + HR
	Espace V	1.6 dCi		4 + 7	TW
Nissan	Qashqai II	1.6 dCi	FR	4	TW

228. Uit de analyse van Transport & Environment blijkt voorts dat Getroffen Voertuigen met Renault Euro 5⁹⁷ en Euro 6⁹⁸ motoren gemiddeld aanzienlijk meer NOx uitstoten dan de Europese normen toelaten.

229. Renault produceert een van de meest vervuilende auto's op de Europese markt en overschrijdt de emissiegrenswaarden met ongeveer 14 keer.⁹⁹

Britse Ministerie voor Transport

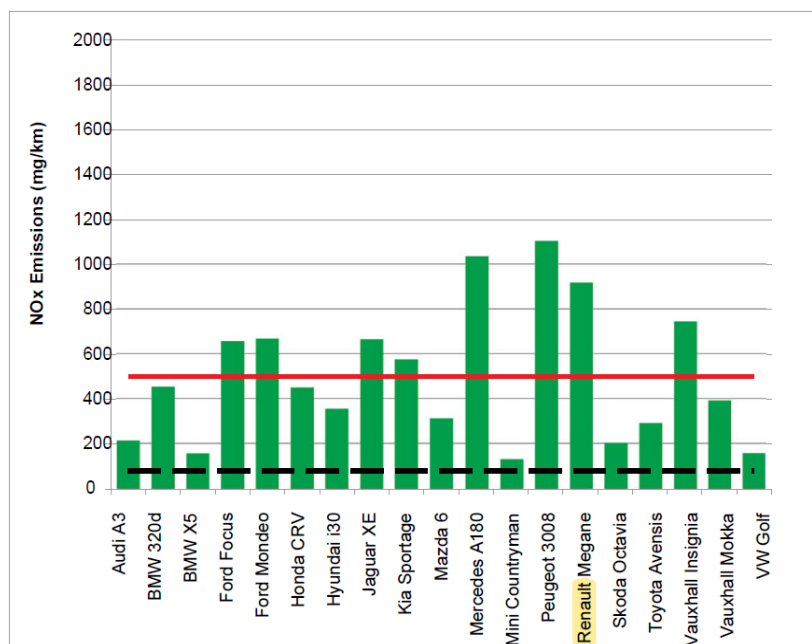
230. De Britse regering heeft in april 2016 eveneens een onderzoek uitgevoerd om erachter te komen of de NOx-uitstoot van dieselauto's onder normale gebruiksomstandigheden slechter zijn dan in een laboratoriumomgeving.

231. De onderzoeksresultaten tonen aan dat een van de meest populaire Renault modellen – de Renault Mégane – bijna 11 keer meer NOx uitstoot dan de Euro 6 emissiegrenswaarden toelaten (**Productie 48**, p. 23).

⁹⁷ Idem, p. 19.

⁹⁸ Idem, p. 21.

⁹⁹ Idem, p. 21 ("[manufacturer] 17 Dacia* + Infiniti* + Nissan* + Renault [average result] 14.4").



232. Het onderzoek toont bovendien de invloed van temperatuurbereik (warme of koude start) en testomgeving (laboratorium of reële rijomstandigheden) op de uitstoot van het geteste Getroffen Voertuig aan. Dit bevestigt het gebruik van Manipulatie-Instrumenten (Thermovenster en Hot Restart).¹⁰⁰

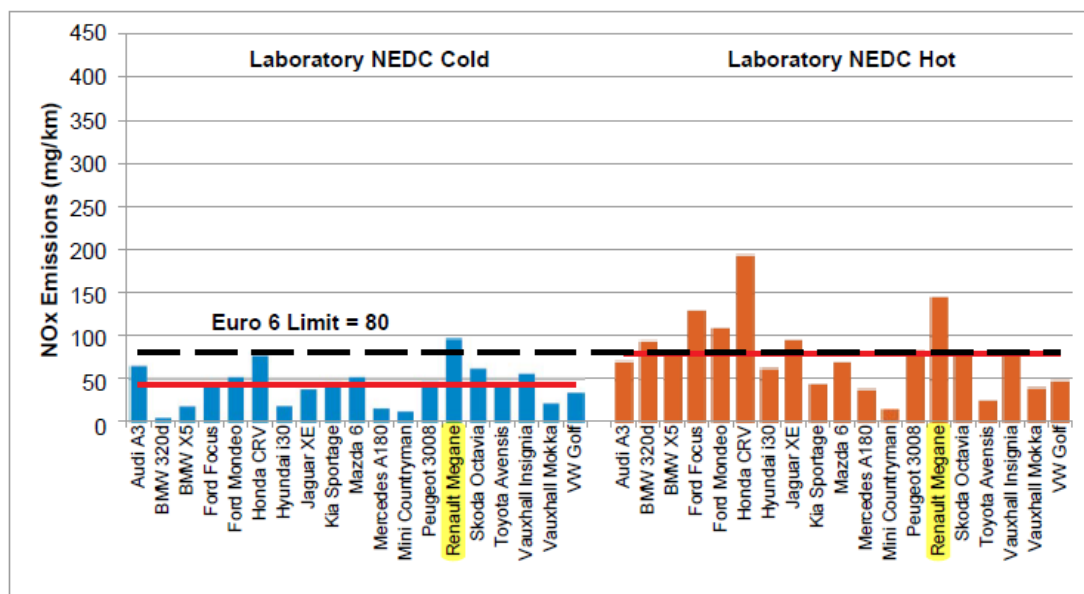


Figure D-2 Laboratory - NEDC cold versus NEDC hot - Euro 6 vehicles

100

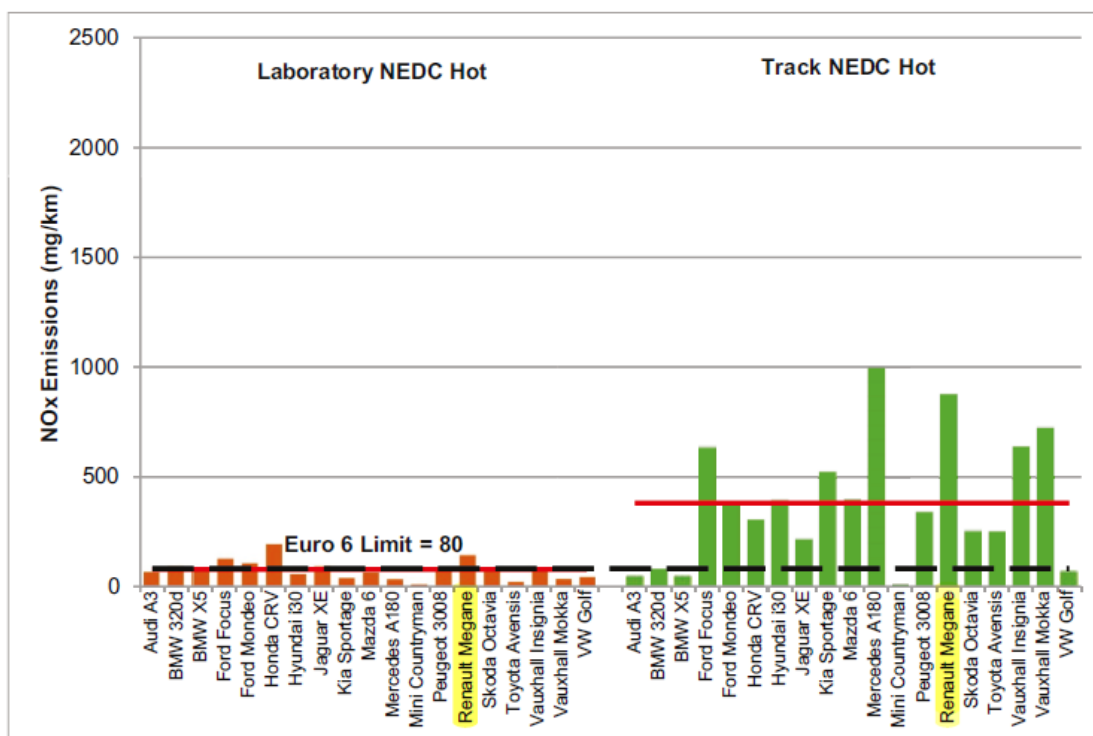


Figure D-4 Laboratory NEDC hot versus track NEDC hot - Euro 6 vehicles

VII.3.2 Duitsland

Duitse Ministerie van Infrastructuur

233. Het Duitse Ministerie van Infrastructuur (BMVI) testte eveneens een selectie van Euro 5 en Euro 6 dieselauto's van Renault (**Productie 49**).
234. De resultaten van deze tests zijn gepubliceerd op 22 april 2016. Deze testresultaten laten abnormale emissies zien en identificeren de aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten in Getroffen Voertuigen, waaronder een Hot Restart.
235. De testresultaten bevestigen ook dat de geteste Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de NOx emissiegrenswaarden.¹⁰¹

¹⁰¹

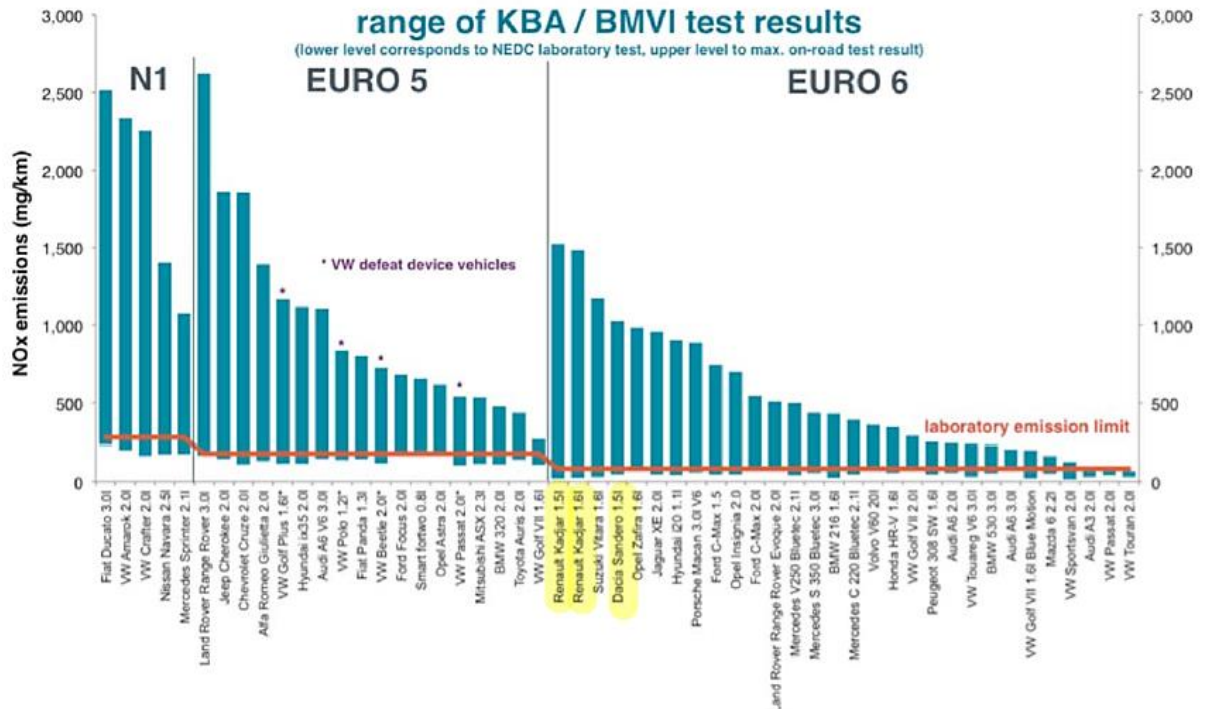
Productie 49, p. 76, 104 en 106.

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Dacia	Sandero 1.5l	46,03	298,65	182,99	788,14	723,28	948,13	656,80	1025,06

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Renault	Kadjar 1,6l	23,90	132,56	387,55	1252,99	1097,29	1487,17	985,69	1060,82

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Renault	Kadjar 1,5l	21,20	109,46	187,54	1062,47	951,34	1520,95	949,51	1164,19

236. Ook in deze test voert Renault qua vervuiling de ranglijsten aan (**Productie 50**):



Deutsche Umwelthilfe

237. Deutsche Umwelthilfe (DUH) is een Duitse non-profitorganisatie voor milieu, waarmee Car Claim veel contact heeft.
238. DUH heeft in de loop der jaren veel Getroffen Voertuigen getest. Deze testresultaten bevestigen dat veel van de Euro 6 Getroffen Voertuigen van Renault, die momenteel op de Europese wegen rijden, niet voldoen aan de Europese NOx-emissiegrenswaarden (**Productie 51**, par. 'Euro 6 Diesel-PKw – Renault'). Zo stootte de Renault Captur 1.5 dCi 110 16.5 maal de wettelijk toegestane hoeveelheid van 80 mg/km NOx uit.

HERSTELLER/MODELL	CO2-EMISSIONEN	NOX-EMISSIONEN	NOX-FAKTOR*	ERST-ZULASSUNG	LEISTUNG	HUBRAUM
Renault Captur 1.5 dCi 110	118 g/km	1316 mg/km	16,5	03.2016	81 kW	1461 ccm
Renault Kadjar 1.5 dCi 110 (weiß)	133 g/km	706 mg/km	8,8	04.2017	81 kW	1461 ccm
Renault Kadjar 1.5 dCi 110 *****	136 g/km	872 mg/km	10,9	07.2017	81 kW	1461 ccm
Renault Megane ENERGY dCi 110	106 g/km	435 mg/km	5,4	12.2016	81 kW	1461 ccm
Renault Scenic 1.6 dCi	144 g/km	655 mg/km	8,2	03.2016	96 kW	1598 ccm
Renault Scenic 1.6 dCi	146 g/km	1192 mg/km	14,9	03.2017	96 kW	1598 ccm

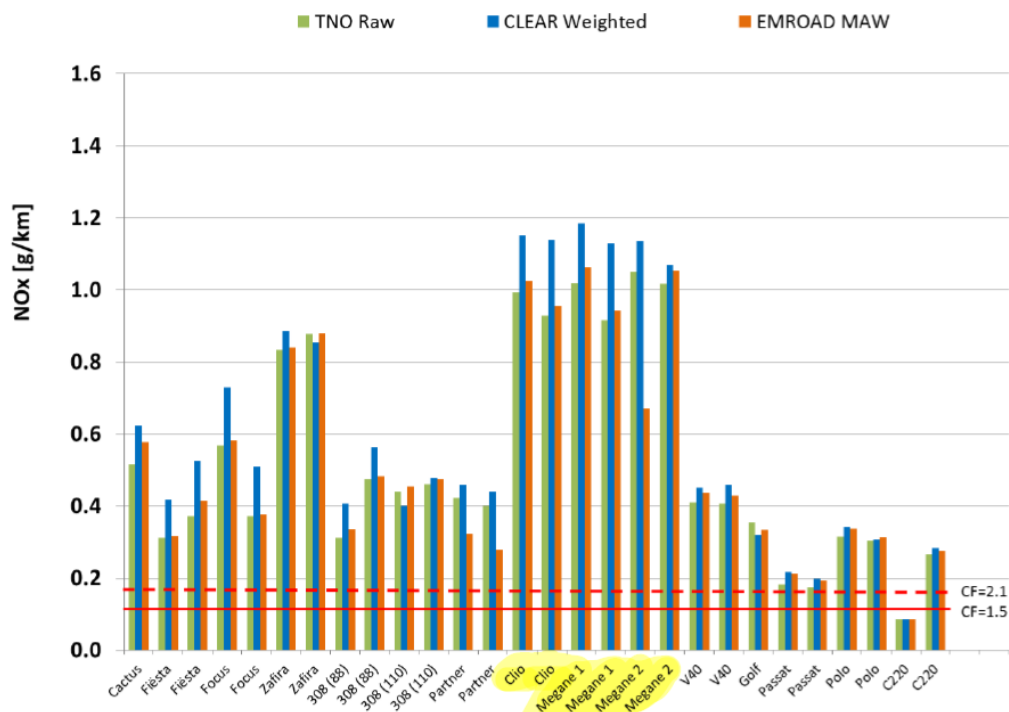
VII.3.3 Nederland

Onderzoek TNO

239. Op 10 oktober 2016 heeft ook TNO een studie naar de NOx praktijkemissies van dieselveertuigen gepubliceerd (**Productie 52**).
240. Op grond van haar onderzoek komt TNO tot de conclusie dat de gemiddelde NOx uitstoot van geteste Euro 6 diesel-voertuigen, waaronder drie Getroffen Voertuigen, onder normale gebruiksomstandigheden aanzienlijk hoger ligt dan de limietwaarde van 80 mg/km. De Getroffen Voertuigen presteren daarbij veruit het slechtst.¹⁰²

¹⁰² Productie 52, p. 72.

Figure 52 Raw and normalised (CLEAR Weighted and EMROAD MAW) total trip NO_x emissions (in g/km) for all 28 RDE trips.



- 241. TNO stelt bovendien vast dat de Renault Megane Euro 6 diesel (een Getroffen Voertuig) in een NEDC test volgens de typekeuringsprocedure voldoen aan de Euro 6 limiet (71 mg/km). Als echter op de rollenbank dezelfde emissietest wordt uitgevoerd met een al opgewarmde motor, dan stijgt de NO_x emissie tot bijna 294 mg/km – een verviervoudiging.¹⁰³
- 242. Als de rollenbanktest wordt uitgevoerd bij een temperatuur van 15°C in plaats van 23°C, dan stoot het Getroffen Voertuig maar liefst 7 keer meer uit (bijna 490 mg/km).
- 243. Wanneer tot slot ook nog een andere testcyclus in plaats van de NEDC (bijv. een CADC-test) wordt doorlopen, neemt de NO_x uitstoot toe tot meer dan 800 mg/km.

¹⁰³

Productie 52, p. 47, tabel 23.



Table 23 Chassis dynamometer test results of a Renault Megane (b) Euro 6 diesel

	HC	CO	CO ₂	NO _x	NO	NMHC	CH ₄	HC + NO _x	PM	PN	Fuel cons.
	[mg/km]	[mg/km]	[g/km]	[mg/km]						[1/km]	[l/100km]
Euro 6 limit value	-	500		80	-	-	-	170	4.5	6.0E+11	-
NEDC-cold @ 23 °C	17.0	93.0	117.26	71.0	47.0	11.0	5.0	88.0	0.0	4.7E+09	4.39
NEDC-cold @ 15 °C	43.3	302.0	109.31	487.8	291.5	33.7	7.6	531.1	0.2	1.0E+09	4.10
NEDC-hot @ 23 °C	12.3	7.4	102.08	220.9	116.6	4.3	9.2	233.2	0.2	3.4E+09	3.80
NEDC-hot @ 23 °C	10.7	6.8	99.84	293.9	152.6	3.2	8.6	304.6	0.2	3.1E+09	3.72
NEDC-hot @ 15 °C	3.6	7.1	103.23	230.5	140.8	1.2	2.8	234.2	0.1	8.9E+08	3.85
WLTC-hot @ 23 °C	1.5	7.9	120.25	684.5	289.5	1.1	0.6	686.0	0.1	1.0E+09	4.48
CADC150-hot @ 23 °C	8.8	11.6	151.30	807.3	280.1	4.2	5.3	816.1	0.4	1.1E+09	5.64

244. Deze onderzoeksresultaten van TNO laten aldus niet alleen zien dat de Getroffen Voertuigen veel meer NO_x uitstoten dan de wettelijke limieten toestaan. Het biedt ook sterke aanwijzingen voor de toepassing van Manipulatie-Instrumenten (Hot Restart) en testherkenningssoftware, waarbij de Getroffen Voertuigen detecteren of binnen de parameters van de NEDC-test gefunctioneerd wordt, alsmede voor de toepassing van het Manipulatie-Instrument Thermovenster.

VII.4 Renault heeft het gebruik van Thermovensters in de Getroffen Voertuigen erkend

VII.4.1 Erkenningen tegenover Commissie Royal

245. Naar aanleiding van de eerste onderzoeksresultaten van de Commissie Royal, die aanzienlijke overschrijdingen van de emissienormen aantoonde, diende Renault c.s. zich aan de commissie te verantwoorden. In dit kader vond op 18 januari 2016 een bespreking plaats tussen afgevaardigden van de Commissie Royal, ██████████ – toentertijd lid van de raad van bestuur van Renault¹⁰⁴ – en ██████████, de toenmalig technisch directeur van Renault (**Productie 53**).

246. ██████████ onthulde tijdens deze bespreking de belangrijkste tekortkomingen van de emissiecontrolesystemen die Renault c.s. in haar Getroffen Voertuigen gebruikt.

247. ██████████ gaf aan dat vrijwel alle Getroffen Voertuigen zijn uitgerust met EGR-klep die 85% van de NO_x moet elimineren en een LNT die de resterende 15% moet wegnemen.¹⁰⁵ Het probleem, zo gaf ██████████ toe, is echter dat het EGR-systeem alleen optimaal werkt bij temperaturen tussen 17 en 35 graden Celsius. Dit

¹⁰⁴ Van november 2018 tot en met augustus 2019 was ██████████ CEO van Renault.

¹⁰⁵ Productie 53, p. 2.

vormde volgens □□□□ echter geen probleem voor de typegoedkeuringstest, omdat daar onder een constante temperatuur binnen dit temperatuurbereik wordt gemeten.

248. De verklaring van Renault c.s. gaf de Commissie Royal te denken. Het bevestigde dat Renault c.s. allang wist dat haar emissiecontrolesysteem niet efficiënt is en de Getroffen Voertuigen het grootste gedeelte van de tijd vervuilen.

249. Een lid van de Commissie Royal verklaarde:

"[Renault c.s., adv.] weet allang dat zijn emissiecontrolesysteem niet goed werkt en dat hij voertuigen verkoopt waarvan hij weet dat ze driekwart van de tijd vervuilen in Parijs, twee derde van de tijd in Nice. In Parijs liggen de maximumtemperaturen acht van de twaalf maanden onder de 17°C."

"[Renault c.s., adv.] sait depuis longtemps que son système antipollution n'est pas performant et il vend des véhicules dont il sait qu'ils vont polluer les trois quarts du temps à Paris, les deux tiers du temps à Nice. A Paris, les températures maximales sont en dessous de 17 °C huit mois sur douze"¹⁰⁶

250. Tussen de verschillende leden van de Commissie Royal rees ook de vraag of het willens en wetens verzwijgen van de vervuilende aard van voertuigen niet net zo ernstig is als het installeren van Manipulatie-Instrumenten:

"We kunnen onszelf de vraag stellen of het niet net zo ernstig is om bewust te zwijgen over de vervuilende aard van haar [Renault c.s., adv.] voertuigen, als het is om sjoemelsoftware te installeren."

"N'est-il pas aussi grave de taire sciemment le caractère polluant de ses [Renault c.s., adv.] véhicules que d'installer un logiciel de leurre antipollution, on peut se poser la question?"¹⁰⁷

251. Op 5 april 2016 riep de Commissie Royal de technisch directeur van Renault c.s. andermaal op het matje. Hij moest vragen van de afgevaardigden van de commissie beantwoorden en uitleg geven over de betekenis van de discrepantie tussen de officiële cijfers en de werkelijke emissies van de Renault-dieselmotoren.

252. Tijdens de bespreking bevestigde □□□□□□□□□□ andermaal dat de EGR-klep in de Getroffen Voertuigen alleen goed werkt binnen een bepaald temperatuurbereik. Hij voegde daar echter de volgende uitleg aan toe (**Productie 54**, p. 3):

"Toen we dit zogenaamde lagedruk uitlaatgasrecirculatiesysteem in het midden van de jaren 2000 gingen gebruiken, was dat het ultieme. Maar we zagen al snel de beperkingen: wanneer de omgevingslucht te koud of

¹⁰⁶ Idem, p. 2.

¹⁰⁷ Idem, p. 3.

te warm of te vochtig is, merken we een fenomeen van roetafzettingen die de EGR-klep verstoppen en blokkeren. Met soms zware gevolgen voor de levensduur van de motor. Om dit te vermijden, hebben we de besturingssoftware geconfigureerd om de recirculatiesnelheid van de uitlaatgassen te beperken wanneer de lucht zich buiten het ingestelde temperatuurbereik bevindt (tussen 17°C en 35°C)."

"La vanne EGR ne fonctionne bien que sur une certaine plage de températures d'air ambiant. Lorsque nous avons adopté ce système de recirculation des gaz d'échappement dit à basse pression au milieu des années 2000, il constituait le nec plus ultra. Mais nous avons très vite vu ses limitations: lorsque l'air ambiant est trop froid ou trop chaud ou trop humide, on constate un phénomène de vernissage des dépôts de suie qui colmatent et bloquent la vanne EGR. Avec parfois de lourdes conséquences sur la longévité du moteur. Pour les éviter, nous avons paramétré le logiciel de pilotage de sorte à limiter le taux de recirculation des gaz d'échappement lorsque l'air est hors de la plage de températures définies (entre 17°C et 35°C)."

253. In haar toelichting lijkt Renault c.s. voor te sorteren op de uitzonderingsgrond zoals neergelegd in artikel 5 lid 2 sub a Emissieverordening. Het HvJEU heeft in het arrest van 17 december 2020 echter geoordeeld dat het voorkomen roetophopingen of andere aanleidingen om de levensduur van een voertuig te verlengen niet onder deze uitzonderingsgrond vallen (zie hoofdstuk VI.5 van deze dagvaarding).

VII.4.2 Erkenningen jegens EMIS Commissie

254. Naast de Commissie Royal heeft ook de EMIS Commissie vragen gesteld aan Renault c.s. omtrent haar emissiecontrolestrategieën en het gebruik van Thermovensters in de Getroffen Voertuigen.
255. In antwoord op de schriftelijke vragen van de EMIS Commissie (**Productie 55**, p. 3 (onder A5)), verklaarde Renault als volgt:

"Regarding Renault Euro6b vehicles, at the moment, EGR flow is reduced (not cut) below 17°C, and above 35°C of engine inlet air temperature. This "temperature window" was set by Renault in the years 2000-2005 to avoid severe reliability and safety issues we faced with a high rate of incidents for customers."

256. Ook hier erkent Renault c.s. andermaal het gebruik van Thermovensters met een bereik tussen de 17 en 35 graden Celsius.
257. Renault c.s. erkent tot slot dat zij het gebruik van het Thermovenster in de Getroffen Voertuigen (in ieder geval tot aan 2016) niet bij de goedkeuringsinstantie heeft gemeld:

“If such temperature windows have been used, did you report them to the type approval authority?”

“No. [...] A much more complete description of Emission System Control strategies, including temperature windows, is made in the AES / BES dossier submitted to type approval authorities since May 2016.”¹⁰⁸

258. Ook tijdens de hoorzitting van de EMIS Commissie die volgde op 13 juli 2016, werd Renault c.s. bevraagd over het gebruik van een Thermovenster in de Getroffen Voertuigen.¹⁰⁹ Tijdens de hoorzitting heeft Renault, bij monde van ██████████, de volgende feiten erkend.

259. De Thermovensters van Renault c.s. werken slechts volledig tussen 17 en 35 graden Celsius:

“██████ (S&D). – Sure, sure, but at 17° C, that’s when it reaches its maximum...”

██████████████████, Executive Vice President Engineering, Renault Group. – It’s a question of... between 17° C and 35° C is the full operational range...”¹¹⁰

260. Het was voor Renault c.s. technisch mogelijk om de Thermovensters in de Getroffen Voertuigen zo af te stellen dat zij een bereik zouden hebben gehad met -4 graden Celsius als ondergrens:

“██████ (S&D). – But you could do that theoretically, you could do that, you have the ability to have your engines meet the specification that they would not reduce their abatement technology under -4°C?”

██████████████████████████, Executive Vice President Engineering, Renault Group. – Of course, we could do that.”¹¹¹

261. Renault c.s. heeft er desalniettemin willens en wetens voor gekozen om de Thermovensters in de Getroffen Voertuigen zo te installeren dat zij onder normale gebruiksomstandigheden de meeste tijd niet (optimaal) functioneren. Dit geldt voor alle Getroffen Voertuigen:

“As for the last question you asked, namely ‘Do the factors or emissions in real driving conditions go beyond the laboratory test conditions, which we are expected to apply?’ Yes, that is true and it is true for all vehicles.”¹¹²

262. Redengevend hiervoor was dat de focus in Europa niet op NOx maar op CO₂ lag en er geen actief testbeleid op werkelijke emissie werd gevoerd:

¹⁰⁸ Productie 55, p. 6 sub 8.

¹⁰⁹ Productie 5.

¹¹⁰ Idem, p. 9.

¹¹¹ Idem.

¹¹² Idem, p. 15.

“□□□□ (S&D). – *Why don't you do that in Europe? If it's possible, why don't you do that here?*

□□□□□□□□□□□□□□□□, *Executive Vice President Engineering, Renault Group. – I'm sorry, today in Europe the engines that we're using are fitted to what is the European market in terms of CO2, which is in the customer...*

□□□□ (S&D). – *Sure, but it's possible to have that technology, you've just said it's possible, so why do Europeans have to wait until it's 17°C before the abatement technology kicks in?*

□□□□□□□□□□□□□□□□, *Executive Vice President Engineering, Renault Group. – The technology is available now, we have to introduce this technology. (...).¹¹³*

263. Renault c.s. is naar eigen zeggen volledig verantwoordelijk voor de software en software-afstellingen waarmee zij de Getroffen Voertuigen voorziet:

“□□□□□□□□ (PPE). (...) *As Renault – and also, I am sure, when you are producing Dacias etc. – you work together with suppliers who develop software for you. I assume you don't make everything yourselves. And I would just be interested to hear, from an industry representative: what is the level of communication or exchange of information with suppliers? Is a manufacturer like Renault 100% informed about what the supplier is supplying? Or could it be that you don't fully understand, down to every last detail, what it is the supplier has supplied?*

□□□□□□□□□□□□□□□□, *Executive Vice-President Engineering, Renault Group. – In the first place we, like the whole of the industry, buy components from different suppliers; I shan't name names, but they are familiar to you all. These suppliers have the task of developing what are termed the lower software layers. Generally this means the operating system and the control system for the electronics, but at Renault we are responsible for all the driving strategies. In most cases, therefore, we lay down our own strategies and the suppliers carry them out. Sometimes suppliers will suggest strategies, but we are the ones who approve them.*”

“□□□□□□□□ (PPE). – *OK, to sum up once again: an OEM like you cannot, would never say: 'We did not understand every last implication of what the supplier supplied us with, and we could possibly have fallen into a trap.' That could never happen because you are always fully in command of the information.*

□□□□□□□□□□□□□□□□, *Executive Vice-President Engineering, Renault Group. – It might be arrogant for me to say that it couldn't happen, but yes, it's extremely unlikely.¹¹⁴*

264. Kort en goed kan er met deze erkenningen over de inzet van Thermovensters, de bewustheid waarmee Renault c.s. in dit kader heeft gehandeld en haar verantwoordelijkheid in dit verband geen enkele twijfel bestaan.

113 Idem, p. 9.

114 Idem, p. 24 en 25.

VII.5 Terugroepacties en vermeende “vrijwillige” updates

VII.5.1 Terugroepactie Renault Captur en Kadjar

265. In reactie op de eerste onderzoeksresultaten van de Commissie Royal liet Renault op 18 januari 2016 weten dat zij 15.000 Renault Captur en Kadjar modellen met een dCi 110 motor zou voorzien van een update.

266. Tijdens de vervolgbespreking met afgevaardigden van de Commissie Royal op 5 april 2016, verklaarde hierover:¹¹⁵

"Dit is een interne fout bij Renault. (...) De software was slecht geconfigureerd: er was een fout in de temperatuur die was ingesteld waarbij de LNT de ontzwavelingcyclus moet uitvoeren."

"C'est une erreur interne à Renault (...) Son logiciel était mal paramétré: il y avait une erreur dans la consigne de température à laquelle le piège à NOx doit faire le cycle de désulfuration."

267. Renault c.s. gaf tegenover de EMIS-Commissie in juli 2016 een verklaring van gelijke strekking:

"A testing campaign carried out in France by UTAC for the Environment Ministry has shown a non-conformity in NOx emissions, due to a calibration error in the control system of the NOx trap. The affected vehicles are the first batch of Euro6b Captur and Kadjar produced with the 1.5L dCi 110 hp Diesel engine. For these 11,500 vehicles, a recall campaign is under validation with the French authorities. The repair will consist in implementing the right version of engine calibration, and replacing the NOx-trap catalyst, with no impact on engine nor vehicle performance or reliability."¹¹⁶

268. In Nederland betrof het 163 Renault Kadjar modellen en 17 Renault Captur modellen (van de in totaal ca. 225.000 Getroffen Voertuigen) (**Productie 56**).

VII.5.2 De vermeende ‘vrijwillige update’

269. Naast voornoemde terugroepactie kondigde Renault c.s. op 7 april 2016 aan dat zij vergelijkbare maatregelen zou nemen om de NOx uitstoot van haar andere Euro 6b-voertuigen te verminderen (**Productie 57**, p. 1):

"De Renault Groep heeft een reeks acties bestudeerd en voert deze uit om de uitstoot van stikstofoxide (NOx) van haar EURO 6b-dieselveertuigen die door klanten worden gebruikt, te verminderen."

¹¹⁵ Productie 54, p. 3.

¹¹⁶ Productie 55, p. 1.

“Le Groupe Renault a étudié et déploie un ensemble d’actions visant à réduire les émissions d’oxydes d’azote (NOx) de ses véhicules Diesel EURO 6b en usage client.”

270. Renault c.s. meldde dat zij deze ontwikkelingen standaard in nieuwe Euro 6b-dieselmodellen zou integreren. Voor de al geïntroduceerde Euro 6b-dieselvoertuigen zouden de ontwikkelingen vanaf juli 2016 geleidelijk worden geïntegreerd in de productie. Tot slot bood Renault naar eigen zeggen haar klanten die al in het bezit waren van een Euro 6b-dieselvoertuig de update vanaf oktober 2016 gratis aan).¹¹⁷

271. Renault c.s. beloofde haar klanten dat deze acties de NOx uitstoot aanzienlijk zouden verminderen, zonder dat dit een waarneembare impact heeft op de prestaties of het verbruik:

“Deze acties, die de uitstoot van stikstofoxide bij gebruik door de klant aanzienlijk verminderen zonder waarneembare impact op de prestaties of het verbruik, zullen vanaf juli 2016 in de fabriek worden toegepast op EURO 6b-dieselvoertuigen.”

“Ces actions, qui réduisent significativement les émissions d’oxydes d’azote en usage client sans impact perceptible sur la performance ou la consommation, seront appliquées en usine sur les véhicules Diesel EURO 6b, à partir de juillet 2016.”¹¹⁸

272. De vermeende update zou volgens Renault c.s. bestaan uit twee componenten. Enerzijds zou het bereik van het EGR-systeem worden uitgebreid, *“met behoud van de betrouwbaarheid en operationele veiligheid van de motor en het voertuig onder alle gebruiksomstandigheden van de klant.”¹¹⁹* Anderzijds zouden de prestaties van de LNT worden verbeterd. De *“frequentie en efficiëntie van NOx-filterzuiveringen”* zou worden verhoogd, met een *“robuuster systeem, om beter rekening te houden met de diversiteit van de rijomstandigheden”¹²⁰*.

273. Tegenover de EMIS-Commissie verklaarde Renault:

“After a specific validation process that we had carried out since July 2015, we can expand the EGR temperature window to 10-45°C for current models, and up to 5-60°C for new products launched from now on. This improvement will also be proposed to all our customers driving a Euro6b vehicle, as communicated in medias in April 2016.”¹²¹

274. Car Claim stelt vast dat Renault c.s. hiermee in ieder geval heeft erkend dat alle Getroffen Voertuigen tot aan oktober 2016 niet aan de wet- en regelgeving voldeden.

¹¹⁷ Productie 57, p. 1.

¹¹⁸ Idem, p. 1.

¹¹⁹ Idem.

¹²⁰ Idem.

¹²¹ Productie 55, p. 3.

275. Daarnaast is de toegezegde update slechts beperkt tot Euro 6b-dieselloze voertuigen van Renault c.s. Dit betekent dat alle Betroffen Voertuigen die niet onder deze categorie vallen in ieder geval (nog altijd) niet met een ruimer Thermovenster zijn uitgerust.
276. Wanneer de informatie op de website van Renault nader bestudeerd wordt, valt bovendien op dat de update voor bestaande Euro 6b-dieselloze voertuigen enkel werd uitgevoerd voor klanten die daarvoor actief een aanvraag indienden.¹²² Het is onduidelijk hoeveel automobilisten van deze regeling gebruik hebben kunnen maken en ook daadwerkelijk hebben gemaakt. Het is ook onduidelijk of deze vrijwillige maatregel zich heeft uitgestrekt tot de Nederlandse markt. Het RDW-terugroepregister maakt hiervan in ieder geval geen melding. Car Claim betwist dit derhalve.
277. Al met al is duidelijk dat de regeling geen oplossing voor alle Betroffen Voertuigen biedt.
278. Het is ook beslist niet zeker of de Betroffen Voertuigen die een dergelijke update hebben ondergaan inmiddels wel conform de wet- en regelgeving uitstoten. Renault c.s. heeft tegenover de EMIS Commissie immers toegegeven dat het gebruik van enkel een EGR en LNT deze conformiteit niet kunnen bewerkstelligen (mogelijk zelfs niet in combinatie met een SCR):

“During the next stage, if we are to comply with the new standards and in particular the conformity factors that we are aiming at, we shall inevitably have to use SCR technology, but, even so, we don't think that we shall be able to meet the standards simply by using SCR. It will therefore be necessary to combine the two, SCR and NOX trap, in order to cover the existing variety of driving conditions, which is much wider and a bit more difficult now in the new R2 cycle.

Will we make it or won't we? We are of course trying, but there is still an awful lot of work to do when it comes to development, algorithms, and mastering the system and the tests under all driving conditions.”¹²³

279. De Euro 6b-voertuigen die Renault c.s. met de update op het oog had, zijn niet met een SCR uitgerust.
280. Ook de update zelf is ontoereikend. Het toegezegde temperatuurbereik van 10 graden Celsius is onvoldoende om de Betroffen Voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden het grootste gedeelte van de tijd aan de wet- en regelgeving te laten voldoen. In Europa zijn temperaturen *buiten* het ingebouwde Thermovenster eerder regel dan uitzondering.¹²⁴ Ook in Nederland ligt de temperatuur ruim de helft van het jaar onder de 10 graden Celsius.¹²⁵

¹²² Productie 57, p. 1: “À compter d'octobre 2016, les clients déjà en possession d'un véhicule Diesel Euro 6b pourront, quant à eux, demander à bénéficier (...)”

¹²³ Productie 5, p. 20.

¹²⁴ Hoofdstuk VI.5.2 van deze dagvaarding.

¹²⁵ Idem.

281. Tot slot is het oprekken van het bereik van het Temperatuurvenster niet zonder gevolgen voor de automobilist. Het langer aanzetten van de emissiecontrolesystemen leidt onder andere tot een hoger brandstofverbruik en versnelde slijtage van verschillende onderdelen in de Getroffen Voertuigen en hogere exploitatiekosten.
282. Ook Autobezitters die de Getroffen Voertuigen hebben geüpdatet ondervinden daarom nadeel.

VII.6 Conclusie

283. Concluderend kan het volgende worden vastgesteld. Diverse onderzoeken naar emissies in het binnen- en buitenland bevestigen dat de Getroffen Voertuigen Manipulatie-Instrumenten bevatten, die de werking van de emissiereinigingssystemen onder normale gebruiksomstandigheden het grootste gedeelte van de tijd aanzienlijk beperken. De Getroffen Voertuigen stoten hierdoor onder normale gebruiksomstandigheden significant meer NOx uit dan wettelijk is toegestaan. Renault c.s. heeft dit op verschillende momenten publiekelijk erkend.
284. De informatie op basis waarvan de typegoedkeuringen voor de Getroffen Voertuigen van Renault c.s. zijn afgegeven, strookt niet met de werkelijkheid. Renault c.s. heeft toegegeven de typegoedkeuringsinstanties niet over de aanwezigheid van manipulatie-Instrumenten te hebben geïnformeerd. Dit betekent dat de typegoedkeuringen voor de Getroffen Voertuigen zijn afgegeven in strijd met Europese wet- en regelgeving. De CVO's van de Getroffen Voertuigen zijn eveneens onjuist, nu zij gebaseerd zijn op onjuiste informatie die is afgeleid uit de typegoedkeuring.
285. Het gebruik van deze Manipulatie-Instrumenten door Renault kan niet worden gerechtvaardigd met een beroep op de uitzonderingsgronden zoals neergelegd in de Emissieverordening.
286. Renault c.s. heeft tot op de dag van vandaag niet adequaat gehandeld om alle Getroffen Voertuigen zo te herstellen dat zij wel conform de wet- en regelgeving functioneren. Zij heeft zelfs publiekelijk haar twijfel al uitgesproken of zij dat wel kan.

VIII. COLLECTIEVE VORDERINGEN VAN CAR CLAIM EN DE GRONDEN DAARVAN

VIII.1 Inleiding

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

VIII.2 Niet-contractuele aansprakelijkheid

VIII.2.1 Grondslagen voor onrechtmatig handelen

288. Ingevolge artikel 6:162 lid 2 BW kwalificeert een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer geldt, als een onrechtmatige daad. Deze onrechtmatige daad wordt aan de dader toegerekend indien zij te wijten is aan zijn schuld of aan een oorzaak die krachtens verkeersopvattingen voor zijn rekening komt. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij de diverse onrechtmatige gedragingen van de Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan. Deze onrechtmatige gedragingen zijn gestoeld op de volgende grondslagen:

- Renault en Dacia hebben in strijd gehandeld met de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening. Dit onrechtmatig handelen jegens de Autobezitters kan ook aan Renault Holding en Renault-Nissan worden toegerekend;
- Renault c.s. en de Importeur hebben in strijd gehandeld met de Wet oneerlijke handelspraktijken; en
- Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan hebben de ongeschreven regels van het maatschappelijk verkeer geschonden.

VIII.2.2 Renault en Dacia schenden de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening

289. Ten eerste schenden Renault en Dacia de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening. De Getroffen Voertuigen:

- i. bevatten ontoelaatbare Manipulatie-Instrumenten (zie Hoofdstukken VII.3 en VII.4);
- ii. zijn niet zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd dat zij onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening voldoen (zie Hoofdstukken VII.3 en VII.4);
- iii. overschrijden onder normale gebruiksomstandigheden de in de Emissieverordening gestelde emissiegrenswaarden (zie Hoofdstukken VII.2 en VII.3);
- iv. voldoen niet aan de typegoedkeuringsvereisten van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening en beschikken daarom niet over een geldige typegoedkeuring (zie Hoofdstuk VII);
- v. zijn op basis van onjuiste informatie geregistreerd en van een CVO voorzien, en beschikken daarom niet over een geldig CVO (zie Hoofdstuk VI.4.2 en par. 284).

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

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

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

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

Hiermee wordt onderkend dat het milieu(on)vriendelijke karakter van een voertuig essentiële informatie is voor Autobezitters. Autobezitters nemen het milieuvriendelijke karakter van de Getroffen Voertuigen immers mee in hun koopbeslissing en zijn bereid hiervoor meer te betalen.¹²⁶ Deze informatievoorziening is belangrijk voor de Autobezitters om een weloverwogen aankoopbeslissing te maken en dient daarmee een vermogensrechtelijk belang. Indien later vast komt te staan dat het groene karakter afwezig blijkt te zijn, lijden zij hierdoor rechtstreeks schade.

- Car Claim wijst daarnaast op artikel 13 lid 1 van de Emissieverordening. Deze bepaling schrijft voor dat sancties bij de overtreding van de Emissieverordening doeltreffend, evenredig en afschrikkend moeten zijn. De sancties voor een bewuste en voortdurende schending van de Emissieverordening – waarbij bovendien de volksgezondheid en het milieu geschaad worden – zijn pas doeltreffend, evenredig en afschrikkend wanneer getroffen Autobezitters niet afhankelijk zijn van mogelijk (verlaat) ingrijpen door toezichthoudende instanties.¹²⁷ Autobezitters dienen zelf de autofabrikanten direct aan te kunnen spreken.
- Dat de Emissieverordening strekt tot bescherming van de (vermogensrechtelijke) belangen van de Autobezitters volgt voorts uit de recente conclusie van A-G Rantos van 23 september 2021.¹²⁸ A-G Rantos concludeert dat voertuigen die niet voldoen aan de Emissieverordening non-conform (ernstig gebrekkig) zijn, zodat autokopers de ten aanzien van die voertuigen gesloten overeenkomsten mogen ontbinden. Vanuit een contractueel oogpunt beschermt de Emissieverordening de vermogensrechtelijke bescherming van de desbetreffende autokoper. Niet valt in te zien waarom de Emissieverordening eenzelfde vermogensrechtelijke bescherming niet op grond van onrechtmatige daad aan Autobezitters zou bieden.

¹²⁶ Zie ook nader par. 399 e.v. van deze dagvaarding.

¹²⁷ HvJ EG 17 september 2002, C-253/00 (*Muñoz*), r.o. 29-31. De Emissieverordening bevat eveneens objectieve kwaliteitseisen.

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

- Privaatrechtelijke handhaving van de Emissieverordening is bovendien toegestaan, zelfs indien deze verordening slechts in publiekrechtelijke handhaving zou voorzien.¹²⁹ Basis hiervoor is het Unierechtelijk doeltreffendheidsbeginsel. Dit beginsel vereist dat gedragingen in strijd met Unierecht afdoende moeten worden gesanctioneerd teneinde de effectiviteit van het Unierecht te verzekeren. Het gaat daarbij niet zo zeer om het adequaat optreden van toezichhouders. Bepalend voor de doeltreffendheid is de mate waarin de marktdeelnemers zelf actie kunnen ondernemen en het Unierecht op nationaal niveau kunnen afdwingen.¹³⁰

292. Tot slot merkt Car Claim op dat de vraag of gedupeerde automobilisten vermogensrechtelijke bescherming aan de Emissieverordening kunnen ontleen thans voorligt bij het HvJEU. Car Claim wijst in dit verband naar de uitspraak van LG Stuttgart van 18 september 2020. In dit vonnis heeft het LG Stuttgart over de relatieve werking van de Emissieverordening (andermaal) prejudiciële vragen aan het HvJEU gesteld. In de verwijzingsbeschikking staat het volgende opgenomen:

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

(...)

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

Evenzo rijst in het kader van § 6, lid 1, en § 27 EG-FGV, die gebaseerd zijn op artikel 18, lid 1, en artikel 26, lid 1, van richtlijn 2007/46, de vraag of de door verzoekster schade die wordt aangevoerd in de procedure die nadien tegen de fabrikant wordt ingeleid, binnen de materiële werkingsfeer van de door de betrokken regeling geboden bescherming valt. De handelingen van de Europese Unie die zijn vastgesteld met het oog op een volledige

¹²⁹ Landgericht Stuttgart 13 maart 2020, 3 O 31/20, r.o. 160; HvJ EG 17 september 2002, C-253/00, ECLI:EU:C:2002:497, AB 2003, 399 m.nt. A.J.C. de Moor-van Vugt (*Muñoz*) en A.J.C. de Moor-van Vugt, 'Blurred lines: vervaging van de magische lijn bij de handhaving van het Unierecht', *NTB* 2017/6, par. 2 en Asser/Hartkamp 3-I 2019/197.

¹³⁰ HvJ EG 17 september 2002, C-253/00 (*Muñoz*), r.o. 30.

harmonisatie van de technische voorschriften voor voertuigen beogen met name een hoog niveau van verkeersveiligheid, bescherming van de gezondheid en het milieu, een rationeel energiegebruik en een doeltreffende bescherming tegen ongeoorloofd gebruik te waarborgen. Hoewel het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) en een aantal rechterlijke instanties van eerste aanleg hebben geoordeeld dat derden geen rechten aan deze bepalingen kunnen ontleen, is de verwijzende rechter van oordeel dat er, gelet op het juridische belang van het certificaat van overeenstemming en rekening houdend met de andere taalversies van de richtlijn, redenen zijn om aan te nemen dat de genoemde bepalingen wel degelijk bescherming bieden aan particulieren.”

293. Car Claim is zich ervan bewust dat de rechtbank in haar vonnis van 14 juli 2021 inzake *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.* heeft aangenomen dat de Emissieverordening geen relatieve werking jegens consumenten zou hebben.¹³¹ Car Claim meent dat de rechtbank op dit punt is uitgegaan van een onjuiste opvatting. Er is thans een appelprocedure aanhangig tegen voornoemd vonnis, waarin Car Claim het oordeel van de rechtbank op dit punt zal laten toetsen.

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

Schending van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening door Renault en Dacia dient ook aan Renault Holding te worden toegerekend

295. Car Claim meent dat de schending van de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening door Renault en Dacia ook aan Renault Holding dient te worden toegerekend. Deze toerekening kan plaatsvinden op basis van het volgende.

296. Aansprakelijkheid voor onrechtmatige gedragingen van een andere vennootschap is gerechtvaardigd wanneer de vennootschappen een economische eenheid vormen. Het is vaste rechtspraak dat gedrag of kennis van de dochter aan de moeder kan worden toegerekend indien zij niet zelfstandig haar marktgedrag bepaalt.¹³² Met andere woorden: er dient sprake te zijn van intensieve bemoeienis van de moeder ten aanzien van het beleid van de dochter.¹³³

¹³¹ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.35.

¹³² HvJEU 10 september 2009, C-97/08 (*Akzo*). Zie tevens B.M. Katan, 'Toerekening van kennis van groepsvennootschappen', *Ondernemingsrecht* 2019/60 ('**Katan 2019**'), p. 303.

¹³³ Katan 2019, p. 303.

297. Of de moeder het marktgedrag van de dochter bepaalt, dient in het licht van alle omstandigheden te worden vastgesteld, waarbij in het bijzonder wordt gelet op de economische, juridische en organisatorische banden tussen de vennootschappen. Het begrip 'marktgedrag' moet daarbij niet eng worden uitgelegd: het gaat om de commerciële strategie.¹³⁴
298. Renault Holding oefent op Renault en Dacia formeel en materieel een grote invloed uit.¹³⁵ Renault Holding stuurt deze vennootschappen dagelijks centraal aan, zodat sprake is van een intensieve bemoeienis.¹³⁶ Dit geldt te meer voor het milieu- en emissiebeleid van de Renault Groep. Dit beleid wordt ontwikkeld door Renault Holding en door haar top down aan onder andere de dochtervennootschappen Renault en Dacia opgelegd. Dit volgt onder meer uit de jaarrekening 2008 van Renault Holding:¹³⁷

Our technologies have been enhanced in two **key areas**: safety, where Renault remains the European leader, and the environment, through vehicles that are fuel- and **emissions-efficient** as well as affordable. In 2008

299. Renault Holding is naar eigen zeggen de 'architect' van het eco beleid van de Renault Groep.¹³⁸

SUSTAINABLE MOBILITY

RENAULT ARCHITECT OF SUSTAINABLE MOBILITY

The main challenge today lies in Renault's ability to give as many people as possible access to technology that can reduce carbon emissions.

ENVIRONMENTAL RESPONSIBILITY

LIMITING THE IMPACT OF OUR PRODUCTS AND ACTIVITIES

At Renault, acting for the environment means developing a vehicle and service offering that protects the ecological balance of the planet. It also means limiting the impact of our activities on local ecosystems by taking into consideration the environmental and economic situation of each market.

300. Zo is ook het eco² keurmerk van Renault c.s. (zie Hoofdstuk VII.1) vanuit holding niveau ontwikkeld (**Productie 58**, p. 65):

¹³⁴ HvJ EU 10 september 2009, C-97/08 (Akzo), r.o. 61

¹³⁵ Katan 2019, p. 303.

¹³⁶ Idem.

¹³⁷ Productie 16, p. 2.

¹³⁸ Productie 17 (Jaarverslag Renault 2009), p. 66 en p. 71.

4 SUSTAINABLE DEVELOPMENT DRIVES CORPORATE STRATEGY

A CORE COMPONENT OF RENAULT COMMITMENT 2009, SUSTAINABLE DEVELOPMENT IS ALSO A PRIORITY EVERY DAY. IN 2007 WE LAUNCHED THE RENAULT ECO² LABEL, STEPPING UP OUR COMMITMENT TO THE ENVIRONMENT, AND CONFIRMED OUR INVESTMENT IN DIVERSITY.

Zie ook Productie 16 (jaarslag Renault 2008), p. 44:

A SUSTAINABLE AND RESPONSIBLE COMPANY

THE GROUP STEPPED UP ITS ENVIRONMENTAL COMMITMENTS IN 2008 WITH THE LAUNCH OF DACIA ECO². IT ALSO INCREASED ITS INVOLVEMENT IN DIVERSITY

301. Car Claim wijst er daarnaast op dat de Renault groep beschikt over een 'industrial and digital strategy committee'. Met dit orgaan monitort Renault Holding de activiteiten van haar productiemaatschappijen (waaronder Renault en Dacia) onder meer op het gebied van product- en technologieontwikkeling (Productie 59, p. 3):

**INTERNATIONAL, INDUSTRIAL
AND DIGITAL STRATEGY COMMITTEE**

This Committee has between three and nine members. It met three times in 2018. Its main responsibility is to regularly review the overall strategy of the Group and the Alliance, in particular regarding mergers and acquisitions, strategic partnerships, product and technology development, the competitiveness of production sites, and the Group's geographic expansion.

302. Renault Holding acht zich ook zelf verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de dieselmotoren in de Getroffen Voertuigen. In het bijzonder ook voor de dieselemissie strategieën:¹³⁹

Renault is constantly striving to meet the challenge of combining environmental care with driving pleasure. The Group has developed and is continuously improving an extensive range of engines. The dCi diesel and TCe gasoline engines are robust, economical, lively and powerful, and are built to provide motorists with an instant response at all engine speeds.

303. Ook de intellectuele eigendomsrechten van de vervuilende dieseltechnologieën worden door Renault Holding centraal gestructureerd. Renault Holding heeft onder meer patenten voor de LNT in de Getroffen Voertuigen aangevraagd:¹⁴⁰

¹³⁹ Productie 16 (Jaarverslag Renault 2008), p. 27.

¹⁴⁰ Idem.

TECHNOLOGIES TO IMPROVE AIR QUALITY: THE NOXTRAP

The NOxtrap reflects Renault's determination to reduce pollutant emissions. The system traps harmful nitrogen oxides and converts them into neutral gas. Renault has filed 36 patents for this post-combustion technology. In 2008, NOxtraps were used in France and Germany by private fleets operating dCi 175 Renault Espaces. The NOxtrap rounds out the combustion-optimization work done by Renault engineering teams to cut pollutant emissions.

304. Uit de jaarrekeningen van Renault Holding volgt tevens dat Renault en Dacia onderdeel uitmaken van het door Renault Holding centraal gestuurde Global Access Programma, de 'hoeksteen' van de internationale verkoopstrategie van de Renault Groep:¹⁴¹

GLOBAL ACCESS PROGRAM

Bringing together the Renault and Dacia brands, the Global Access Program is a cornerstone of the Group's internationalization strategy, with the aim of offering reliable, modern and yet affordable cars. Its target is to reach at least 2 million vehicles sold per year by 2022.

305. De implementatie van onder meer de milieu- en verkoopstrategieën van de Renault groep worden ook nog eens door Renault Holding gefinancierd. Renault Holding houdt de touwtjes daarbij in handen. Binnen de Renault groep wordt namelijk gewerkt met een 'cash pool' systeem, waar alle Renault-entiteiten deel van uitmaken (**Productie 60**, p. 44):

¹⁴¹

Productie 59, p. 19.

1.1.4.7 Automotive cash flow management

For Automotive, Groupe Renault has established a financial organization whose aims are to:

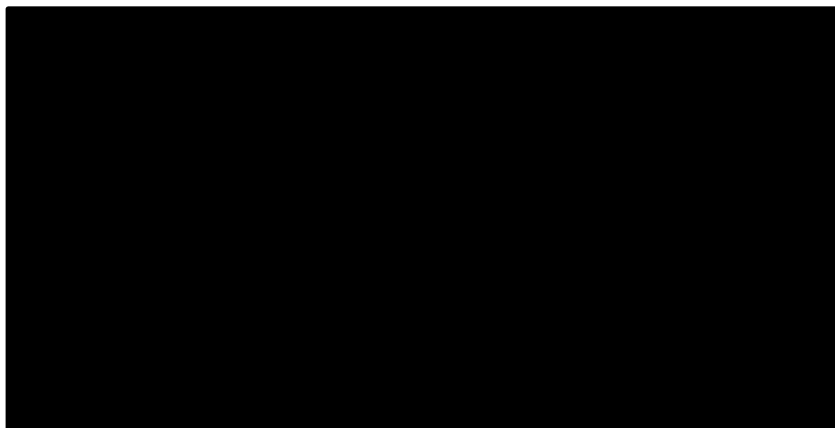
- automate the processing of routine cash inflows and outflows;
- meet the subsidiaries' refinancing requirements and pool surplus cash;
- centralize the handling of euro-denominated and foreign exchange transactions so as to optimize the management of currency, liquidity, interest rate, counterparty and country risk while reducing financial and administrative costs;
- centralize virtually all financing operations, including securities issuance, bank loans and credit agreements, at parent company level.

306. Cash pooling intensificeert en centraliseert de leiding over het concern. Het systeem bundelt immers de financiële kracht van het concern, zodat de moedervenootschap de mogelijkheid krijgt om snel en flexibel te reageren op veranderende marktomstandigheden.¹⁴²
307. Uit het vorenstaande volgt dat de richting waarbinnen Renault en Dacia zich op het gebied van onder meer het technologie- en milieubeleid moeten begeven centraal door Renault Holding wordt bepaald.
308. Renault Holding voert ook ten aanzien van het Renault-dieselemissieschandaal centraal de regie. Illusterend in dit verband is de omstandigheid dat de Renault groep zich tijdens de EMIS-verhoren liet vertegenwoordigen door ██████████, ¹⁴³ toenmalig technisch directeur van de Renault groep en als lid van de executive committee functionaris bij Renault Holding.¹⁴⁴

¹⁴² C.H.A. van Oostrum, *Regres bij concernfinanciering*, Deventer: Wolters Kluwer 2019, p. 104.

¹⁴³ Zie Hoofdstuk VII.4.2 van deze dagvaarding.

¹⁴⁴ Productie 59 (Jaarverslag Renault groep 2019), p. 5.



309. Gelet op het voorstaande dienen de verwijtbare gedragingen van Renault en Dacia in verband met het schendingen van de toepasselijke emissiewetgeving (en hierna te bespreken overige verwijtbare gedragingen) ook aan Renault Holding worden toegerekend – en vice versa.

VIII.2.3 Renault c.s. schendt de Wet oneerlijke handelspraktijken en maakt zich schuldig aan misleidende reclame

Inleidend

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

Wet oneerlijke handelspraktijken

311. De Wet oneerlijke handelspraktijken is op 15 oktober 2008 ingevoerd ter implementatie van de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken.¹⁴⁵ Deze richtlijn beoogt een hoog beschermingsniveau voor consumenten in het leven te roepen tegen handelspraktijken die agressief, oneerlijk of misleidend zijn.

Begrip handelaar

312. Artikel 6:193b lid 1 BW bepaalt dat een handelaar onrechtmatig handelt jegens een consument indien hij een handelspraktijk verricht die oneerlijk is.
313. Onder 'handelaar' wordt verstaan een "natuurlijk persoon of rechtspersoon die handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf of degene die ten behoeve van hem handelt."¹⁴⁶ De bij deze dagvaarding

¹⁴⁵ Wet tot aanpassing van de boeken 3 en 6 van het Burgerlijk Wetboek en andere wetten aan de richtlijn betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt.

¹⁴⁶ Artikel 6:193a sub b BW.

aangesproken Handelaren zijn (rechts)personen die handelen vanuit hun bedrijfs- of beroepsactiviteit, zodat zij kwalificeren als handelaren in de zin van de Wet oneerlijke handelspraktijken.

314. Gelet op het doel van de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken, namelijk de bescherming van consumenten, moeten begrippen uit de Richtlijn ruim worden uitgelegd.¹⁴⁷ Dit leidt ertoe dat ook Renault c.s. en de Importeur als handelaar kunnen worden aangemerkt.
315. Renault c.s. heeft gebruik gemaakt van de kennis van de Nederlandse markt, de vaardigheden en de dealercontracten van de Importeur om de Autobezitters te benaderen en aan hen de Getroffen Voertuigen te verkopen/leasen. De Importeur vormt zo het verbindingsstuk tussen Renault c.s. en de Handelaren. Daarnaast heeft Renault c.s. ten behoeve van de marketing in Nederland relevante productinformatie, standaardteksten en templates aan de Importeur verstrekt. Daarom kunnen ook Renault c.s. en de Importeur als handelaren worden aangemerkt. Zij zijn immers rechtspersonen die handelen vanuit hun bedrijfs- of beroepsactiviteit. In het kader van het Volkswagen-emissieschandaal merkte de ACM hierover op dat:

“Een effectieve bescherming van de consument (...) ernstig [zou] worden ondermijnd als het verbod op oneerlijke handelspraktijken slechts zou gelden voor de laatste schakel in de verkoopketen naar de consument – in dit geval de garage of autodealer waarbij de consument daadwerkelijk zijn auto koopt.”¹⁴⁸

316. De rechtbank heeft dit recent ook onderschreven. In de zaak *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.* heeft de rechtbank geoordeeld dat Volkswagen c.s. zich (als handelaar) schuldig had gemaakt aan oneerlijke handelspraktijken.¹⁴⁹

Oneerlijke en misleidende handelspraktijken jegens Particuliere Partijen

317. Ook het begrip ‘handelspraktijk’ is zeer ruim gedefinieerd en dient als zodanig te worden uitgelegd.¹⁵⁰ Als handelspraktijk kwalificeert (artikel 6:193a onder b BW) *“Iedere handeling, omissie, gedraging, voorstelling van zaken of commerciële communicatie, met inbegrip van reclame en marketing, van een handelaar, die rechtstreeks verband houdt met de verkoopbevordering, verkoop of levering van een product aan consumenten.”*
318. Het installeren en het verzwijgen van Manipulatie-Instrumenten teneinde een EU-typegoedkeuring te verkrijgen, is een dergelijke handelspraktijk. Hetzelfde geldt voor het wekken van de schijn dat de Getroffen Voertuigen aan de toepasselijke wet- en regelgeving zouden voldoen. Deze gedragingen houden immers

¹⁴⁷ Zie CBB 25 augustus 2015, ECLI:NL:CBB:2015:285, r.o. 9.3 e.v.: HvJ EU 3 oktober 2013, C-59/12 (*Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs*), par. 32.

¹⁴⁸ ACM Boetebesluit 18 oktober 2017 ACM/17/003870, par. 53.

¹⁴⁹ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.29.

¹⁵⁰ HvJ EU 4 oktober 2018, C-105/17 (*Evelina Kamenova*).

rechtstreeks verband met het aan de man brengen van de Getroffen Voertuigen aan (onder meer) de Particuliere Partijen.¹⁵¹

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

*“a. in strijd met de vereisten van professionele toewijding, en
b. het vermogen van de gemiddelde consument om een geïnformeerd besluit te nemen merkbaar is beperkt of kan worden beperkt, waardoor de gemiddelde consument een besluit over een overeenkomst neemt of kan nemen, dat hij anders niet had genomen.”*

320. Het HvJEU heeft geoordeeld dat wanneer een handelaar onjuiste informatie verstrekt (of in dit geval: verzwijgt) en er uit dien hoofde sprake is van een misleidende handelspraktijk jegens de consument, deze oneerlijk is zonder dat hoeft te worden nagegaan of die praktijk ook in strijd is met de vereisten van professionele toewijding.¹⁵²

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

322. Renault c.s. handelt jegens de Particuliere Partijen onrechtmatig, omdat zij:

- in strijd heeft gehandeld met de voor haar geldende vereisten (zorgvuldigheid) van professionele toewijding (artikel 6:193b lid 2 sub a BW). Zij heeft op bedrieglijke wijze de EU-typegoedkeuring voor de Getroffen Voertuigen verkregen, door deze auto’s met Manipulatie-Instrumenten te voorzien. Renault c.s. heeft de toepasselijke wet- en regelgeving opzettelijk overtreden. Dat maakt deze handelspraktijk oneerlijk.¹⁵³

¹⁵¹ Zie in dit verband tevens het vergelijkbare oordeel van de Rb. Amsterdam van 14 juli 2021 inzake *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617, r.o. 8.29: *“De rechtbank acht evenals de ACM “de plaatsing van verboden manipulatiesoftware in de betrokken auto’s als onderdeel van het verkrijgen van typegoedkeuring” en “de beweringen van Volkswagen AG dat voldaan is aan alle voorwaarden voor typegoedkeuringen in het kader van het afgeven van een CVO ter verkrijging van een kentekenbewijs” een handelspraktijk. Immers, door het op de markt brengen van de betrokken voertuigen heeft VW c.s. de indruk gewekt dat deze aan de wettelijke vereisten voldeden, wat formeel wel het geval was, maar materieel niet, omdat de typegoedkeuringen door bedrog waren verkregen, namelijk door gebruik van een verboden Manipulatie-instrument. Dit is een handelspraktijk in de zin van de WOH (art. 6:193a-j BW) omdat de aldus gemanipuleerde Betrokken voertuigen op de Nederlandse markt werden gebracht, teneinde (via tussenschakels) te worden verkocht en geleverd aan kopers, waaronder consumenten.”*

¹⁵² HvJEU 19 september 2015, C-435/11, ECLI:EU:C:2013:574 (*CHS Tour Services*), r.o. 31-47.

¹⁵³ In dit verband wijst Car Claim eveneens naar het vergelijkbare oordeel van de Rechtbank Amsterdam inzake *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*, r.o. 8.29: *“(…) want het gaat niet om het feit dat de Betrokken voertuigen meer hebben uitgestoten dan volgens de Emissieverordening is toegestaan, het gaat om iets anders, namelijk het bedrieglijk verkrijgen van een typegoedkeuring door het gebruik van een Manipulatieinstrument. Dat is geen “potentiële schending” van de toepasselijke regels, maar een opzettelijke overtreding daarvan. De te hoge uitstoot is daarvan het gevolg. Terecht heeft de ACM dit handelen aangemerkt als een oneerlijke handelspraktijk, te weten handelen in strijd met de vereisten van professionele toewijding. De rechtbank neemt dit oordeel over (...).”*

- de Autobezitters heeft belet om over de Overeenkomsten een goed geïnformeerd besluit te nemen (artikel 6:193b lid 2 sub b BW). De Particuliere Partijen zouden de Overeenkomsten niet (althans niet onder dezelfde voorwaarden) zijn aangegaan, zouden zij kennis van de werkelijke stand van zaken rondom de Getroffen Voertuigen hebben gehad (zie nader Hoofdstuk VIII.3 (*Dwaling*)). Ook dit kwalificeert als een oneerlijke handelspraktijk;
- informatie aan de Particuliere Partijen heeft verstrekt die feitelijk onjuist / misleidend is (artikel 6:193c lid 1 aanhef BW). Renault c.s. heeft de Particuliere Partijen voorgelaten dat de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan de 'strengste emissienormen' en daarmee goed zouden zijn voor het milieu. Renault c.s. zinspeelde specifiek op het geweten en verantwoordelijkheidsgevoel van Particuliere Partijen, om een duurzame aankoop te laten doen. De Getroffen Voertuigen voldoen in werkelijkheid niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving en zijn zware milieuvuilers. Dit is een misleidende handelspraktijk;
- heeft nagelaten om aan de Particuliere Partijen de juiste essentiële informatie te verstrekken die zij nodig hadden om een geïnformeerd besluit te nemen over het aangaan van de Overeenkomsten (artikel 6:193d lid 1 t/m 3 BW). Renault c.s. heeft de aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen en de daadwerkelijke (te hoge) uitstoot van NOx opzettelijk voor de Particuliere Partijen verborgen gehouden. Dit is een misleidende handelspraktijk;
- beweert aan een gedragscode gebonden te zijn en daarnaar te handelen, terwijl zij dit niet doet (artikel 6:193g aanhef en onder sub a BW). Renault c.s. schendt haar eigen gedragscode (haar 'Ethisch Handvest') door Getroffen Voertuigen te leveren die niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Dit, terwijl zij in voornoemd Ethisch Handvest belooft zich aan alle regels te zullen houden op het gebied van milieu en techniek, alsmede haar klanten hierover naar waarheid te informeren (par. 160 e.v.).¹⁵⁴ In de toelichting op de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken wordt het verband met en het belang van zelfregulering benadrukt. Gedragscodes zijn van belang omdat *"dergelijke regels voor de nationale autoriteiten en de rechtbanken (...) een nuttig referentiekader vormen bij de beoordeling of een handelspraktijk oneerlijk is."*¹⁵⁵ Dat geldt dus ook ten aanzien van de regels uit de gedragscode van Renault c.s. voor de beoordeling van haar handelen.

¹⁵⁴ Ethisch Handvest Renault 2015 (Productie 14), p. 5 en 8: "(...) alle technische en milieuregels, -processen en -eisen na te leven die gericht zijn op de veiligheid en de kwaliteit van de producten van de Groep; - klanten en consumenten alleen geverifieerde en oprechte informatie te verstrekken over het aanbod en de kenmerken van de geleverde producten en diensten;" en benadrukt dat: "De betrokkenheid van alle werknemers van de Groep om rekening te houden met de negatieve effecten van hun activiteit op het milieu in de breedste zin van het woord en ervoor te zorgen dat die worden beperkt, vormt een garantie voor de duurzame ontwikkeling van de onderneming. Milieubescherming vormt op deze manier voor de onderneming een grondbeginsel dat van toepassing is op alle stadia van haar activiteiten en dat wordt nageleefd door elk lid van haar personeel."

¹⁵⁵ Werkdocument van de diensten van de Commissie — Richtsnoeren voor de tenuitvoerlegging/toepassing van Richtlijn 2005/29/EG betreffende oneerlijke handelspraktijken — bij Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees

- (in reclame-uitingen en door middel van feitelijke gedragingen, waaronder productie en verkoop) heeft gedaan alsof de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan de daarvoor geldende normatieve voorschriften (artikel 6:193g aanhef en onder sub d BW). Door het gebruik en de installatie van Manipulatie-Instrumenten zijn de Getroffen Voertuigen onterecht van een EU-typegoedkeuring voorzien. De Getroffen Voertuigen voldoen feitelijk immers niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving.

Omkering bewijslast bij oneerlijke handelspraktijken

323. De door de Car Claim jegens Renault c.s. ingestelde vorderingen met betrekking tot de Wet oneerlijke handelspraktijken zijn gebaseerd op artikelen 6:193b BW, 6:193c BW, 6:193d BW en 6:193g BW. In dit verband bepaalt artikel 6:193j lid 1 BW dat de bewijslast terzake de materiële juistheid en volledigheid van de door de handelaar verstrekte informatie op Renault c.s. (en de Importeur, zie nader) rust. Gelet op de aard en technische complexiteit van de verzwegen informatie, alsmede het feit dat die informatie zich volledig in het domein van Renault c.s. bevindt (zie nader Hoofdstuk XXIII (*Informatieplicht Gedraagden*)) is dit ook passend.¹⁵⁶ Het is voor de Particuliere Partijen uitermate lastig om dergelijke informatie boven water te krijgen.

Misleidende reclame jegens Zakelijke Partijen

324. Niet alleen Particulieren Partijen zijn door Renault c.s. misleid. Ook de Zakelijke Partijen hebben als gevolg van Renault c.s.' misleiding geen goed geïnformeerde beslissing over de Overeenkomsten kunnen maken. Renault c.s. heeft jegens de Zakelijke Partijen eveneens onrechtmatig gehandeld wegens oneerlijke handelspraktijken, zij het krachtens artikel 6:194 BW.
325. Artikel 6:194 lid 1 BW bepaalt dat een partij die handelt in de uitoefening van zijn bedrijf onrechtmatig handelt jegens een ander die handelt in de uitoefening van zijn bedrijf indien hij openbare mededelingen doet met betrekking tot goederen die hij aanbiedt, welke mededelingen in een of meerdere opzichten misleidend zijn. De misleidende reclame ziet derhalve op B2B-verhoudingen. Artikel 6:194 BW omvat tevens de misleidende omissie (zoals verzwijging van essentiële informatie, artikel 6:194 lid 2 t/m 4 BW).¹⁵⁷ Ook ten aanzien van B2B-verhoudingen geldt derhalve dat het verzwijgen van essentiële informatie – als gevolg waarvan geen weloverwogen beslissing over in dit geval de Overeenkomsten kon worden gemaakt – misleidend is. Daarbij geldt dat:

Economische en Sociaal Comité en het comité van de Regio's — Een brede aanpak voor het stimuleren van de grensoverschrijdende elektronische handel voor Europese burgers en bedrijven (SWD(2016) 163 final van 25 mei 2016).

¹⁵⁶ Tigelaar & Pavillon 'De bewijslastomkering bij oneerlijke handelspraktijken: Een jurisprudentie-onderzoek naar de toepassing van art. 6:193j lid 1 en 2 BW, *TvC* 2021/4.

¹⁵⁷ In geval van een misleidende omissie als bedoeld in artikel 6:194 lid 2 en 3 zijn de artikelen 6:193d lid 4 en 6:193e sub a tot en met d BW van overeenkomstig toepassing. Zie tevens *Kamerstukken II* 2013/14, 33712, 6, p. 19.

“De grens van het toelaatbare (...) in ieder geval [wordt] overschreden wanneer zodanige (nadelige) eigenschappen of aspecten aangaande de transactie worden verzwegen of onduidelijk gepresenteerd worden dat er redelijkerwijs van kan worden uitgegaan dat de persoon die handelt in de uitoefening van zijn beroep, bedrijf of organisatie niet tot de transactie betreffende het aangewezen goed of de aangeprezen dienst zou zijn overgegaan als hij daarvan wel weet zou hebben gehad.”¹⁵⁸

326. Hiervan is in het onderhavige geval sprake. Renault c.s. heeft de Autobezitters (waaronder de Zakelijke Partijen) enerzijds voorgehouden dat de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan de daarvoor geldende normatieve voorschriften en ‘milieuvriendelijk’ zouden zijn. Tegelijkertijd heeft Renault c.s. voor hen verzwegen dat de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving, doordat deze (i) Manipulatie-Instrumenten bevatten en (ii) onder normale gebruiksomstandigheden meer NOx uitstoten dan de Europese emissiegrenzen toestaan. Zou Renault c.s. de Zakelijke Partijen over deze essentiële (negatieve) eigenschappen naar waarheid hebben geïnformeerd, dan zouden zij de Overeenkomsten niet hebben gesloten (zie nader Hoofdstuk VIII.3 (*Dwaling*)).

327. Wat betreft de omstandigheid dat Renault c.s. steeds pretendeerde dat de Getroffen Voertuigen in conformiteit met de toepasselijke wet- en regelgeving zouden zijn, merkt Car Claim nog het volgende op. Zoals zojuist onder par. 322 besproken, kwalificeert het doen van een dergelijke onterechte claim *altijd* als misleidende handelspraktijk (artikel 6:193 sub d BW). Car Claim meent dat reflexwerking van deze zwarte lijst uitgaat, zodat ook de Zakelijke Partijen tegen deze onheuse praktijken worden beschermd. Dat dit rechtvaardig is, volgt ook uit de literatuur:

“Dit neemt niet weg dat in B2B-verhoudingen de nodige reflexwerking van de OHP-regels zal uitgaan. Niet valt immers in te zien waarom bijvoorbeeld een gedraging die op één van de zwarte lijsten in de OHP-regeling nadrukkelijk misleidend jegens de consument is verklaard, niet evengoed misleidend geoordeeld zou dienen te worden jegens een handelaar.”¹⁵⁹

328. Dat geldt te meer daar de positie van de Zakelijke Partijen wat betreft de voor hen door Renault c.s. verzwegen informatie identiek is aan de positie van Particuliere Partijen.

Bewijslast bij artikel 6:194 BW

329. Artikel 6:195 BW schrijft voor dat de bewijslast met betrekking tot de volledigheid van de (niet) gedane mededeling in het kader van artikel 6:194 BW wordt omgekeerd.¹⁶⁰ De bewijslast ten aanzien van het

¹⁵⁸ *Kamerstukken II 2013/14, 33712, 6, p. 20.*

¹⁵⁹ Geerts & Verschuur, ‘Het toepassingsgebied van de art. 6:193a-j BW, art. 6:194 BW en art. 6:194a BW: misleidende wetgeving die tot verwarring leidt en/of verwarrende wetgeving die tot misleiding leidt?’, *Boek9.nl*, 2011(9517), p. 2.

¹⁶⁰ MvT, *Kamerstukken II 2013/14, 33712, 6, p. 21*. Dit artikel komt inhoudelijk overeen met artikel 6:193j BW, zie in dit verband C.J.J.C. van Nispen, *GS Onrechtmatige daad*, afd. 3A Boek 6 BW aant. 2

eventuele verweer van Renault c.s. (en de Importeur) dat zij de Zakelijke Partijen volledig zouden hebben geïnformeerd, rust derhalve op Renault c.s. (en de Importeur).

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

330. Car Claim heeft in hoofdstukken VII.2 t/m VII.5 toegelicht dat de Getroffen Voertuigen zijn voorzien van Manipulatie-Instrumenten. Deze Manipulatie-Instrumenten maken dat de Getroffen Voertuigen binnen de testomgeving anders functioneren dan daarbuiten. De Getroffen Voertuigen zijn zo afgesteld dat de NOx in de testomstandigheden onder de maximaal toegestane NOx-uitstootnormen blijft, terwijl de Getroffen Voertuigen die normen onder normale gebruiksomstandigheden excessief overschrijden.

331. Door Getroffen Voertuigen die niet aan de daarvoor geldende normatieve voorschriften voldoen (maar daarover wel de schijn op te houden), op de markt te brengen, heeft Renault c.s. zonder meer in strijd gehandeld met de maatschappelijke verkeersopvattingen.

332. Renault c.s. heeft zich tegenover de Autobezitters bovendien schuldig gemaakt aan bedrog (artikel 3:44 lid 5 BW). En het plegen van bedrog is onrechtmatig.¹⁶¹ Zeker wanneer men bedenkt dat Renault c.s. zich al decennia lang profileert als een organisatie die milieuvriendelijkheid hoog in het vaandel heeft staan. Dit maakt het bedrog des te kwalijker. Car Claim verwijst in dit verband naar r.o. 3.21 van deze rechtbank in het vonnis van 14 juli 2021 in de zaak *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*:

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

333. Dat de Getroffen Voertuigen wel beschikken over een EU-typegoedkeuring maakt het voorstaande niet anders.¹⁶² Die typegoedkeuring is op onheuse wijze verkregen en heeft bovendien niet de strekking om Renault c.s. te vrijwaren van de overige op haar rustende verplichtingen en aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad indien zij die verplichtingen niet nakomt.¹⁶³

334. Het door Renault c.s. maatschappelijk onbetamelijk handelen wordt verder onderstreept door het feit dat het terugdringen van schadelijke stoffen – waaronder NOx – al decennialang hoog op de politieke Europese

¹⁶¹ J. Hijma, in: *GS Vermogensrecht*, art. 3:44 BW, aant. 3.9.6; Asser/Hijma 7-I 2019/364; R. de Graaf in: *GS Onrechtmatige daad*, III.2.5; Parl. Gesch. BW Boek 3, p. 213 (*MvA II*) en Parl. Gesch. Boek 6, p. 732 (*MvA II*). Zie tevens Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.13: "(...) zij een auto kochten die niet alleen formeel maar ook materieel aan de wettelijke eisen voor een dieselveertuig van de categorie Euro-5 voldeed. Met andere woorden, zij mochten verwachten dat de auto niet alleen was toegelaten tot de weg, maar ook dat dit terecht was gebeurd, omdat de auto aan de daarvoor gestelde eisen (waaronder milieueisen) voldeed. Dat was niet zo. Dit betekent dat ook de Autobezitters opzettelijk zijn misleid, hetgeen in strijd is met wat volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt. Niemand wil bedrogen worden."

¹⁶² Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.10.

¹⁶³ Vgl. HR 23 september 1988, ECLI:NL:HR:1988:AD5713 (*Kalimijnen*), r.o. 3.4.

en nationale agenda's staat. Deze politieke belangstelling is terug te zien in wet- en regelgeving, zoals in de Emissieverordening. Car Claim wijst in dit verband ook op de duidelijke afspraken uit het Parijsakkoord en het feit dat de EU-lidstaten zich verbonden hebben tot strengere verplichtingen omtrent emissiereducties. Het resultaat daarvan is de richtlijn 2016/2284.¹⁶⁴ Daarin zijn de overeengekomen reductieverplichtingen voor 2030 opgenomen, bedoeld om de luchtverontreiniging met de helft te verminderen ten opzichte van 2005. Dat autofabrikanten zich door gebruikmaking van Manipulatie-Instrumenten (of anderszins) boven deze wetten proberen te verheffen voor eigen economisch gewin, kan niet worden gerechtvaardigd.

335. Ook onder de Nederlandse bevolking leeft het thema 'luchtvervuiling'. Dit volgt onder meer uit een recent onderzoek van het Planbureau voor de leefomgeving.¹⁶⁵ Daarin gaf 85% van de respondenten aan zich zorgen te maken over de negatieve gevolgen van schade aan het milieu. Dat het maatschappelijk onbehagen over milieuproblematiek groeit, wordt ook door andere bronnen bevestigd.¹⁶⁶

336. Car Claim wijst verder op de aandacht die er vanuit het nationale strafrecht is voor fraude met milieuregelgeving. Milieucriminaliteit is in Nederland al sinds tientallen jaren erkend als serieus maatschappelijk probleem.¹⁶⁷ In het recente rapport 'Dreigingsbeeld van milieucriminaliteit', uitgevoerd in opdracht van de Strategische Milieukamer, worden negen verschillende vormen van milieucriminaliteit uiteengezet. In dit rapport wordt milieucriminaliteit geformuleerd als:

*"Milieucriminaliteit omvat strafrechtelijk, bestuursrechtelijk en/of moreel verwijtbaar gedrag op het terrein van de milieuwet- en regelgeving die (aannemelijk) milieuschade tot gevolg heeft en waarmee tegelijkertijd (bedrijfs) economisch voordeel en/of immaterieel gewin wordt nagestreefd."*¹⁶⁸

337. Het gaat dus om een vorm van criminaliteit met ernstige gevolgen voor de leefomgeving, de volksgezondheid en de maatschappij en waardoor de transitie naar een duurzame samenleving wordt ondermijnd. De gemene deler is dat milieuschade verhuld wordt door fraude (*bedrog*). Dat frustrert de beleidsinzet, omdat een schijnwerkelijkheid gecreëerd wordt, onder andere door het vervalsen van uitstootcijfers.¹⁶⁹ 'Dieselgate' – waar ook de onderhavige zaak om draait – wordt daar expliciet als voorbeeld van genoemd:

¹⁶⁴ RICHTLIJN (EU) 2016/2284 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG.

¹⁶⁵ J. Bouma en R. de Vries, Planbureau voor de leefomgeving, 'maatschappelijke betrokkenheid bij de leefomgeving', Achtergrondrapport bij de Balans van de Leefomgeving 2020.

¹⁶⁶ Zie bijvoorbeeld R. Neve (red), 'Dreigingsbeeld milieucriminaliteit 2021', p. 3: "Wereldwijd wordt steeds meer bekend over de ernstige gevolgen van milieuschade voor de leefomgeving en de gezondheid van de mens. In de maatschappij groeit het onbehagen."

¹⁶⁷ Dreigingsbeeld milieucriminaliteit 2021, p. 25.

¹⁶⁸ Idem, p. 26.

¹⁶⁹ Idem, p. 3 en 9.

“Een belangrijke dreiging die als rode draad door de hoofdstukken loopt, is dat milieucriminaliteit niet alleen ‘hidden impact crime’ is, maar dat de werkelijke milieuschade door fraude zelfs wordt verhuld. Bij de grote uitdaging van de aanpak van de klimaatcrisis en de stikstofcrisis en de moeilijke maatregelen die daarvoor nodig zijn, zal het voor verschillende sectoren verleidelijk zijn om te sjoemelen met gegevens. Bekende voorbeelden hiervan zijn Dieselgate en grootschalige fraude met Europese emissierechten. Het risico bestaat dan dat vervuilende effecten alleen dalen in testsituaties, in modellen of op papier, maar dat de vervuiling niet wérkelijk wordt teruggedrongen.”¹⁷⁰

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

VIII.2.5 Onrechtmatig handelen van de Importeur

339. Al hetgeen Car Claim hiervoor heeft gesteld ten aanzien van het onrechtmatig handelen van Renault c.s. geldt evengoed voor de Importeur. De Importeur is een (indirect) 100% dochtervennootschap van Renault Holding. Voor zover de kennis van Renault c.s. over de gebrekkige Getroffen Voertuigen bij de Importeur niet al aanwezig was, dient deze aan haar te worden toegerekend.
340. Car Claim heeft zojuist toegelicht dat aansprakelijkheid voor het onrechtmatig handelen van een andere vennootschap is gerechtvaardigd, indien de vennootschappen een economische eenheid vormen (par. 296 e.v.). Dat geldt ook wanneer het niet gaat om een 100% dochtervennootschap.¹⁷¹ Andersom kan, op basis van hetzelfde criterium, ook het gedrag of de kennis van de moeder aan de dochter worden toegerekend.¹⁷² Of de dochter haar marktgedrag zelfstandig bepaalt, dient in het licht van alle omstandigheden te worden vastgesteld. Daarbij wordt in het bijzonder gelet op de economische, juridische en organisatorische banden tussen de vennootschappen. Hier geldt wederom dat het begrip ‘marktgedrag’ daarbij niet eng moet worden uitgelegd: het gaat om de commerciële strategie.¹⁷³
341. De Importeur vormt een essentieel onderdeel van de productie-, distributie en verkoopketen van Renault c.s. De Importeur geldt als *de* schakel tussen Renault c.s. en de markt en is derhalve hét verlengstuk van Renault c.s. in Nederland. Naast de nauwe betrokkenheid bij ontplooiing van de bedrijfsactiviteiten van Renault c.s., maakt de Importeur deel uit van hetzelfde concern. De Importeur is een 60% dochtervennootschap van Renault en een (indirect) 100% dochtervennootschap van Renault Holding. De Importeur en Renault werken op basis van een *commission agreement*, op grond waarvan de Importeur

¹⁷⁰ Idem, p. 3.

¹⁷¹ HvJEU 15 juni 2012, C-494/11 (*Otis*).

¹⁷² Zie bijvoorbeeld B. Katan, ‘Toerekening van kennis van groepsvennootschappen’, *Ondernemingsrecht* 2019/60, p. 295 en HvJEU 6 oktober 2021, C-882/19 (*Mercedes Benz Trucks España SL*).

¹⁷³ HvJ EU 10 september 2009, C-97/08 (*Akzo*), r.o. 61

optreedt als de vertegenwoordiger van Renault en auto's verkoopt voor risico van Renault.¹⁷⁴ Feitelijk heeft Renault Holding de touwtjes in handen: zij is risicodragende partij en heeft een grote mate van zeggenschap over de wijze waarop en tegen de voorwaarden waartegen de Importeur de Getroffen Voertuigen op de markt heeft gebracht. Renault Holding houdt daarnaast ook toezicht op de Importeur en communiceert alle 'Renault guidelines' waar de Importeur zich aan te houden heeft (**Productie 61**, directors report en annual report, p. 4, 6 en 7).

342. Voorts geldt dat Renault Holding dagelijks toeziet op de financiële risico's van de (beleggingen van de) Importeur en daarover maandelijks rapporteert. Renault Holding heeft bovendien de bevoegdheid om onmiddellijke *hedging directives* uit te vaardigen, waarmee zij directe invloed uitoefent op de investeringen die de Importeur doet. Ook is Renault Holding verantwoordelijk voor de herfinanciering en het behoud van een gezonde balans van de Importeur. Dit alles bevestigt stevige economische banden tussen Renault c.s. en de Importeur.
343. Voornoemde economische verwevenheid blijkt verder uit het 'cash pool systeem' waar binnen het Renault concern mee wordt gewerkt en waar alle Renault-entiteiten (ook de Importeur) deel van uitmaken.¹⁷⁵ Cash pooling intensiveert en centraliseert de leiding over het concern. Het systeem bundelt immers de financiële kracht van het concern, zodat de moederverenootschap de mogelijkheid krijgt om snel en flexibel te reageren op veranderende marktomstandigheden.¹⁷⁶ Renault Holding draagt als leider van de cash pool het volledige risico en heeft daarom de nodige bevoegdheden om daar controle over uit te oefenen.¹⁷⁷
344. Car Claim merkt op dat ook eerder een importeur van een autofabrikant in een vergelijkbare positie tot betaling van schadevergoeding aan gedupeerde automobilisten is veroordeeld. In een Spaanse dieselpgatezaak tegen de Spaanse importeur van Volkswagen AG oordeelde het Tribunal Supremo dat de importeur als onderdeel van het Volkswagen-concern eveneens verantwoordelijk is voor het manipuleren van de betreffende auto's.¹⁷⁸ De Tribunal Supremo overwoog in dit verband dat importeurs doorgaans in vergaande mate geïntegreerd zijn in het commerciële netwerk van de autofabrikant, dat de aandelen in de betreffende importeur weliswaar via andere entiteiten binnen het Volkswagen-concern worden gehouden, maar dat beslissend was dat zij uiteindelijk (indirect) 100% dochter is van Volkswagen AG.¹⁷⁹
345. Door de onmisbare rol van de Importeur bij de verkoop van de gefabriceerde voertuigen, de integratie in het commerciële netwerk van Renault c.s. en omdat zij een economische eenheid vormen, geldt dat de kennis en gedragingen van Renault c.s. aan de Importeur kunnen worden toegerekend. De Importeur heeft

¹⁷⁴ Productie 2 (Jaarrekening Importeur 2018), p. 4.

¹⁷⁵ Par. 305 e.v. van deze dagvaarding. Zie tevens Productie 61 (Jaarrekening Renault Nederland N.V. 2019), Directors report, p. 9 en Productie 2 (Jaarverslag Importeur 2018), p. 9.

¹⁷⁶ C.H.A. van Oostrum, *Regres bij concernfinanciering*, Deventer: Wolters Kluwer 2019, p. 104.

¹⁷⁷ Productie 61, directors report, p. 9 en annual report, p. 9.

¹⁷⁸ Tribunal Supremo 23 juli 2021, ECLI:ES:TS:2021:3068.

¹⁷⁹ Tribunal Supremo 23 juli 2021, ECLI:ES:TS:2021:3068, Quinto 1.

zo op dezelfde gronden als Renault c.s. onrechtmatig gehandeld jegens de Autobezitters. Daar komt nog het volgende bij.

346. Ondanks de (toegerekende) wetenschap dat de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de daarvoor geldende normatieve voorschriften, heeft de Importeur de Getroffen Voertuigen jarenlang Nederland binnengebracht. Hiertoe was vereist dat zij de Getroffen Voertuigen één voor één registreerde bij de RDW met overlegging van de door Renault c.s. afgegeven CVO's. Iedere fabrikant, zo ook Renault en Dacia, is verplicht om voor *elke* door haar geproduceerde auto een CVO af te geven (par. 127). Pas na registratie kon de Importeur de Getroffen Voertuigen verder distribueren onder de Handelaren. De Importeur had de Getroffen Voertuigen echter niet Nederland mogen binnenhalen en bij de RDW niet mogen registreren, nu deze niet voldoen aan de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening.
347. Voorts draagt de Importeur (mede) verantwoordelijkheid voor de misleidende reclames over de Getroffen Voertuigen in Nederland. De Importeur is op verschillende manieren betrokken geweest bij de marketingactiviteiten van Renault c.s., die ten aanzien van de verschillende Getroffen Voertuigen werden verricht. Zo worden de Nederlandse brochures van de Getroffen Voertuigen door de Importeur (mede) opgesteld. Op iedere brochure van Renault c.s. staat op de achterzijde het KvK nummer en de adresgegevens van de Importeur vermeld. Tevens vermelden de brochures de website www.renault.nl. Deze website wordt beheerd en onderhouden door de Importeur.¹⁸⁰ Op deze website zijn tussen 2009 en 2019 steeds misleidende mededelingen en onterechte 'groene claims' gedaan met betrekking tot de Getroffen Voertuigen (zie Hoofdstuk VII.1). De Importeur heeft zo – naast Renault c.s. – eveneens oneerlijke handelspraktijken verricht jegens de Particuliere Partijen en misleidende reclame geuit richting de Zakelijke Partijen (Hoofdstuk VII.2.3).
348. De gedragingen van de Importeur zien op een voortdurende handelwijze die ertoe heeft geleid dat Autobezitters er niet van op de hoogte zijn gesteld dat de Getroffen Voertuigen gebreken bevatten. Gelet op de (toegerekende) kennis die de Importeur op dit punt had, lag het op haar weg om de Autobezitters en toezichthoudende overheidsinstanties hierover te informeren. Dit heeft zij niet gedaan, hetgeen eveneens strijd oplevert met de maatschappelijke betamelijkheid.
349. Voor zover de Importeur geen kennis van de gebreken aan de Getroffen Voertuigen zou hebben gehad en de kennis van Renault c.s. in dit verband de Importeur niet zou kunnen worden toegerekend, geldt dat de Importeur aansprakelijk is jegens de Autobezitters op grond van risicoaansprakelijkheid. Feit is en blijft dat de Importeur de gebrekkige Getroffen Voertuigen Nederland heeft binnengebracht en bij de RDW heeft geregistreerd, waarna deze (via de Handelaren) bij Autobezitters terecht zijn gekomen.

¹⁸⁰

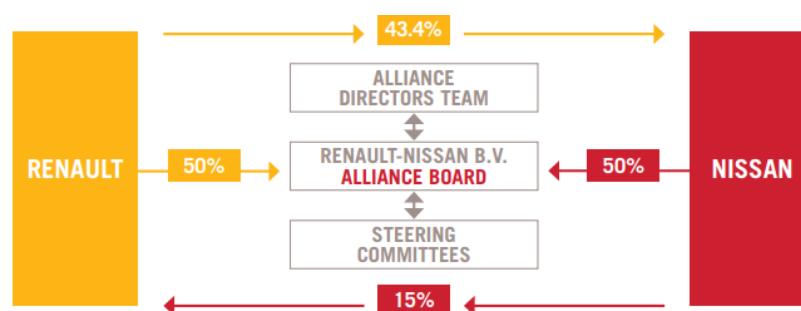
Uit het handelsregister volgt dat de website www.renault.nl toebehoort aan de Importeur.

354. Deze personen zijn tegelijkertijd hooggeplaatste managers bij Renault Holding.

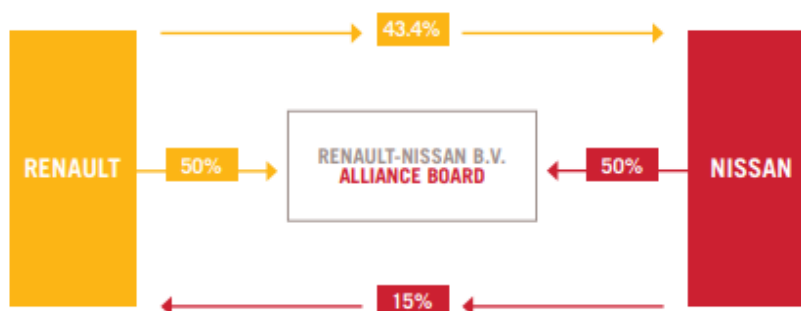
355. Renault-Nissan heeft onder meer ten doel (Productie 62, p. 1):

“Het nemen van strategische beslissingen met betrekking tot Nissan Motor Co. Ltd en Renault s.a.s. en het doen van voorstellen aan Nissan Motor Co. Ltd en Renault s.a.s. ten aanzien van beslissingen”

356. Renault Holding en Nissan omschrijven hun joint-venture ook als de ‘Alliance’. Schematisch geven zij dit als volgt weer (**Productie 64**, p. 5 en **Productie 65**, p. 5):



En



357. Renault-Nissan heeft zich naar eigen zeggen actief bemoeid met de ontwikkeling en productie van de door de Alliance vervaardigde motoren en verdere onderdelen die samenhangen met de aandrijving van auto's (de 'powertrain') van Renault c.s. (**Productie 66**):

“We have accelerated our analyses to look at further synergies in the areas of: cross-manufacturing; selective common purchasing opportunities; (...) We will share existing powertrains among Renault, Infiniti and Daimler, in addition to co-development of future powertrains. This includes the Alliance providing small gasoline and diesel engines to Daimler, and Daimler providing 4- and 6-cylinder gasoline and diesel engines for Nissan's Infiniti luxury brand. (...) We have to continue to develop a wide range of new technologies to stay competitive, and the investments required on the front end are significant.”

358. Car Claim verwijst in dit verband daarnaast onder meer naar het persbericht van Green Car Congress van 7 juni 2010 (**Productie 67**):

“The forthcoming dCi 130 (R9M) will be Euro6 ready. It is covered by 15 Renault patents and will be the core C-segment engine, in addition to playing a key role in the brand’s D-segment and van ranges. It is a Renault-Nissan Alliance joint development and is due to be introduced in 2011. It will be manufactured at the Cléon plant in France.”

359. En naar het persbericht van Renault van 22 april 2009 (**Productie 68**):

“The future, high-volume production 1.6 dCi (R9M type) diesel is an efficient, streamlined engine that respects the environment. Designed by the Renault-Nissan Alliance, the 1.6 dCi is intended to replace the current 1.9 dCi diesel engine as part of Renault’s engine downsizing strategy.”

360. In de presentatie van Renault-Nissan met de titel ‘Facts and Figures 2013’ bevestigt de Alliance dat zij onder meer dieselmotoren voor Renault en Dacia mede-ontwikkelt (Productie 64, p. 14):

EXCHANGES OF POWERTRAINS AND COMMON POWERTRAINS

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

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

ALLIANCE DIESEL ENGINES **K9K** AND **R9M**



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

361. Zie in dit verband ook de Facts and Figures 2016 van Renault-Nissan (Productie 65, p. 18):

“Exchanges of powertrains and common powertrains To capitalize on the powertrain expertise of both partners, the Alliance co-develops common engines and gearboxes. Centers of excellence stem from the companies’ historic areas of expertise: Renault specializes in diesel engines and manual transmissions, while Nissan specializes in gasoline engines and automatic transmissions. Today, 85% of all powertrains are co-developed or shared by the two partners.”

362. Uit het bovenstaande volgt aldus dat Renault-Nissan heeft meegewerkt aan de ontwikkeling en productie van dieselmotoren van de Getroffen Voertuigen voorzien van Manipulatie-Instrumenten. Daarmee is Renault-Nissan mede verantwoordelijk voor de totstandkoming van non-conforme producten. Renault-Nissan heeft in strijd gehandeld met de maatschappelijke betamelijkheid en zich uit dien hoofde onrechtmatig gedragen jegens Autobezitters. Als gevolg hiervan lijden de Autobezitters schade. Voor deze schade is Renault-Nissan aansprakelijk naast de overige Gedaagden.

VIII.2.7 Toerekenbaarheid

363. Alle hiervoor besproken onrechtmatige gedragingen van Renault c.s. kunnen haar worden toegerekend. Toerekening kan geschieden op grond van schuld, de wet of verkeersopvattingen, waarbij de lichtste vorm van schuld volstaat.¹⁸⁷ In het implementeren van verboden Manipulatie-Instrumenten en het bedrieglijk verkrijgen van typegoedkeuring zodat de Getroffen Voertuigen op de markt gebracht konden worden, ligt de toerekenbaarheid besloten. Renault c.s. hebben dit bewust (met opzet) gedaan.¹⁸⁸

364. Voorts kunnen de onrechtmatige gedragingen van de Importeur aan haar worden toegerekend. De Importeur wist, dan wel behoorde te weten dat de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de wet en om die reden niet geïmporteerd hadden mogen worden. Haar onrechtmatige gedragingen jegens de Autobezitters zijn derhalve toerekenbaar op grond van de verkeersopvattingen.

365. Met het oog op Wet oneerlijke handelspraktijken merkt Car Claim volledigheidshalve nog op dat Renault c.s. en de Importeur de stelplicht en bewijslast dragen dat hun onrechtmatige gedragingen hen niet toegerekend zouden kunnen worden, dan wel anderszins niet voor hun rekening zouden moeten komen.¹⁸⁹

366. Voor zover Dacia nog zou willen bepleiten dat zij slechts motoren heeft afgenomen van Renault, zodat de onrechtmatige gedragingen aan haar niet toerekenbaar zouden zijn geldt het volgende. Autofabrikanten dragen eigen verantwoordelijkheid voor alle aspecten van het typegoedkeuringsproces. Het maakt in dit verband niet uit of onderdelen van een andere fabrikant zijn betrokken (zie par. 118). Renault c.s. erkent dit (zie par. 263 e.v.). Bovendien wordt het onrechtmatig handelen van Dacia jegens Autobezitters

¹⁸⁷ K.J.O. Jansen, *GS Onrechtmatige Daad*, art. 6:162 BW, aant. 9.1.12.1.

¹⁸⁸ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.31.

¹⁸⁹ C.J.C.C. van Nispen, *GS Onrechtmatige Daad*, art. 6:193j BW, aant. 3.

toegerekend op grond van de maatschappelijke verkeersopvatting.¹⁹⁰ Dacia kan zich dus niet op eventuele 'onwetendheid' beroepen.

367. Tot slot kunnen ook de onrechtmatige gedragingen van Renault-Nissan aan haar worden toegerekend. Zij wist, althans had moeten begrijpen dat het meewerken aan de ontwikkeling en productie van gebrekkige dieselmotoren in strijd met de Europese emissiewetgeving onrechtmatig is en bij de afnemers van de Getroffen Voertuigen tot schade zal leiden. Onder meer gelet op het feit dat Renault-Nissan wordt bestuurd door dezelfde personen die ook Renault Holding besturen en die van de onrechtmatige gedragingen van Renault c.s. op de hoogte worden geacht te zijn.

VIII.2.8 Causaliteit

368. Tussen enerzijds de onrechtmatige gedraging van Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan en anderzijds de schade van de Autobezitters bestaat rechtstreeks en voorzienbaar causaal verband.
369. In de hypothetische situatie dat Renault en Dacia de Getroffen Voertuigen niet zouden hebben uitgerust met Manipulatie-Instrumenten, zouden de Getroffen Voertuigen de toepasselijke emissienormen ook in de niet-representatieve laboratorium testomstandigheden niet hebben gehaald en zouden geen typegoedkeuring hebben verkregen. Alsdan zouden de Getroffen Voertuigen niet op de markt zijn gebracht.
370. Renault Holding heeft Renault en Dacia centraal aangestuurd bij het ontwikkelen, produceren en op de markt brengen van de Getroffen Voertuigen. Terwijl zij wist (althans behoorde te weten) dat de door Renault en Dacia geproduceerde Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de wet. Had Renault Holding jegens de Autobezitters de maatschappelijke zorgvuldigheid in acht genomen, dan had zij bewerkstelligd dat Renault en Dacia Getroffen Voertuigen zo zouden ontwikkelen en construeren, dat deze onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening zouden voldoen, en bij gebreke daarvan Renault, Dacia en de Importeur beletten om de Getroffen Voertuigen in het verkeer te brengen. Ook dan zouden de Getroffen Voertuigen niet op de Nederlandse markt zijn gebracht.
371. Ten aanzien van de Importeur geldt dat als de Importeur de non-conforme Getroffen Voertuigen niet zou hebben geïmporteerd en niet van een CvO zou hebben voorzien, de Getroffen Voertuigen in Nederland niet zouden worden verkocht en geleased.
372. Voor Renault-Nissan geldt dat zij heeft bijgedragen aan de ontwikkeling en productie van de Getroffen Voertuigen, zonder welke bijdragen de non-conforme Getroffen Voertuigen niet bij Autobezitters terecht zouden zijn gekomen.

¹⁹⁰ Vgl. Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 8.32. Car Claim wijst in dit verband tevens op HR 27 april 2001, ECLI:NL:HR:2001:AB1338, m.nt. J. Hijma (*Oerlemans/Driessen*), uit welk arrest volgt dat gebreken aan industrieel vervaardigde genuszaken (zoals de Getroffen Voertuigen) altijd worden toegerekend aan de verkoper daarvan.

373. Zonder de onrechtmatige gedragingen van Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan zouden de Autobezitters niet geconfronteerd zijn met de Getroffen Voertuigen en hun als gevolg daarvan geleden schade. De schade van de Autobezitters is derhalve toerekenbaar aan Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan in de zin van artikel 6:98 BW.

VIII.3 Contractuele aansprakelijkheid

VIII.3.1 Ter introductie

374. De Handelaren hebben in Nederland op grote schaal zowel nieuwe als gebruikte Getroffen Voertuigen verkocht en geleased aan Autobezitters. Hierdoor bestaat een contractuele relatie tussen de Handelaren en een groot deel van de Autobezitters (Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B).
375. Voor ongedaanmaking van de Overeenkomsten met betrekking tot de Getroffen Voertuigen dienen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B zich te wenden tot de Handelaren. Autobezitters hebben het recht om de Handelaren contractueel aan te spreken voor de aan hen door de Handelaren geleverde gebrekkige Getroffen Voertuigen.
376. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben recht op *prijsvermindering*. Deze Autobezitters aan de Handelaren onder de Overeenkomsten te veel voor hun Getroffen Voertuigen betaald. De Getroffen Voertuigen voldoen niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving, zodat deze minder waard zijn dan de bedragen die de Autobezitters daar oorspronkelijk voor hebben betaald.
377. Car Claim baseert deze vordering primair op gedeeltelijke ontbinding wegens non-conformiteit en subsidiair op gedeeltelijke vernietiging wegens collectieve dwaling. Car Claim houdt met deze vordering rekening met de belangen van de Handelaren. Zij verkiest het mindere (gedeeltelijke ontbinding/vernietiging) boven het meerdere (algehele ontbinding/vernietiging en/of zaaksvervanging).

VIII.3.2 Non-conformiteit

Juridisch kader

378. Een afgeleverde zaak moet aan de overeenkomst beantwoorden.¹⁹¹ Dit is niet het geval, indien de zaak niet de eigenschappen bezit die de koper op grond van de overeenkomst mocht verwachten.¹⁹² Deze non-conformiteit kan zowel gelegen zijn in het ongewenst ontbreken van een eigenschap, als in het ongewenst aanwezig zijn van een eigenschap.¹⁹³ Ieder afwijking tussen het daadwerkelijk geleverde product en het

¹⁹¹ Artikel 7:17 lid 1 BW.

¹⁹² Artikel 7:17 lid 2 BW.

¹⁹³ T-M, *Parlementaire Geschiedenis Boek 7 1990*, p. 119.

product zoals overeengekomen kwalificeert als non-conformiteit.¹⁹⁴ Ook wanneer het niet om gebruiksbepalende eigenschappen gaat.¹⁹⁵

379. Relevant in dit verband is dat van een koper van een product dat aan normatieve voorschriften moet voldoen, verondersteld moet worden dat hij verwacht dat die voorschriften zijn nagekomen.¹⁹⁶ Ook wanneer het gaat om (personen)voertuigen.¹⁹⁷ In het verlengde hiervan geldt dat kopers van een (personen)voertuig *niet* hoeven te verwachten dat het voertuig dat zij kopen, voorzien is van illegale en/of schadelijke onderdelen.¹⁹⁸

De Getroffen Voertuigen zijn non-conform

380. Car Claim heeft in Hoofdstuk VII toegelicht dat de Getroffen Voertuigen niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving voldoen. Zij verwijst daarnaar. De Getroffen Voertuigen zijn uitgerust met Manipulatie-Instrumenten, zijn niet zodanig ontworpen en geconstrueerd dat ze onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening voldoen en stoten bovendien meer NOx uit dan de Europese emissiegrenswaarden. Dit maakt reeds op zichzelf dat de Getroffen Voertuigen non-conform zijn. De Getroffen Voertuigen bevatten immers niet de positieve eigenschappen die Autobezitters redelijkerwijs mochten verwachten (het voldoen aan de wet) en tegelijkertijd wel negatieve eigenschappen die Autobezitters redelijkerwijs niet behoefden te verwachten (Manipulatie-Instrumenten).
381. Voorts is in het kader van non-conformiteit relevant dat Gedaagden de Getroffen Voertuigen in de markt hebben gezet als duurzame auto's (Hoofdstuk VII.1 (*Brand Strategy Renault*)). Hiermee is bij Autobezitters

¹⁹⁴ T-M, Parlementaire Geschiedenis boek 7 1990, p. 118.

¹⁹⁵ HR 25 februari 2005, ECLI:NL:HR:2005:AR5383 (*Fabels/Meenderink*), r.o. 3.5.3. Zie tevens Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.21: "Ook als een zaak wel de eigenschappen bezit die voor een normaal gebruik nodig zijn, kan het toch zo zijn dat de zaak niet aan de overeenkomst beantwoordt. Dat is het geval als de zaak niet de (positieve) eigenschappen heeft die de koper redelijkerwijs mocht verwachten, maar ook als de zaak (negatieve) eigenschappen heeft die de koper redelijkerwijs niet behoefde te verwachten."

¹⁹⁶ HR 25 februari 2005, ECLI:NL:HR:2005:AR5383 (*Fabels/Meenderink*), r.o. 3.5.3.

¹⁹⁷ O.a. de verwijzingsbeslissing van het OGH 17 maart 2020, C-145/20, r.o. 4.3: "dat (...) ten aanzien van een product zoals een personenvoertuig, waarvan bekend is dat het aan normatieve voorschriften moet voldoen, ook moet worden verondersteld dat hij verwacht dat die voorschriften zijn nagekomen." en de opvolgende conclusie van A-G Rantos van 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20, punt 146: "Aangezien een normaal geïnformeerde, redelijk oplettende en bedachtzame gemiddelde consument – zelfs wanneer de overeenkomst geen specifieke bedingen bevat – mag verwachten dat aan de normatieve voorschriften voor een EG-typegoedkeuring van voertuigen is voldaan, is het mijns inziens duidelijk dat het voertuig in kwestie niet met de koopovereenkomst in overeenstemming is in de zin van richtlijn 1999/44 wanneer niet aan al die voorschriften is voldaan.". Zie tevens Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.21: "In dit geval behoefde de koper redelijkerwijs niet te verwachten dat hij zou worden bedrogen door de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument, waardoor de schijn werd gewekt dat de Betrokken voertuigen zowel formeel als materieel aan alle wettelijke vereisten (waar onder de normen van de Emissieverordening) voldeden, terwijl dat in werkelijkheid niet het geval was."

¹⁹⁸ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.21; Autoriteit Consument & Markt, ACM/17/003870 (boetebesluit Volkswagen), par. 79: "De consument moet er zonder meer van op aan kunnen dat de auto die hij koopt, of waarvan hij de aanschaf overweegt, geen illegale en schadelijke onderdelen bevat."

de gerechtvaardigde verwachting geschept dat de Getroffen Voertuigen slechts een geringe impact zouden hebben op het milieu en daarmee dat deze voertuigen ruimschoots zouden voldoen aan de geldende emissienormen. Terwijl de Getroffen Voertuigen in werkelijkheid stevige milieuvervuilers zijn. Het was mede op basis van die gerechtvaardigde verwachtingen dat de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hun beslissing tot aanschaf van de Getroffen Voertuigen hebben gebaseerd. Duurzaamheid speelt immers een belangrijke rol in de aankoopbeslissing van een auto.¹⁹⁹

Remedie: recht op ontbinding

382. Voor de Particuliere Partijen A en B geldt dat een beroep op (gedeeltelijke) ontbinding mogelijk is zodra herstel en vervanging onmogelijk zijn of van de Handelaren niet gevergd kunnen worden, dan wel wanneer de Handelaren in de gelegenheid zijn gesteld om de gebreken aan de Getroffen Voertuigen binnen een redelijke termijn te herstellen, maar daaraan geen gehoor hebben gegeven.²⁰⁰ Car Claim heeft de Handelaren een dergelijke redelijke termijn gegund. De Handelaren hebben deze ongebruikt laten verstrijken.
383. Op 14 september 2021 heeft Car Claim een aangetekende brief verstuurd aan de Handelaren (**Productie 69**).²⁰¹ In deze brief heeft Car Claim de Handelaren onder meer verzocht om de Getroffen Voertuigen binnen een redelijke termijn dusdanig te herstellen, dat deze integraal voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving, zonder enige negatieve gevolgen voor de Autobezitters.²⁰² De Handelaren zijn niet overgegaan tot herstel. Zij (en de overige Gedaagden) hebben daar tot op heden ook geen aanstalten toe gemaakt. De Handelaren hebben op de brieven van Car Claim überhaupt niet gereageerd. De Handelaren hebben derhalve geen gehoor gegeven aan het verzoek van Car Claim tot herstel. Dit leidt ertoe dat het de Particulieren A en B vrij staat om de Overeenkomsten (gedeeltelijk) te ontbinden.
384. Voorts meent Car Claim dat de Handelaren de Getroffen Voertuigen niet (zelfstandig) *kunnen* herstellen. Voor herstel dienen complexe technische aanpassingen aan de Getroffen Voertuigen te worden doorgevoerd. Zonder medewerking van Renault c.s. kunnen de Handelaren zulke aanpassingen in ieder geval niet doorvoeren. Op haar beurt heeft Renault c.s. aan Car Claim al kenbaar gemaakt dat zij niet

¹⁹⁹ Dit wordt door meerdere onderzoeken bevestigd. Car Claim verwijst onder meer naar G. Poder, J. He, 'Willingness to pay for a cleaner car: The case of car pollution in Quebec and France', 21 april 2017, Energy 130 (2017) 48e54 Elsevier Ltd.; A. Rosales-Tristancho *, A. F. Carazo , R. Brey, 'A study of the willingness of Spanish drivers to pay a premium for ZEVs', 11 januar 2021, Energy Policy 149 (2021) 112091, Elsevier Ltd.; E. Costa, D. Montemurro & D. Giuliani, 'Consumers' willingness to pay for green cars: a discrete choice analysis in Italy' in Environment Development and Sustainability 21/2019, p. 2425 e.v.; M. Achtnicht, "German car buyers' willingness to pay to reduce CO2 emissions", ZEW Discussion Papers No.09-058 (2012), ZEW - Leibniz Centre for European Economic Research.

²⁰⁰ Artikel 7:21 lid 3 BW juncto 7:22 lid 2 BW.

²⁰¹ Car Claim overlegt als voorbeeld de brief aan Handelaar Johan de Jong B.V. Alle Handelaren hebben eenzelfde brief van Car Claim ontvangen.

²⁰² Productie 69, p. 4 en 5.

bereid is om dergelijke technische aanpassingen aan de Getroffen Voertuigen door te voeren. Car Claim verwijst in dit verband naar de brief van Renault c.s. aan Car Claim van 23 juli 2021 (**Productie 70**).

385. Indien en voor zover herstel wel mogelijk zou zijn (en Renault c.s. daartoe bij nader inzien bereid zou worden over te gaan) zal dat de non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen niet wegnemen. De non-conformiteit is immers gelegen in het niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving en de ongewenste aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten op het moment van aankoop/lease van de Getroffen Voertuigen. De schijn dat de Getroffen Voertuigen op dat moment aan de wettelijke vereisten voldeden – terwijl dit niet zo was – kan niet worden teruggedraaid met een update of een andere wijze van herstel.²⁰³
386. Op bovengenoemde gronden zijn de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd om de door hen met Handelaren gesloten Koopovereenkomsten en Leaseovereenkomsten (gedeeltelijk) te ontbinden.²⁰⁴
387. Car Claim wijst er volledigheidshalve op dat de aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten kwalificeert als een niet-gering gebrek.²⁰⁵ Voor zover dit anders zou zijn, kan een eventuele ‘geringe betekenis’ van de tekortkoming in ieder geval niet in de weg staan aan de bevoegdheid tot *gedeeltelijke* ontbinding.²⁰⁶

Prijsvermindering (op grond van gedeeltelijke ontbinding)

388. Het recht van de Particuliere Partijen A en B en de Zakelijke Partijen A en B tot (gedeeltelijke) ontbinding van de Overeenkomsten omvat tevens de bevoegdheid om de door hen uit hoofde van de Overeenkomsten aan de Handelaren betaalde bedragen te verminderen met de bedragen die zij uit hoofde van die Overeenkomsten voor de Getroffen Voertuigen te veel hebben betaald. Voor Koopovereenkomsten gesloten tussen de Particuliere Partijen en de Handelaren volgt dit uit artikel 7:22 lid 1 sub b BW. Voor

²⁰³ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.20 en 18.21 waarin de rechtbank oordeelde dat de non-conformiteit van de voertuigen met of zonder update (de herstelmaatregel) niet was gelegen in het ontbreken van de eigenschappen die nodig zijn voor normaal gebruik, maar in het bedrog door de aanwezigheid van de Manipulatie-Instrumenten. Daardoor was de schijn werd gewekt dat de voertuigen zowel materieel als formeel aan alle wettelijke vereisten voldeden (waaronder de emissienormen).

²⁰⁴ Particuliere Partijen A en B hebben het recht om de Koopovereenkomsten (gedeeltelijk) te ontbinden op grond van artikel 7:22 lid 1 BW en de Leaseovereenkomsten op grond van artikel 6:265 lid 1 BW. De Zakelijke Partijen A en B hebben recht op (gedeeltelijke) ontbinding van de Overeenkomsten krachtens artikel 6:265 lid 1 BW. De non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen behelst immers een tekortkoming onder de Overeenkomsten. Voor ontbinding op deze grondslag is verzuim niet vereist (artikel 6:265 lid 2 BW), nu nakoming door de Handelaren onmogelijk lijkt. Voor zover nakoming toch mogelijk zou blijken, geldt dat de Handelaren in verzuim verkeren (onder meer op grond van artikel 6:82 lid 1 BW).

²⁰⁵ A-G Rantos in zijn conclusie van 23 september 2021 bij zaken C-128/20, C-134/20 en C-145/20, r.o. 164: “*Derhalve kan het feit dat het voertuig in kwestie ten gevolge van het gebruik van een dergelijk instrument niet in overeenstemming is met de overeenkomst, mijns inziens niet worden geacht ‘een gebrek van geringe betekenis’ te zijn in de zin van artikel 3, lid 6, van richtlijn 1999/44.*”

²⁰⁶ Asser/Hijma 5-I 2007/531b; in zelfde zin M.B.M. Loos, *Consumentenkoop*, druk 4, 2019, p. 91.

Leaseovereenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en de Handelaren en Overeenkomsten tussen de Zakelijke Partijen en de Handelaren volgt dit uit artikelen 6:265 lid 1 juncto 6:270 BW.

389. Car Claim vordert dat de Handelaren de aan hen door de betreffende Autobezitters teveel betaalde bedragen aan die Autobezitters zullen terugbetalen. Car Claim verzoekt de rechtbank om de hoogte van de terug te betalen bedragen in goede justitie te bepalen, eventueel nadat partijen in de gelegenheid zijn gesteld om zich over dit punt uit te laten en zo nodig te schatten (artikel 6:97 BW).²⁰⁷ Hierbij geeft Car Claim de rechtbank het volgende in overweging.
390. In het Volkswagen-emissieschandaal staat, evenals in deze procedure, centraal dat dieselloertuigen van Manipulatie-Instrumenten zijn voorzien, alsmede dat die voertuigen meer NOx uitstoten dan onder de Europese emissienormen is toegestaan. Ter compensatie hiervan hebben gerechten wereldwijd al diverse malen prijsvermindering aan gedupeerde automobilisten toegewezen. Zo hebben de Rechtbank Madrid (op 25 januari 2021, **Productie 71**)²⁰⁸ en de Rechtbank Amsterdam (op 14 juli 2021) geoordeeld dat gedupeerde automobilisten, die een nieuw getroffen voertuig hebben gekocht recht hebben op EUR 3.000.²⁰⁹
391. Indicatief zijn voorts de door Volkswagen AG in Duitsland en Australië met gedupeerde automobilisten gesloten collectieve schikkingen. In Australië krijgen de gedupeerde automobilisten omgerekend tot EUR 4.200 per auto (**Productie 72**). En in Duitsland ontvangen gedupeerde automobilisten ter compensatie tot EUR 6.879 (**Productie 73**).
392. Tot slot wijst Car Claim erop dat automobilisten bereid zijn om tot duizenden euro's meer te betalen voor 'groene' auto's. Dit licht Car Claim nader toe in par. 399 e.v.

VIII.3.3 Dwaling

Juridisch kader

393. Een overeenkomst die tot stand is gekomen onder invloed van dwaling en bij een juiste voorstelling van zaken niet zou zijn gesloten, is vernietigbaar.²¹⁰ Voor een geslaagd beroep op dwaling is voldoende dat de overeenkomst in kwestie niet onder dezelfde voorwaarden zou zijn gesloten.²¹¹ Hierbij is niet vereist dat er

²⁰⁷ Zie in dit verband tevens Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.27 en 18.28.

²⁰⁸ Mercantil Court Madrid no. 1 25 januari 2021, 684/2017, p. 41.

²⁰⁹ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617, r.o. 18.29.

²¹⁰ Artikel 6:228 lid 1 BW.

²¹¹ HR 17 januari 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2250, r.o. 3.3.; *GS Verbinenissenrecht*, art. 6:228 BW, aant. 4.2.

een wezenlijk verschil bestaat tussen de overeenkomst zoals zij is gesloten en de overeenkomst zoals zij zonder dwaling gesloten zou zijn.²¹²

394. De wet onderscheidt de volgende drie vormen van dwaling:

- i. het verstrekken van onjuiste inlichtingen door de wederpartij aan de dwalende;
- ii. het verzwijgen van informatie door de wederpartij; of
- iii. wederzijdse dwaling.

395. Een beroep op dwaling leent zich voor collectieve beoordeling wanneer steeds over dezelfde eigenschappen is gedwaald en deze eigenschappen zo essentieel zijn dat een weldenkende koper bij een juiste voorstelling van zaken de overeenkomst (onder dezelfde voorwaarden) niet zou hebben gesloten. Het betreft in dat geval een abstracte toets, die zich voor collectieve beoordeling leent. Dit werd al in 1994 onderschreven in de literatuur:

“Toch is denkbaar dat deze vraag [de mogelijkheid van een beroep op dwaling, adv.] voor een groep personen ook zonder nadere gegevens beantwoord kan worden. Denk aan kopers van een product waarvan één eigenschap essentieel is, en achteraf blijkt dat deze eigenschap ontbreekt. Bijvoorbeeld een haargroeimiddel dat in het geheel geen werking heeft. Maar ook indien niet één eigenschap essentieel is zijn er omstandigheden denkbaar waarin de rechter na een meer abstracte toetsing tot het oordeel komt dat een groep personen op een gelijk wijze gedwaald heeft. Ik denk bijvoorbeeld aan de kopers van woningen in een bepaalde wijk die achteraf blijkt te zijn gebouwd op verontreinigde grond. Men mag toch aannemen dat deze kopers bij een juiste voorstelling van zaken niet, of niet onder dezelfde voorwaarden de woningen zouden hebben gekocht. Als men bovendien als met Van Rossum bij een professionele koper tegenover een leek-koper een impliciete garantie tot het leveren van gifvrije grond aanneemt, is bij een beroep op dwaling geen ruimte meer voor een beoordeling naar individuele omstandigheden.”²¹³

396. De mogelijkheid om een collectief beroep te doen op dwaling is sindsdien meermaals in de rechtspraak bevestigd, onder meer in 2016 (*Renteschapschadeclaim*)²¹⁴ en 2021 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*)²¹⁵

Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben collectief gedwaald over essentiële eigenschappen

397. De Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben bij de Handelaren de Getroffen Voertuigen aangeschaft in de gerechtvaardigde veronderstelling dat deze zouden voldoen aan de

²¹² Asser/Hartkamp & Sieburgh 6-III 2014, nr. 222.

²¹³ Frenk 1994, p. 160 - 161.

²¹⁴ Rb. Oost-Brabant 29 juli 2016, ECLI:NL:RBOBR:2016:3383 (*Renteswapschadeclaim*), r.o. 5.33.

²¹⁵ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.32.

toepasselijke wet- en regelgeving en geen illegale en/of schadelijke onderdelen zouden bevatten. Deze eigenschappen zijn zó essentieel, dat deze Autobezitters er nimmer aan hoefden te twijfelen dat de Getroffen Voertuigen daaraan zouden voldoen. In de rechtspraak wordt dit uitgangspunt breed gedragen.²¹⁶

398. De Getroffen Voertuigen bezitten voornoemde essentiële eigenschappen *niet*. Zij voldoen niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Car Claim heeft dit uiteengezet in Hoofdstuk VI en VII van deze dagvaarding. Zij verwijst daarnaar.

399. Daar komt nog bij dat Renault c.s., de Importeur en de Handelaren de Getroffen Voertuigen als milieuvriendelijke producten in de markt hebben gezet,²¹⁷ terwijl de Getroffen Voertuigen in werkelijkheid verre van 'groen' zijn. Ook over (de afwezigheid van) deze essentiële eigenschap hebben de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B steeds gedwaald. Dat milieuvriendelijkheid van (personen)voertuigen een essentiële aankoopfactor is, volgt onder meer uit:

- een Duits economisch onderzoek uit 2012 (**Productie 74**). Uit dit onderzoek volgt dat kopers van personenvoertuigen milieubewust zijn en bereid zijn om uit milieuoverwegingen meer voor een schone auto te betalen;
- een Frans/Canadees economisch onderzoek uit 2017 (**Productie 75**). Dit onderzoek stelt vast dat kopers van personenvoertuigen bereid zijn om EUR 3.000,- tot EUR 8.000,- meer per auto te betalen;
- een Italiaans economisch onderzoek uit 2018 (**Productie 76**). Dit onderzoek concludeert dat kopers van personenvoertuigen bereid zijn om gemiddeld EUR 2.000,- méér te betalen voor een schone auto; en
- een Spaans economisch onderzoek uit 2021 (**Productie 77**). Ook uit dit onderzoek volgt dat kopers van personenvoertuigen bereid zijn om een 'premium' van duizenden euro's te betalen voor een milieuvriendelijk voertuig, om op die manier bij te dragen aan een beter milieu.

400. Dat automobilisten bereid zijn om voor milieuvriendelijke prestaties van een auto's een 'premium' te betalen wordt ook in de rechtspraak onderkend. Car Claim wijst in dit verband bijvoorbeeld nogmaals op het oordeel

²¹⁶ O.a. de verwijzingsbeslissing van het OGH 17 maart 2020, C-145/20, r.o. 4.3: "dat (...) ten aanzien van een product zoals een personenvoertuig, waarvan bekend is dat het aan normatieve voorschriften moet voldoen, ook moet worden verondersteld dat hij verwacht dat die voorschriften zijn nagekomen." en de opvolgende conclusie van A-G Rantos van 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20, punt 146: "Aangezien een normaal geïnformeerde, redelijk oplettende en bedachtzame gemiddelde consument – zelfs wanneer de overeenkomst geen specifieke bedingen bevat – mag verwachten dat aan de normatieve voorschriften voor een EG-typegoedkeuring van voertuigen is voldaan, is het mijns inziens duidelijk dat het voertuig in kwestie niet met de koopovereenkomst in overeenstemming is in de zin van richtlijn 1999/44 wanneer niet aan al die voorschriften is voldaan.". Zie tevens Rb, Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.), r.o. 18.21: "In dit geval behoefde de koper redelijkerwijs niet te verwachten dat hij zou worden bedrogen door de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument, waardoor de schijn werd gewekt dat de Betrokken voertuigen zowel formeel als materieel aan alle wettelijke vereisten (waar onder de normen van de Emissieverordening) voldeden, terwijl dat in werkelijkheid niet het geval was."

²¹⁷ Hoofdstuk VII.1.

van de Rechtbank Madrid van 25 januari 2021 inzake Volkswagen. De door de Rechtbank Madrid toegekende schadevergoeding bestond voor de helft uit waardedaling van de auto's, maar voor de andere helft uit het geadverteerde groene imago van de betrokken autofabrikant, de geleden milieuschade en de maatschappelijke onrust.²¹⁸

401. En ook de ACM onderkent dat de aankoopbeslissing van automobilisten in sterke mate afhankelijk is van het 'groene karakter' van de aan te kopen auto:

"Claims met betrekking tot innovaties en producteigenschappen die natuur en milieu sparen (ook wel 'green claims') zijn een belangrijke concurrentieparameter en reclame-instrument geworden".²¹⁹

402. De Handelaren hebben de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B onjuist (artikel 6:228 lid 1 sub a BW) dan wel onvolledig (artikel 6:228 lid 1 sub b BW) ingelicht over (de afwezigheid van) essentiële eigenschappen van de Getroffen Voertuigen. In ieder geval is sprake van wederzijdse dwaling (artikel 6:228 lid 1 sub c BW). Als gevolg hiervan hebben de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B over deze essentiële eigenschappen van de Getroffen Voertuigen steeds gedwaald.

403. Als de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B zouden hebben geweten dat de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan wet, meer NOx uitstoten dan de Europese emissiegrenswaarden toestaan en slecht zijn voor het milieu, dan zouden zij de Getroffen Voertuigen niet hebben gekocht, althans niet onder dezelfde voorwaarden.²²⁰

Remedie: recht op vernietiging

404. De Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B zijn de Overeenkomsten aangegaan onder invloed van dwaling. Dit maakt dat zij bevoegd zijn om deze Overeenkomsten te vernietigen (artikel 6:228 lid 1 aanhef BW).

Prijsvermindering (op grond van gedeeltelijke vernietiging)

405. Op bovengenoemde gronden vordert Car Claim ten behoeve van de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B dat de Handelaren de door hen aan deze Autobezitters teveel betaalde bedragen aan deze Autobezitters zullen terugbetalen. Dit doet zij subsidiair, voor het geval de vordering tot gedeeltelijke ontbinding van de Overeenkomsten (het primair jegens de Handelaren gevorderde) niet zou worden toegewezen.

²¹⁸ Productie 71 (Mercantile Court Madrid no. 1 25 januari 2021), p. 18 en 19.

²¹⁹ ACM boetebesluit 18 oktober 2017 inzake Volkswagen AG, p. 104.

²²⁰ Vgl. Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 18.32.

406. Met betrekking tot de vaststelling door de rechtbank van de hoogte van de toe te kennen prijsvermindering verwijst Car Claim naar hetgeen zij hierover heeft opgemerkt in par. 389 – 391 hierboven.

IX. SCHADE

XI.1 **Schadecomponenten**

407. De Autobezitters hebben schade geleden door de aan de Gedaagden verweten gedragingen. Deze schade bestaat uit de volgende componenten:

- i. te hoge koopprijs en te hoge leaseprijs;
- ii. te hoge bijtelling;
- iii. kosten voor toereikend herstel van de gebreken van de Getroffen Voertuigen;
- iv. verminderde restwaarde van de Getroffen Voertuigen; en
- v. kosten na een (eventueel) toegepaste update.

IX.2 **Te hoge aankoopprijs en te hoge leaseprijs**

408. De uiteindelijke keuze van een automobilist voor een bepaalde auto wordt beïnvloed door meerdere factoren. Autobezitters betrekken de milieuvriendelijkheid c.q. het groene karakter van een voertuig bij de aankoopbeslissing.²²¹ Juist om deze reden is door Gedaagden breeduit geadverteerd over het vermeende schone en groene karakter van de Getroffen Voertuigen.
409. De Autobezitters mochten er bij de aanschaf van de Getroffen Voertuigen vanuit gaan dat zij betaalden voor een “*package deal*”: een schone, groene en milieuvriendelijke auto, waarbij niet wordt ingeleverd op zuinigheid, duurzaamheid, vermogen en rijcomfort van het Getroffen Voertuig.
410. Bovendien mochten Autobezitters erop vertrouwen dat de Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan alle toepasselijke wet- en regelgeving.²²²

²²¹ Car Claim heeft dit toegelicht in Hoofdstuk VIII.3.3.

²²² O.a. de verwijzingsbeslissing van het OGH 17 maart 2020, C-145/20, r.o. 4.3: “*dat (...) ten aanzien van een product zoals een personenvoertuig, waarvan bekend is dat het aan normatieve voorschriften moet voldoen, ook moet worden verondersteld dat hij verwacht dat die voorschriften zijn nagekomen.*” en de opvolgende conclusie van A-G Rantos van 23 september 2021, C-128/20, C-134/20 en C-145/20, punt 146: “*Aangezien een normaal geïnformeerde, redelijk oplettende en bedachtzame gemiddelde consument – zelfs wanneer de overeenkomst geen specifieke bedingen bevat – mag verwachten dat aan de normatieve voorschriften voor een EG-typegoedkeuring van voertuigen is voldaan, is het mijns inziens duidelijk dat het voertuig in kwestie niet met de koopovereenkomst in overeenstemming is in de zin van richtlijn 1999/44 wanneer niet aan al die voorschriften is voldaan.*”. Zie tevens Rb, Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.), r.o. 18.21: “*In dit geval behoefde de koper redelijkerwijs niet te verwachten dat hij zou worden bedrogen door de aanwezigheid van een Manipulatie-instrument, waardoor de schijn werd gewekt dat de Betrokken voertuigen zowel formeel als materieel aan alle wettelijke vereisten (waar onder de normen van de Emissieverordening) voldeden, terwijl dat in werkelijkheid niet het geval was.*”

411. De Autobezitters hebben voor deze combinatie van gepretendeerde eigenschappen van de Getroffen Voertuigen betaald, maar zij hebben die niet geleverd gekregen. Zij hebben uit hoofde van de Overeenkomsten dan ook een prijs betaald die hoger is dan de waarde van de geleverde tegenprestatie. De door Autobezitters geleden schade dient gelijk te worden gesteld aan dit te veel betaalde.
412. In het arrest van 9 juli 2020 heeft het HvJEU de toelaatbaarheid van deze wijze van schadevaststelling bevestigd. Het HvJEU oordeelde dat schade die autobezitters in verband met het emissieschandaal kan worden uitgedrukt in een kwantificeerbare financiële vergoeding van *“het verschil tussen de door de koper voor een dergelijk voertuig betaalde prijs en de werkelijke waarde ervan als gevolg van de geïnstalleerde software die de emissiegegevens manipuleert”*.²²³ Deze schade vloeit volgens het HvJEU voort *“uit het feit dat, met de onthulling van de installatie van de software die de emissiegegevens manipuleert, de tegenprestatie voor de aanschafprijs van een dergelijk voertuig bestaat uit een voertuig dat een gebrek vertoont en derhalve een lagere waarde heeft”*.²²⁴
413. De aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen leidt op zichzelf al tot schade bij de Autobezitters. Dit heeft deze rechtbank ook geoordeeld in haar vonnis van 14 juli 2021 in de zaak *Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.* (r.o. 16.3):
- “Nu vast staat dat een verboden Manipulatie-instrument aanwezig is geweest, heeft dat de volgende gevolgen voor de kopers. Zij hebben tot het moment dat het Manipulatie-instrument werd ontdekt en met behulp van de Update is verwijderd een auto gehad die formeel wel, maar materieel niet aan de eisen van de Emissieverordening voldeed en die dan ook ten onrechte een typegoedkeuring had verkregen. Dit enkele feit levert al schade op, aangezien het duidelijk is dat een product dat niet aan de wettelijke eisen voldoet minder waard is dan eenzelfde product dat wel aan die eisen voldoet.”*
414. De door Autobezitters geleden schade is gelegen in het verschil tussen enerzijds de waarde van het Getroffen Voertuig in de hypothetische situatie dat het zou hebben voldaan aan alle toepasselijke wet- en regelgeving en ‘groen’ zou zijn geweest en anderzijds de lagere waarde van het Getroffen Voertuig in de onderhavige situatie waarin Autobezitters de Getroffen Voertuigen hebben aangeschaft, terwijl deze niet voldoen aan de wet en niet ‘groen’ zijn.

IX.3 Te hoge bijtelling

415. Particuliere Partijen (en de daarmee gelijk te stellen Zakelijke Partijen) die hun Getroffen Voertuigen zakelijk rijden, hebben voor hun privé gebruik van de Getroffen Voertuigen bijtelling moeten betalen.
416. De bijtelling is gebaseerd op de cataloguswaarde van het desbetreffende Getroffen Voertuig. De in hoofdstukken VII.3 en VII.4 genoemde gebreken hebben tot gevolg dat de werkelijke (catalogus)waarde

²²³ HvJEU 9 juli 2020 (C-343/19), (ECLI:EU:C:2020:534), r.o. 29.

²²⁴ Idem, punt 34.

van de geleasede Getroffen Voertuigen lager is dan de (catalogus)waarde waarop de leasepremies en de bijtelling zijn gebaseerd. Dit betekent dat de Particuliere Partijen (en daarmee gelijk te stellen Zakelijke Partijen) door toedoen van Gedaagden gedurende de leasetermijn te veel bijtelling hebben moeten afdragen. Het te veel afgedragen deel van de bijtelling kwalificeert als schade van deze groep Autobezitters die moet worden vergoed.

IX.4 Kosten van toereikend herstel van de Getroffen Voertuigen

417. De Getroffen Voertuigen stoten te veel NOx uit en voldoen (mede) daardoor niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Daarnaast zijn de Getroffen Voertuigen voorzien van verboden Manipulatie-Instrumenten en zijn ze niet zodanig ontworpen en geconstrueerd dat ze onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening voldoen. Deze gebreken dienen te worden hersteld. De kosten van dit herstel kwalificeren eveneens als schade.
418. Renault c.s. heeft ervoor gekozen om de Getroffen Voertuigen uit te rusten met inferieure technologieën, waardoor de Getroffen Voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden meer NOx uitstoten dan wettelijk toegestaan. De techniek om aan de Euro 5 en Euro 6 normen te voldoen was en is ruimschoots voor handen.²²⁵ Dit betreft een aanpassing aan de *hardware* van de Getroffen Voertuigen, waardoor deze technisch geschikt worden gemaakt om onder normale gebruiksomstandigheden aan de uitstootnormen te voldoen. De kosten van deze technische oplossingen kwalificeren als schade voor de Autobezitters.
419. Het is vaste jurisprudentie van de Hoge Raad dat, indien herstel mogelijk en verantwoord is, schade in het algemeen gelijk is aan de naar objectieve maatstaven berekende kosten die met het herstel zijn gemoeid.²²⁶ Daarbij is het niet noodzakelijk dat Autobezitters daadwerkelijk tot herstel overgaan.²²⁷ Ook als Autobezitters er niet voor zouden kiezen om een hardware-oplossing in de Getroffen Voertuigen te installeren, dienen zij voor dit geleden nadeel door Gedaagden te worden gecompenseerd. Zij hebben recht op compensatie ter grootte van de kosten van herstel.
420. Hierbij geldt voorts dat de Getroffen Voertuigen – zelfs indien sprake zou zijn van een geldige EU-typegoedkeuring – in conformiteit dienen te worden gebracht met de Europese wet- en regelgeving, zodat *“is gewaarborgd dat onder andere de uitlaatemissies gedurende de gehele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt”*.²²⁸ (Alleen) een toereikende hardware oplossing kan dit realiseren.
421. In verband met de kosten van een toereikende hardware oplossing verwijst Car Claim nog naar twee deskundigenrapporten, die in januari en februari 2018 zijn uitgebracht in opdracht van de Duitse overheid

²²⁵ Zie in dit verband par. 278 van deze dagvaarding en Productie 5 (Notulen EMIS verhoor 13 juli 2016), p. 20.

²²⁶ HR 7 mei 2004, ECLI:NL:HR:2004:AO2786, r.o. 3.6.

²²⁷ Zie de Conclusie van A-G Hartkamp (ECLI:NL:PHR:2004:AO2786) bij voormeld arrest van de Hoge Raad, punt 10.

²²⁸ HvJEU 17 december 2020 (C-693/18), r.o. 77.

(**Productie 78** en **Productie 79**). Daarin trekken deskundigen de conclusie dat het mogelijk is om met hardware-oplossingen de te hoge NOx-uitstoot te verhelpen.²²⁹ De kosten van dergelijke hardware-oplossingen worden ingeschat tussen de EUR 1.500,- en EUR 7.000,-.

IX.5 Waardedaling

422. Zodra publiekelijk bekend wordt dat de Getroffen Voertuigen Manipulatie-Instrumenten bevatten, zullen de Autobezitters een beperkter genot van hun Getroffen Voertuig hebben. In het Volkswagen-emissieschandaal is de gedupeerde automobilisten hetzelfde overkomen. In haar vonnis van 14 juli 2021 heeft de rechtbank in dit verband het volgende overwogen:

“Verdere schadelijke effecten van het gepleegde bedrog hebben zich geopenbaard na het ontdekken daarvan. Dat heeft er immers toe geleid dat de Autobezitters geen rustig en ongestoord genot meer van hun auto hebben. Na ontdekking van het bedrog is het een auto ‘waar iets mee is’ en dat geeft gedoe. De Autobezitter krijgt brieven van de fabrikant. Hij moet beslissen of hij wel of niet de Update wil laten uitvoeren en als hij daartoe besluit moet hij daarvoor naar de Autodealer en is het effect daarvan op voorhand niet zeker.”²³⁰

423. Deze negatieve gevolgen van de aanwezigheid van Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen zorgt dus voor maatschappelijke onrust, hetgeen een negatieve inwerking heeft op het gebruiksgenot en de restwaarde van de Getroffen Voertuigen. Dit is schade waarvoor de Autobezitters dienen te worden gecompenseerd.

424. In vergelijkbare zin oordeelde de Spaanse rechter dat de aanwezigheid van een Manipulatie-Instrument in een voertuig leidt tot een algemeen onbehagen en bezorgdheid over het mogelijke bestaan van (meerdere) verborgen en niet-detecteerbare Defeat Devices. Dit negatieve gevolg is vatbaar voor collectieve compensatie.²³¹

IX.6 Kosten na vermeende update

425. Er is weinig bekend over de vermeende ‘vrijwillige update’ die Renault c.s. voor een deel van de Getroffen Voertuigen (de Euro 6b voertuigen)²³² vanaf oktober 2016 stelt te hebben aangeboden. Renault c.s. heeft de details van de technische aanpassingen zij in het kader van die vermeende update zou hebben aangebracht, behalve dat het werkbereik van het EGR-systeem zou zijn uitgebreid en de LNT vaker zou worden gezuiverd, niet bekend gemaakt.²³³

²²⁹ Productie 78 (Rapport Wachtmeister 8 januari 2018), p. 11 en Productie 79 (Rapport Baar e.a. 15 februari 2018), p. 75-76.

²³⁰ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617, r.o. 8.20.

²³¹ Mercantil Court Madrid no. 1 25 januari 2021, 684/2017, p. 35 en p. 36.

²³² Zie Hoofdstuk VII.5.2 van deze dagvaarding.

²³³ Zie par. 272 van deze dagvaarding.

426. Het is niet bekend of de 'vrijwillige update' ook in Nederland zou zijn aangeboden en zo ja, in welke Getroffen Voertuigen deze in Nederland zou zijn toegepast. Car Claim betwist dat de 'vrijwillige update' in de Getroffen Voertuigen van de Autobezitters is geïmplementeerd. De (verzwaarde) stelplicht en de bewijslast terzake rusten op Renault c.s.

427. Indien en voor zover de vermeende 'vrijwillige update' in bepaalde Getroffen Voertuigen van de Autobezitters zou zijn toegepast, geldt dat de Autobezitters ook als gevolg daarvan schade lijden. Deze schade bestaat onder meer uit verhoogde slijtage van verschillende onderdelen van de Getroffen Voertuigen, verhoogd brandstofgebruik en verhoogde exploitatiekosten. Car Claim licht dit toe.

Uitbreiding werkingsbereik EGR

428. Uitbreiding van het werkingsbereik van de EGR heeft tot gevolg dat de EGR vaker functioneert. De EGR verlaagt de verbrandingstemperatuur in de verbrandingskamer in de cilinder. Verlaging van de verbrandingstemperatuur zorgt ervoor dat bij het verbrandingsproces meer roet en andere schadelijke stoffen worden geproduceerd. In de collectieve actieprocedure tegen Volkswagen c.s. heeft deze autofabrikant dit principe bevestigd:

"Bij een lage verbrandingstemperatuur ontstaat minder NOx, maar meer roet en bij een hoge verbrandingstemperatuur ontstaat minder roet, maar meer NOx, dit is de zogenaamde "NOx / Particulate Trade-off (NOx/Deeltjes Balans)."234

429. Deze wisselwerking tussen NOx en roet is in de technische kringen een feit van algemene bekendheid en is in verschillende dieselemisatieprocedures vastgesteld. Zoals door de gerechtelijk deskundigen in de Engelse collectieve actieprocedure tussen de Engelse gedupeerde automobilisten en Volkswagen c.s.:

"(...) higher EGR Rate) resulting in decreased NOx and increased particulate matter"235

430. Verruiming van het werkingsbereik van de EGR leidt dus tot een verhoogde roetproductie in het verbrandingsproces. De verhoogde roetproductie veroorzaakt meer roetaanslag in de motor en andere onderdelen van de Getroffen Voertuigen. Hierdoor raken die onderdelen sneller verstopt. In het beste geval leidt dit tot verminderde prestaties en hogere onderhoudskosten. In het slechtste geval tot permanente beschadiging van de onderdelen en hoge reparatiekosten:

"De katalysator kan verstopt raken door onder andere roet. Dat geeft een verhoogde uitlaatdruk en vermogensverlies. De uitlaatcirculatieklep kan ook van haar zitting geduwd worden en blijven openstaan. Een circulatieklep die blijft openstaan, heeft tot gevolg: hogere emissie, moeilijk starten (...)"236

²³⁴ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617, r.o. 7.14.

²³⁵ UK High Court of Justice Queen's Bench Division, 6 april 2020 Claim No QB-2016-000011 (voorheen HQ16X03625) & Ors, r.o. 116.

²³⁶ Trommelmans, p. 14.

Roetfilter

431. Door de verhoogde roetproductie wordt onder meer het roetfilter van de Getroffen Voertuigen aan meer roet blootgesteld. Het roetfilter moet daarom vaker en intensiever worden geregenereerd (schoongebrand). Om dit te bewerkstelligen, moet zoals gezegd de temperatuur fors worden verhoogd.²³⁷ Dit proces leidt tot een verhoogde productie en uitstoot van NOx en tot een verhoogd brandstofgebruik.

1. De verhoogde NOx productie en uitstoot worden veroorzaakt door:
 - uitschakeling van de EGR tijdens de toegenomen regeneratieprocessen;²³⁸ en
 - toegenomen regeneratiefrequentie en dus meer regeneratie-intervallen.

2. Het toegenomen brandstofverbruik wordt veroorzaakt door:
 - toegenomen regeneratiefrequentie, omdat er *meer brandstof* nodig is om de toegenomen regeneratie-intervallen te kunnen laten plaatsvinden;
 - toegenomen aantal aanvullende brandstof na-inspuitingen in de cilinder;²³⁹
 - toegenomen aantal aanvullende brandstof inspuitingen in het uitlaatspruitstuk.²⁴⁰

Oxidatiefilter

432. Het roet uit de cilinder passeert in de Getroffen Voertuigen ook het oxidatiefilter. De toegenomen roetproductie na verruiming van het werkingsbereik van de EGR zorgt ervoor dat ook dit filter aan meer roet wordt blootgesteld en eerder verstopt raakt. Anders dan het roetfilter, kunnen de Getroffen Voertuigen het oxidatiefilter niet schoonbranden. De vermeende 'vrijwillige update' zorgt er dus voor dat het oxidatiefilter in versneld tempo vervuild raakt en permanente schade oploopt. Deze schade kan niet worden hersteld, anders dan door het oxidatiefilter te vervangen.

EGR-systeem

433. De intensievere toepassing van het EGR-systeem leidt ook bij het EGR-systeem zelf tot meer vervuiling van dit systeem en tot verhoogde slijtage. Anders dan bij roetfilters, kan versneld opgehoopte vervuiling in de EGR-onderdelen niet worden schoongebrand. Defecte EGR-onderdelen zijn permanent beschadigd en moeten worden vervangen.

²³⁷ Zie par. 70 van deze dagvaarding.

²³⁸ Trommelmans, p. 175.

²³⁹ Trommelmans, p. 175.

²⁴⁰ Trommelmans, p. 175.

434. Onderzoeksinstituut TNO heeft ook onderzoek gedaan naar de wisselwerking van NOx en roet bij EGR-systemen en naar de gevolgen van een uitgebreider functionerende EGR. TNO bevestigt de bovengenoemde negatieve effecten (**Productie 80**, p. 16):

“Fuel economy and particle emissions

Some examples:

- Regenerations of the NOx storage catalyst cause an increase in fuel consumption; (...)*
- The use of EGR (Exhaust Gas Recirculation) can lead to a fuel penalty as EGR causes an increase in soot emissions. Due to this increase the DPF (Diesel Particulate Filter) may cause higher backpressures and a need for more frequent regeneration, both leading to a higher fuel consumption. Cooling is needed as well for EGR. In order to have sufficient cooling at high engine loads and EGR rates additional heat exchange may be needed. However, for a low fuel consumption, the effective heat exchange on the vehicle is often minimized, especially for passenger cars.*

Engine and catalyst durability

Some examples:

- EGR causes contamination within the engine and the EGR system itself. With higher EGR rates, the contamination will be higher as well.*
- Every regeneration of the NOx storage catalyst cause deterioration of the catalyst, in particular*

Investment and usage costs

Costs are involved to reduce NOx emissions, both in terms of investments and additional costs throughout the vehicle's lifetime during usage. Some examples: (...)

- Vehicle lifetime costs:*
- EGR causes contamination within the engine and EGR system. Also extra and more persistent particle emissions are produced. This will increase the maintenance costs. Moreover, engine malfunctions can lead to (expensive) compensation claims or recalls.*
- An SCR system needs urea. If more NOx needs to be converted, more urea is needed. Technically an SCR catalyst can be developed to convert very high levels of NOx emissions. However, this will have an effect on the costs for the user since the urea consumption will be high as well.”*

Toegenomen zuiveringsfrequentie LNT

435. De LNT in de Getroffen Voertuigen is onderhevig aan afzetting en ophoping van zwavel. Als zich in de LNT te veel zwavel ophoopt, dan belemmert dit de werking van de LNT. Daarom moet de overtollige zwavel van regelmatig worden schoongebreed door middel van toediening van extra brandstof. Renault c.s. beschrijft dit proces zelf als volgt:

"(...) NOx trap systems are saturated by the sulphur content in the fuel. Today the fuel has sulphur and in a certain way this restricts the operational efficiency of the NOx trap. So, from time to time, you have to carry out a desulphurisation process which consists in injecting a certain amount of fuel into the exhaust line in order to produce a kind of reaction of combustion and you desulphurise the NOx trap." (...)

At the end of the day, if you do not carry out the desulphurisation operation in the car, the NOx trap becomes inefficient or not operational at all."²⁴¹

436. Met de 'vrijwillige update' is volgens Renault de zuiveringsfrequentie van de LNT verhoogd. Dit houdt in dat er na de update meer brandstofinjecties plaatsvinden om de LNT de laten functioneren. Als gevolg hiervan gebruiken de Getroffen Voertuigen na de update dus meer brandstof dan voor de update.
437. Voornoemde nadelige gevolgen kwalificeren als schade voor de Autobezitters die de 'vrijwillige update' in hun Getroffen Voertuig hebben laten installeren.

X. TOEPASSELIJKHEID VAN DE WAMCA

438. De gebeurtenissen waarop de vorderingen van Car Claim jegens Gedaagden betrekking hebben, worden bestreken door het met de WAMCA in werking getreden nieuwe collectieve actierecht.
439. De WAMCA is temporeel van toepassing op collectieve actieprocedures die aanhangig zijn gemaakt op of na het tijdstip waarop de WAMCA in werking trad (1 januari 2020) en die betrekking hebben op gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden op of na 15 november 2016.²⁴² De WAMCA is daarnaast eveneens van toepassing op collectieve actieprocedures die aanhangig zijn gemaakt op of na 1 januari 2020 en die betrekking hebben op een reeks van gebeurtenissen die zowel vóór als na 15 november 2016 hebben plaatsgevonden:

²⁴¹ Productie 5 (Notulen EMIS verhoor 13 juli 2016), p. 4.

²⁴² Artikel III WAMCA; artikel 119a lid 1 Overgangswet Nieuw Burgerlijk Wetboek. 15 november 2016 betreft de datum waarop het aanvankelijke wetsvoorstel voor de WAMCA aan de Tweede Kamer werd aangeboden (*Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 2). Vanaf dat moment konden (moesten) potentiële verweerders rekening houden met de invoering van het nieuwe wettelijk stelsel.

“In het theoretische geval dat sprake is van een reeks van gebeurtenissen die zowel vóór als na 15 november 2016 plaatsvinden, is het recht van toepassing zoals dat geldt op het moment dat de laatste gebeurtenis waarop de vordering betrekking heeft, heeft plaatsgevonden.”²⁴³

440. Dat een reeks van gebeurtenissen zich zowel vóór als na 15 november 2016 voordoet, blijkt echter niet zo theoretisch als de wetgever op voorhand had verwacht. Deze situatie doet zich in deze zaak voor, maar ook in andere in het Register geregistreerde collectieve acties.²⁴⁴
441. Gelet op de reeks gebeurtenissen die voorligt in de onderhavige procedure, is er geen reden om de handelingen en gedragingen van Gedaagden aan de werkingssfeer van de WAMCA te onttrekken.
442. Deze collectieve procedure draait om de (onrechtmatige) gedragingen van Gedaagden in verband met het dieselemissieschandaal. Renault c.s. heeft de Getroffen Voertuigen weloverwogen zo ontworpen en geconstrueerd (en Renault-Nissan heeft daaraan meegewerkt) dat de emissiecontrolesystemen slechts in de testomstandigheden in het laboratorium volledig functioneren en onder normale gebruiksomstandigheden niet of slechts ten dele, waardoor de emissiegrenswaarden onder normale gebruiksomstandigheden fors worden overschreden. Renault c.s. heeft bewust verboden technische kunstgrepen toegepast om op deze wijze de Getroffen Voertuigen (ten onrechte) de typegoedkeuringstesten te laten doorstaan. Zij heeft de Getroffen Voertuigen derhalve in strijd met de wet ontwikkeld, geproduceerd, ten onrechte voorzien van CvO's en (via de Importeur) op de Nederlandse markt gebracht. Zo heeft Renault c.s. de Autobezitters (en ook goedkeurings- en overige nationale en Europese instanties) steeds bedrogen. Dit bedrog is na 15 november 2016 onverkort voortgezet en duurt voort tot op de dag van vandaag. In dit verband verwijst Car Claim onder meer naar de brief die zij op 23 juli 2021 van (de advocaat van) Renault c.s. heeft ontvangen. In deze brief handhaaft Renault c.s. haar standpunt dat de Getroffen Voertuigen niet voorzien zouden zijn van verboden Manipulatie-Instrumenten en aan de wet zouden voldoen:

“Renault vehicles are not equipped with illegal defeat devices. Our client [Renault c.s., adv.] complies with French and European regulations. Renault vehicles are all and have always been approved in accordance with applicable laws and regulations. They are compliant with applicable standards.”²⁴⁵

443. Verder geldt dat géén van Gedaagden (toereikende) maatregelen (als er al maatregelen zouden zijn genomen) heeft getroffen om de gebreken van de Getroffen Voertuigen weg te nemen (Hoofdstuk VII.5).
444. Gedaagden dienden vanaf 15 november 2016 rekening te houden met de mogelijkheid dat hun onrechtmatige gedragingen en tekortkomingen op basis van de WAMCA aan de rechtbank zou worden voorgelegd, in het geval zij vóór deze datum geen schoon schip zouden maken. Dit heeft hen er evenwel

²⁴³ Kamerstukken II 2018/19, 34 608, nr. 13, p. 2.

²⁴⁴ Waaronder de procedures tegen Fiat Chrysler Automobiles N.V., Daimler AG en Airbnb Ireland UC.

²⁴⁵ Productie 70, p. 1.

niet van weerhouden om door te gaan met het produceren en in het verkeer brengen van de Getroffen Voertuigen, en met het misleiden van autoriteiten en de Autobezitters.

Subsidiar: (gedeeltelijke) toepassing artikel 3:305a BW (oud)

445. Indien en voor zover de rechtbank tot het oordeel zou komen dat de WAMCA (voor de gebeurtenissen van vóór 15 november 2016) op de onderhavige collectieve actieprocedure niet van toepassing zou zijn, dan stelt Car Claim haar vorderingen (voor die tijdsperiode) subsidiar in onder artikel 3:305a BW (oud) (de Wet collectieve afwikkeling massaschade, zoals deze gold voor inwerkingtreding van de WAMCA). In dat geval komen de vorderingen die strijdig zijn met het (oude) verbod voor 305a-organisaties om *schadevergoeding* in geld te vorderen (artikel 3:305a lid 3 BW (oud)), te vervallen.
446. Car Claim verzoekt de rechtbank alsdan om haar in de gelegenheid te stellen om een overzichtsakte te mogen nemen, waarmee zij:
- i. de op dat moment nog relevante delen van haar tot dan toe ingediende processtukken in één overzichtelijk geheel samenbrengt;²⁴⁶ en
 - ii. voor zover nodig, de gronden van haar vorderingen kan aanvullen.

XI. CAR CLAIM IS ONTVANKELIJK

XI.1 Inleiding

447. Car Claim is opgericht op 1 oktober 2015, vlak na het uitbreken van het Volkswagen-emissieschandaal. Sinds haar oprichting behartigt Car Claim de belangen van alle Europese automobilisten die door het Volkswagen-emissieschandaal gedupeerd zijn. In dit verband is Car Claim bij dagvaarding van 18 december 2017 ten behoeve van Nederlandse gedupeerde automobilisten een collectieve actieprocedure gestart tegen onder meer Volkswagen, Audi, SEAT en Škoda, alsmede diverse officiële dealers van deze merken in Nederland. Op 20 november 2019 heeft de rechtbank Car Claim in die procedure ontvankelijk verklaard. Tot op heden is Car Claim het enige initiatief in Nederland dat in een collectieve actieprocedure tegen een grote autofabrikant door de rechtbank ontvankelijk is verklaard. De rechtbank heeft geoordeeld dat de structuur, governance, financiering en activiteiten van Car Claim zodanig zijn dat de belangen van gedupeerde automobilisten op gedegen wijze zijn gewaarborgd.²⁴⁷

²⁴⁶ Gelijk aan de gelegenheid die de rechtbank Car Claim daartoe in de procedure tegen Volkswagen c.s. heeft geboden (tussenvonnis 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 8.12).

²⁴⁷ Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 5.1 e.v.

448. Met het oog op het almaar uitdijende dieselemissieschandaal heeft Car Claim haar statuten op 3 juli 2020 gewijzigd en haar doelomschrijving uitgebreid (**Productie 81**). Sinds deze datum komt zij ook formeel krachtens haar Statuten op voor de belangen van automobilisten die door andere autofabrikanten in verband met het dieselemissieschandaal gedupeerd zijn. Daaronder wordt in ieder geval ook Renault c.s. begrepen.
449. Car Claim is een stichting in de zin van 3:305a lid 1 BW. Zij streeft geen commerciële doeleinden na (zij heeft geen winstoogmerk). Zij heeft haar governance structuur opgezet in overeenstemming met de principes van de Claimcode. Car Claim beschikt over professionele en deskundige raden van bestuur en toezicht die haar in staat stellen de belangen van de Autobezitters op adequate wijze te behartigen. Zij werkt samen met Fortress (voorheen: Vannin), een solide internationaal opererende procesfinancier. Sinds haar oprichting heeft Car Claim een significante hoeveelheid kennis en expertise opgedaan met betrekking tot het verwijtbaar handelen van autofabrikanten en aan hen gelieerde partijen in verband met dieselemissiemaniplaties. De belangen van de Autobezitters zijn bij Car Claim in goede handen.

XI.2 Car Claim als exclusieve belangenbehartiger

450. In de hiernavolgende hoofdstukken licht Car Claim toe dat zij ook in de onderhavige collectieve actie ontvankelijk is in de zin van de artikelen 3:305a BW juncto 1018c lid 5 Rv. Dit betekent dat Car Claim in aanmerking komt voor de positie van exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv. Zij wenst de rol van exclusieve belangenbehartiger in deze collectieve procedure op zich te nemen.
451. Bij de aanwijzing van de exclusieve belangenbehartiger dienen alle omstandigheden van het geval in aanmerking te worden genomen, waaronder in ieder geval:
- a. de omvang van de groep personen voor wie Car Claim opkomt;
 - b. de grootte van het door deze groep vertegenwoordigde financiële belang;
 - c. de overige werkzaamheden die Car Claim verricht voor de personen voor wie zij opkomt in of buiten rechte; en
 - d. de eerdere door Car Claim verrichte werkzaamheden of ingestelde collectieve vorderingen.²⁴⁸
452. Car Claim meent dat zij op basis van elk van deze gezichtspunten bij uitstek geschikt is om in deze collectieve procedure als exclusieve belangenbehartiger te worden aangewezen.
453. Sub a: Car Claim heeft aan het begin van deze dagvaarding (Hoofdstuk IV) toegelicht dat zij opkomt voor de belangen van de Autobezitters. Deze groep Autobezitters is niet beperkt tot kopers of lessees van een gemanipuleerd dieselveertuig dat is voorzien van de EDC17 van Bosch, ten behoeve van wie SEC haar

²⁴⁸

Artikel 1018d lid 1 aanhef en sub a t/m d BW.

vorderingen heeft ingesteld (slechts ca. één derde van het totaal aantal gedupeerden). De vorderingen van Car Claim omvatten daarnaast ook de dieselloertuigen van Renault c.s. die zijn voorzien van ECU's en ECU-Software van andere leveranciers. Car Claim dient met deze collectieve vordering derhalve de belangen van een fors grotere achterban, dan SEC doet (zie par. 39 hierboven). Car Claim begrijpt dat in Nederland tussen de 150.000 en 225.000 Getroffen Voertuigen zijn geregistreerd. De groep Autobezitters is groter en omvat naar schatting honderdduizenden gedupeerden. Dit houdt verband met het feit dat sommige Getroffen Voertuigen één- of meermaals als occasion van hand zijn gewisseld. Daarnaast kan het zo zijn dat sommige Autobezitters meer dan één Getroffen Voertuig onder zich hebben (gehad).

454. Sub b: het totale financiële belang van de Autobezitters loopt minimaal in de honderden miljoenen euro. Indien aansluiting zou worden gezocht bij het vonnis van de rechtbank in de procedure van Car Claim tegen Volkswagen c.s. van 14 juli 2021,²⁴⁹ dan bedraagt het financiële belang van de onderhavige collectieve vordering (zonder rente) ten minste EUR 675 miljoen.²⁵⁰
455. Sub c: Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat niet relevant is wanneer de belangenbehartiger ten behoeve van de achterban werkzaamheden heeft verricht (zie nader par. 467). Hieronder geeft Car Claim een niet-limitatieve opsomming van de werkzaamheden die zij in en buiten rechte ten behoeve van de Autobezitters (heeft) verricht. Car Claim:
- a. heeft zich ingespannen om een geschikte procesfinancier aan te trekken voor haar initiatief en voor de door haar in Nederland gevoerde collectieve procedures – en is daarin geslaagd (zie nader de bespreking van Principe III van de Claimcode);
 - b. doet sinds haar oprichting onderzoek naar de relevante feiten en omstandigheden die ten grondslag liggen aan het dieselemissieschandaal in brede zin en naar de rol van Gedaagden daarbij;
 - c. heeft voldaan aan het Overlegvereiste (zie Hoofdstuk XIV);
 - d. beschikt over en onderhoudt de Website, waarmee Car Claim communiceert met onder meer de Autobezitters en waarmee zij hen informeert. Aangemelde Autobezitters en automobilisten ontvangen tevens persoonlijke e-mailberichten van Car Claim. Via de Website hebben zij bovendien de mogelijkheid om hun visie te geven op het beleid van Car Claim via onder meer het invullen van enquêtes;
 - e. heeft medio 2021 een nieuw registratieplatform ontwikkeld en gekoppeld aan de Website. Dit registratieplatform maakt het registreren voor Autobezitters nóg makkelijker. Na registratie kunnen

²⁴⁹

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

²⁵⁰

EUR 3.000 * 225.000 Getroffen Voertuigen (vgl. Dagvaarding, par. 37).

participanten in hun persoonlijke digitale 'dashboard' onder meer gedetailleerde informatie over hun Getroffen Voertuigen opgeven en bewijsstukken uploaden met betrekking tot hun claim;

- f. onderhoudt goede contacten met en werkt op onderdelen samen met binnen en buitenlandse consumentenorganisaties (zoals de Nederlandse Consumentenbond en de Duitse consumentenorganisatie VZBV), automobielenorganisaties (zoals de ANWB, en de Duitse zusterorganisatie ADAC) en de internationale overkoepelende autofederatie FIA;
- g. maakt deel uit van een informeel netwerk van belangenorganisaties en NGO's die met diverse belangen op het netvlies beogen een totaaloplossing te bereiken voor het dieselemissieschandaal, waartoe naast consumentenorganisaties ook belangenorganisaties behoren die opkomen voor het milieu en de volksgezondheid;
- h. bezoekt bijeenkomsten waarin vertegenwoordigers van diverse initiatieven die opkomen voor gedupeerden van Dieselgate in diverse jurisdicties ervaringen en informatie uitwisselen en onderhoudt goede contacten met die partijen;
- i. voert overleg met leden van de EMIS-Commissie en afgevaardigden van de Europese Commissie;
- j. heeft diverse bijeenkomsten/congressen van de Europese Commissie bijgewoond waar het dieselemissieschandaal centraal stond;
- k. heeft op uitnodiging van de drie grootste fracties uit het Europees Parlement als spreker deelgenomen aan de high-level conferentie '*Dieselgate, What's Next*' in het Europees Parlement op 27 juni 2018;²⁵¹
- l. heeft op 16 juli 2020 als spreker deelgenomen aan de conferentie '*Closing the Dieselgate Saga: Paving the Way for a Fair and Green Recovery of the European Car Sector*' in het Europees Parlement;²⁵²
- m. heeft deelgenomen aan de op 6 november 2020 door EUROCITIES, European Public Health Alliance (EPHA) en Transport & Environment (T&E) georganiseerde "*European Diesel Summit – Fast Routes to Clean Air*";²⁵³

²⁵¹ Zie onder meer het persbericht van Car Claim van 29 juni 2018, <https://www.derclaim.nl/sites/default/files/inline-files/Persbericht%20Stichting%20Volkswagen%20Car%20Claim.pdf> en de bijbehorende bijdrage van RvT voorzitter Oosting tijdens deze conferentie, https://www.derclaim.nl/sites/default/files/inline-files/FINAL%20EP%20Speech%20Marten%20Oosting_16359988_1.pdf.

²⁵² Zie onder meer de bijdrage van RvT voorzitter Oosting tijdens deze conferentie, <https://derclaim.nl/sites/default/files/2020-07/Speech%20Oosting%20Final%20Version.pdf>.

²⁵³ <https://epha.org/european-diesel-summit/> (laatstelijk geraadpleegd op 30 september 2021).

- n. heeft met het oog op de onderhavige collectieve vordering verzoeken tot openbaarmaking van informatie ingediend bij onder meer (i) Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), (ii) Ministère de la Transition Écologique Grande Arche de La Défense (MTEGA de la Défense), (iii) Direction générale de la concurrence, de la consommation et la répression des fraudes (DGCCRF), (iv) Centre National de Réception des Véhicules (CNRV), (v) Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports (ISAT) en (vi) Kraftfahrt-Bundesamt (KBA);
 - o. heeft ten behoeve van de Autobezitters de onderhavige collectieve actievordering ingesteld tegen Gedaagden;
 - p. heeft ten behoeve van deze collectieve procedure tegen Gedaagden overleg gevoerd met SDEJ over een mogelijke samenwerking, met als doel om de belangen van de Autobezitters gezamenlijk zo goed mogelijk te behartigen.
456. Sub d: Car Claim behartigt al ruim zes jaren de belangen van door het dieselemissieschandaal gedupeerde automobilisten en verricht alle werkzaamheden die daarbij van een gedegen belangenorganisatie zoals Car Claim mogen worden verwacht. Zij heeft eerder met succes een collectieve actieprocedure doorlopen tegen onder meer Volkswagen, Audi, Škoda en SEAT en hun Nederlandse dealers.²⁵⁴ De uitkomst van deze procedure was recent mede aanleiding voor de Europese Commissie om de druk bij Volkswagen c.s. opnieuw op te voeren om alle door het Volkswagen-emissieschandaal gedupeerde automobilisten in de EU te compenseren (**Productie 82**). Car Claim is daarnaast in december 2020 een collectieve procedure gestart tegen Daimler.²⁵⁵ Tevens heeft zij een collectieve actievordering in voorbereiding tegen onder meer Peugeot en Citroën. De dagvaarding tegen Peugeot en Citroën verwacht zij in januari 2022 uit te brengen.
457. Gelet op het bovenstaande en op de hierna nog nader te bespreken kenmerken van Car Claim, verzoekt zij de rechtbank om haar in deze collectieve actieprocedure als exclusieve belangenbehartiger aan te wijzen.

XI.3 Ontvankelijkheidsvereisten ex artikel 3:305a BW

458. Om de onderhavige collectieve procedure te kunnen voeren, stelt de wet aan Car Claim diverse ontvankelijkheidsvereisten. In deze paragraaf staat Car Claim stil bij deze ontvankelijkheidsvereisten. In de volgende hoofdstukken zet Car Claim uiteen dat zij aan deze eisen voldoet.

²⁵⁴ Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

²⁵⁵ Bekend bij de rechtbank onder zaak- en rolnummer C/13/695611 HA ZA 21/060.

459. Gelet op artikel 3:305a BW dient Car Claim voor ontvankelijkheid *ex nunc*²⁵⁶ aan de volgende vereisten te voldoen:²⁵⁷

- i) Car Claim is een stichting in de zin van art. 3:305a lid 1 BW (Hoofdstuk XII);²⁵⁸
- ii) Car Claim beschikt over een toereikende statutaire doelomschrijving ('**Statutenvereiste**'), zie Hoofdstuk XIII;²⁵⁹
- iii) Car Claim heeft in de gegeven omstandigheden voldoende getracht om het gevorderde door het voeren van overleg met de Gedaagden te bereiken ('**Overlegvereiste**'), zie Hoofdstuk XIV;²⁶⁰
- iv) de belangen van de personen ten behoeve van wie de rechtsvordering is ingesteld, zijn voldoende gewaarborgd ('**Waarborgvereiste**'), zie Hoofdstuk XV;²⁶¹
- v) de collectieve vordering heeft een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer ('**Territorialiteitsvereiste**'), zie Hoofdstuk XVI;
- vi) de belangen waarvoor Car Claim opkomt, zijn gelijksoortig en lenen zich zodoende voor bundeling ('**Gelijksoortigheidsvereiste**'), zie Hoofdstuk XVII;²⁶²
- vii) de bestuurders van Car Claim hebben geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk bij de activiteiten van Car Claim, zie Hoofdstuk XV;²⁶³ en
- viii) Car Claim stelt een bestuursverslag en een jaarrekening op overeenkomstig artikel 2:300 BW en publiceert dit binnen acht dagen na vaststelling op haar algemeen toegankelijke internetpagina, zie hoofdstuk XV.²⁶⁴

XII. STICHTING OF VERENIGING MET VOLLEDIGE RECHTSBEVOEGDHEID

460. Car Claim is een stichting, opgericht bij notariële akte op 1 oktober 2015. Car Claim is dus een stichting in de zin van de wet (artikel 2:285 lid 1 BW) en kwalificeert als een 305a-organisatie zoals bedoeld in artikel 3:305a lid 1 BW. Daarmee voldoet Car Claim aan het eerste vereiste voor ontvankelijkheid.

²⁵⁶ Zie bijvoorbeeld Rb. Rotterdam 18 juli 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:9219 (*Stichting Wakkerpolis NNclaim*), r.o. 4.6; D.F.H. Stein in zijn noot in *JOR* 2018/202 bij Rb. Amsterdam 25 april 2018, ECLI:NL:RBAMS:2018:2693 en Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 5.27.

²⁵⁷ Zie bijvoorbeeld K. Rutten en J.R. Hurenkamp, 'Kroniek Collectieve acties en schikkingen 2017', in: *Geschriften vanwege de Vereniging Corporate Litigation 2017-2018*, Kluwer: Deventer 2018, p. 150-151 en K. Rutten, 'Ontvankelijkheid van een 305a-organisatie', in: *TOP* 2018/4, p. 29-30.

²⁵⁸ Artikel 3:305a lid 1 BW.

²⁵⁹ Idem.

²⁶⁰ Artikel 3:305a lid 3 onder c BW.

²⁶¹ Artikel 3:305a lid 1 en lid 2 BW.

²⁶² Artikel 3:305a lid 1 BW en artikel 1018c lid 1 sub c Rv.

²⁶³ Artikel 3:305a lid 3 onder a BW. De Stichting bespreekt deze ontvankelijkheidseis in het kader van het Waarborgvereiste.

²⁶⁴ Artikel 3:305a lid 5 BW. Ook deze ontvankelijkheidseis bespreekt de Stichting in het kader van het Waarborgvereiste.

XIII. TOEREIKENDE STATUTAIRE DOELOMSCHRIJVING

XIII.1 Inleiding

461. Het Statutenvereiste schrijft voor dat Car Claim slechts een rechtsvordering kan instellen voor gelijksoortige belangen, voor zover zij deze belangen ingevolge haar statuten behartigt.²⁶⁵ Car Claim dient dus te beschikken over een toereikende statutaire doelomschrijving, die de belangen van de Autobezitters dient te omvatten. Daarnaast volgt uit het Statutenvereiste dat “*de vlag de lading moet dekken*”.²⁶⁶ Deze eis brengt met zich dat Car Claim zich ook feitelijk moet (hebben) in(ge)spannen om de belangen van de Autobezitters te behartigen. Car Claim voldoet integraal aan het Statutenvereiste.

462. In paragraaf XIII.2 licht Car Claim toe dat zij beschikt over een toereikende statutaire doelomschrijving om deze procedure voor de Autobezitters te voeren. In paragraaf XIII.3 geeft Car Claim een (niet-limitatieve) opsomming van feitelijke werkzaamheden die zij voor haar achterban heeft ondernomen en onderneemt.

XIII.2 Statutaire doelomschrijving van Car Claim

463. Car Claim komt krachtens haar Statuten op voor de belangen van de Autobezitters (zoals gedefinieerd in deze dagvaarding).

464. De doelomschrijving van Car Claim is opgenomen in artikel 2 van haar Statuten en de daarin gebezigde begrippen. Kortgezegd stelt Car Claim zich ten doel om de belangen van de Autobezitters te behartigen, waarbij ‘Autobezitter’ in de Statuten is gedefinieerd als een:

*“(rechts)persoon die in de Relevante Periode één of meerdere Gemanipuleerde Voertuigen heeft gekocht of geleased;”*²⁶⁷

en het begrip ‘Gemanipuleerd Voertuig’ als een:

*“i. Gemanipuleerd Voertuig: een voertuig van een van de merken die gevoerd worden door een Autofabrikant, uitgerust met of voorzien van hard- en/of software – al dan niet beschikbaar gesteld door Bosch – met de bedoeling om emissietesten te manipuleren en/of ten gevolge waarvan de wettelijke emissienormen worden overschreden;”*²⁶⁸

²⁶⁵ Artikel 3:305a lid 1 BW.

²⁶⁶ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 20. Zie ook bijvoorbeeld Rutte 2018, p. 30 en A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 14.

²⁶⁷ Statuten (Productie 81), p. 1.

²⁶⁸ Statuten (Productie 81), p. 2.

waarbij het begrip ‘Autofabrikant’ is gedefinieerd als:

“c. *Autofabrikant*: alle rechtspersonen (en hun (feitelijke) beleidsbepalers) die behoren of hebben behoord tot de groep van vennootschappen van een autofabrikant die betrokken is of is geweest bij een emissieschandaal, waaronder begrepen, maar niet beperkt tot, Volkswagen, Audi, Porsche, SEAT, Škoda, BMW, Daimler, FCA, PSA en Renault;”

465. Alle Autobezitters voor wiens belangen Car Claim in de onderhavige procedure opkomt (zoals uiteengezet in Hoofdstuk IV), vallen binnen deze doelomschrijving. De statutaire doelomschrijving van Car Claim is daarmee toereikend.

XIII.3 De vlag dekt de lading

466. Uit artikel 3:305a lid 1 BW en de parlementaire toelichting daarop²⁶⁹ volgt dat Car Claim zich ook *feitelijk* de belangen dient aan te trekken van de (rechts)personen ten behoeve van wie zij in rechte opkomt.
467. Onder feitelijke werkzaamheden kan blijkens de parlementaire geschiedenis onder meer – maar niet uitsluitend – worden gedacht aan de enkele oprichting van Car Claim, de daarmee gepaard gaande oprichtingshandelingen en het door Car Claim naleven van het Overlegvereiste.²⁷⁰ Het maakt daarbij niet uit *wanneer in de tijd* de feitelijke werkzaamheden moeten zijn verricht. Zowel activiteiten vóór de oprichting (of in dit specifieke geval: vóór, of nadat Car Claim haar Statuten aanpaste op 3 juli 2020),²⁷¹ als na het moment dat de dagvaarding wordt uitgebracht²⁷² tot aan het moment dat de rechtbank uitspraak doet ten aanzien van de ontvankelijkheid van Car Claim,²⁷³ kwalificeren als feitelijke werkzaamheden die zijn verricht ten behoeve van de achterban.

²⁶⁹ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 20 en 21.

²⁷⁰ Idem. Enkel het (pogen tot het) voeren van overleg door een 305a-organisatie met de verweerder(s) volstaat om te voldoen aan de eis om feitelijke werkzaamheden te verrichten. Zie in dit verband bv. Hof Den Haag 28 mei 2013, ECLI:NL:GHDH:2013:CA0587, r.o. 2.4 en I.N. Tzankova en C.M. Verhage, *Commentaar op Burgerlijk Wetboek Boek 3*, artikel 3:305a, aantekening C.1.3 en A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aantekening 14 (onder verwijzing naar *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 20 en N. Frenk, *Kollektieve akties in het privaatrecht*, Deventer: Kluwer 1994 (**Frenk 1994**), p. 126 en 131 - 132), waarin Jongbloed schrijft: “Nu het tweede lid voorafgaand overleg eist voor ontvankelijkheid [thans artikel 3:305a lid 3 onder c BW, adv.], heeft de vroeger in de rechtspraak ontwikkelde eis, dat feitelijke werkzaamheden moeten zijn ontplooid, sterk aan betekenis ingeboet.”

²⁷¹ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 21.

²⁷² Zie ter illustratie Rb. Den Haag 10 januari 2018, ECLI:NL:RBDHA:2018:171, r.o. 4.27, waar mutatis mutandis voor het Overlegvereiste werd geoordeeld: “Noch de tekst van artikel 3:305a BW, noch de kennelijke strekking daarvan dwingen ertoe de toets aan het tweede lid te beperken tot de periode die eindigt op het moment dat de dagvaarding is uitgebracht.”

²⁷³ De ontvankelijkheid dient immers *ex nunx* te worden beoordeeld, Zie bijvoorbeeld Rb. Rotterdam 18 juli 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:9219 (*Stichting Wakkerpolis NNclaim*), r.o. 4.6; D.F.H. Stein in zijn noot in *JOR* 2018/202 bij Rb. Amsterdam 25 april 2018, ECLI:NL:RBAMS:2018:2693 en Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim / Volkswagen c.s.*), r.o. 5.27.

468. De eis van de te verrichten *feitelijke werkzaamheden* in het kader van artikel 3:305a lid 1 BW behelst dus een lage drempel.

469. Sinds haar oprichting tot op heden heeft Car Claim voldoende feitelijke werkzaamheden verricht om te concluderen dat zij de belangen van haar statutaire achterban, waaronder de Autobezitters, behartigt. Car Claim voldoet derhalve aan het Statutenvereiste ex artikel 3:305a lid 1 BW. Car Claim verwijst in dit verband naar het in par. 455 gegeven overzicht (niet limitatief) van feitelijke werkzaamheden vanaf het moment van haar oprichting tot op heden.

XIV. CAR CLAIM HEEFT VOLDAAN AAN HET OVERLEGVEREISTE EX ARTIKEL 3:305A LID 2 BW

470. Artikel 3:305a lid 3 onder c BW bepaalt dat Car Claim in de gegeven omstandigheden voldoende moet hebben getracht om het door haar gevorderde door middel van overleg met Gedaagden te bereiken (het Overlegvereiste).²⁷⁴ Het in acht nemen van een termijn van twee weken na ontvangst door Gedaagden van een verzoek tot overleg van Car Claim onder vermelding van het gevorderde is daarvoor *in ieder geval* voldoende. Het Overlegvereiste behelst nadrukkelijk niet dat daadwerkelijk sprake moet zijn geweest van voorafgaand overleg tussen Car Claim en de Gedaagden.²⁷⁵

471. Car Claim heeft het Overlegvereiste jegens Gedaagden in acht genomen.

472. Op 24 juni 2021 verzond Car Claim een aangetekende brief aan Renault c.s., waarin zij Renault c.s. uitnodigde om in overleg te treden om een redelijke oplossing te vinden voor de Autobezitters (**Productie 83**). Renault c.s. heeft deze brief in goede orde ontvangen.

473. Bij brief van 23 juli 2021 heeft (de raadvrouw van) Renault c.s. op voornoemde brief van Car Claim gereageerd (Productie 70). Renault c.s. voerde bij wijze van (inhoudelijk) verweer slechts dat haar Getroffen Voertuigen zouden voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Zij wees de verzoeken van Car Claim en haar uitnodigingen om in overleg te treden, integraal af.

²⁷⁴ De ratio achter het Overlegvereiste is dat de schadeveroorzakers (Gedaagden) de mogelijkheid hebben gekregen om (i) kennis te nemen van de identiteit van Car Claim, (ii) kennis te nemen van haar vorderingen en (iii) (alsnog) de kans hebben gekregen om aan hun verplichtingen jegens de Autobezitters te voldoen. Zie bijvoorbeeld M.J. van der Heijden, 'Adempauze (II) Framing van een betere overlegregeling in het burgerlijk (proces)recht', *NTBR* 2011, 61.

²⁷⁵ Zie bijvoorbeeld Hof Arnhem-Leeuwarden 2 augustus 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:6311 (*Visveiling Urk/Stichting Combinatie van Vissorteerders*) en Rb. Rotterdam 21 juni 2017, ECLI:NL:RBROT:2017:4800 (*Stichting Dier & Recht*). Zie tevens *Kamerstukken II*, 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 28. Zie ook het tussenvonnissen van de Rb. Amsterdam van 28 oktober 2020 in de zaak *Vagina.nl* (te raadplegen via het Register), r.o. 5.18, onder verwijzing naar *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, p. 28: "Daarmee wordt de huidige twee weken-termijn uit artikel 3:305a, lid 2, BW gehandhaafd. Uit de consultatie van het voorontwerp is gebleken dat het vervangen van deze vaste termijn door de eis dat een rechtspersoon daadwerkelijk heeft getracht het gevorderde door overleg te bereiken, niet op voldoende draagkracht kan rekenen, omdat een dergelijke eis onvoldoende concreet zou zijn (...)."

474. Op 14 september 2021 zond Car Claim brieven aan de Handelaren, waarin zij hen ook uitgenodigde om in overleg te treden over een redelijke oplossing voor de Autobezitters met betrekking tot de gevolgen van het Renault-dieselemisssieschandaal. Volgens het statusoverzicht van PostNL hebben de Handelaren deze aangetekende brieven in goede orde ontvangen, op één na: Johan de Jong B.V (gedaagde sub 16). Car Claim heeft de (aangetekende) brief bestemd voor deze Handelaar retour ontvangen, met als reden dat deze partij de brief van Car Claim bij de afhaalallocatie van PostNL niet heeft afgehaald (**Productie 84**).²⁷⁶ Volledigheidshalve heeft Car Claim haar brief van 14 september 2021 op 29 september 2021 nogmaals (dit keer per e-mail) aan Johan de Jong B.V. verstuurd (**Productie 85**).
475. Op 16 september 2021 heeft (de raadsman van) Car Claim een brief gestuurd aan de (raadvrouw van de) Importeur, met daarin een uitnodiging om in overleg te treden om een redelijke oplossing te vinden voor de Autobezitters (**Productie 86**). De Importeur heeft op deze uitnodiging van Car Claim niet gereageerd.
476. Tot slot heeft Car Claim op 9 november 2021 een brief gestuurd aan Renault-Nissan. Daarin heeft zij Renault-Nissan uitgenodigd om in overleg te treden om een redelijke oplossing te bereiken voor de Autobezitters (**Productie 87**). Renault-Nissan heeft op de uitnodiging van Car Claim niet gereageerd.
477. Tussen de data waarop Renault c.s., de Importeur en de Handelaren voornoemde brieven van Car Claim hebben ontvangen en de dag waarop Car Claim de onderhavige dagvaarding aan deze Gedaagden heeft uitgebracht, ligt een periode van (ruim) twee maanden (ten aanzien van de Handelaren en de Importeur) tot respectievelijk vier maanden (in geval van Renault c.s.).
478. Ten aanzien van Renault-Nissan geldt dat Car Claim ruim twee weken in acht heeft genomen tot aan het moment van dagvaarding.
479. De wet bepaalt dat een termijn van twee weken *in ieder geval* voldoende is. Car Claim heeft derhalve jegens alle Gedaagden aan het Overlegvereiste voldaan.

²⁷⁶

Johan de Jong B.V. had vanaf 16 september 2021 de mogelijkheid om de aangetekende brief van Car Claim van 16 september 2021 af te halen. Zij heeft dit niet gedaan. In dit verband bepaalt artikel 3:37 lid 3 BW dat de in de brief van Car Claim opgenomen uitnodiging tot overleg jegens Johan de Jong B.V. haar werking heeft, in dit geval vanaf 16 september 2021.

XV. DE BELANGEN VAN DE AUTOBEZITTERS ZIJN VOLDOENDE GEWAARBORGD

XV.1 Ter inleiding

480. Het Waarborgvereiste²⁷⁷ strekt ertoe om te werken als filter voor ad hoc organisaties, die het belang van de personen voor wie zij opkomen niet op de eerste plaats zetten.²⁷⁸ Het Waarborgvereiste is dan ook bedoeld als handvat voor de rechter om uitwassen uit te sluiten, indien de rechter twijfelt aan de motieven voor het instellen van de betreffende collectieve actieprocedure.²⁷⁹ De wetgever beoogt zo dat “*onzuivere motieven*” die “*louter commercieel gedreven zijn*” worden geweerd.²⁸⁰ Het Waarborgvereiste strekt er niet toe om gedaagde partijen te voorzien van de mogelijkheid om de ontvankelijkheid van iedere 305a-organisatie te betwisten.²⁸¹ Desalniettemin volgt uit de praktijk dat gedaagden het Waarborgvereiste hiervoor wel aangrijpen.

481. Volledigheidshalve merkt Car Claim reeds hier op dat zij geen winstoogmerk heeft en niet commercieel gedreven is. Zij heeft geen vorderingen ingesteld bij deze dagvaarding ten behoeve van zichzelf of aan haar verbonden partijen en richt zich volledig op de belangen van haar achterban. Car Claim is bovendien geen ad hoc organisatie. Zij komt inmiddels ruim zes jaar op voor de belangen van door het dieselemisssieschandaal gedupeerde automobilisten, heeft met succes een collectieve actieprocedure tegen Volkswagen c.s. doorlopen en heeft inmiddels tegen diverse andere autofabrikanten een collectieve actieprocedure ingesteld, dan wel in voorbereiding.

482. Of aan het Waarborgvereiste is voldaan, hangt af van alle omstandigheden van het geval.²⁸² De volgende twee vragen staan hierbij centraal:²⁸³

- i. in hoeverre hebben de betrokkenen uiteindelijk baat bij de collectieve actie indien het gevorderde wordt toegewezen?; en

²⁷⁷ Artikel 3:305a lid 1 BW, nader uitgewerkt in lid 2 van dit wetsartikel. Zie ook *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 18. Artikel 3:305a lid 2 BW betreft grotendeels een codificatie van de Principes van de Claimcode.

²⁷⁸ Zie ook *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 18: “*Bij ad hoc organisaties en commerciële organisaties, veelal als stichting georganiseerd, kunnen de aangescherpte ontvankelijkheidseisen werken als filter. Dit om te voorkomen dat de collectieve (schadevergoedings-)actie een vrijplaats wordt voor commercieel ingestelde organisaties, die de belangen van de personen voor wie zij opkomen op de tweede plaats hebben staan.*”

²⁷⁹ Dit volgt onder meer uit de wetsgeschiedenis (*Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 5).

²⁸⁰ *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12. Dat het Waarborgvereiste in het leven is geroepen voor specifieke uitwassen volgt ook uit *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 7, p. 9, waar de Minister in het licht van het Waarborgvereiste opmerkt niet te verwachten dat noemenswaardig meer of juist minder rechtspersonen in een collectieve actie ontvankelijk zullen zijn. Zie in dit verband ook K. Rutten, ‘Art. 3:305a lid 2 BW schiet zijn doel voorbij!’, *MvO* 2015/11 (‘**Rutten 2015**’) en meer recent de conclusie van A-G De Bock van 17 september 2021, ECLI:NL:PHR:2021:834 (*Trafigura*), punt 5.15.

²⁸¹ Zie in dit verband ook Rutten 2015, p. 326.

²⁸² *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12 en voor de WAMCA bv. A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 15.3 en 18.2.

²⁸³ Idem. Deze vragen zijn evenwel niet doorslaggevend. Het hangt af van alle omstandigheden van het geval.

- ii. in hoeverre mag erop worden vertrouwd dat de eisende organisatie over voldoende kennis en vaardigheden beschikt om de procedure te voeren?

483. Bij de eerste vraag is relevant of een collectieve actie voordelen biedt boven het procederen door de belanghebbenden zelf (en dus in hoeverre de collectieve procedure efficiënt en effectief is).²⁸⁴ Deze vraag dient in dit geval bevestigend te worden beantwoord. Car Claim zal dit nader toelichten in Hoofdstuk XVII (Gelijksoortigheidsvereiste). Daarbij zal Car Claim ook de efficiëntie en effectiviteit van deze collectieve actieordering bespreken.
484. De tweede vraag gaat onder meer (maar niet uitsluitend) over de vraag wie plaats hebben in de RvB en de RvT van Car Claim en of Car Claim de Claimcode naleeft.²⁸⁵ Dit zal hierna in Hoofdstuk XV.2 worden behandeld. In het kader van deze vraag zal Car Claim tevens toelichten dat zij voldoet aan de vereisten opgesomd in artikel 3:305a lid 2 sub a tot en met e, welke het Waarborgvereiste onder de WAMCA specifiek inkleden.

XV.2 Car Claim is een gedegen initiatief

485. Car Claim houdt zich al ruim zes jaren bezig met het behartigen van de belangen van door het dieselemissieschandaal gedupeerde automobilisten.
486. Car Claim beschikt over professionele en vakbekwame leden van RvB en RvT, heeft geen winstoogmerk en heeft haar governance dusdanig ingericht dat vrees voor financiële wanpraktijken is uitgesloten. Car Claim voldoet bovendien aan de Principes van de Claimcode. In de procedure tegen Volkswagen c.s. heeft de rechtbank dit getoetst en Car Claim ontvankelijk verklaard.²⁸⁶
487. Car Claim heeft alle expertise en ervaring in huis om ook de onderhavige collectieve actieprocedure tegen Gedaagden ten behoeve van de Autobezitters succesvol te doorlopen.²⁸⁷

De RvB en de RvT

De RvB

488. De RvB van Car Claim bestaat uit de heren Van Woerkom, Pocar en Van der Steen (**Productie 88**).

²⁸⁴ *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 6.

²⁸⁵ *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12 en 13. De in de parlementaire geschiedenis opgesomde factoren niet limitatief.

²⁸⁶ Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

²⁸⁷ Car Claim voldoet hiermee aan artikel 3:305a lid 2 sub e BW. Dit vereiste werkte in artikel 3:305a BW (oud) al door via het Waarborgvereiste, zie *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12.

489. Van Woerkom is voorzitter van de RvB. Van Woerkom was hoofddirecteur van ANWB van 1999 tot 2014 en is thans onder meer lid van de Sociaal en Economische Raad (SER). Vanuit zijn achtergrond is Van Woerkom een ervaren belangenbehartiger van (Nederlandse) automobilisten en zeer betrokken bij het dieselemissieschandaal.
490. Pocar was voorzitter van de RvB van mei 2016 tot en met 16 september 2021. Sinds 1970 is Pocar hoogleraar aan de Universiteit van Milaan en onder meer gespecialiseerd in Europees- internationaal privaatrecht- en internationaal humanitair recht. Na 16 jaar werkzaamheden te hebben verricht als lid van de Human Rights Committee van de Verenigde Naties (1984-2000) trad Pocar op 8 februari 2000 toe tot het Joegoslaviëtribunaal. Van maart 2003 tot november 2005 was Pocar Vice-President van het Joegoslaviëtribunaal en van 2005 tot 2008 President van het Joegoslaviëtribunaal.²⁸⁸
491. Van der Steen is een zeer ervaren accountant en heeft decennia gewerkt als CFO bij verschillende private ondernemingen. Van der Steen vervult tevens een commissariaat binnen een Nederlandse grootbank en toezichhoudende functies binnen diverse non-profit instellingen. Hij beschikt over ruime kennis en ervaring om alle financiële aangelegenheden van Car Claim te beheren en te controleren.²⁸⁹
492. De samenstelling van de RvB is specifiek toegesneden op het initiatief van Car Claim. De leden van de RvB, stuk voor stuk professionals, zijn in staat om de belangen van alle door de Dieselsegate-affaire gedupeerden, waaronder de Autobezitters, adequaat te behartigen.²⁹⁰

De RvT

493. Car Claim beschikt tevens over een kundige RvT.²⁹¹ Deze bestaat uit de heren Oosting, De Savornin Lohman en Zielonka.²⁹²
494. Oosting is de voorzitter van de RvT en was van januari 1980 tot en met september 1987 hoogleraar bestuursrecht en bestuurskunde. Van 1987 tot 1999 bekleedde Oosting het ambt van de Nationale Ombudsman. Hij was tevens lid van de Raad van State (2000 – 2013).
495. De Savornin Lohman beschikt over tientallen jaren ervaring als procesadvocaat en is gespecialiseerd in corporate & commercial litigation. Daarnaast is De Savornin Lohman plaatsvervangend raadsheer bij het Gerechtshof Den Haag.

²⁸⁸ In lijn met Principe V.3 van de Claimcode.

²⁸⁹ In lijn met Principe V.4 van de Claimcode.

²⁹⁰ In lijn met Principe V.2 van de Claimcode.

²⁹¹ Car Claim voldoet hiermee aan het voorschrift van artikel 3:305a lid 2 sub a BW.

²⁹² Productie 88 bij deze dagvaarding.

496. Zielonka is professor in European Politics and Society aan Oxford University en is gespecialiseerd in onder meer Ethiek en Politicologie.
497. De RvT beschikt aldus over ruime ervaring de juridische, financiële, politieke en ethische expertise die noodzakelijk is om adequaat toezicht te houden op de belangenbehartiging zoals omschreven in de doelomschrijving van de Statuten.²⁹³

Checks and balances en een goede samenwerking tussen de RvB en de RvT

498. Binnen Car Claim bestaan checks and balances en een goede samenwerking tussen de RvB en de RvT. Ook deze omstandigheden maken dat de belangen van de Autobezitters bij Car Claim uitstekend gewaarborgd zijn. Car Claim licht dit toe.
499. De governance van Car Claim is dusdanig ingericht, dat de RvB voorafgaande goedkeuring van de RvT nodig heeft voordat hij ingrijpende besluiten kan nemen. Zo bepalen de Statuten dat de RvB besluiten omtrent de volgende onderwerpen aan de RvT ter goedkeuring voorlegt:
- a. statutenwijziging;*
 - b. fusie of splitsing;*
 - c. ontbinding;*
 - d. het aanhangig maken van een gerechtelijke procedure;*
 - e. het sluiten van een schikkingsovereenkomst; en*
 - f. de bestemming van het overschot na vereffening.²⁹⁴*

500. Naast bovengenoemde besluiten is de RvT bevoegd om te besluiten tot de benoeming, schorsing en/of het ontslag van leden van de RvB.²⁹⁵
501. Voorts bepaalt artikel 6.5 Statuten dat de RvB verplicht is om alle substantiële wijzigingen in de governance structuur van Car Claim en de naleving van de Claimcode voor te leggen aan de RvT.
502. Bovenstaande statutaire bepalingen zijn door de RvB en de RvT steeds nageleefd. De RvT is te allen tijde op de hoogte van – en in sommige gevallen zelfs eigenhandig bevoegd om te besluiten over – relevante wijzigingen in de governance structuur van Car Claim en in de naleving van de Claimcode.

²⁹³ In lijn met Principe VII.4 van de Claimcode.

²⁹⁴ Artikel 8.10 Statuten.

²⁹⁵ Artikelen 5.4 en 5.5 Statuten. Samen met artikel 8.10 Statuten zijn daarmee alle in Principe V.7 van de Claimcode voorziene besluiten onderhevig aan goedkeuring van de RvT, dan wel betreft het een besluit van de RvT zelf.

Intensieve samenwerking tussen de RvB en de RvT

503. In de praktijk legt de RvB niet alleen substantiële besluiten voor aan de RvT, die zien op wijzigingen in de governance structuur of naleving van de Claimcode. De RvB heeft sinds de oprichting van Car Claim ook andere dan de hierboven genoemde ingrijpende besluiten ter goedkeuring van de RvT voorgelegd, zoals het aangaan van procesfinancieringsovereenkomsten. Dit doet de RvB tijdens gemeenschappelijke vergaderingen van de RvB en de RvT.
504. De intensieve samenwerking tussen de RvB en de RvT wordt bevestigd door het jaarlijks aantal *gemeenschappelijke* vergaderingen van de RvB en de RvT. In 2018 vergaderden zij gezamenlijk op 13 april, 13 juni en 17 november (**Productie 89**). In 2019 vergaderden zij op 5 februari, 25 juni en 12 november (**Productie 90**). In 2020 was dit op 14 februari, 7 april, 23 juni en 19 oktober (**Productie 91**). En in 2021 tot nu toe op 18 februari, 21 juni, 16 september. De eerstvolgende gemeenschappelijke vergadering van de RvB en RvT staat gepland op 16 december a.s.
505. Tot slot geldt dat de RvB absolute transparantie betracht richting de RvT. Dit betekent onder meer dat de RvB alle informatie die hij tot zijn beschikking heeft steeds en tijdig deelt met de RvT en bespreekt tijdens voornoemde gemeenschappelijke vergaderingen.²⁹⁶ Daarnaast vindt ook buiten vergadering veelvuldig contact plaats tussen de verschillende leden van de RvB en de RvT.

XV.3 Car Claim is representatief

506. Uit de tekst en het systeem van artikel 3:305a lid 2 aanhef BW volgt dat het Waarborgvereiste onder meer moet worden getoetst aan de vraag in hoeverre Car Claim representatief is als belangenbehartiger van de Autobezitters.
507. De wetgever heeft overwogen dat als indicaties voor de representativiteit kunnen dienen (i) de vraag hoeveel Autobezitters zich bij Car Claim hebben aangesloten en (ii) welke omvang de vorderingen van die Autobezitters heeft. Tegelijkertijd volgt uit de wetsgeschiedenis niet wanneer een belangenorganisatie wordt geacht op te komen voor een “*voldoende groot deel van de groep getroffen gedupeerden*”.²⁹⁷ Een minimaal percentage op het geheel aan gedupeerden heeft de wetgever niet gegeven.
508. Vóór de inwerkingtreding van de WAMCA bestond er ook geen harde kwantitatieve representativiteitseis voor ontvankelijkheid. De heersende opvatting was dat niet het aantal aangeslotenen, maar (bijvoorbeeld) de successen uit het verleden doorslaggevend zijn.²⁹⁸ Niet-representatieve belangenbehartigers zouden

²⁹⁶ Dit op voorschrift van artikel 11.2 Statuten en conform Principe VII, uitwerking 6 van de Claimcode.

²⁹⁷ *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 19.

²⁹⁸ Rutte 2015, p. 321.

immers door middel van agressieve werving toch in staat kunnen zijn om een aanzienlijke achterban te verwerven, aldus de wetgever in 2013.²⁹⁹

509. Mede met het oog op de onderhavige collectieve vordering heeft de Consumentenbond haar volledige steun voor het initiatief van Car Claim uitgesproken (**Productie 92**).
510. Voorts heeft Car Claim de afgelopen jaren veel tijd geïnvesteerd in het leggen en onderhouden van contacten met diverse *fleetowners*, waaronder grote multinationals.³⁰⁰ Zo werkt Car Claim inmiddels samen met de 25 Veiligheidsregio's in Nederland. Deze Veiligheidsregio's steunen het initiatief van Car Claim.
511. Uit de literatuur volgt tot slot dat de representativiteit snel zal worden aangenomen, wanneer de belangenorganisatie haar sporen heeft verdiend.³⁰¹ Car Claim is inmiddels meer dan zes jaar onderweg in het dieselemissieschandaal, waarvan zij ruim drie jaar bij de rechtbank tegen Volkswagen c.s. heeft geprocedeerd. In de procedure tegen Volkswagen c.s. stond nagenoeg dezelfde materie centraal, en liggen overwegend dezelfde rechtsvragen voor, als in de bij deze dagvaarding ingestelde collectieve vordering jegens Gedaagden.
512. Op 14 juli 2021 heeft de rechtbank geoordeeld dat Volkswagen c.s. de automobilisten in die procedure heeft bedrogen en bepaald dat de gedupeerden recht hebben op compensatie. Gelet op bovengenoemde gronden is de representativiteit van Car Claim om ten behoeve van de Autobezitters op te komen, gegeven.

XV.4 Car Claim handelt conform Claimcode

513. De Claimcode bevat governance principes voor 305a-organisaties die als doel hebben te komen tot collectief verhaal. De Claimcode strekt ertoe om degenen die zich aanmelden bij dergelijke organisaties garanties te bieden dat de 305a-organisatie de belangen van de collectief benadeelden centraal stelt.³⁰² De Claimcode is in 2011 opgesteld door de Commissie Claimcode en in 2019 geredigeerd.³⁰³
514. De Claimcode is een particulier initiatief. Desalniettemin wordt in de rechtspraak getoetst aan de Claimcode waar het gaat om de ontvankelijkheid van 305a-organisaties. Met de introductie van de WAMCA zijn grote delen van de Claimcode gecodificeerd. Voor dat deel van de Claimcode dat met de inwerkingtreding van de WAMCA niet gecodificeerd is, geldt dat de Claimcode dient als een gezichtspunt in het kader van de

²⁹⁹ *Kamerstukken I, 2012/13, 33 126, C, p. 3.*

³⁰⁰ Car Claim heeft bij Zakelijke Partijen onder meer voorlichtingsbijeenkomsten gehouden over de mogelijke gevolgen van het dieselemissieschandaal voor deze partijen. Deze Zakelijke Partijen vertegenwoordigen samen een groep van tientallen duizenden Getroffen Voertuigen. Car Claim kan op brede steun rekenen onder deze grote groep Autobezitters. Ook in dit opzicht is Car Claim derhalve voldoende representatief om voor de belangen van Autobezitters op te komen met deze collectieve activovordering.

³⁰¹ A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 9.4.

³⁰² Consultatiedocument 'Zelfregulering claimstichtingen' bij de Claimcode 2011, p. 160 en Claimcode, p. 2.

³⁰³ De Claimcode kan worden geraadpleegd en gedownload via de Website, rubriek FAQ, onder de vraag "Voor niets gaat de zon op. Hoe wordt het project van de Stichting gefinancierd en wie wordt er beter van?"

ontvankelijkheidstoets van artikel 3:305a lid 1 en 2 BW (het Waarborgvereiste). Dit laat onverlet dat de Claimcode ook in het kader van de overige, reeds besproken, vereisten voor ontvankelijkheid ex artikel 3:305a BW door de rechtbank in ogenschouw kan worden genomen.

515. De Claimcode bestaat uit zeven Principes en gaat uit van het beginsel *comply or explain*.³⁰⁴ Car Claim voldoet aan elk Principe van de Claimcode. Dit is een belangrijke bevestiging van het feit dat Car Claim niet wordt gedreven door onzuivere commerciële motieven en dat de belangen van de Autobezitters niet onvoldoende worden gewaarborgd. Car Claim licht dit onderstaand per Principe op hoofdlijnen toe. Indien en zover Gedaagden zouden betwisten dat Car Claim voldoet aan één of meerdere Principes van de Claimcode, dan behoudt Car Claim zich het recht voor om haar stellingen nader te onderbouwen, indien en voor zover de rechtbank dit nodig zal achten.

Principe I van de Claimcode: naleving en handhaving van de Claimcode

516. Car Claim beschikt over de RvB en de RvT.³⁰⁵ Deze organen leggen jaarlijks verantwoording af in een jaarverslag.³⁰⁶ De jaarverslagen zijn gepubliceerd op een openbaar toegankelijk gedeelte van de Website. Deze Website wordt door de RvB in stand gehouden.³⁰⁷ Uit deze jaarverslagen volgt op welke wijze de governance van Car Claim is vormgegeven. De governance structuur volgt eveneens uit de Statuten (Productie 81, artikel 3). Ook de Statuten staan gepubliceerd op het openbaar toegankelijke gedeelte van de Website.
517. De jaarverslagen bevatten een Compliance Overview Claim Code 2019 (opgesteld in het Engels). In dit overzicht staat uitgewerkt op welke wijze Car Claim voldoet aan de Principes van de Claimcode. Tevens is in dit document informatie opgenomen over de bezoldiging van de leden van de RvB en de RvT.³⁰⁸
518. De jaarverslagen en de Statuten zullen doorlopend beschikbaar blijven, zolang Car Claim actief is.
519. Gelet op het bovenstaande voldoet Car Claim tevens aan de vereisten van artikel 3:305a lid 2, sub d onder 1 tot en met 5 BW.

³⁰⁴ Claimcode, p. 7. De governance van een 305a-organisatie is maatwerk. Afwijking van individuele bepalingen is onder omstandigheden geoorloofd. Zie Claimcode, p. 9.

³⁰⁵ Zie par. 486 e.v. van deze dagvaarding.

³⁰⁶ Zie Productie 89, Productie 90 en Productie 91.

³⁰⁷ Onder de Rubriek 'Nieuws' kondigt Car Claim steeds aan wanneer de jaarverslagen zijn opgesteld. De jaarverslagen kunnen aldaar ook worden geraadpleegd en gedownload.

³⁰⁸ Hiermee voldoet Car Claim tevens aan artikel 3:305a lid 2 sub d onder 5.

520. Tot slot geldt dat elke wijziging in de governance van Car Claim en de naleving van deze code onder een afzonderlijk agendapunt ter bespreking wordt voorgelegd aan de RvT. In dit verband wijst Car Claim naar artikel 6 onder 5 van haar Statuten:

“Het bestuur is verplicht om elke voorgenomen wijziging in de governance structuur van de stichting en in de naleving van de Claimcode ter bespreking voor te leggen aan de raad – van toezicht. Het bestuur zal het voorafgaande als een afzonderlijke agendapunt op de – agenda van de vergadering zetten.”³⁰⁹

521. Car Claim voldoet derhalve integraal aan Principe I van de Claimcode.

Principe II van de Claimcode: Behartiging van collectieve belangen zonder winstoogmerk

522. Op basis van Principe II van de Claimcode dient Car Claim te bewaken dat uit haar Statuten, feitelijke werkzaamheden en uit haar governance volgt dat bij Car Claim rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen geen winstoogmerk hebben bij de uitoefening van hun activiteiten. Car Claim voldoet aan dit vereiste.

523. Artikel 4.3 Statuten³¹⁰ bepaalt dat dat “[n]och een natuurlijk persoon, noch een rechtspersoon over (een deel van) het vermogen en inkomsten van de Stichting [kan] beschikken als ware het zijn of haar eigen vermogen en inkomsten.”

524. Met het oog op het vereiste tweehandtekeningen-stelsel bepaalt artikel 7.1 Statuten:

“De Stichting wordt vertegenwoordigd door het bestuur. De bevoegdheid tot vertegenwoordiging komt mede aan twee gezamenlijk handelende bestuursleden toe.”

525. Om te waarborgen dat een (rechts)persoon daadwerkelijk niet kan beschikken over de gelden van Car Claim, bevatten de Statuten de volgende voorschriften voor de RvB en de RvT:

- i. de RvB is niet bevoegd om te besluiten tot het aangaan van overeenkomsten tot verkrijging, vervreemding en bezwaring van registergoederen, en tot het aangaan van overeenkomsten waarbij Car Claim zich als borg of hoofdelijk medeschuldenaar verbindt, zich voor een derde sterk maakt of zich tot zekerheidstelling voor een schuld aan een ander verbindt en tot vertegenwoordiging van Car Claim van deze handeling;³¹¹
- ii. de RvB is niet bevoegd om overeenkomsten te sluiten met (rechts)personen of een andere entiteit waarbij een bestuurslid of een lid van de RvT – al dan niet via een relatie als bedoeld in artikel 5 lid 3

³⁰⁹ Productie 81.

³¹⁰ Idem, p. 5.

³¹¹ Artikel 6 lid 2 Statuten.

- Statuten – in de hoedanigheid van bestuurslid, oprichter, aandeelhouder, toezichthouder of werknemer is betrokken;³¹²
- iii. het besluit van de RvB omtrent de bestemming van het overschot na vereffening is onderworpen aan goedkeuring van de RvT;³¹³
 - iv. bestuursleden met een (mogelijk) tegenstrijdig belang doen daarvan onverwijld mededeling aan de RvT en onthouden zich van de beraadslaging en besluitvorming indien sprake is van een tegenstrijdig belang;³¹⁴
 - v. de vaststelling van een onkostenvergoeding, vacatiegeld en honorarium voor bestuursleden geschiedt door de RvT;³¹⁵
 - vi. leden van de RvT met een (mogelijk) tegenstrijdig belang doen onverwijld mededeling daarvan aan de overige leden van de RvT en onthouden zich van de beraadslaging en besluitvorming indien sprake is van een tegenstrijdig belang;³¹⁶
 - vii. de vaststelling van een redelijke en niet bovenmatige onkostenvergoeding en vacatiegeld voor leden van de RvT geschiedt door de gemeenschappelijke vergadering van de RvB en de RvT;³¹⁷
 - viii. leden van de RvB en de RvT met een (mogelijk) tegenstrijdig belang doen daarvan onverwijld mededeling aan de RvT en, indien daadwerkelijk sprake blijkt te zijn van een tegenstrijdig belang, onthouden zich van de beraadslaging en besluitvorming in de gemeenschappelijke vergadering van de RvB en de RvT;³¹⁸ en
 - ix. het wijzigen van de Statuten door de RvB is onderworpen aan goedkeuring van de RvT en behoeft een meerderheid van twee derde van de stemmen, uitgebracht in een voltallige vergadering.³¹⁹
526. Ter aanvulling op bovenstaande systematiek geldt dat Car Claim geen registratiebijdrage of een jaarlijkse bijdrage vraagt van de Autobezitters. Dergelijke gelden heeft Car Claim dan ook niet in kas. De facturen van de adviseurs van Car Claim worden voldaan door middelen afkomstig van procesfinancier Fortress, die met het doel van voldoening van de betreffende facturen, ter beschikking worden gesteld. Misbruik van de gelden van Car Claim door een (rechts)persoon is daardoor uitgesloten.
527. Car Claim stelt bij deze dagvaarding géén vorderingen in ter bevoordeling van zichzelf, noch ten behoeve van een aan haar verbonden partij. De vorderingen van Car Claim zijn ingesteld ten behoeve van de Autobezitters.

³¹² Artikel 6 lid 3 Statuten.

³¹³ Artikel 8 lid 10 Statuten.

³¹⁴ Artikel 8 lid 14 Statuten.

³¹⁵ Artikel 9 lid 1 Statuten.

³¹⁶ Artikel 12 lid 12 Statuten.

³¹⁷ Artikel 13 lid 1 Statuten.

³¹⁸ Artikel 14 lid 3 Statuten.

³¹⁹ Artikel 16 lid 2 Statuten.

528. Car Claim spant zich zonder winstoogmerk in om de belangen van onder meer de Autobezitters zo goed mogelijk te behartigen.³²⁰ Alle Autobezitters kunnen zich kosteloos aanmelden bij Car Claim. De kosten (inclusief de juridische kosten) worden gedragen door Car Claim. De Autobezitters lopen zo geen financieel risico.
529. Car Claim streeft ernaar om de door haar gemaakte (juridische) kosten onderdeel te doen uitmaken van een eventueel met Gedaagden te bereiken (buitengerechterlijke) schikking. Als dat niet lukt, dan zal Car Claim de Autobezitters daarover informeren. Car Claim houdt een percentage van 25% in op de door Gedaagden aangeboden (of in rechte afgedwongen) vergoeding. Deze inhouding wordt door Car Claim aangewend om de kosten en het risico van de externe financiers van Car Claim te dekken. Voorstaande informatie is opgenomen op het openbaar toegankelijke gedeelte van de Website. Car Claim voldoet hiermee tevens aan artikel 3:305a lid 2, sub d onder 8.
530. Voornoemde ‘dienstverleningsvoorwaarden’ van Car Claim zijn in lijn met de praktijk rondom 305a-organisaties én met het bepaalde in Principe II.2 (toegestaan winstoogmerk van de externe financier). In dit verband zij opgemerkt dat Car Claim ernaar streeft dat de Autobezitters een zo groot mogelijk bedrag overhouden van hun vergoeding. Zo zal zij bij een eventuele minnelijke regeling of een rechterlijke uitspraak betrachten zoveel van de door haar gemaakte kosten vergoed te krijgen. Het percentage van 25% betreft dan ook een *maximum* percentage. Dit draagt Car Claim ook openlijk uit.³²¹

Principe III van de Claimcode: Externe financiering

531. De Claimcode staat het een belangenorganisatie toe om ten behoeve van de collectieve actie een financieringsovereenkomst aan te gaan met een externe financier. Uitgangspunt daarbij is dat de externe financier een solide partij is, het bestuur en de raad van toezicht van de belangenorganisatie zelfstandig en onafhankelijk zijn van de financier en de financier zelf onafhankelijk is van de wederpartij in de collectieve actie (in dit geval Gedaagden).
532. Voor haar initiatief maakt Car Claim gebruik van de financieringsdiensten van Fortress.³²² Car Claim geeft dit ook duidelijk aan op de Website en in haar jaarverslagen.³²³ Fortress heeft een uitstekend *trackrecord* en behoort tot een groep van 's werelds grootste en meest ervaren externe procesfinanciers wordt gerekend. Fortress is bovendien lid van de International Legal Finance Association (ILFA).³²⁴ Deze vereniging heeft *best practices* opgesteld voor externe financiers ter bescherming van partijen die gebruik

³²⁰ Artikel 2 lid 3 Statuten.

³²¹ Website, rubriek FAQ.

³²² Zie ook de Website.

³²³ Productie 89 t/m 91 bij deze dagvaarding.

³²⁴ www.ilfa.com/membership-directory (laatstelijk geraadpleegd op 8 november 2021).

willen maken van procesfinanciering.³²⁵ In de Volkswagen-procedure heeft de rechtbank reeds geoordeeld dat de financiële afspraken die Car Claim heeft gemaakt met Fortress (voorheen: Vannin), zijn toegestaan en de belangen van de gedupeerden automobilisten voldoende waarborgen.³²⁶

533. Car Claim bevestigt dat de volledige zeggenschap over de proces- en schikkingsstrategie *uitsluitend* bij Car Claim ligt.
534. Bovendien bestaan er feitelijk geen nauwe familie- of vergelijkbare relaties tussen enerzijds de respectievelijke leden van de RvB en de RvT en anderzijds Fortress of overige belanghebbenden/adviseurs bij Car Claim.³²⁷ Car Claim (en haar adviseurs) is (zijn) derhalve zelfstandig en onafhankelijk van Fortress.
535. Gelet op het bovenstaande, voldoet Car Claim eveneens aan het ontvankelijkheidsvereiste zoals gesteld in artikel 3:305a lid 2 onder c BW.

Principe IV van de Claimcode: De samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur

536. Dit Principe schrijft voor dat de RvB zodanig is ingesteld dat de leden ten opzichte van elkaar, de RvT, de procesfinancier en de belanghebbenden bij Car Claim onafhankelijk en kritisch kunnen opereren. Car Claim voldoet aan dit vereiste.
537. Er bestaan geen nauwe familie- of vergelijkbare relaties binnen de RvB en de RvT. Hetzelfde geldt voor de relaties van de leden van de RvB en de RvT met personen die zijn verbonden aan de externe financier.
538. Tussen Car Claim en de leden van de RvB en de RvT zijn evenmin overeenkomsten gesloten, zoals bedoeld in Principe IV, uitwerking 3 van de Claimcode.

Principe V van de Claimcode: De samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur

539. Dit Principe bevat voorschriften over de samenstelling, de taken en de werkwijze van de RvB. Car Claim voldoet ook aan Principe V van de Claimcode.
540. In par. 488 tot en met 505 en 524 van deze dagvaarding heeft Car Claim toegelicht dat de RvB voldoet aan Principe V, uitwerkingen 1 tot en met 5 en 7.

³²⁵ www.ilfa.com/#best-practice (laatstelijk geraadpleegd op 8 november 2021).

³²⁶ Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 5.40 – 5.42.

³²⁷ Hiermee voldoet Car Claim zowel aan de vereiste onafhankelijkheid ten opzichte van de externe financier op grond van Principe III van de Claimcode, als aan Principe IV, uitwerking 1 van de Claimcode.

541. Dat Car Claim voldoet aan uitwerking 6 van Principe V, volgt uit de Statuten (artikel 15.4-15.7) en uit de jaarverslagen van Car Claim.
542. Car Claim voldoet eveneens aan uitwerking 8 van Principe V. Op de Website kan de informatie zoals genoemd onder (i) t/m (iii) en (v) t/m (xii) van uitwerking 8 worden geraadpleegd, al dan niet door middel van de op de Website gepubliceerde, vrij toegankelijke, jaarverslagen (inclusief het daarin opgenomen Claimcode 2019 Compliance-document) van Car Claim. Het bepaalde onder sub (iv) en (xiii) bij uitwerking 8 van Principe V is vooralsnog niet van toepassing. Deze informatie is op de Website daarom nog niet vermeld.
543. Omdat Car Claim voldoet aan Principe V, uitwerking 8 onder (xii), voldoet zij tevens aan de ontvankelijkheidseis van artikel 3:305a lid 2 sub d onder 7 BW. Volledigheidshalve merkt Car Claim nog op dat de Website eveneens informatie bevat over a) de doelstellingen en de werkwijzen van Car Claim, almede b) over de wijze waarop gedupeerden zich kunnen aansluiten bij Car Claim en op welke manier zij deze participatie kunnen beëindigen. Car Claim voldoet hiermee eveneens aan de ontvankelijkheidseisen van artikel 3:305a lid 2 sub d onder 6 en 9 BW.

Principe VI van de Claimcode: Vergoedingen aan bestuurders

544. Dit Principe bevat met name voorschriften voor de bezoldiging van de RvB van Car Claim. Car Claim voldoet aan dit Principe. Dit volgt uit de werkelijke gang van zaken binnen Car Claim, alsmede uit:
- i. artikel 9 onder 1 van de Statuten;
 - ii. artikel 9 onder 2 van de Statuten;
 - iii. de jaarverslagen;
 - iv. de Website (alsmede uit het feit dat Car Claim voldoet aan Principe V, uitwerking 8 onder (ix) en aan artikel 3:305a lid 2 sub d onder 5 BW).

Principe VII van de Claimcode: De Raad van Toezicht

545. Dit Principe stelt onder meer eisen aan de wijze waarop de RvT toezicht dient te houden op het beleid en de gang van zaken binnen Car Claim, alsmede aan het beloningsbeleid.
546. Car Claim voldoet aan Principe VII van de Claimcode. Dit volgt onder meer uit (i) de gang van zaken binnen Car Claim, (ii) par. 486 tot en met 505 van deze dagvaarding, (iii) de jaarverslagen en het Claimcode 2019 Compliance-document, (iv) artikel 11 sub 2 van de Statuten, (v) artikel 12 onder 1 van de Statuten, (vi) artikel 13 onder 1 van de Statuten en (vii) artikel 15 sub 4 en 5 van de Statuten.

547. De situatie zoals beschreven in Principe VII, uitwerking 3 van de Claimcode (benoeming van een lid van de RvT op voordracht van de procesfinancier) doet zich niet voor. Volledigheidshalve merkt Car Claim op dat de leden van de RvB evenmin door de procesfinancier zijn voorgedragen.

Feitelijke werkzaamheden

548. Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat de vraag of voldaan is aan het Waarborgvereiste mede wordt ingekleed met de feitelijke werkzaamheden die Car Claim ten behoeve van haar achterban (heeft) verricht.
549. In paragraaf 455 van deze conclusie stond Car Claim reeds stil bij de feitelijke werkzaamheden die zij heeft verricht ten behoeve van de Autobezitters. Hetgeen Car Claim daar heeft uiteengezet dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

(Inter)actieve communicatie met de achterban

550. In het kader van onder meer de Principes I en V.8 van de Claimcode stond Car Claim stil bij de door haar in stand gehouden Website. Naast de passieve communicatie van Car Claim met de (aangemelde) Autobezitters via deze Website, merkt zij hier op dat zij ook op actieve wijze communiceert met haar achterban.
551. Alle bij Car Claim aangemelde Autobezitters ontvangen met regelmaat per e-mail een nieuwsbrief van Car Claim. Daarin wordt onder meer de huidige stand van de activiteiten van Car Claim verband houdende met – in dit geval – Gedaagden uiteengezet.
552. Car Claim gebruikt de Website en haar nieuwsbrieven bovendien als middel om Autobezitters de mogelijkheid te geven over inspraak in de activiteiten van Car Claim. Dit doet zij onder meer door polls/enquêtes te verstrekken aan de Autobezitters. Tevens informeert Car Claim bijvoorbeeld bij haar achterban of zij prangende vragen hebben, welke antwoord en/of toelichting van Car Claim behoeven. Car Claim beantwoordt deze vragen in haar nieuwsbrieven en/of door middel van korte video's op de Website.
553. Tussen de Autobezitters en Car Claim bestaat een dynamische wisselwerking. Car Claim informeert regelmatig bij de Autobezitters naar hun ervaringen met betrekking tot het dieselemissieschandaal. En met de daardoor van Autobezitters verkregen input stuurt Car Claim haar beleid en strategie bij.
554. Car Claim zal tevens haar achterban raadplegen met betrekking tot het eventueel sluiten van een collectieve schikking met Gedaagden.
555. Gelet op het bovenstaande, voldoet Car Claim ook aan het bepaalde in artikel 3:305a lid 2 onder b BW.

XVI. TERRITORIALITEITSVEREISTE

556. Artikel 3:305a lid 3 sub b BW vereist dat de collectieve vordering een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer heeft (de zogenoemde 'scope rule'). Hiervan is sprake, wanneer:

- i. aannemelijk wordt gemaakt dat het merendeel van de personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvordering strekt, zijn gewone verblijfplaats in Nederland heeft; of
- ii. degene tegen wie de rechtsvordering zich richt, woonplaats in Nederland heeft en bijkomende omstandigheden wijzen op voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer; of
- iii. de gebeurtenis of de gebeurtenissen waarop de rechtsvordering betrekking heeft, in Nederland heeft of hebben plaatsgevonden.

557. In deze procedure komt Car Claim op voor de belangen van Autobezitters (zie Hoofdstuk IV). Alle Autobezitters hadden hun gewone verblijfplaats in Nederland ten tijde van het sluiten van de Overeenkomsten. Aangenomen kan worden dat het merendeel van de Autobezitter thans nog steeds hun gewone verblijfplaats in Nederland heeft. Aan het vereiste onder i. hierboven is derhalve voldaan, zodat sprake is van een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer.

558. Voorts geldt dat alle Gedaagden behoudens Renault c.s. in Nederland zijn gevestigd. Ook in dit opzicht is sprake van een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer (op grond van sub ii. hierboven).

559. Tot slot geldt dat het *erfolgsort* in Nederland is gelegen,³²⁸ zodat Car Claim meent dat tevens sprake is van een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer op basis van sub iii. hierboven.

XVII. DE VORDERINGEN STREKKEN TOT DE BESCHERMING VAN GELIJKSOORTIGE BELANGEN**XVII.1 Inleiding**

560. Door te toetsen aan het Gelijksoortigheidsvereiste wordt beoordeeld of de vorderingsrechten van – in dit geval – de Autobezitters zich lenen voor simultaanbeoordeling.³²⁹

561. In dit hoofdstuk licht Car Claim toe dat de diverse bij deze dagvaarding ingestelde vorderingen strekken tot de bescherming van gelijksoortige belangen. Deze belangen lenen zich bij uitstek voor bundeling.

562. Eerst staat Car Claim kort stil bij het toepasselijke juridisch kader. Vervolgens zet zij uiteen dat de door haar ingestelde vorderingen voldoen aan het Gelijksoortigheidsvereiste. Tot slot staat Car Claim stil bij het

³²⁸ HvJEU 9 juli 2020, C-343/19, ECLI:EU:C:2020:534 (*VKI/Volkswagen*).

³²⁹ P.G.J. Wissink, 'De preliminaire ontvankelijkheidsbeslissing onder de WAMCA: hoe 'inhoudelijk' mag de voorfase zijn?', *TCR* 2021/1 ('*Wissink 2021*'), p. 4.

feit dat deze collectieve actieprocedure efficiënter en effectiever is dan het procederen door Autobezitters tegen Gedaagden op individuele basis.

XVII.2 Juridisch kader

563. De parlementaire geschiedenis laat zich slechts kort uit over het begrip 'gelijksortige belangen'. De wetgever heeft slechts vermeld dat voor ontvankelijkheid niet het *type* vordering doorslaggevend is, maar de vraag of de bij de vordering betrokken *belangen* zich lenen voor bundeling.³³⁰ De wetgever heeft de verdere inkleuring van het begrip 'gelijksortigheid' expliciet aan de rechtspraak overgelaten:

"Het wordt bij voorbeeld aan de rechtspraak overgelaten om verder inhoud te geven aan het begrip «ongelijksortigheid», vermeld in artikel 305a lid 2, en te beoordelen welke in dat lid bedoelde omstandigheden voldoende zijn."³³¹

564. Ten aanzien van collectieve vorderingen met een contractuele grondslag werd door de wetgever overwogen dat sprake dient te zijn van (i) gelijkvormige overeenkomsten en (ii) parallel lopende belangen bij de nakoming of aantasting daarvan. De wetgever zegt daarover:

"In de huidige maatschappij zijn grote groepen gelijkvormige overeenkomsten een normaal verschijnsel (...). Dit heeft als gevolg dat eveneens een normaal verschijnsel is dat een grote groep contractanten identieke, parallel lopende belangen heeft ter zake van de nakoming, de niet-nakoming of de aantasting van dergelijke overeenkomsten."³³²

565. De afgelopen drie decennia hebben de rechtspraak en literatuur nadere duiding gegeven aan het begrip 'gelijksortigheid', in relatie tot verschillende collectieve rechtsovereenkomsten, met diverse grondslagen en ten aanzien van verschillende groepen betrokkenen.

566. De rechtsregel die bij de toetsing van 'gelijksortige belangen' thans heeft te gelden, werd in 2010 door de Hoge Raad vastgesteld in het arrest *Plazacasa*.³³³ De Hoge Raad overwoog in dit arrest dat aan het vereiste van voldoende gelijksoortigheid is voldaan, indien de belangen tot bescherming waarvan de collectieve rechtsovereenkomst strekt zich voor bundeling lenen, zodat een efficiënte en effectieve rechtsovereenkomst ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd. De rechter zal in dit verband moeten toetsen of in één procedure geoordeeld kan worden over de rechtsovereenkomsten zonder dat daarbij de bijzondere omstandigheden aan de zijde van de individuele belanghebbenden betrokken behoeven te worden.³³⁴

³³⁰ *Kamerstukken II*, 1992/93, 22 486, nr. 3, p. 24.

³³¹ *Kamerstukken II*, 1992/93, 22 486, nr. 5, p. 2.

³³² *Kamerstukken II*, 1992/93, 22 486, nr. 8, p. 5. Als voorbeelden worden onder meer genoemd kopers van eenzelfde product of slachtoffers van een ramp. Zie ook M.J. Kroeze, 'Collectieve acties en gelijksoortige belangen', *Ondernemingsrecht* 2004/190.

³³³ HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756 (*Plazacasa*).

³³⁴ HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756 (*Plazacasa*), r.o. 4.2.

567. De Hoge Raad overwoog in hetzelfde arrest bovendien dat het vereiste van gelijksoortigheid van belangen niet zo streng moet worden toegepast dat de posities, achtergronden en belangen van degenen ten behoeve van wie collectief wordt geageerd, identiek of zelfs overwegend gelijk zijn.³³⁵ Te veel nuancering zou het doel van een collectieve actie voorbij streven en een dergelijke actie onhanteerbaar maken. Een collectieve actie beoogt de toets op individueel niveau naar haar aard immers te ontstijgen.³³⁶

568. De benadering van de Hoge Raad sluit aan bij de eerdere gezaghebbende literatuur:

*"De rechter dient (...) geen rekening te houden met theoretisch mogelijk bijzondere individuele omstandigheden. Om de omvang en de ingewikkeldheid van het rechtsverkeer in hanteerbare banen te houden past hier een zekere abstracte toetsing. Massaliteit en schaalvergroting in het verbintenissenrecht brengen standaardisatie mee, en daarbij past ook geen maatwerk meer maar konfektie. Bij een kollektieve aktie geldt dat teveel nuancering haar doel voorbijstreeft en een dergelijke aktie onhanteerbaar maakt."*³³⁷

569. Kortom, toets van gelijksoortigheid als onderdeel van de ontvankelijkheidsvereisten van artikel 3:305a BW wordt in de rechtspraak en literatuur op ruimhartige wijze benaderd. Dit vereiste dient niet snel tot niet-ontvankelijkheid van een belangenorganisatie te leiden.³³⁸

570. De benadering van de Hoge Raad in het *Plazacasa* arrest is ook onder de WAMCA de heersende leer. Zo overweegt de wetgever in lijn met dit arrest:

*"In de genoemde voorbeelden zal de rechter moeten beoordelen of deze vordering voldoet aan de vereisten uit artikel 3:305a lid 1 BW dat er sprake is van gelijksoortige belangen die zich lenen voor bundeling in een collectieve schadevergoedingsactie. Dit betekent dat de vragen voldoende gemeenschappelijk moeten zijn. Er moet zodanig geabstraheerd kunnen worden van de bijzonderheden van individuele gevallen, dat de beoordeling niet anders zou kunnen uitvallen dan in een individueel geval."*³³⁹

571. Met de WAMCA heeft de wetgever 305a-organisaties in staat gesteld om collectief schade te vorderen, met als doel het bereiken van finaliteit.³⁴⁰ Reden hiervoor is dat de collectieve afwikkeling van massaschade onder het oude regime afhankelijk bleef van bereidheid van aangesproken partijen om een collectieve schikking te treffen. De wetgever heeft 305a-organisaties willen voorzien van 'een stok om mee te slaan'.³⁴¹

³³⁵ In dezelfde zin ook A-G Verkade in zijn conclusie bij HR 23 december 2005, ECLI:NL:HR:AU3713 (*Safe Haven*), punt 5.37.

³³⁶ Wissink 2021, p. 3.

³³⁷ Frenk 1994, p. 149.

³³⁸ I. Tillema, 'Kroniek collectieve acties 2015' in: *Geschriften vanwege de Vereniging Corporate Litigation 2015-2016*, Deventer: Kluwer 2016, p. 88. Zie ook A-G Verkade in zijn conclusie bij HR 23 december 2005, ECLI:NL:HR:2005:AU3713 (*Safe Haven*), punt 4.24.

³³⁹ *Kamerstukken II* 2017-2018, 34 608, nr. 6 (Nota n.a.v. het verslag), p. 18 (eerste citaat). De wetgever refereert hier impliciet aan r.o. 4.2 van het *Plazacasa* arrest van de Hoge Raad.

³⁴⁰ *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 5.

³⁴¹ *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 6.

572. In de MvT heeft de wetgever gesignaleerd dat de praktijk rondom de WCAM heeft laten zien dat massaschade zich collectief laat afwikkelen. De wetgever heeft aansluiting gezocht bij deze praktijk en de rechter onder de WAMCA in staat gesteld om (eventueel na uitlating van partijen) een collectief schadeafwikkelingsmechanisme vast te stellen. Dit kan (indien nodig) aan de hand van een onderverdeling in categorieën van personen, waarbij per groep rekening kan worden gehouden met juridische vraagstukken zoals causaliteit en eigen schuld, zodat de afdoening van schadevorderingen zich leent voor bundeling:

“Met het in het verleden aangevoerde bezwaar tegen een collectieve schadevergoedingsactie dat causaliteit en schade slechts individueel kunnen worden bepaald, is in het voorstel rekening gehouden. De praktijk met de WCAM heeft laten zien dat ook massaschade zich wel dergelijk collectief laat afwikkelen. Door, zoals in de WCAM gebeurt, de schadevergoeding te bepalen aan de hand van een onderverdeling in categorieën van personen kan in geval van collectieve afdoening rekening worden gehouden met vragen van omvang van de schade, causaliteit, toerekening en eigen schuld, die dan deels per groep van personen worden beoordeeld. In het wetsvoorstel is deze systematiek overgenomen (zie artikel 1018i Rv).”³⁴²

En

“Ten slotte is de procedure zelf zodanig vormgegeven dat het feit dat bepaalde bij een massaschade spelende vragen slechts individueel beantwoord kunnen worden, niet aan een efficiënte en effectieve afwikkeling in de weg behoeft te staan.”³⁴³

573. Onder de WAMCA geldt dus als uitgangspunt dat schadevergoedingsvorderingen zich lenen voor bundeling. Een striktere benadering zou ertoe leiden dat de ratio van de WAMCA – het in staat stellen van de rechter om massaschade direct op een efficiënte en effectieve wijze af te wikkelen, met als doel om finaliteit te bereiken – teniet zou worden gedaan.

XVII.3 De belangen en vorderingen in deze procedure zijn gelijksoortig

574. De belangen van de Autobezitters zijn gelijk. Alle Autobezitters hebben een (of meerdere) Getroffen Voertuig(en) onder zich (gehad) dat betrokken is in het Renault-emissieschandaal. De Getroffen Voertuigen zijn als ‘groen’ aan hen aan de man gebracht, terwijl zij in werkelijkheid veel meer NOx uitstoten dan wettelijk is toegestaan. Om dit te verhullen, zijn de Getroffen Voertuigen voorzien van Manipulatie-Instrumenten, zodat deze de typegoedkeuringstesten op slinkse wijze hebben kunnen doorstaan. De aanwezigheid van deze Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen is steeds voor de Autobezitters verzwegen. Als gevolg van deze praktijken heeft iedere Autobezitters onder de Overeenkomsten, dan wel via de bijtelling te veel geld betaald voor hun (illegale) Getroffen Voertuig.

³⁴² Kamerstukken II, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 5 en 6.

³⁴³ Kamerstukken II, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 7.

Bovendien heeft elk Getroffen Voertuig van de Autobezitters van Renault c.s., dan wel de Importeur, dan wel de Handelaren eenzelfde onterecht CvO ontvangen. Dit CvO had niet afgegeven mogen worden. Elk van deze CvO's vermeldt ten onrechte dat de NOx-uitstoot van de Getroffen Voertuigen aan de Euro 5 of Euro 6 emissienormen voldoen.

575. Deze collectieve procedure sluit naadloos aan bij de geest van het Nederlandse collectieve actierecht: het bieden van een effectieve en efficiënte rechtsbescherming aan een grote groep gedupeerde partijen met gelijksoortige belangen en het bieden van finaliteit.

576. Onderstaand bespreekt Car Claim per vordering zoals geformuleerd in het petitum bij deze dagvaarding dat de daaraan ten grondslag liggende feitelijke- en rechtsvragen voldoende gemeenschappelijk zijn, zodat daarover in één procedure kan worden geoordeeld. Elk van de vorderingen is er telkens op gericht de gelijksoortige belangen van (een groep binnen) de Autobezitters te dienen, zonder dat dit nadere beoordeling van individuele omstandigheden of rechtsverhoudingen behoeft.

XVII.3.1 Vordering sub 4: verklaring voor recht ten aanzien van kleine zelfstandigen zonder personeel

Sub 4: voor recht te verklaren dat natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer, in de in deze procedure toe te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen

577. De sub 4 gevorderde voorrechtverklaring strekt tot de kwalificatie van kleine zelfstandigen als Particuliere Partijen. Zoals toegelicht in Hoofdstuk IV is Car Claim van mening dat het oneerlijk zou zijn om deze groep Autobezitters over één kam te scheren met Zakelijke Partijen, nu kleine zelfstandigen de Getroffen Voertuigen (veelal) tevens voor privégebruik hebben aangeschaft. Deze voorrechtverklaring voorziet bovendien een duidelijke scheidslijn tussen Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen. Dit komt een efficiënte schadeafwikkeling ten goede.

578. De voorwaarden die maken dat kleine zelfstandigen in de in deze procedure toe te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen zijn voor elke 'kleine zelfstandige steeds gelijk, te weten:

- i. natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel; en
- ii. eenmanszaken met slechts één werknemer.

579. Deze vordering voldoet derhalve naar haar aard aan het Gelijksoortigheidsvereiste.

XVII.3.2 Vorderingen sub 5(i) t/m (iii): verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad

Sub 5(i): voor recht te verklaren dat Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan onrechtmatig hebben gehandeld jegens de Autobezitters

580. De sub 5(i) gevorderde voorrechtverklaring ziet op de (dis)kwalificatie van het respectievelijk handelen van Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan.³⁴⁴ Over deze vorderingen kan in één procedure worden geoordeeld, zonder dat daarbij de bijzondere omstandigheden aan de zijde van de Autobezitters betrokken behoeven te worden.

581. Renault c.s. heeft opzettelijk Manipulatie-Instrumenten toegepast in alle in Nederland op de markt gebrachte Getroffen Voertuigen. Renault-Nissan heeft aan de ontwikkeling en productie daarvan meegewerkt. Desondanks hebben Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan de Getroffen Voertuigen op de Nederlandse markt gebracht en de onrechtmatige toepassing van Manipulatie-Instrumenten voor de Autobezitters steeds op dezelfde manier verzwegen. Deze gedragingen en omissies van Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan staan volledig los van eventuele individuele omstandigheden zijdens de Autobezitters, zodat deze parallelle belangen van de Autobezitters gelijksoortig zijn.³⁴⁵

Sub 5(ii): voor recht te verklaren dat Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan hoofdelijk aansprakelijk zijn voor vergoeding van de door de Autobezitters geleden en nog te lijden schade;

Sub 5(iii): voor recht te verklaren dat de door Autobezitters geleden schade ten minste gelijk is aan de door de rechtbank in goede justitie vast te stellen prijsvermindering onder 6(iii), dan wel 6(v)

Sub 5(iv): voor recht te verklaren dat Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan over de aan de Autobezitters te betalen schadevergoeding wettelijke rente verschuldigd zijn vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs, leaseprijs of bijtelling hebben voldaan

582. De sub 5(ii) t/m 5(iv) gevorderde voorrechtverklaringen zien op de vaststelling in rechte dat Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan hoofdelijk schadeplichtig zijn jegens de Autobezitters, dat de in dit verband door hen aan Autobezitters te betalen schadevergoeding ten minste gelijk is aan de door de rechtbank in het kader van de contractuele vorderingen jegens de Handelaren vast te stellen prijsvermindering en dat Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan gehouden zijn om over de te betalen schadevergoeding wettelijke rente te betalen.

³⁴⁴ Zie Hoofdstuk VII.2 van deze dagvaarding.

³⁴⁵ Car Claim verwijst in dit verband op het eerdere ontvankelijkheidsoordeel van de rechtbank ten aanzien van Car Claim in de procedure tegen Volkswagen c.s. (ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 6.11).

583. In par. 571 – 573 heeft Car Claim toegelicht dat de wetgever de WAMCA bewust zo heeft ingericht, dat massaschade collectief kan worden afgewikkeld. Zo nodig kan daarbij rekening worden gehouden met vraagstukken als causaliteit, door gedupeerden (Autobezitters) onder te verdelen in diverse subgroepen (hetgeen Car Claim doet, zie Hoofdstuk IV van deze dagvaarding).
584. Wat betreft de causaliteit geldt evenwel dat in deze collectieve procedure steeds op gelijke wijze kan worden geoordeeld over het causaal verband tussen enerzijds de onrechtmatige gedragingen van Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan, en anderzijds de door Autobezitters geleden schade. Car Claim heeft dit toegelicht in Hoofdstuk VIII.2 van deze dagvaarding. In zoverre is het niet noodzakelijk om een onderverdeling in Autobezitters te maken.
585. Over de hoogte van de schade kan tevens worden geoordeeld zonder te abstraheren van de individuele omstandigheden van het geval. De door Autobezitters geleden schade kan immers (grotendeels) worden gekoppeld aan de aanschafwaarde van de Getroffen Voertuigen. Autobezitters hebben te veel betaald voor de Getroffen Voertuigen (via de koopprijs, dan wel via de leaseprijs en betaalde bijtelling). Deze schadeposten zijn gebaseerd op de aanschafwaarde van de Getroffen Voertuigen. Dit zijn schadeposten die objectief kunnen worden vastgesteld en zo nodig door de rechtbank kunnen worden geschat (artikel 6:97 BW),³⁴⁶ zodat bundeling van deze vorderingen strekt tot een efficiënte en effectieve rechtsbescherming van de Autobezitters.
586. Voor zover zou gelden dat de rechtbank niet reeds in dit stadium van de procedure zou kunnen vaststellen dat de door Autobezitters geleden schade zich leent voor collectieve afwikkeling, dan verzoekt Car Claim de rechtbank om haar vooralsnog ontvankelijk te verklaren op dit punt. Dit sluit ook aan bij het stelsel van de WAMCA, waarin de rechtbank zich pas in een later stadium van de procedure zal buigen over de mogelijke wijzen van schadeafwikkeling en partijen in de gelegenheid kan stellen om hun visie op een dergelijke schadeafwikkeling met de rechtbank te delen (ingevolge artikel 1018i Rv).
587. Tot slot zijn Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan aan Autobezitters wettelijke rente verschuldigd op grond van de wet (artikel 6:119 BW). Dit recht is voor iedere Autobezitter gelijk, zodat ook deze voorrechtverklaring zich leent voor collectieve toewijzing. Wat betreft de *hoogte* (ingangsdatum) van de verschuldigde wettelijke rente (sub 7 petitum) geldt dat aan de wijze van vaststelling daarvan in de nader door de rechtbank vast te stellen schadeafwikkeling (dan wel door partijen te sluiten collectieve schikking) nader invulling kan worden gegeven.

³⁴⁶

Zie *mutatis mutandis* Rb. Amsterdam 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*), r.o. 18.28.

XVII.3.3 Vorderingen sub 6 (i) t/m (iii): verklaringen voor recht ten aanzien non-conformiteit

Sub 6(i): voor recht te verklaren dat de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn, althans dat de Getroffen Voertuigen andere dan gebruiksbepalende eigenschappen bezitten die niet aan de Overeenkomsten voldoen

588. Vordering sub 6(i) sluit aan bij het bepaalde in artikel 7:17 lid 2 BW en ziet op de vaststelling van de non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen.
589. De Getroffen Voertuigen lijden stuk voor stuk aan identieke gebreken. Zij bevatten elk één of meerdere Manipulatie-Instrumenten. De Getroffen Voertuigen voldoen collectief op dezelfde wijze niet aan dezelfde Europese en Nederlandse wet- en regelgeving, welk gegeven steeds op soortgelijke wijze tot non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen leidt.³⁴⁷
590. Bij de beoordeling van deze gevorderde verklaring voor recht spelen individuele rechtsverhoudingen geen rol. Het staat niet ter discussie dat iedere Autobezitter er bij het kopen of leasen van een auto vanuit moet kunnen gaan dat het voertuig is voorzien van een deugdelijk CvO en voldoet aan de wettelijke vereisten die voor het desbetreffende voertuig gelden (zie par. 379). Dit uitgangspunt betreft geen subjectieve veronderstelling, die samenhangt met individueel gesloten overeenkomsten, maar een minimumvereiste dat geldt voor alle Autobezitters. Dit is een harde ondergrens, die op gelijke wijze geldt voor alle Overeenkomsten die Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B met de respectieve Handelaren hebben gesloten.
591. Het collectief ontbreken van dit gelijkvormig minimumvereiste heeft tot gevolg dat géén van de Getroffen Voertuigen de eigenschappen bezit die aan de door Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B gesloten Overeenkomsten beantwoorden. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben parallel lopende belangen bij de aantasting van de desbetreffende Overeenkomsten.

Sub 6(ii): voor recht te verklaren dat de redelijke termijn tot herstel en/of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ex artikel 7:21 lid 3 BW ongebruikt is verstreken

592. Car Claim heeft in par. 383 e.v. toegelicht dat de redelijke termijn voor herstel van de gebreken in de Getroffen Voertuigen reeds ongebruikt is verstreken. Zij heeft in dat kader tevens toegelicht dat de Autobezitters herstel van Getroffen Voertuigen op basis van de verklaringen en gedragingen van Gedaagden niet meer hoeven te verwachten.

³⁴⁷

Zie Hoofdstuk VIII.3.2 van deze dagvaarding.

593. Voor zover Gedaagden zouden bepleiten dat de Getroffen Voertuigen die een update hebben gehad wel zouden zijn hersteld, geldt dat de update – voor zover die al zou zijn doorgevoerd – de non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen niet heeft verholpen. Car Claim heeft dit uiteengezet in Hoofdstuk VII.5.
594. Nu de gebreken van de Getroffen Voertuigen niet zijn hersteld en de wettelijke termijn om dit te doen is verstreken, zijn Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van rechtswege bevoegd om zich op gedeeltelijke ontbinding (prijsvermindering) te beroepen.
595. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben aldus een gelijksoortig belang bij de gevorderde verklaring voor recht. Bundeling van deze belangen strekt tot een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B.

Sub 6(iii): voor recht te verklaren dat Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Overeenkomsten op grond van gedeeltelijke ontbinding te verminderen met een nader door de rechtbank vast te stellen bedrag

596. De sub 6(iii) gevorderde voorrechtverklaring houdt verband met de mogelijkheid voor Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B om de Overeenkomsten die zij met de respectieve Handelaren hebben gesloten, gedeeltelijk te ontbinden met een beroep op non-conformiteit en het teveel betaalde van de betreffende Handelaren terug te vorderen (prijsvermindering).
597. Conform het getrapte stelsel van artikel 7:17 e.v. BW leidt toewijzing van het sub 6(i-ii) gevorderde er van rechtswege toe dat Particuliere Partijen A en B in beginsel de bevoegdheid hebben om de door hen betaalde bedragen uit hoofde van de Overeenkomsten te verminderen (gedeeltelijke ontbinding).
598. De Zakelijke Partijen hebben deze bevoegdheid eveneens, zij het krachtens artikel 6:265 BW juncto artikel 6:270 BW.
599. Een collectief oordeel dat Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn de door hen met de respectieve Handelaren gesloten overeenkomsten gedeeltelijk te ontbinden, strekt tot de bescherming van de gelijksoortige belangen van deze subgroepen Autobezitters. Door deze belangen te bundelen, wordt een doelmatige en efficiënte rechtsbedeling bevorderd.

XVII.3.4 Vorderingen sub 6(iv) en (v): (subsidiare) verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling

Sub 6(iv): voor recht te verklaren dat de sub 6(i) genoemde gebreken en de omissies aan de Getroffen Voertuigen zo essentieel zijn dat weldenkende kopers bij een juiste voorstelling van zaken de Overeenkomsten niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden, zouden hebben gesloten

Sub 6(v): voor recht te verklaren dat Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Overeenkomsten op grond van gedeeltelijke vernietiging te verminderen met een nader door de rechtbank vast te stellen bedrag

600. De sub 6(iv) en (v) gevorderde voorrechtverklaringen houden verband met de mogelijkheid voor Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B om de Overeenkomsten die zij met de respectieve Handelaren hebben gesloten, gedeeltelijk te vernietigen met een beroep op dwaling en het teveel betaalde van de betreffende Handelaren terug te vorderen (prijsvermindering).
601. In par. 393 – 396 heeft Car Claim uiteengezet dat de literatuur en rechtspraak aannemen dat een vordering tot dwaling zich leent voor collectieve behandeling, indien (i) steeds over dezelfde eigenschappen is gedwaald en (ii) deze eigenschappen zo essentieel zijn dat een weldenkende koper bij een juiste voorstelling van zaken de overeenkomst (onder dezelfde voorwaarden) niet zou hebben gesloten.
602. In par. 397 e.v. heeft Car Claim toegelicht dat de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B steeds over dezelfde eigenschappen van de Getroffen Voertuigen hebben gedwaald, te weten het niet voldoen aan de geldende nationale en Europese wet- en regelgeving. In dit kader heeft Car Claim eveneens toegelicht dat het niet voldoen aan de wet een dermate essentieel gebrek is, dat kan worden aangenomen dat de Overeenkomsten bij een juiste voorstelling van zaken niet (onder dezelfde voorwaarden) zouden zijn gesloten.
603. De rechtsvraag of Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B op dezelfde voet hebben gedwaald, behoeft in dit geval daarom geen nadere beoordeling van individuele omstandigheden. De vordering leent zich voor gebundelde behandeling en strekt tot een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B.

XVII.3.5 Vordering sub 6(vi): verklaring voor recht ten aanzien van wettelijke (handels)rente

Sub 6(vi): voor recht te verklaren dat de Handelaren over de prijsvermindering jegens de Particuliere Partijen A en B wettelijke rente, en jegens de Zakelijke Partijen A en B wettelijke handelsrente verschuldigd zijn vanaf de datum waarop de desbetreffende Autobezitters de koop prijs / leasepenningen hebben voldaan

604. Over de terug te betalen prijsvermindering (op grond van gedeeltelijke ontbinding, dan wel gedeeltelijke vernietiging) zijn de Handelaren aan de Particuliere Partijen A en B wettelijke rente verschuldigd op grond van de wet (artikel 6:119 BW). Aan de Zakelijke Partijen A en B zijn de Handelaren van rechtswege wettelijke *handels*rente verschuldigd (artikel 6:119a BW).

605. Het recht op de wettelijke (handels)rente is voor iedere Autobezitter binnen de respectieve subgroepen Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B gelijk, zodat hierover collectief kan worden geoordeeld.

XVII.3.6 Vordering sub 7: veroordeling tot schadevergoeding

Sub 7: Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan hoofdelijk te veroordelen aan de Autobezitters de schade te vergoeden die zij hebben geleden, door middel van betaling aan hen van een nader door de rechtbank vast te stellen schadevergoeding, te vermeerderen met wettelijke rente, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet

606. Uit de toelichting van Car Claim op vorderingen sub 5(i) t/m 5(iii) volgt dat ook bundeling van de vordering sub 7 een doelmatige en efficiënte rechtsbedeling bevordert. Deze vordering leent zich derhalve voor collectieve behandeling.

XVII.3.7 Vordering sub 8, 9 en 10: vernietiging, ontbinding en veroordeling tot terugbetaling

Sub 8: (primair) de gedeeltelijke ontbinding van de Overeenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken

Sub 9: (subsidiar): de gedeeltelijke vernietiging van de Overeenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken

Sub 10: (primair en subsidiar): de respectieve Handelaren te veroordelen tot betaling aan Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van dat deel van de koopprijs dat deze Autobezitters aan hen te veel hebben betaald voor de Getroffen Voertuigen (de prijsvermindering), in geval van Particulieren Partijen te vermeerderen met wettelijke rente en in geval van Zakelijke Partijen wettelijke handelsrente, vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs hebben voldaan, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet

607. De vorderingen sub 8 en 9 houden een collectieve gedeeltelijke ontbinding (dan wel subsidiar: vernietiging) van de Overeenkomsten in, terwijl de vordering sub 10 een veroordeling van de Handelaren inhoudt tot terugbetaling aan de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van de nader door de rechtbank vast te stellen prijsvermindering.

608. De gedeeltelijke ontbinding, dan wel vernietiging leidt tot betalingsverlichtingen van de respectieve Handelaren aan de desbetreffende Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B (op grond van een ongedaanmakingsverbintenis, dan wel onverschuldigde betaling).

609. Uit de toelichting van Car Claim op vorderingen sub 6(i) t/m 6(vi) volgt dat ook bundeling van de vorderingen sub 8, 9 en 10 een doelmatige en efficiënte rechtsbedeling bevordert. Deze vorderingen lenen zich derhalve voor collectieve behandeling.

XVII.4 Tussenconclusie

610. Gelet op het bovenstaande meent Car Claim dat de bij deze dagvaarding jegens Gedaagden ingestelde vorderingen voldoen aan het Gelijksoortigheidsvereiste. De belangen van de Autobezitters bij deze vorderingen zijn gelijksoortig, waardoor zij zich lenen voor bundeling en een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de Autobezitters wordt bevorderd.³⁴⁸

XVII.5 Efficiëntie en effectiviteit van deze collectieve actieprocedure

611. Artikel 1018c lid 5 Rv schrijft voor dat de rechtbank pas overgaat tot de inhoudelijke behandeling van een collectieve vordering, wanneer Car Claim voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat het voeren van deze collectieve vordering efficiënter en effectiever is dan het instellen van een individuele vordering, doordat:

- i. de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen in voldoende mate gemeenschappelijk zijn;
- ii. het aantal personen tot bescherming van wier belangen de vordering strekt voldoende is; en
- iii. indien de vordering strekt tot schadevergoeding: dat zij alleen dan wel gezamenlijk een voldoende groot financieel belang hebben.³⁴⁹

612. Dat de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen in voldoende mate gemeenschappelijk zijn en zich zodoende voor bundeling lenen (punt i. hierboven), heeft Car Claim eerder in dit hoofdstuk al toegelicht. Dit leidt ertoe dat de onderhavige collectieve actieprocedure *de facto* een meerwaarde heeft boven het procederen op individuele basis. In de wetsgeschiedenis en jurisprudentie wordt immers aangenomen dat het vereiste dat sprake dient te zijn van een efficiënte en effectieve rechtsbescherming in het Gelijksoortigheidsvereiste besloten ligt.³⁵⁰

³⁴⁸ Vgl. Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

³⁴⁹ Hoewel dit voorschrift strikt genomen niet van toepassing is voor Car Claim. Zij stelt jegens Gedaagden een collectieve vordering in op basis van artikel 1018d lid 1 Rv. Dit artikel verklaart slechts lid 1 van artikel 1018c Rv van toepassing, niet ook lid 5.

³⁵⁰ Zie bijvoorbeeld recent A-G De Bock in zijn conclusie van 17 september 2021, ECLI:NL:PHR:2021:834 (*Trafigura*), punt 6.19-6.20: “[6.19] (...) Ik begrijp de parlementaire geschiedenis zo, dat aan een dergelijke voorwaarde geen behoefte bestaat, omdat het aspect van het bevorderen van een effectieve en efficiënte rechtsbescherming c.q. de meerwaarde van een collectieve actie boven individuele acties (reeds) in het gelijksoortigheidsvereiste besloten ligt. [6.20] Dit sluit ook aan bij de formulering die de Hoge Raad in verband met het gelijksoortigheidsvereiste van art. 3:305a BW (oud) bezigt, namelijk dat aan dit vereiste is voldaan indien “de belangen ter bescherming waarvan de rechtsovereenkomst strekt, zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd” (zie onder 5.14; mijn onderstreping).”

613. Voor wat betreft punt ii. wijst Car Claim mede op Hoofdstuk IV van deze dagvaarding. Car Claim komt met deze collectieve vordering op voor de belangen van honderdduizenden Autobezitters.
614. Wat betreft punt iii. staat buiten kijf dat de Autobezitters gezamenlijk een groot financieel belang hebben. Hoewel de hoogte van de geleden schade van de Autobezitters in deze procedure nader zal moeten worden vastgesteld, schat Car Claim dat deze schade duizenden euro's per Getroffen Voertuig bedraagt. Deze financiële belangen van de individuele Autobezitters afzonderlijk bezien zijn evenwel niet zo groot, dat de Autobezitters in staat kunnen worden geacht om hun individuele belangen door middel van individuele rechtsvorderingen te beschermen, omdat de onderzoekskosten en de kosten van een afzonderlijke gerechtelijke procedure van een Autobezitter tegen de Gedaagden vele malen hoger zijn dan de schade van een individuele Autobezitter.³⁵¹ De Autobezitters zijn zelfstandig derhalve niet in staat om op vergelijkbare efficiënte wijze als door middel van de onderhavige collectieve actieprocedure genoegdoening te verkrijgen.
615. Over het vereiste van een effectieve en efficiënte rechtsbescherming merkt Car Claim verder nog het volgende op. Of een collectieve actieprocedure efficiënter en/of effectiever is dan het procederen door de belanghebbenden zelf, vraagt naar opvatting van Car Claim om een vergelijking tussen de situatie waarin sprake is van een collectieve actieprocedure en die waarin op individuele basis wordt geprocedeerd. Het is evident efficiënter en effectiever wanneer de rechtbank zich in één collectieve procedure toelegt op een beoordeling van het petitum van Car Claim en in dat kader aangedragen feiten en omstandigheden die voor alle Autobezitters gelden, dan wanneer diverse rechtbanken door het hele land duizenden keren over dezelfde feiten en dezelfde rechtsvragen zouden moeten oordelen.
616. Wat een efficiënte en/of effectieve rechtsgang is, heeft de wetgever toegelicht bij de totstandkoming van artikel 3:305a BW.³⁵² Een efficiënte rechtsgang ziet op de waarborging van de proces-economie.³⁵³ Een effectieve rechtsgang richt zich op het effectief kunnen voorleggen van aan een partij toekomende rechten aan de rechter. Indien de onderhavige collectieve procedure ook maar één enkel voordeel voor de Autobezitters (en Gedaagden) biedt ten aanzien van de efficiëntie óf effectiviteit boven het procederen op naam, dan is reeds aan de eis van een effectieve en/of efficiënte rechtsbescherming voldaan.³⁵⁴

³⁵¹ Vergelijk in dit verband Rb. Amsterdam 9 december 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:6122, r.o. 4.16. In die zaak werd de 305a-organisatie Stichting Elco Foundation niet-ontvankelijk verklaard, omdat zij wenste op te komen voor de financiële belangen van uitsluitend professionele financiële instellingen. Van deze instellingen mocht worden verwacht dat zij hun belangen met individuele rechtsvorderingen kunnen verdedigen, waardoor een collectieve rechtsbescherming niet noodzakelijk werd geacht.

³⁵² *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 5.

³⁵³ Zo overwoog de wetgever (*Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 6 en 7) dat van een efficiënte collectieve actie bijvoorbeeld geen sprake is wanneer de groep ten behoeve van wie de 305a-organisatie opkomt van zodanige omvang is, dat het procederen op naam van die belanghebbenden eenvoudig te realiseren is. Met een achterban zo groot als de Autobezitters, is procederen op naam van de Autobezitters zelf niet te realiseren en daarmee geen optie.

³⁵⁴ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3. p. 23: "Biedt een collectieve actie in een concrete situatie geen enkel voordeel boven het procederen op naam van de belanghebbenden zelf, dan dient voorkeur te worden gegeven aan het laatste."

617. De onderhavige collectieve actieprocedure bevat meerdere voordelen voor de Autobezitters en Car Claim, de rechterlijke macht en Gedaagden waar het gaat om de proces-economie en om een effectieve waarborging van hun rechten. Bij de voordelen van de onderhavige procedure boven het procederen op naam kan (onder meer) worden gedacht aan het volgende:

- i. Car Claim beschikt over diepgaande kennis en ervaring met betrekking tot het dieselemissieschandaal. Daarnaast beschikt zij over een breed netwerk van verschillende consumenten- en belangenorganisaties en NGO's. Car Claim staat eveneens op goede voet met diverse leden van de Europese Commissie en het Europees Parlement, met wie zij regelmatig spreekt over de ontwikkelingen in het dieselemissieschandaal en de mogelijke oplossingen. Voorts is Car Claim op dit moment het enige initiatief dat in Nederland procedeert tegen een grote autofabrikant in het dieselemissieschandaal dat door de rechtbank ontvankelijk is verklaard. Gelet op het voorstaande komt de betrokkenheid van Car Claim en aanwijzing van Car Claim als exclusieve belangenbehartiger in deze collectieve procedure de Autobezitters ten goede;
- ii. de proceskosten (waaronder het proceskostenrisico bij verlies) van deze procedure worden gedragen door Car Claim;
- iii. belangrijke vraagstukken omtrent bijvoorbeeld de kwalificering van het handelen van Gedaagden jegens de Autobezitters worden in de onderhavige procedure voor de Autobezitters *in ieder geval* beantwoord, zonder dat daarvoor individuele procedures noodzakelijk zijn;
- iv. een eventueel gebrek aan prikkels bij de Autobezitters (partijen in het algemeen) om de vorderingen aan de rechter voor te leggen (al dan niet ingegeven door de hoge kosten van het procederen), wordt met de onderhavige procedure en het te verkrijgen vonnis geadresseerd;
- v. de bestaande informatie-asymmetrie tussen Gedaagden en de Autobezitters wordt deels gereduceerd, doordat Car Claim een deel van de beschikbare informatie ten behoeve van de Autobezitters in kaart heeft gebracht;
- vi. bewijsvergaring gaat gepaard met het maken van kosten, die de Autobezitters met een collectieve activovordering bespaard zullen blijven;
- vii. de houding en uitlatingen van Gedaagden met betrekking tot het dieselemissieschandaal duiden erop dat het individuele Autobezitters hetzij de (financiële) middelen zal ontberen om een uitspraak van de rechtbank (en hogere rechterlijke instanties) te verkrijgen over het handelen van Gedaagden, hetzij dat de individuele Autobezitters door de forse financiële draagkracht van Gedaagden ontmoedigd zullen raken om tegen Gedaagden überhaupt een procedure te starten;
- viii. deze collectieve procedure kan zorgen voor politieke en maatschappelijke druk op Renault c.s. en de overige Gedaagden om de Autobezitters te compenseren voor het door hen geleden nadeel;³⁵⁵

³⁵⁵

Hof Amsterdam 14 april 2020, ECLI:NL:GHAMS:2020:1157 (*Trafigura*), r.o. 3.38 en 3.39. Een sprekend voorbeeld hiervan is de collectieve procedure van Car Claim tegen Volkswagen c.s. Mede naar aanleiding van het eindvonnis van de rechtbank in deze procedure (ECLI:NL:RBAMS:2021:3617) hebben de Europese Commissie en Europese consumentenautoriteiten Volkswagen c.s. opgeroepen om consumenten uit alle EU-landen te compenseren (Productie 82).

- ix. oordeelt de rechtbank dat de WAMCA van toepassing is op deze collectieve vordering, dan geldt dat de uitspraak in deze procedure algemeen verbindend is voor alle Autobezitters (mits zij geen gebruik maken van hun opt-out mogelijkheid);³⁵⁶
 - x. voor zover de WAMCA niet van toepassing zou zijn, geldt dat het in deze collectieve actieprocedure te verkrijgen vonnis leidend is in opvolgende individuele procedures.³⁵⁷ Partijen in opvolgende procedures zijn dus aan de eerder in een collectieve actieprocedure verkregen rechterlijke beslissing gebonden, *tenzij* een van de in de opvolgende procedure betrokken partijen weet te onderbouwen dat en waarom moet worden afgeweken van de in de eerdere collectieve actieprocedure gewezen rechterlijke beslissing.³⁵⁸ Kosten en inspanningen voor Autobezitters in opvolgende procedures blijven hierdoor beperkt;
 - xi. de onderhavige procedure voorkomt dat de rechtbank en andere rechtbanken in Nederland worden geoccupeerd met honderden tot duizenden rechtszaken die stuk voor stuk (deels) zien op dezelfde rechtsvragen die nu collectief in één procedure kunnen worden beantwoord. Deze collectieve actieprocedure voorkomt een overbelasting van de rechterlijke macht en voorkomt daarmee de verkwisting van de kostbare middelen van de rechtspraak.
618. Elk van bovengenoemde voordelen is op zichzelf, maar zeker in onderlinge samenhang bezien voldoende om tot de conclusie te komen dat de onderhavige procedure efficiënter en/of effectiever is dan wanneer de Autobezitters individuele procedures zouden instellen jegens Gedaagden. Juist voor massaschandalen zoals het Renault-diesemissieschandaal kent het Nederlands rechtssysteem de mogelijkheid tot het instellen van een collectieve actie ex artikel 3:305a BW. De Autobezitters hebben dan ook baat bij de door Car Claim ingestelde vorderingen.³⁵⁹

XVIII. BEKENDE VERWEREN VAN GEDAAGDEN

619. Gedaagden hebben inhoudelijk niet gereageerd op de brieven van Car Claim van respectievelijk 24 juni, 14 september, 16 september 2021 en 9 november 2021 (Producties 83, 69, 86 en 87). Car Claim is dan ook niet bekend met enige verweren van Gedaagden.
620. Car Claim is wel via openbare bronnen bekend met een aantal standpunten van Gedaagden die de problematiek in deze collectieve procedure raken. Deze standpunten van Gedaagden heeft Car Claim in deze dagvaarding reeds besproken en weerlegd.

³⁵⁶ Artikel 1018k lid 1 Rv en 1018f lid 1 Rv.

³⁵⁷ HR 27 november 2009, ECLI:NL:HR:2009:BH2162 (*VEB/World-Online*), r.o. 4.8.2. Zie tevens *Kamerstukken II*, 2012/13, 33 126, nr. 7, p. 13 en A-G De Bock in zijn conclusie van 17 september 2021, ECLI:NL:PHR:2021:834 (*Trafigura*), punt 6.30.

³⁵⁸ Zie B.T.M. van der Wiel, 'Derdenwerking van rechterlijke uitspraken', in: *NJB*: 2011/671 en C.M.D.S. Pavillon, 'De derdenwerking van collectieve acties tegen onredelijke bedingen in het licht van de Europese Rechtspraak', in: *TvC* 2016-4.

³⁵⁹ Vgl. Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

XIX. INTERNATIONALE BEVOEGDHEID NEDERLANDSE RECHTER

621. De Nederlandse rechter (specifiek de Rechtbank Amsterdam) komt internationale rechtsmacht toe om te oordelen over alle door Car Claim jegens Gedaagden ingestelde vorderingen.

XIX.1 De Importeur, de Handelaren en Renault-Nissan

622. Voor de Importeur, de Handelaren en Renault-Nissan geldt dat zij hun statutaire zetel hebben in Nederland. De rechtbank is derhalve bevoegd om van de vorderingen van Car Claim jegens de Gedaagden kennis te nemen op grond van artikel 2 Rv.

XIX.2 Gedaagden buiten Nederland

623. Renault Holding en Renault zijn gevestigd in Frankrijk. Dacia is gevestigd in Roemenië. Ook ten aanzien van deze partijen komt de Nederlandse rechter rechtsmacht toe.

XIX.2.1 Het schadetoebrengende feit doet zich voor in Nederland

624. De vorderingen van Car Claim jegens Renault c.s. zijn gebaseerd op onrechtmatige daad. Ten aanzien van verbintenissen uit onrechtmatige daad bepaalt artikel 7 lid 2 Brussel I bis-Vo³⁶⁰ dat het gerecht van de plaats waar het schadetoebrengende feit zich heeft voorgedaan of kan voordoen, bevoegd is.

625. Op grond van vaste jurisprudentie wordt hieronder niet alleen verstaan de plaats van de schadetoebrengende handeling (Handlungsort), maar ook de plaats waar de schade wordt geleden (Erfolgsort). De verweerder kan ter keuze van de eiser voor de rechter van de ene dan wel van de andere plaats worden opgeroepen.³⁶¹ Onder het Erfolgsort mag alleen worden geschaard de plaats waar het veroorzakende feit dat de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad meebrengt, rechtstreeks schadelijke gevolgen heeft gehad voor diegene die er rechtstreeks door is gelaedeerd.³⁶²

626. In geval van schade door de aanschaf van een dieselauto die is voorzien van Manipulatie-Instrumenten geldt dat het Erfolgsort is gelegen in de lidstaat waar het desbetreffende voertuig is aangeschaft.³⁶³ Voor de Autobezitters geldt dat alle Overeenkomsten met betrekking tot de Getroffen Voertuigen in Nederland zijn gesloten, waardoor het Erfolgsort steeds in Nederland is gelegen.

³⁶⁰ Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking).

³⁶¹ HvJEU 30 november 1976, C-21/76 (*Kalimijnen*), r.o. 24 en 25, en HvJEU 5 februari 2004, C-18/02 (*DFDS Torline*), r.o. 40.

³⁶² HvJEU 11 januari 1990, C-220/88 (*Dumez France*), r.o. 20 en 22.

³⁶³ HvJEU 9 juli 2020, C-343/19 (*VKI/Volkswagen*).

627. De door de Autobezitters geleden schade is overigens geen zuivere financiële vermogensschade. De aankoop van een voertuig dat van Manipulatie-Instrumenten is voorzien, leidt niet tot zuivere vermogensschade, maar tot zaakschade met een waardeverlies van het desbetreffende voertuig tot gevolg.³⁶⁴

XIX.2.2 Samenhang met vorderingen jegens Importeur, Renault-Nissan en de Handelaren

628. De internationale bevoegdheid van de Nederlandse rechter kan bovendien worden gegrond op artikel 8 lid 1 Brussel I bis-Vo. Dit artikel verklaart het gerecht van de woonplaats van één van de verweerders eveneens bevoegd om kennis te nemen van tegen de overige verweerders ingestelde vorderingen, mits tussen die vorderingen een dergelijke nauwe band bestaat dat een goede rechtsbedeling vraagt om hun gelijktijdige behandeling en berechting, om te vermijden dat bij afzonderlijke berechting van zaken onverenigbare beslissingen worden gegeven. Aan deze voorwaarde is voldaan.

629. De bevoegdheid van de Nederlandse rechter ten aanzien van de Importeur, Renault-Nissan en de Handelaren staat vast. Tussen de vorderingen die Car Claim bij deze dagvaarding tegen alle Gedaagden instelt, bestaat een zeer nauw verband. De vorderingen houden alle verband met de schade die de Autobezitters hebben geleden en nog zullen lijden als gevolg van het feit dat zij een Getroffen Voertuig hebben (gehad). Aan de vorderingen jegens Gedaagden ligt steeds hetzelfde feitencomplex ten grondslag. Het enkele feit dat de vorderingen jegens Gedaagden een verschillende grondslag kennen (contractuele en niet-contractuele vorderingen), doet hier niet aan af.³⁶⁵

XIX.2.3 Conclusie internationale rechtsmacht

630. Op grond van het voorgaande is de Nederlandse rechter internationaal bevoegd van de vorderingen van Car Claim jegens Gedaagden kennis te nemen.

XX. RELATIEVE BEVOEGDHEID RECHTBANK AMSTERDAM

631. Naast de internationale bevoegdheid bepaalt artikel 8 lid 1 Brussel I bis-Vo tevens de relatieve bevoegdheid van een gerecht. De Importeur, Renault-Nissan en een aantal Handelaren zijn gevestigd binnen het arrondissement van de Rechtbank Amsterdam. Deze Gedaagden fungeren derhalve als 'ankergedaagden', zodat deze rechtbank ook relatief bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen van Car Claim jegens de overige Gedaagden.

³⁶⁴ HvJEU 9 juli 2020, C-343/19 (*VKI/Volkswagen*).

³⁶⁵ HvJEU 11 oktober 2007, C-98/06 (*Freeport/Arnoldsson*).

632. Car Claim wijst er voorts op dat zij op grond van de WAMCA gehouden is om haar collectieve vordering aan de Rechtbank Amsterdam voor te leggen op grond van artikel 1018d lid 1 Rv.³⁶⁶

633. Tot slot geldt dat de relatieve bevoegdheid van de Rechtbank Amsterdam ook om de volgende praktische redenen voor de hand ligt:

- deze rechtbank heeft ruime expertise op het gebied van massaschade zaken van een omvang als de onderhavige;
- aan deze rechtbank is een veelvoud van zaken voorgelegd die verband houden met het diesel-emissieschandaal. In één van die zaken (van Car Claim jegens Volkswagen c.s.) heeft de rechtbank inhoudelijk ook uitspraak gedaan. Dit maakt dat de rechtbank ook inhoudelijk bekend is met de voorliggende (technische) materie; en
- het merendeel van de onder de WAMCA ingestelde collectieve vorderingen is aangebracht bij deze rechtbank.

XXI. TOEPASSELIJK RECHT

634. Op alle vorderingen van Car Claim jegens Gedaagden is Nederlands recht van toepassing. Car Claim licht dit toe.

XXI.1 De Importeur, de Handelaren en Renault-Nissan

635. De Importeur, de Handelaren en Renault-Nissan hebben hun statutaire zetel in Nederland. De vraag welk recht dient te worden toegepast, is voor wat betreft de vorderingen op deze Gedaagden niet aan de orde, aangezien zowel Car Claim (eiseres) als deze Gedaagden in Nederland gevestigd zijn. Deze rechtsverhouding wordt beheerst door het Nederlandse recht.

XXI.2 Gedaagden buiten Nederland

636. Renault Holding, Renault en Dacia zijn buiten Nederland gevestigd, maar binnen de Europese Unie. De vorderingen van Car Claim tegen deze Gedaagden zijn gebaseerd op onrechtmatige daad. Het op deze vorderingen toepasselijke recht dient te worden vastgesteld aan de hand van de Rome II-Vo.³⁶⁷

³⁶⁶ De laatste volzin van dit artikel luidt: “*De collectieve vordering wordt ingesteld bij dezelfde rechtbank als waar de eerder in het register aange tekende collectieve vordering is ingesteld.*”

³⁶⁷ 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.

637. Artikel 4 lid 1 Rome II-Vo bepaalt dat het recht van het land waar de schade zich voordoet van toepassing is, ongeacht in welk land de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan en ongeacht in welke landen de indirecte gevolgen van die gebeurtenis zich voordoen.

638. Voor de uitleg van deze bepaling moet aansluiting worden gezocht bij de jurisprudentie van het Europese HvJEU inzake artikel 7 lid 2 Brussel I bis-Vo en de lokalisering van het Erfolgsort.³⁶⁸ Bij de bespreking van de internationale rechtsmacht van de Nederlandse rechter in deze dagvaarding heeft Car Claim al toegelicht dat het Erfolgsort in deze zaak in Nederland gelegen is (zie par. 624 e.v.). Nu de Autobezitters schade lijden in Nederland, is Nederlands recht ook van toepassing op de vorderingen van Car Claim jegens Renault c.s.

XXII. (PROCES)KOSTEN

639. Indien in deze procedure een uitspraak ingevolge artikel 1018i Rv wordt gewezen, dan vordert Car Claim op grond van art. 1018l lid 2 Rv een hoofdelijke veroordeling van Gedaagden in de redelijke en evenredige gerechtskosten en andere kosten die Car Claim heeft gemaakt. Onder deze 'andere kosten' dienen onder meer, maar niet uitsluitend, te worden verstaan:

- (i) de door Car Claim gemaakte volledige buitengerechtelijke kosten;
- (ii) de kosten die Car Claim zal maken in verband met de handelingen die Car Claim in haar hoedanigheid van EB tot aan het eindvonnis geacht zal worden uit te voeren (waaronder maar niet beperkt tot kosten ex artikel 1018f lid 3 BW); en
- (iii) de volledige kosten van Car Claim die zij in verband met de schadeafwikkeling zal maken vanaf het in deze procedure te wijzen eindvonnis.

640. Daarnaast vordert Car Claim de door haar gemaakte en nog te maken redelijke kosten ter vaststelling van de schade en de aansprakelijkheid op de voet van artikel 6:96 lid 2 aanhef en sub b BW.³⁶⁹

641. Car Claim zal de voornoemde kosten op een later moment in deze procedure nader specificeren.

642. Indien en voor zover de WAMCA op de vorderingen van Car Claim niet van toepassing zou zijn, dan vordert Car Claim dat Gedaagden hoofdelijk in de door Car Claim gemaakte proceskosten (inclusief de nakosten), worden veroordeeld.

643. Car Claim maakt dan tevens aanspraak op de door haar gemaakte (redelijke) buitengerechtelijke kosten. Onder deze kosten valt onder meer het opbouwen van het dossier, het inwinnen van inlichtingen, het

³⁶⁸ X.E. Kramer & H.L.E. Verhagen, *Asser 10-III 2015*, nr. 990.

³⁶⁹ Deze kosten komen zowel onder het oude collectieve actierecht (art. 3:305a oud BW) als onder de nieuwe WAMCA voor vergoeding in aanmerking (vgl. HR 13 oktober 2006, *NJ 2008/527 (De Nederlandsche Bank Bank NV/Stichting Vie d'Or)*).

verrichten van feitenonderzoek, en het opstellen en verzenden van de uitnodigingen tot overleg aan Gedaagden. Deze kosten overstijgen de maximumvergoeding onder de BIK-staffel³⁷⁰ van EUR 6.775. Car Claim vordert dit bedrag.

XXIII. INFORMATIEPLICHT GEDAAGDEN

XXIII.1 Openbaarmaking van relevante informatie

644. Car Claim wijst erop dat een aanzienlijk deel van de voor deze procedure relevante (met name technische) informatie en documentatie binnen het domein van Gedaagden valt. Deze informatie is door Gedaagden niet gedeeld, is (nog) niet openbaar en is daarom niet of niet eenvoudig beschikbaar. Duidelijk is dat er ten nadele van de Autobezitters en Car Claim en ten voordele van Gedaagden (en in het bijzonder: Renault c.s.) een informatie-asymmetrie bestaat.
645. Om zoveel mogelijk toegang te krijgen tot benodigde informatie om haar vorderingen jegens (onder meer) Renault c.s. nader te kunnen onderbouwen, heeft Car Claim onder meer bij instanties in Nederland (op basis van de Wet openbaarheid van bestuur), in Duitsland (op basis van de *Gesetz zur Regelung des Zugangs zu Informationen des Bundes*) en in Frankrijk (op basis van de *Loi No. 78-753 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administrative, social et fiscal*) verzoeken tot openbaarmaking van informatie ingediend.
646. Op het moment van schrijven van deze dagvaarding heeft Car Claim van geen van de aangeschreven instanties enige documentatie ontvangen. Voor de meeste aangeschreven Franse instanties geldt dat zij de termijn waarbinnen zij Car Claim hadden moeten berichten hebben laten verlopen. Naar Frans recht geldt dat de verzoeken van Car Claim geacht worden stilzwijgend te zijn afgewezen. Eén aangeschreven Franse instantie, Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports (ISAT), heeft aangegeven de door Car Claim opgevraagde informatie (technische rapporten over de Getroffen Voertuigen) niet te verstrekken in verband met op haar rustende geheimhouding (**Productie 93**).
647. Mocht voorstaand patroon van verhulling van relevante informatie door de door Car Claim aangeschreven instanties zich voortzetten, dan dienen de waarborgen van artikelen 21 en 22 Rv ervoor te zorgen dat deze informatie alsnog door Renault c.s. beschikbaar wordt gesteld in de onderhavige procedure (om recht te doen aan het in artikel 6 EVRM neergelegde principe van de 'equality of arms') en de rechtbank in staat te stellen om volledig te worden geïnformeerd en weloverwogen en deugdelijk geïnformeerde beslissingen te nemen.

³⁷⁰

<https://www.rechtspraak.nl/Voor-advocaten-en-juristen/Reglementen-procedures-en-formulieren/Civiel/paginas/staffel-buitengerechtelijke-incassokosten.aspx>.

XXIII.2 Waarheidsplicht ex artikel 21 Rv

648. De waarheidsvinding is een fundamenteel beginsel van procesrecht. Hieraan kan slechts betekenisvol invulling worden gegeven met een volledige en correcte vaststelling van de feiten. Op de partijen rust derhalve een waarheids- en volledigheidsplicht. De rechter heeft de opdracht om recht te doen op grond van de werkelijkheid (de waarheidsvinding).

649. Het staat buiten kijf dat partijen uit hoofde van artikel 21 Rv in elk geval:

- i. nimmer feiten mogen stellen waarvan zij weten dat die feiten niet juist zijn of niet juist kunnen zijn,
- ii. geen feiten mogen ontkennen waarvan zij weten dat die juist zijn,³⁷¹ en
- iii. geen feiten mogen achterhouden waardoor de rechter (en de wederpartij) op het verkeerde been wordt gezet.³⁷² Onder dit laatste valt ook het geval dat een partij slechts een deel van het verhaal vertelt en enkel de daarbij behorende stukken overlegt.³⁷³ De verplichting tot volledigheid is immers een belangrijk aspect van de waarheidsplicht.³⁷⁴

XXIII.3 Informatieverzoek ex artikel 22 Rv

650. In de collectieve actieprocedure voor de rechtbank tegen Volkswagen c.s. is diverse malen gebleken dat artikel 21 Rv door de in die procedure gedaagde partijen met voeten werd getreden. In die procedure beval de rechtbank de autofabrikanten meermaals op grond van artikel 22 Rv om de ontbrekende (met name technische) informatie in het geding te brengen. Mocht de rechtbank constateren dan wel vermoeden dat zulks ook in de onderhavige procedure tegen de Gedaagden het geval is, dan verzoekt Car Claim de rechtbank reeds nu om in een zo vroeg mogelijk stadium van de procedure gebruik te maken van haar bevoegdheden ex artikel 22 Rv.

651. Met een beroep op art. 22 Rv vraagt Car Claim de rechtbank reeds nu voor alsdan om Renault c.s. (en of ook de andere Gedaagden) te bevelen tot de verstrekking van inlichtingen en, voor zover noodzakelijk, de overlegging van bewijs.

XXIII.4 Bewijsverrichtingen ex artikel 843a Rv

652. Car Claim vertrouwt erop dat voornoemde procedurele waarborgen afdoende zullen zijn om de rechtspositie van de Autobezitters in deze procedure te waarborgen. Mochten de nadere conclusies van

³⁷¹ Vgl. R.H. de Bock, *Tussen waarheid en onzekerheid: over het vaststellen van feiten in de civiele procedure*, Deventer: Kluwer 2011, par. 2.4.1, p. 53 en de daarin voetnoot 42 genoemde bronnen.

³⁷² *Kamerstukken II 1999/2000*, 26 855, 3, p. 53.

³⁷³ A-G Spier in zijn conclusie voor HR 14 november 2014, ECLI:NL:HR:2014:3241, *NJ 2015/193* m.nt. D.W.F. Verkade, onder 4.7.1.

³⁷⁴ R.H. de Bock, *Tussen waarheid en onzekerheid: over het vaststellen van feiten in de civiele procedure*, Kluwer 2011, par. 2.4.1.

antwoord van Gedaagden (of andere processtukken) onvoldoende inzicht verschaffen in de ontbrekende feiten of mochten Gedaagden bepaalde relevante stukken niet eigener beweging in het geding brengen, dan behoudt Car Claim zich het recht voor inzage of afschrift van dergelijke stukken te vorderen op de voet van artikel 843a Rv.

XXIV. BEWIJSMIDDELEN EN GETUIGEN

653. Car Claim meent dat haar vorderingen jegens Gedaagden vaststaan. Indien en voor zover de bewijslast op Car Claim mocht rusten en de rechtbank van oordeel is dat deze bewijslast met het overleggen van de bij deze dagvaarding gevoegde producties nog niet is geleverd, dan biedt zij aan haar stellingen nog nader te bewijzen, door alle middelen rechtens, in het bijzonder door middel van overlegging van aanvullende producties en het horen van deskundigen en getuigen.

XXV. PRODUCTIES

654. De producties behorende bij deze dagvaarding zullen op de eerstdienende dag in het geding worden gebracht.

XXVI. DE EIS

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

Ontvankelijkheid en exclusieve belangenbehartiger

1. voor recht te verklaren dat Car Claim ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure;
2. Car Claim aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger;

Opt out

3. te bepalen dat:
 - i. iedere Autobezitter met woonplaats of verblijf in Nederland gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging van de uitspraak waarbij Car Claim als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten zich van de behartiging van diens belangen in deze collectieve vordering te onttrekken (opt-out, artikel 1018f lid 1 Rv);
 - ii. iedere Autobezitter zonder woonplaats of verblijfplaats in Nederland gedurende een periode van

drie maanden na de aankondiging van de uitspraak waarbij Car Claim als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten zich van de behartiging van diens belangen in deze collectieve vordering te onttrekken (opt-out, artikel 1018f lid 5 slotzin Rv);

Verklaringen voor recht

4. voor recht te verklaren dat natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer, in de in deze procedure toe te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen;
5. voor recht te verklaren dat:
 - i. Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan onrechtmatig hebben gehandeld jegens de Autobezitters;
 - ii. Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan hoofdelijk aansprakelijk zijn voor vergoeding van de door de Autobezitters geleden en nog te lijden schade;
 - iii. de door Autobezitters geleden schade ten minste gelijk is aan de door de rechtbank in goede justitie vast te stellen prijsvermindering onder 6(iii), dan wel 6(v);
 - iv. Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan over de aan de Autobezitters te betalen schadevergoeding wettelijke rente verschuldigd zijn vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs, leaseprijs of bijtelling hebben voldaan, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
6. voor recht te verklaren dat:

primair

- i. de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn, althans dat de Getroffen Voertuigen andere dan gebruiksbepalende eigenschappen bezitten die niet aan de Overeenkomsten voldoen;
- ii. de redelijke termijn tot herstel en/of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ex artikel 7:21 lid 3 BW ongebruikt is verstreken;
- iii. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de

Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Overeenkomsten op grond van gedeeltelijke ontbinding te verminderen met een nader door de rechtbank vast te stellen bedrag;

subsidiar

- iv. de sub 6(i) genoemde gebreken en de omissies aan de Getroffen Voertuigen zo essentieel zijn dat weldenkende kopers bij een juiste voorstelling van zaken de Overeenkomsten niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden, zouden hebben gesloten;
- v. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Overeenkomsten op grond van gedeeltelijke vernietiging te verminderen met een nader door de rechtbank vast te stellen bedrag;

primair en subsidiar

- vi. de Handelaren over de prijsvermindering jegens de Particuliere Partijen A en B wettelijke rente, en jegens de Zakelijke Partijen A en B wettelijke handelsrente verschuldigd zijn vanaf de datum waarop de desbetreffende Autobezitters de koop prijs / leasepenningen hebben voldaan;

Vordering tot ongedaanmaking, terugbetaling en schadevergoeding

Jegens Renault c.s., de Importeur en Renault-Nissan

- 7. Renault Holding, Renault, Dacia, de Importeur en Renault-Nissan hoofdelijk te veroordelen aan de Autobezitters de schade te vergoeden die zij hebben geleden, door middel van betaling aan hen van een nader door de rechtbank vast te stellen schadevergoeding, te vermeerderen met wettelijke rente, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

Jegens de Handelaren

primair

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

subsidiar

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

primair en subsidiair

10. de respectieve Handelaren te veroordelen tot betaling aan Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van dat deel van de koopprijs dat deze Autobezitters aan hen te veel hebben betaald voor de Getroffen Voertuigen (de prijsvermindering), in geval van Particulieren Partijen te vermeerderen met wettelijke rente en in geval van Zakelijke Partijen wettelijke handelsrente, vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs hebben voldaan, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

Collectieve schadeafwikkeling

11. te bepalen dat alle door Gedaagden aan Autobezitters verschuldigde vergoedingen aan Car Claim zullen worden betaald onder nader door de rechtbank te stellen voorwaarden van collectieve schadeafwikkeling met inachtneming van het bepaalde in artikel 1018i lid 2 Rv;

Buitengerechtelijke kosten en (proces)kosten (art. 6:96 BW en art. 1018l lid 2 Rv)

12. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen tot vergoeding aan Car Claim van:
- i. de volledige door Car Claim gemaakte buitengerechtelijke kosten, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen vonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
 - ii. de volledige proceskosten van Car Claim, waaronder de kosten van haar procesfinancier, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
 - iii. de kosten die Car Claim zal maken in verband met de handelingen die Car Claim in haar hoedanigheid van exclusieve belangenbehartiger tot aan het eindvonnis geacht zal worden uit te voeren, waaronder maar niet beperkt tot kosten ex artikel 1018f lid 3 BW;
 - iv. de volledige kosten van Car Claim die zij in verband met de schadeafwikkeling zal maken vanaf het in deze procedure te wijzen eindvonnis, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet; en
 - v. de kosten die Car Claim zal maken ter vaststelling van de schade en de aansprakelijkheid, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen

eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet.

een en ander met dien verstande dat voor zover de rechtbank van oordeel is dat op het onderliggende feitencomplex het collectieve actierecht van toepassing is zoals dat gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie, dan heeft te gelden dat de vorderingen sub 2, 3, 7, 10 en 12(iii) van dit petitum komen te vervallen.

XXVII. PRODUCTIELIJST

PRODUCTIE	OMSCHRIJVING
Productie 1	(Niet-limitatieve) lijst van Getroffen Voertuigen
Productie 2	Jaarverslag Importeur 2018
Productie 3	Uittreksel Renault Group B.V. 12 november 2021
Productie 4	Information Complémentaire Renault groep 2020
Productie 5	Notulen EMIS verhoor 13 juli 2016
Productie 6	M. Contag e.a., 'How They Did It: An Analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles' 23 juni 2017
Productie 7	Persbericht Renault groep 25 juni 2008
Productie 8	Persbericht Renault groep 7 juni 2018
Productie 9	Persbericht Europese Commissie 8 juli 2021
Productie 10	EMIS vragen aan ██████████ 16 juni 2016
Productie 11	Persbericht ICCT 15 mei 2017
Productie 12	Rapport Gezondheidsraad 23 januari 2018
Productie 13	Renault CSR Rapport 2001
Productie 14	Ethisch Handvest Renault 2015
Productie 15	Persbericht Renault groep 7 juni 2010
Productie 16	Jaarverslag Renault groep 2008
Productie 17	Jaarverslag Renault groep 2009
Productie 18	Persbericht Renault groep 2 oktober 2008
Productie 19	Brochure Renault Clio 2009
Productie 20	Brochure Renault Megane Hatchback 2009
Productie 21	Brochure Renault Bedrijfswagens 2011
Productie 22	Brochure Renault Megane Estate 2011
Productie 23	Brochure Renault Megane Coupé-Cabriolet 2011
Productie 24	Brochure Renault Laguna 2011
Productie 25	Brochure Renault Clio 2012
Productie 26	Brochure Renault Captur 2013
Productie 27	Brochure Renault Scenic 2014
Productie 28	Brochure Renault Sandero 2012
Productie 29	Brochure Dacia Logan MCV 2013
Productie 30	Brochure Dacia Dokker 2013
Productie 31	Brochure Dacia Dokker 2014
Productie 32	Brochure Dacia Duster 2010
Productie 33	Brochure Dacia Duster 2012

Productie 34	Brochure Dacia Sandero 2011
Productie 35	Screenshot Wayback Machine 3 september 2011
Productie 36	Screenshot Wayback Machine 5 maart 2014
Productie 37	Klimaatrapport Renault groep april 2021
Productie 38	Automobile 13 januari 2017
Productie 39	Persbericht T&E 29 februari 2016
Productie 40	Tussenrapport Commissie Royal 28 april 2016
Productie 41	Eindrapport Commissie Royal 29 juli 2016
Productie 42	Eindrapport IFPEN 5 mei 2017
Productie 43	Automotive News Europe 14 januari 2016
Productie 44	Libération 14 maart 2017
Productie 45	Arrest HvJEU in gevoegde zaken C-690/18 t/m C-692/18
Productie 46	Le Monde 6 juni 2021
Productie 47	Rapport T&E september 2016
Productie 48	Rapport Vehicle Emissions Testing Programme April 2016
Productie 49	Rapport BMVI april 2016
Productie 50	Persbericht ICCT 25 april 2016
Productie 51	Testresultaten DUH Emission control Institute
Productie 52	Rapport TNO 10 oktober 2016
Productie 53	Le Monde 19 januari 2016
Productie 54	Challenges 11 april 2016
Productie 55	Antwoorden Renault groep op vragen EMIS 13 juli 2016
Productie 56	Automotive Management 20 januari 2016
Productie 57	Persbericht Renault groep 7 april 2016
Productie 58	Jaarverslag Renault groep 2007
Productie 59	Jaarverslag Renault groep 2019
Productie 60	Renault groep Universal Registration Document 2019
Productie 61	Jaarverslag Importeur 2019
Productie 62	Uittreksel Renault-Nissan 18 november 2021
Productie 63	Renault groep Universal Registration Document 2020
Productie 64	Alliance Facts & Figures 2013
Productie 65	Alliance Facts & Figures 2016
Productie 66	Persbericht Alliance 7 april 2010
Productie 67	Persbericht Green Car Congress 7 juni 2010
Productie 68	Persbericht Renault 22 april 2009
Productie 69	Voorbeeldbrief Car Claim aan Johan de Jong B.V. 14 september 2021
Productie 70	Brief Renault c.s. aan Car Claim 23 juli 2021

Productie 71	Vonnis Mercantil Court Madrid no. 1 25 januari 2021
Productie 72	Printscreen website Maurice Blackburn 16 november 2021
Productie 73	Persbericht DW 28 februari 2020
Productie 74	M. Achtnicht, German Car Buyers' willingness to Pay to Reduce CO2 emissions' 13 oktober 2009
Productie 75	T.G. Poder en J. He, 'Willingness to pay for a cleaner car: The case of car pollution in Quebec and France' 21 april 2017
Productie 76	Persbericht SpringerLink 30 maart 2018
Productie 77	A. Rosales-Tristancho, A.F. Carazo en R. Brey, 'A study of the willingness of Spanish drivers to pay a premium for ZEVs' 11 januari 2021
Productie 78	Rapport Wachtmeister 8 januari 2018
Productie 79	Rapport Baar e.a. 15 februari 2018
Productie 80	TNO rapport 3 juli 2017
Productie 81	Statuten
Productie 82	FD 28 september 2021
Productie 83	Brief Car Claim aan Renault c.s. 24 juni 2021
Productie 84	Retour brief Car Claim aan Johan de Jong B.V. 14 september 2021
Productie 85	E-mail Car Claim aan Johan de Jong B.V. 29 september 2021
Productie 86	Brief Car Claim aan Importeur 16 september 2021
Productie 87	Brief Car Claim aan Renault-Nissan 9 november 2021
Productie 88	Uittreksel Car Claim 17 november 2021
Productie 89	Jaarverslag Car Claim 2018
Productie 90	Jaarverslag Car Claim 2019
Productie 91	Jaarverslag Car Claim 2020
Productie 92	Support Letter Consumentenbond
Productie 93	Brief ISAT aan Car Claim 12 oktober 2021