

DAGVAARDING

Heden, de tweeduizend eenentwintig, op verzoek van de stichting **Stichting Emission Claim**, statutair gevestigd en kantoorhoudend aan de Molenwerf 16 (1014 BG) Amsterdam, in deze zaak woonplaats kiezende aan de Molenwerf 16 (1014 BG) te Amsterdam op het kantoor van Kennedy Van der Laan N.V., van welk kantoor dr. ████████ in deze zaak tot advocaat zal worden gesteld en als zodanig zal optreden:

GEDAGVAARD:

1. De vennootschap naar buitenlands recht **Renault S.A.**, statutair gevestigd en kantoorhoudend aan 13-15 Quai Alphonse le Gallo te Boulogne-Billancourt, 92100 in Frankrijk aan wie ik uit kracht van artikel 56 lid 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en in mijn hoedanigheid van verzendende instantie als bedoeld in Verordening (EG) nr. 1393/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 november 2007 ("**EG-betekenningsverordening**") en de Uitvoeringswet EG-betekenningsverordening op de volgende wijzen dit exploit beteken:
 - i. **Ten eerste** overeenkomstig lid 2 van voornoemd artikel 56 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en overeenkomstig artikel 15 van de EG-betekenningsverordening door verzending van twee afschriften dezes, met vertaling daarvan in de Engelse taal naar de ontvangende instantie in Frankrijk, aan het adres:

Debilly & Jolivet
6 Place Bellecourt
FR-69002 Lyon
Frankrijk

Deze verzending heeft heden door mij, gerechtsdeurwaarder, plaatsgevonden per UPS, tezamen met het formulier als bedoeld in artikel 4, derde lid van de EG-betekenningsverordening, welke door mij, gerechtsdeurwaarder, is ingevuld in de Franse taal.

Aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om dit exploit met vertaling in de Engelse taal te betekenen of ter kennis te brengen overeenkomstig het recht van het land waarin het adres van gedaagde is gelegen, daarbij heb ik tevens verzocht om terugzending van één afschrift van dit exploit met het certificaat als bedoeld in artikel 4, vijfde lid jo. artikel 10 van de EG-betekenningsverordening;

- ii. **Ten tweede** overeenkomstig lid 3 van voornoemd artikel 56 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en overeenkomstig artikel 14 van de EG-betekenningsverordening door rechtstreekse verzending van een afschrift dezes, met vertaling daarvan in de Engelse taal, en met gelijktijdige toezending van het in artikel 8 lid 1 van de EG-betekenningsverordening in bijlage II bedoelde modelformulier.

Deze verzending heeft heden door mij, gerechtsdeurwaarder, plaatsgevonden per UPS en is toegezonden aan voormeld adres van gedaagde met de mededeling dat gedaagde deze rechtstreeks toegezonden stukken mag weigeren door het hiervoor bedoelde modelformulier en de betekende stukken binnen één week na ontvangst aan mij, gerechtsdeurwaarder, te retourneren, indien zij niet gesteld zijn in of niet vergezeld gaan van een vertaling in één van de volgende talen:

- a. een taal die de gedaagde begrijpt; of
 - b. de officiële taal van de aangezochte lidstaat of indien er verscheidene officiële talen in de aangezochte lidstaat zijn, de officiële taal of één van de officiële talen van de plaats waar de betekening of kennisgeving moet worden verricht.
2. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **Renault Nederland N.V.**, statutair gevestigd en kantoorhoudend aan de Boeingavenue 275 (1119 PD) te Schipol-Rijk aan dit adres mijn exploit doende en afschrift dezes, latende aan:
3. De vennootschap naar buitenlands recht **Robert Bosch GmbH**, statutair gevestigd en kantoorhoudend aan de Robert-Bosch-Platz 1 70839 te Gerlingen-Schillerhöhe in Duitsland aan wie ik uit kracht van artikel 56 lid 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en in mijn hoedanigheid van verzendende instantie als bedoeld in de EG-betekenningsverordening en de Uitvoeringswet EG-betekenningsverordening op de volgende wijzen dit exploit beteken:
- iii. **Ten eerste** overeenkomstig lid 2 van voornoemd artikel 56 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en overeenkomstig artikel 15 van de EG-betekenningsverordening door verzending van twee afschriften dezes, met vertaling daarvan in de Engelse taal naar de ontvangende instantie in Duitsland, aan het adres:

Amtsgericht Ludwigsburg

Schorndofer Strasse 39
71638 Ludwigsburg
Duitsland

Deze verzending heeft heden door mij, gerechtsdeurwaarder, plaatsgevonden per UPS, tezamen met het formulier als bedoeld in artikel 4, derde lid van de EG-betekenningsverordening, welke door mij, gerechtsdeurwaarder, is ingevuld in de Duitse taal.

Aan de ontvangende instantie heb ik verzocht om dit exploit met vertaling in de Engelse taal te betekenen of ter kennis te brengen overeenkomstig het recht van het land waarin het adres van gedaagde is gelegen, daarbij heb ik tevens verzocht om terugzending van één afschrift van dit exploit met het certificaat als bedoeld in artikel 4, vijfde lid jo. artikel 10 van de EG-betekenningsverordening;

- iv. **Ten tweede** overeenkomstig lid 3 van voornoemd artikel 56 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering en overeenkomstig artikel 14 van de EG-betekenningsverordening door rechtstreekse verzending van een afschrift dezes, met vertaling daarvan in de Engelse taal, en met gelijktijdige toezending van het in artikel 8 lid 1 van de EG-betekenningsverordening in bijlage II bedoelde modelformulier.

Deze verzending heeft heden door mij, gerechtsdeurwaarder, plaatsgevonden per UPS en is toegezonden aan voormeld adres van gedaagde met de mededeling dat gedaagde deze rechtstreeks toegezonden stukken mag weigeren door het hiervoor bedoelde modelformulier en de betekende stukken binnen één week na ontvangst aan mij, gerechtsdeurwaarder, te retourneren, indien zij niet gesteld zijn in of niet vergezeld gaan van een vertaling in één van de volgende talen:

- a. een taal die de gedaagde begrijpt; of
- b. de officiële taal van de aangezochte lidstaat of indien er verscheidene officiële talen in de aangezochte lidstaat zijn, de officiële taal of één van de officiële talen van de plaats waar de betekening of kennisgeving moet worden verricht.

en voorts, ten aanzien van:

- a. gedaagde 1 tot en met 2 door verzending van een Nederlands en Engels afschrift per e-mail aan mr. [REDACTED] die blijktens haar reactie van 16 april 2021 (Productie 2) zal optreden als advocaat van de gedaagden via [REDACTED];
- b. gedaagde 3 door verzending van een Nederlands en Engels afschrift per e-mail aan mr. [REDACTED] die blijktens zijn (eerdere) reactie op de aansprakelijkstelling van Kennedy Van der Laan d.d. 22 december 2020 (Productie 82) inzake de reeds aanhangige procedure van de Stichting Emission Claim jegens Mercedes en (onder meer) Bosch (C/13/686493 / HA ZA 20-697) zal optreden als advocaat van de gedaagde via [REDACTED]

OM:

Op woensdag 1 september tweeduizend eenentwintig des voormiddags om 10:00 uur, niet in persoon maar vertegenwoordigd door een advocaat, te verschijnen ter terechtzitting van de Rechtbank Amsterdam, die zal worden gehouden in het gerechtsgebouw aan de Parnassusweg 280 (1076 AV) te Amsterdam.

MET DE UITDRUKKELIJKE AANZEGGING DAT:

- a. indien een gedaagde verzuimt advocaat te stellen of het hierna te noemen griffierecht niet tijdig betaalt, en de voorgeschreven termijnen en formaliteiten in acht zijn genomen, de rechter verstek tegen die gedaagde zal verlenen en de hierna omschreven vordering zal toewijzen, tenzij deze hem onrechtmatig of ongegrond voorkomt;
- b. indien ten minste één van gedaagden in het geding verschijnt en het griffierecht tijdig heeft voldaan, tussen alle partijen één vonnis zal worden gewezen, dat als een vonnis op tegenspraak wordt beschouwd;
- c. bij verschijning in het geding van ieder van gedaagden een griffierecht zal worden geheven, te voldoen binnen vier weken te rekenen vanaf het tijdstip van verschijning;

- d. de hoogte van de griffierechten is vermeld in de meest recente bijlage behorend bij de Wet griffierechten burgerlijke zaken, die onder meer is te vinden op de website: www.kbvg.nl/griffierechtentabel;
- e. van een persoon die onvermogend is, een bij of krachtens de wet vastgesteld griffierecht voor onvermogenden wordt geheven, indien hij op het tijdstip waarop het griffierecht wordt geheven heeft overgelegd:
 - 1. een afschrift van het besluit tot toevoeging, bedoeld in artikel 29 van de Wet op de rechtsbijstand, of indien dit niet mogelijk is ten gevolge van omstandigheden die redelijkerwijs niet aan hem zijn toe te rekenen, een afschrift van de aanvraag, bedoeld in artikel 24, tweede lid, van de Wet op de rechtsbijstand, dan wel
 - 2. een verklaring van het bestuur van de raad voor rechtsbijstand, bedoeld in artikel 7, derde lid, onderdeel e, van de Wet op de rechtsbijstand waaruit blijkt dat zijn inkomen niet meer bedraagt dan de inkomens bedoeld in de algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 35, tweede lid, van die wet;
- f. van gedaagden die bij dezelfde advocaat verschijnen en gelijklopende conclusies nemen of gelijklopend verweer voeren, op basis van artikel 15 van de Wet griffierechten burgerlijke zaken slechts eenmaal een gezamenlijk griffierecht wordt geheven;
- g. dat de Stichting op straffe van niet-ontvankelijkheid verplicht is deze dagvaarding aan te tekenen in het centraal register voor collectieve acties als bedoeld in art. 3:305a lid 7 BW;
- h. dat deze aantekening tot gevolg heeft dat – tenzij de Rechtbank de Stichting aanstonds niet ontvankelijk verklaart – de Rechtbank de zaak aanhoudt totdat een termijn van drie maanden na de aantekening in het centraal register is verstreken;
- i. dat na het verstrijken van deze termijn de behandeling van de zaak wordt voortgezet in de stand waarin zij zich bevindt, tenzij ingevolge art. 1018d lid 2 Rv deze termijn is verlengd of een andere collectieve vordering voor hetzelfde gebeurtenis is ingesteld; dat de in art. 128 lid 2 Rv bedoelde roldatum voor het nemen van de conclusie van antwoord door de Rechtbank zal worden bepaald op een termijn van zes weken nadat de in art. 1018c lid 3 Rv bedoelde termijn is verstreken.

TENEINDE:

Op de terechtzitting kennis te nemen van de volgende eisen en gronden van eiseres, de Stichting Emission Claim, waartegen gedaagden verweer kunnen voeren.

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	5
Deel I. Inleiding	9
1. Inleiding	9
Het geschil in vogelvlucht	9
Indeling dagvaarding	12
2. De betrokken partijen I – de Gedaagden.....	13
Renault SA	13
Renault Nederland N.V.: importeur voor de Nederlandse markt	13
Robert Bosch GmbH	14
3. De betrokken partijen II – de Stichting Emission Claim	14
Deel II. Feiten	17
4. Strikte uitstootnormen om gevaarlijke dieselemissies tegen te gaan	17
Gevaarlijke bijproducten van diesel(motor)verbranding	17
<small>sector in 2017.</small>	19
Gevolgen van vervuiling door dieselauto's: volksgezondheid & milieu	19
Europese inspanningen ter beperking van schadelijke uitstoot van dieselveertuigen	22
Samenvatting relevante wettelijke bepalingen in de EU en Nederland	23
EG-typegoedkeuringsproces en emissie-tests	23
Certificaat van overeenstemming voor elk in de EU verkocht voertuig	26
Aanvullende emissienormen voor het gebruik van (diesel)voertuigen	26
Het EU-rechtelijke verbod op manipulatie-instrumenten	26
5. De emissietechnologie en beloftes van Renault.....	28
Inleiding: verschillende systemen om emissies te beperken	28
Uitlaatgasrecirculatie-methode.....	29
Selectieve katalytische reductie-methode	29
Lean NOx Trap methode	30
Samenvatting van de verschillende emissiebeperkende systemen bij Renault	30
De manipulatie van de uitstoot bij de Sjoemeldiesels van Renault	30
De marktpositionering van Renault; producent van schone diesels met eco label	32
Uitingen over LNT-systeem en andere emissiebeperkende systemen	33
Diesels zouden “zuinig en schoon” zijn	34
6. Dieselgate en de werkelijke uitstoot van de Sjoemeldiesels van Renault.....	35
Introductie Dieselgate.....	35

De werkelijke emissiewaarden van Renault zijn tot 16 (!) keer te hoog.....	36
TNO-studie oktober 2016.....	36
Emissietesten van de Deutsche Umwelthilfe.....	37
<u>Light Regulation 1122 (Regulation 1122) (Regulation 1122) (Regulation 1122)</u>	38
Britse 'Department for Transport'	38
ICCT-rapport.....	39
.....	40
"group and emissions standard."	41
Transportation and Environment Organisation	42
Britse Emissions Analytics	45
Britse consumentenorganisatie Which?	46
7. De (strafrechtelijke) onderzoeken van verschillende overheden naar Renault	46
Commissie Royal	47
Onderzoek van L'union technique de l'automobile'	47
Eindrapport van de Commissie Royal	50
Aanvullend onderzoek van de IFP Energie Nouvelles'	51
Reactie Renault op resultaten Commissie Royal	51
Onderzoek van de DGCCRF in Frankrijk.....	52
Strafrechtelijk onderzoek in Frankrijk.....	53
Acties ondernomen in andere landen	54
Duitsland.....	54
Frankrijk.....	54
Zuid-Korea.....	54
Bekentenis Renault van inzet manipulatie-instrumenten bij lage temperaturen	54
HvJ EU: er is sprake van manipulatie-instrumenten onder de Emissieverordening.....	55
8. Onrechtmatig handelen door Bosch.....	57
De rol van Bosch in Dieseldgate.....	58
Concrete aanwijzingen voor de samenwerking tussen Bosch en de autofabrikanten	62
Conclusie	65
Deel III. Juridische argumentatie	66
9. Onrechtmatige Daad van gedaagden	66
Uitgangspunt: onrechtmatig handelen van Renault (conclusies feiten).....	66
Aansprakelijkheid Renault (art. 6:162 BW)	67
Aansprakelijkheid Importeur (art. 6:162 BW)	68
Aansprakelijkheid Bosch (art. 6:162 BW)	69

10.	Schade.....	69
11.	Toepasselijkheid WAMCA.....	71
	Temporele toepassing.....	71
	Eisen aan de dagvaarding onder de WAMCA (overzicht).....	72
	Omschrijving nauw omschreven groep (artikel 1018c lid 1 sub b Rv).....	73
	Schadeafwikkeling.....	74
	Gemeenschappelijkheid vorderingen (artikel 1018c lid 1 onder c en lid 5 Rv jo artikel 3:305a lid 1 BW).....	74
	Verklaring voor recht.....	75
	Vordering tot schadevergoeding.....	75
	Ontvankelijkheid Stichting (artikel 1018c lid 1 sub d Rv jo. artikel 3:305a BW).....	76
	Gelijksoortige belangen, statuten en waarborg belangenbehartiging (art. 3:305a lid 1 BW).....	77
	De Stichting is voldoende representatief (art. 3:305a lid 2 aanhef BW).....	78
	De Stichting heeft een toezichthoudend orgaan (art. 3:305a, lid 2, sub a BW).....	78
	Passende mechanismen voor deelname van de Gedupeerden (art. 3:305a, lid 2, sub b BW).....	78
	De Stichting kan de procedure financieren (art. 3:305a, lid 2, sub c BW).....	79
	De Stichting beschikt over een algemeen toegankelijke website (art. 3:305a, lid 2, sub d BW).....	80
	De Stichting beschikt over voldoende ervaring en deskundigheid (art. 3:305a, lid 2, sub e BW).....	81
	Bestuurders hebben geen (on)middellijk winstoogmerk (art. 3:305a, lid 3, sub a BW).....	82
	Voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer (art. 3:305a, lid 3, sub b BW).....	82
	De Stichting heeft voldoende getracht minnelijk overleg te voeren (art. 3:305a, lid 3, sub c BW).....	82
	Conclusie ten aanzien van de (wettelijke) ontvankelijkheidsvereisten.....	82
	Verdere (vrijwillige) conformering aan de Claimcode.....	82
	Principe I – Naleving en handhaving van de Code.....	82
	Principe II – Behartiging van de collectieve belangen zonder winstoogmerk.....	83
	Principe III – Externe financiering.....	83
	Principe IV – Onafhankelijkheid en vermindering van belangentegenstelling.....	83
	Principe V – de samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur.....	83
	Principe VI – Vergoedingen aan bestuurders.....	84
	Principe VII – de Raad van Toezicht.....	84

Verzoek om aanwijzing als Exclusieve Belangenbehartiger (ex art. 1018e BW).....	85
Inleidende opmerking ten aanzien van de finaliteit.....	85
De omvang van de groep personen voor wie de eiser opkomt (artikel 1018e lid 1 sub a Rv).....	86
De grootte van het vertegenwoordigd financiële belang (artikel 1018e lid 1 sub b Rv)	87
Andere werkzaamheden die de eiser verricht voor wie hij opkomt (artikel 1018e lid 1 sub c Rv)	87
Eerdere door de Stichting verrichte werkzaamheden of ingestelde collectieve vorderingen (artikel 1018e lid 1 sub d Rv).....	87
Conclusie.....	88
12. Bekende verweren	88
Deel IV. Overig	89
13. Bevoegdheid van de rechtbank Amsterdam en Toepasselijk recht.....	89
14. Bewijs.....	89
Productieoverzicht	91

Deel I. INLEIDING

1. INLEIDING

Het geschil in vogelvlucht

1.1. Dit is de dagvaarding van de Stichting Emission Claim ("**Stichting**") aan:

- Renault S.A. als de fabrikant van voertuigen van onder meer de merken Renault en Dacia ("**Renault**");
- haar Nederlandse importeur die de voertuigen op de Nederlandse markt brengt en (mede)verantwoordelijk is voor de marketing en reclame in Nederland ("**Importeur**"); en
- Robert Bosch GmbH die een essentieel onderdeel voor de (diesel)voertuigen van Renault levert ("**Bosch**").

Met deze dagvaarding vordert de Stichting, kort gezegd, een collectieve schadevergoeding voor de schade die de gedupeerden van de door Renault en Bosch gepleegde dieselfraude in Nederland hebben geleden en enkele verklaringen voor recht ten aanzien van de gevolgen van deze dieselfraude. Dit is de tweede dagvaarding¹ die de Stichting in Nederland heeft uitgebracht conform haar doel om de belangen te behartigen van gedupeerden van dieselfraude, dus (rechts)personen die één of meer gemanipuleerde (diesel)voertuigen hebben aangeschaft of geleased.

1.2. Dieselmotoren stoten uiterst schadelijke stikstofoxiden ("**NOx**") uit. Om de emissies van dit ongewenst bijproduct van dieselverbranding te beperken, maken de dieselvoertuigen van Renault in de eerste plaats gebruik van uitlaatgasrecirculatie (EGR), waarbij de uitlaatgassen terug worden geleid naar de inlaat van de motor en worden gemengd met verse binnenkomende lucht. Daarnaast zorgen nabehandelingstechnologieën ervoor dat de emissies verder gereduceerd worden. Dit gebeurt middels een roetfilter voor dieselpartikels en de zogenaamde *Lean NOx Trap* waarbij NOx wordt 'gevangen' en vervolgens middels een katalytische reactie in minder schadelijke stoffen om wordt gezet.

1.3. Toen Renault haar *Lean NOx Trap* in 2008 introduceerde liet ze trots weten dat deze technologie zou bijdragen aan de terugdringing van schadelijke emissies.

"Renault's long-standing efforts have made it one of Europe's three most carbon-efficient car manufacturers. 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.

(...)

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. [nadruk advocaat]

1.4. In 2011 beweerde Renault op haar website vervolgens dat zij er met de door haar ontwikkelde emissiebeperkende systemen voor heeft gezorgd dat de concentratie NOx in uitlaatgassen met bijna 99% is afgenomen. Daarnaast zou de *Lean NOx Trap* technologie ervoor zorgen dat aan de *toekomstige* emissienormen zal worden voldaan (die toen al bekend waren en die Renault dus al had 'meegenomen' bij het uitrollen van deze technologie).

¹ Rol- en zaaknummer C/13/686493 / HA ZA 20-697

- 1.5. Daarnaast hanteerde Renault een eco-label waarmee zij potentiële kopers in Nederland vanaf 2008 voorhield dat haar *'diesel motoren zich zullen kwalificeren voor het Renault eco² keurmerk'*, wat een duidelijke indicatie zou zijn voor hun *'sound ecological and economical credentials'*.
- 1.6. Dit alles bleek een grote deceptie. Tests van de werkelijke uitstoot hebben aangetoond dat de NOx-emissie van Renault-diesels soms tot wel 16 (!) keer hoger is dan (i) de maximale emissieniveaus die zijn toegestaan volgens de Europese emissienormen, (ii) wat een consument mag verwachten van de emissiebeperkende systemen die Renault toepast, en (iii) wat Renault (en haar Importeur) adverteerde. In werkelijkheid horen de Renault-dieselauto's tot de meest vervuilende diesels die door verschillende instanties in Europa zijn getest en zijn de officiële emissietests op de rollerbank door Renault bewust gemanipuleerd om zo (enkel) op papier een schone auto te lijken. De dieselauto's van Renault worden in deze dagvaarding daarom ook wel aangeduid als **Sjoemeldiesels**.
- 1.7. Renault past daarmee in het rijtje van Europese autofabrikanten die op grote schaal, en mogelijk in onderlinge samenwerking, gefraudeerd hebben met de emissie-uitstoot van hun dieselmotoren. In 2015/16 kwam dit dieselschandaal (ook wel Dieselgate genoemd) aan het licht bij onder andere Volkswagen, Audi, Porsche en Fiat Chrysler. Later bleek onder meer ook Daimler met dieselmotoren gesjoemeld te hebben. In alle gevallen ontdoken de autofabrikanten de wettelijk verplichte emissienormen met behulp van verboden manipulatie-instrumenten, mede ontwikkeld door hun leverancier Bosch, waardoor emissiebeperkende systemen (deels) werden uitgeschakeld wanneer de voertuigen zich niet in een testomgeving bevonden.
- 1.8. Inmiddels is het haast een vaststaand feit dat deze manipulatie op grote schaal plaats heeft gevonden. Dit blijkt uit talloze onderzoeken, uitspraken en acties van toezichthouders, rechters en openbare aanklagers in (onder meer) de VS en de EU, waaronder Duitsland als het land waar Dieselgate zijn oorsprong heeft. Ook in Frankrijk werd - en wordt op dit moment nog steeds - onderzoek verricht naar (onder meer) de rol van Renault in het Dieselgate schandaal. Uit deze onderzoeken van de overheid, evenals uit diverse testen van onafhankelijke instituten, blijkt dat de Sjoemeldiesels verboden manipulatie-instrumenten gebruikten: instrumenten met als enkele doel om emissietests te manipuleren om goede testresultaten te behalen. De auto's van Renault deden dit - onder andere - door te signaleren op welk moment de auto op de rollerbank werd getest en op welk moment de auto werkelijk in gebruik was. Daarbij was ook nog relevant of de auto 'koud' of met een reeds warme dieselmotor werd getest.
- 1.9. Dit was echter niet de enige manipulatie die werd toegepast. Uit de voornoemde onderzoeken en de (bekennende) reactie van Renault is ook gebleken dat Renault haar emissiebeperkende systemen uitzette op het moment dat de buitentemperatuur 17 graden Celsius of lager betrof, waardoor alle schadelijke stoffen ongefilterd en ongehinderd door Renault werden uitgestoten. Volgens Renault zou dit, kort gezegd, nodig zijn om de motor te beschermen. Deze 'verklaring' is niet alleen door een uitspraak van het Hof van Justitie van de EU van 17 december 2020 als onrechtmatig bestempeld, maar valt ook niet te rijmen met het feit dat de gemiddelde maandtemperatuur in Nederland nooit meer dan 17 graden Celsius bedraagt en de *hoogste* maandtemperatuur slechts in de 4 zomermaanden hoger uitvalt.
- 1.10. Renault heeft niet alleen gehandeld; haar toeleverancier Bosch staat aan de wieg van het dieselschandaal in Europa en de Verenigde Staten. Bosch levert namelijk een essentieel onderdeel voor dieselveertuigen aan (onder meer) Volkswagen, General Motors, Mercedes en Fiat Chrysler America, namelijk de *Electronic Diesel Control* ("**EDC**" of "**EDC17**")² die de autofabrikanten in staat

² De ECD 17 wordt in verschillende rapporten ook aangeduid als ECU (*Electronic Control Unit*).

stelde om de manipulatie-instrumenten te implementeren. Zonder de actieve medewerking van Bosch aan de ontwikkeling van de EDC17 en de bijbehorende software zou Renault niet in staat zijn geweest om de grootschalige dieselfraude te plegen. Bosch ontwikkelt, produceert en levert de EDC17 niet alleen aan Renault, maar werkt ook nauw samen met Renault bij het testen, kalibreren, paramateriseren c.q. instellen van de software in de EDC17 die het hele verbrandingsproces aanstuurt.

- 1.11. Renault heeft geen openheid willen geven over haar beweegredenen tot het plegen van deze grootschalige fraude. Het vermoeden is echter dat Renault fraudeerde tijdens officiële emissietests op de rollerbank zodat haar gebruikers geen last ondervonden van het beperken van uitstoot van schadelijke NOx, zoals een hoger brandstofverbruik en een andere rijervaring. Renault eet daarmee van twee walletjes: door enkel tijdens de officiële testomstandigheden haar emissiebeperkingssystemen (volledig) in te schakelen, lijkt Renault schone auto's aan te bieden, terwijl zij haar gebruikers nog steeds het volle gebruikersgemak kan leveren buiten de testomgeving. Dit volle gebruikersgemak gaat – zonder medeweten van haar gebruikers – echter ten koste van de NOx-uitstoot die tot 16 keer hoger is dan wettelijk is toegestaan. Renault kon op deze manier door stelselmatige fraude en overtreding van de Emissieverordening³ dus jarenlang haar winsten maximaliseren, ten koste van haar klanten, milieu en volksgezondheid.
- 1.12. De gevolgen van deze belangenafweging zijn enorm. Deskundigen rekenden uit dat in Europa circa 44.000 gezonde levensjaren verloren zijn gegaan door de fraude van alleen al Volkswagen, als gevolg van oversterfte en ziekten door het inademen van de fijnstof die werd gevormd door de extra uitstoot van stikstofoxides (NB: Renault volgt Volkswagen op de voet, als nummer twee, wat de verkoop van diesels in Europa betreft). Dit aantal zou oplopen tot 116.000 verloren gezonde levensjaren als Volkswagen haar sjoemelsoftware niet zou aanpassen door middel van terugroepacties.
- 1.13. Dit lijkt op het eerste gezicht een abstracte manier om de gevolgen van Sjoemeldiesels in kaart te brengen. Inmiddels is echter ook concreet duidelijk geworden hoe schadelijk het handelen van de autofabrikanten is geweest; in december 2020 werd in Londen voor het eerst door een patholoog vastgesteld dat NOx-uitstoot veroorzaakt door wegverkeer de rechtstreekse doodsoorzaak is geweest van een negenjarig meisje.⁴
- 1.14. Ondanks het feit dat de aandacht zich in 2015 met name richtte op Volkswagen, is Renault net zo schuldig aan grootschalige fraude door gebruik van sjoemelsoftware in haar dieselveertuigen. Anders dan Volkswagen heeft Renault echter geen enkele verantwoordelijkheid genomen. Integendeel. Renault hult zich in stilzwijgen en blijft tot de dag van vandaag de levens van mensen in gevaar brengen met haar Sjoemeldiesels. Hoewel zij in reactie op de verschillende onderzoeken (van de overheid) had aangegeven haar emissie beperkende systemen vanaf 10 graden Celsius aan te (willen) zetten, schiet ook deze belofte tekort. Niet alleen is volstrekt onduidelijk of (en hoe) Renault deze systemen in de tussentijd heeft aangepast, maar zou dit betekenen dat deze systemen alsnog ruim 7 maanden buiten werking zouden zijn gezien het feit dat de gemiddelde temperatuur gedurende deze periode in Nederland onder de 10 graden ligt. Daar komt nog bij dat onderzoekers hebben vastgesteld dat de emissie beperkende systemen niet werken bij snelheden onder de 50

³ 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 (“**Emissieverordening**”).

⁴ S. Laville, 'Air pollution a cause in girl's death, coroner rules in landmark case', *The Guardian* 16 december 2020 (**Productie 1**).

km/h, dus in stedelijke situaties en tijdens de dagelijkse files in Nederland. Bovendien heeft Renault de Stichting bij reactie op de aansprakelijkheidsstelling betwist dat haar dieselveertuigen op enig moment niet aan de geldende emissieregelgeving hebben voldaan en heeft zij iedere aansprakelijkheid in dat verband van de hand gewezen (**Productie 2**). Dit is gelet op alle onderzoeksresultaten tot op heden, waarop de Stichting in deze dagvaarding uitgebreid in zal gaan, uiteraard een onhoudbare positie en toont aan dat Renault niet bereid is voor haar aandeel in de omvangrijke fraude verantwoordelijkheid te nemen.

- 1.15. Naast de evidente schade voor milieu en volksgezondheid hebben gebruikers van de Sjoemeldiesels van Renault financiële schade geleden door het frauduleuze handelen van Renault: ze hebben te veel betaald voor auto's die niet de schone diesels zijn die beloofd waren en in plaats daarvan alle geldende emissienormen aan de laars lappen. Dit is nog kwalijker omdat Renault hoort bij het middensegment van de automarkt en bekend staat als onder meer "familieauto". Het zijn dan ook juist de middeninkomens die worden geraakt door deze fraude. De omvang van het effect hiervan op het gebruik van de voertuigen worden geleidelijk aan duidelijk. Nu al worden sommige van deze dieselauto's uit bepaalde Europese steden geweerd vanwege het extreme risico dat ze vormen voor de gezondheid van de mens.
- 1.16. Met deze dagvaarding wil de Stichting Renault, haar Importeur en Bosch dwingen tot compensatie van deze (in Nederland) geleden schade door de gedupeerden. De Stichting meent dat zij hiertoe de meest geschikte partij is nu zij al eerder een collectieve actie heeft ingesteld in Nederland, namelijk tegen Mercedes. Ook daarbij heeft zij zowel de autofabrikant én Bosch betrokken omdat deze partijen *samen* verantwoordelijk zijn voor de dieselfraude. In dat kader kan de Stichting ook profiteren van haar nauwe banden met het Amerikaanse advocatenkantoor Hagens Berman dat in de Verenigde Staten een vergelijkbare class-action namens de Amerikaanse kopers dan wel gebruikers van Sjoemeldiesels tegen verschillende autoproducenten en Bosch heeft aangespannen, waaronder Volkswagen, Fiat Chrysler, General Motors en Mercedes.
- 1.17. De Stichting meent daarom dat zij vanwege deze concrete ervaringen en schikkingsresultaten met verschillende autoproducenten en Bosch in de Verenigde Staten, evenals haar toegang tot en ervaring met onderliggende eigen onderzoeken van sjoemeldiesels en de gedurende het civielrechtelijke proces opgebouwde expertise, de uitgewezen partij is om op te komen voor de belangen van alle gedupeerden van de Sjoemeldiesels in Nederland.

Indeling dagvaarding

- 1.18. In deel I van deze dagvaarding zal de Stichting eerst stil staan bij de betrokken partijen (§2) en haar eigen achtergrond (§3).
- 1.19. In deel II komen vervolgens de feiten aan de orde. Tegen de achtergrond van het gevaar van dieselmotoren en de noodzaak van strikte emissienormen om de uitstoot te verminderen (§4), zal de belofte van Renault worden besproken die deze normen middels verschillende emissie beperkende systemen (waaronder haar *Lean NOx Trap* technologie) wilde realiseren (§5). De Stichting zal uiteen zetten dat deze belofte echter niet is behaald omdat Renault willens en wetens de emissienormen heeft omzeild, zoals onomstotelijk volgt uit verschillende rapporten en onderzoeken van onafhankelijke instanties (§6) en (lopende) onderzoeken van overheidsinstanties in Frankrijk en elders in Europa (§7).. De Stichting zal ook ingaan op de rol van Bosch als de leverancier van de sjoemelsoftware (§8).

- 1.20. In deel III zal de Stichting de juridische kwalificatie (§9) en gevolgen van het handelen van gedaagden bespreken. Daarbij zal zij ook ingaan op de schade zoals deze nader bij staat is op te maken (§10). Vervolgens zal de Stichting aantonen dat aan alle ontvankelijkheidseisen is voldaan en verzoeken om benoeming als Exclusieve Belangenbehartiger (§11). Ten slotte gaat de Stichting kort in op de (bekende) verweren (§12).
- 1.21. In deel IV zal de Stichting afsluiten met enkele opmerkingen over relevante IPR aspecten (§13) en het bewijs (§14).
- 1.22. Voor een volledig overzicht van alle behandelende onderwerpen verwijst de Stichting naar de inhoudsopgave van deze dagvaarding na de aanzeggingen.

2. DE BETROKKEN PARTIJEN I – DE GEDAAGDEN

- 2.1. De gedaagden zijn al in de inleiding geïntroduceerd. Hieronder zal nog kort worden ingegaan op de achtergrond van alle gedaagden.

Renault SA

- 2.2. Renault SA is de grootste Franse autoproducenten met een jaaromzet in 2020 van 43,5 miljard euro en een netto winst van 139 miljoen euro (**Productie 3**: Statuten Renault SA en **Productie 4**: Jaarrapport 2020). Het hoofdkantoor van Renault, een naar eigen zeggen “multinational met Franse wortels”, bevindt zich in Parijs. Renault S.A. is volgens haar website (wat betreft de ‘automotive’ tak van haar business) verantwoordelijk voor “*design, production and distribution of products through a sales network (among others, by the Renault Retail Group subsidiary)*”. Dit doet zij niet alleen in Frankrijk, maar wereldwijd en dus ook in Nederland.
- 2.3. Renault S.A. is de producent van – voor zover voor deze dagvaarding relevant – personenauto’s, (transport)busjes en andere (kleine) commerciële voertuigen van de merken Renault en Dacia.
- 2.4. Zoals al in de inleiding aangestipt en nog uitvoerig zal worden besproken, heeft Renault haar dieselveertuigen op verschillende manieren gemanipuleerd waardoor deze veel hogere emissies uitstoten dan is toegestaan en werd geadverteerd. Renault is hiervoor als producent (eind)verantwoordelijk en derhalve aansprakelijk voor alle schade die daaruit is ontstaan.
- 2.5. Renault S.A. is het moederbedrijf van het Renault concern en heeft daarmee zeggenschap over praktisch alle aspecten van de Sjoemeldiesels die in Nederland zijn gedistribueerd. Het gaat daarbij onder meer over marketing, reclames en andere commerciële uitingen bedoeld voor en gericht op de Nederlandse markt. Zij is dan ook voor de (specifieke) misleiding van de Nederlandse markt verantwoordelijk.

Renault Nederland N.V.: importeur voor de Nederlandse markt

- 2.6. Renault Nederland is de in Schiphol gevestigde importeur van Sjoemeldiesels (Renault en Dacia) die bestemd zijn voor de Nederlandse markt. (**Productie 5**: Statuten Renault Nederland NV). Zij is een dochter van Renault S.A.S. en Renault Group B.V. en daarmee onderdeel van het Renault-concern. Zij verkoopt zowel personen auto’s als ook voertuigen voor de commerciële markt. Naar eigen zeggen is de daarbij de nummer 2 respectievelijk nummer 4 op de Nederlandse markt (**Productie 6**: jaarrapport 2018).
- 2.7. De Importeur heeft een centrale rol gespeeld bij de marketing, reclames en andere commerciële uitingen ten aanzien van Sjoemeldiesels in heel Nederland. Om die reden is zij (naast Renault) hoofdelijk aansprakelijk voor de valse en misleidende marketingstrategieën.

Robert Bosch GmbH

- 2.8. Robert Bosch GmbH is een Duits electronicabedrijf met een jaaromzet in 2018 van 77,9 miljard euro. Het hoofdkantoor bevindt zich in Gerlingen-Schillerhöhe (bij Stuttgart) in Baden-Württemberg.⁵ Aan Bosch zijn zo'n 340 entiteiten gelieerd; de Bosch-Groep is verdeeld in vier bedrijfssectoren, te weten *Mobility Solutions*, *Industrial Technology*, *Consumer Goods* en *Energy and Building Technology*.
- 2.9. De bedrijfssector *Mobility Solutions* levert onderdelen aan de auto-industrie, waaronder aan de afdeling Dieselsystemen. Via deze afdeling ontwikkelt, fabriceert en levert Bosch de hard- en software (de reeds genoemde EDC17) en bijhorende diensten die in deze procedure ter discussie staan.
- 2.10. In elk geval vanaf 2005⁶ was Bosch actief betrokken bij de ontwikkeling en implementatie van illegale manipulatie-instrumenten die specifiek zijn ontworpen om dieselvoertuigen die in de EU (en dus ook Nederland) en Amerika zijn verkocht, emissienormen te laten ontduiken. Onder deze voertuigen vallen ook de Sjoemeldiesels die door Renault worden gemaakt.

3. DE BETROKKEN PARTIJEN II – DE STICHTING EMISSION CLAIM

- 3.1. De Stichting is opgericht om het in de inleiding omschreven probleem op te lossen, namelijk ervoor te zorgen dat alle gedupeerden een vergoeding krijgen voor de schade die zij hebben geleden als gevolg van het onrechtmatig handelen van Renault en Bosch door, kort gezegd, te veel te hebben betaald voor de Sjoemeldiesels waarvan de gedupeerden eigenaar en/of lessee zijn (geweest). Het gaat daarbij om (het vinden van) een oplossing die ziet op een efficiënte afhandeling van de schades van de achterban van de Stichting die tegelijkertijd enerzijds een zo groot mogelijke mate van finaliteit bereikt en anderzijds zoveel mogelijk recht doet aan de feitelijke situatie en belangen van alle betrokken partijen.
- 3.2. De Stichting meent dit te bewerkstelligen door haar vorderingen uitsluitend te richten op de *primair* verantwoordelijke partijen. Dat zijn Renault en Bosch die er samen voor hebben gezorgd dat software in de Sjoemeldiesels zodanig kan worden, dan wel was, afgesteld dat deze de emissiereductiesystemen gedurende de officiële certificatie tests operationeel liet zijn, maar in verschillende situaties op de weg uitschakelde. Renault en haar Importeur hebben daarnaast de hele markt misleid door de Sjoemeldiesels aan te prijzen als "schoon" (en tevens een eco-label te hanteren) hoewel zij dat in de praktijk niet waren (en overigens ook nooit zullen (kunnen) worden omdat herstel niet leidt tot de juiste emissie waarden).
- 3.3. Het zijn ook steeds Renault en Bosch geweest die het frauduleus handelen een halt hadden kunnen toeroepen aan de dieselfraude, maar dat consequent hebben nagelaten. Hoewel er op andere partijen, zoals de officiële dealers in Nederland ook vorderingen denkbaar zijn, heeft de Stichting er omwille van efficiëntie en doelmatigheid voor gekozen hen niet in deze procedure te betrekken. Daartoe is mede redengevend dat de Stichting ervan uitgaat dat de Renault-dealers in Nederland van het onrechtmatig handelen van Renault en Bosch niet op de hoogte waren. Ook zou het aantasten van de koopovereenkomsten met de dealers langs de weg van non-conformiteit (uit hoofde van hun hoedanigheid als verkoper van de diesel) naar de mening van de Stichting een te grote impact op de markt hebben. Deze kwestie moet zich oplossen in een schadevergoeding en daartoe richt de Stichting zich tot gedaagden als de voor de schade primair verantwoordelijke partijen. Aldus beoogt de Stichting op een zo efficiënt mogelijke wijze een zo groot mogelijke finaliteit

⁵ Uittreksel Robert Bosch GmbH Handelsregister Amtsgerichts Stuttgart d.d. 14 december 2020 (**Productie 7**).

⁶ Toen nog met de voorganger van haar hard- en software, de EDC16, die in 2007 door de EDC17 werd opgevolgd.

te bewerkstelligen voor de schade die door Renault en Bosch is toegebracht zonder daarbij de belangen van naar alle waarschijnlijkheid onwetende derden op onredelijke wijze te schaden.

3.4. De Stichting is opgericht op 11 december 2020. Zij stelt zich blijkens haar statuten het volgende ten doel:

“De stichting heeft ten doel het behartigen van de belangen van de Gedupeerden die één of meer Gemanipuleerde Voertuigen hebben aangeschaft of geleased, waaronder begrepen maar niet beperkt tot:

(a) het vaststellen en het onderzoeken van de gang van zaken die heeft geleid tot en betrekking heeft op (i) het ontwikkelen en het installeren van een of meer manipulatie-instrumenten in Gemanipuleerde Voertuigen en (ii) het verkopen en/of leveren van Gemanipuleerde Voertuigen aan de Gedupeerden;

(b) Het behartigen van de belangen van Gedupeerden en het vertegenwoordigen van Gedupeerden in juridische procedures binnen Nederland en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;

(c) het wereldwijd behartigen van de belangen van Gedupeerden in verband met de Claims;

(d) het verkrijgen en verdelen van financiële compensatie voor (een gedeelte van) de schade die de Gedupeerden stellen te hebben geleden;

(e) het behartigen van de collectieve belangen van Gedupeerden in milieuzaken, in juridische procedures binnen Nederland en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;

(f) al hetgeen met vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin van het woord;⁷

3.5. In deze procedure vertegenwoordigt de Stichting de belangen van alle (eerste en opvolgende) kopers en alle lessees van Sjoemeldiesels die zijn voorzien van de Bosch EDC17 en in de periode tussen 1 september 2009 en 1 september 2019 (de “**Relevante Periode**”)⁸ in Nederland zijn geïmporteerd, in Nederland (bij de RDW) zijn geregistreerd en/of in Nederland zijn verkocht of geleased, steeds met uitzondering van Gedaagden. Deze groep bestaat zowel uit consumenten, als ook uit professionele partijen (zoals verhuurbedrijven, leasemaatschappijen, ondernemingen met een eigen wagenpark of taxiondernemingen), gezamenlijk aangeduid als “**de Gedupeerden**”.

3.6. De behartiging van de belangen van de Gedupeerden valt onder de statutaire doelomschrijving van de Stichting. Hoewel de definitie van de Gedupeerden met zich brengt dat de Stichting ook de belangen behartigt van personen of entiteiten die zich in andere jurisdicties bevinden, zal het overgrote merendeel van de Gedupeerden in Nederland woonachtig of gevestigd zijn en dus hier schade hebben geleden. Dit laat uiteraard onverlet dat voor buitenlandse Gedupeerden de mogelijkheid bestaat van een *opt-in* bij een schikking dan wel bij een collectieve afwikkeling van de schade.

3.7. De Stichting stelt haar vorderingen primair in onder de per 1 januari 2020 in werking getreden Wet Afwikkeling Massaschade in Collectieve Actie (“**WAMCA**”). Zij zal in hoofdstuk 11 bespreken dat deze wet van toepassing is, dat zij ontvankelijk is in deze procedure, en dat zij als Exclusieve Belangenbehartiger aangewezen dient te worden. Subsidiair – voor zover de WAMCA niet van

⁷ Statuten Stichting Emission Claim d.d. 11 december 2020 (**Productie 8**).

⁸ Deze periode hangt samen met de invoering van de toepasselijke emissienormen voor dieselauto's in Europa, namelijk de euro 5 norm in september 2009 en de tijdelijke euro 6.d TEMP norm in september 2019.

toepassing is – stelt de Stichting haar vorderingen in onder de Wet collectieve afwikkeling massaschade, zoals die gold voor inwerkingtreding van de WAMCA.

Deel II. FEITEN

4. STRIKTE UITSTOOTNORMEN OM GEVAARLIJKE DIESELEMISSIES TEGEN TE GAAN

- 4.1. Dieselmotoren vormen al jaren een grote uitdaging voor autofabrikanten. Aan de ene kant leveren deze motoren veel vermogen en gaan ze efficiënt om met brandstof, maar aan de andere kant stoten ze bij verbranding veel gevaarlijke en vervuilende stoffen uit. In algemene zin geldt dat hoe groter het vermogen en de brandstofefficiëntie van de dieselmotor is, hoe viezer en schadelijker de uitstoot wordt.

Gevaarlijke bijproducten van diesel(motor)verbranding

- 4.2. Dieselolie verschilt in aanzienlijke mate van benzine. Door langere koolwaterstofketens bevat diesel meer energie én kan de vloeistof bovendien efficiënter worden omgezet in energie. Dieselmotoren kunnen meer dan 45% van de brandstofenergie omzetten naar mechanische energie, terwijl benzinemotoren slechts 30% van de brandstof omzetten naar mechanische energie. Diesel heeft dus een aanzienlijk hoger rendement dan benzine.⁹
- 4.3. De verschillen tussen benzine en diesel leiden ertoe dat een dieselmotor aanzienlijk anders functioneert dan een benzinemotor. In een dieselmotor wordt lucht onder hoge druk in de verbrandingskamer geperst, waardoor de lucht opwarmt en de in de verbrandingskamer van de motor aanwezige diesel spontaan verbrandt. Dit is tegenstelling tot een vonkontsteking (door middel van een bougie) in de typische benzinemotor. De krachtigere compressie van de zuigers van een dieselmotoren leveren een grotere koppel, en dus meer mechanisch vermogen.
- 4.4. Deze grotere energie- en brandstofefficiëntie gaat gepaard met een aanzienlijk nadeel van de verbranding van diesel: diesel produceert vuilere en gevaarlijkere emissies, waaronder roet en fijnstof. Voor deze dagvaarding is echter vooral een ander schadelijk bijproduct van dieselveerbranding relevant; de reeds in de inleiding genoemde NOx (i.e., stikstofoxiden), waaronder diverse stikstof- en zuurstofhoudende chemische verbindingen die alleen bij hoge temperaturen ontstaan, zoals bij verbranding van dieselolie.
- 4.5. De gevaarlijke stoffen die worden uitgestoten door dieselmotoren zijn geen nieuw fenomeen. In 2012 verklaarde de Wereldgezondheidsorganisatie de uitstoot van dieselveerbruigen als kankerverwekkend en ongeveer even gevaarlijk als asbest.¹⁰ Met name in stedelijke gebieden leiden diesels tot aanzienlijke gezondheidsproblemen door uitstoot van roet, fijnstof en stikstofoxiden. Aan dieselmotoren worden dan ook steeds strengere normen opgelegd om schadelijke uitstoot zoveel mogelijk te beperken.
- 4.6. Het stikstofprobleem is in Nederland niet onbekend en heeft veel groter gevolgen gehad dan in omliggende landen. Sinds de Raad van State in 2019 een streep zette door het Programma Aanpas Stikstof zijn in Nederland vergaande maatregelen getroffen om emissie van schadelijke stikstofoxiden te beperken, waaronder het landelijk verlagen van de maximumsnelheid op snelwegen naar 100 km/u, het stilzetten van ruim 18.000 vergunningsprocedures en het stilzetten van talloze bouwprojecten. De gevolgen zijn enorm en hebben tot grote protesten geleid.
- 4.7. Dat Nederland zulke vergaande maatregelen neemt om NOx te reduceren is echter niet zonder reden. NOx-vervuiling draagt bij aan de vorming van stikstofdioxide en fijnstof, en reageert met

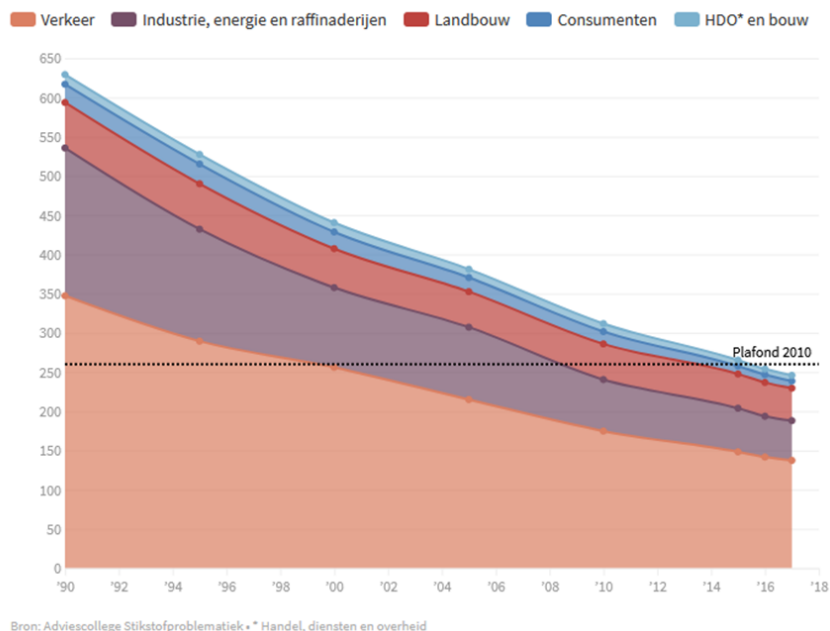
⁹ U.S. Department of Energy, 'Just the Basics: Diesel Engine' (https://www1.eere.energy.gov/vehiclesandfuels/pdfs/basics/itb_diesel_engine.pdf) augustus 2003 (**Productie 9**).

¹⁰ WHO, IARC: Diesel Engine Exhaust Carcinogenic, persbericht nr. 213, 12 juni 2012 (**Productie 10**).

zonlicht in de atmosfeer om het broeikasgas ozon te vormen. Blootstelling aan deze verontreinigende stoffen leidt tot ernstige gezondheidsrisico's, waaronder astma-aanvallen en andere luchtwegaandoeningen. Blootstelling aan ozon en fijnstof kan leiden tot vroegtijdige sterfte als gevolg van ademhalingsgerelateerde of cardiovasculaire aandoeningen. Kinderen, ouderen en mensen met bestaande luchtwegaandoeningen lopen risico op gezondheidseffecten van deze verontreinigende stoffen. NOx kan bovendien leiden tot ademhalingsproblemen, hoofdpijn, chronisch verminderde longfunctie, oogirritatie en gecorrodeerde tanden. Verhoogde NOx concentraties worden zelfs in verband gebracht met verhoogde besmettingen en ernstiger verloop van COVID-19.¹¹

- 4.8. In 2018 hebben zestien lidstaten van de EU (waaronder Nederland) NOx-concentraties boven de gezamenlijk overeengekomen jaarlijkse grenswaarden geregistreerd. Het Europees Milieuagentschap merkte hierbij op dat de vervoerssector in 2018 verantwoordelijk was voor 47% van de NOx-emissies in de EU. Met name wegvervoer had een aanzienlijk groter effect op de blootstelling van de bevolking aan gevaarlijke stikstofdioxide. Dat komt doordat de emissies van het wegvervoer dicht bij de grond liggen en verdeeld zijn over dichtbevolkte gebieden. Om deze reden heeft het Europees Milieuagentschap verklaard dat de vermindering van de NOx-concentraties moet worden toegespitst op het verkeer en op stedelijke locaties om aan de jaarlijkse grenswaarde te kunnen voldoen.¹²
- 4.9. Een grafische weergave van de uitstoot van schadelijke stikstofoxiden in Nederland laat zien hoe groot het aandeel van verkeer (met dieselmotoren als de grootste vervuiler) is in de uitstoot van schadelijke stikstofoxiden: al zeker sinds de jaren '90 vormt het wegverkeer de grootste bron van schadelijke uitstoot, terwijl de emissies van wegverkeer worden gedomineerd door dieselmotoren.¹³

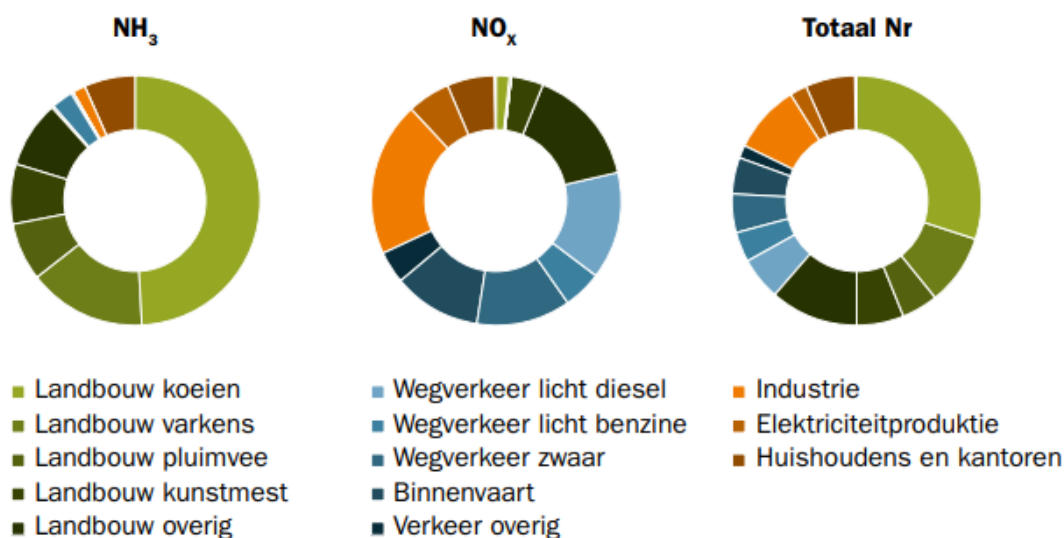
Uitstoot stikstofoxiden (NOx) in kiloton



¹¹ S. van Mersbergen, 'Corona blijkt stuk harder toe te slaan in gebieden met intensieve veehouderij', Het Parool 30 april 2020 (**Productie 11**).

¹² EMA, Air quality in Europe - 2020 report, ISSN 1977-8449, september 2020 (**Productie 12**).

¹³ TNO, 'Factsheet emissies en depositie van stikstof in Nederland', oktober 2019 (**Productie 13**).



Figuur 1. Herkomst van de emissies van ammoniak (NH₃), stikstofoxiden (NO_x) en totaal reactief stikstof (Nr)¹ naar sector in 2017⁴.

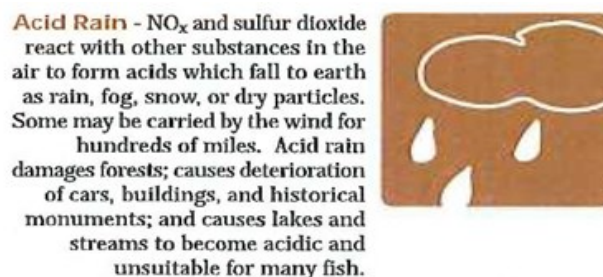
Gevolgen van vervuiling door dieselauto's: volksgezondheid & milieu

- 4.10. Dieselmotoren hebben dus een ongekend groot aandeel in de NO_x-uitstoot in Nederland . De gevolgen van de schadelijke NO_x-uitstoot van dieselauto's is specifiek berekend ten aanzien van het dieselschandaal bij Volkswagen waarmee de frauduleuze praktijken van de autofabrikanten aan het licht kwamen. Uit onderzoek van de Universiteit Nijmegen blijkt dat negen miljoen Volkswagen-auto's, verkocht in Europa en de Verenigde Staten tussen 2009 en 2015, maar liefst 526 kiloton stikstofoxide méér hebben uitgestoten dan wettelijk was toegestaan. De dieselfraude door Volkswagen heeft in Europa verreweg de grootste impact op volksgezondheid gehad omdat hier aanzienlijk meer Europese dieselveertuigen worden verkocht en omdat de bevolkingsdichtheid hoger is. De milieukundigen rekenden uit dat als gevolg van de extra uitstoot van stikstofoxiden door de fraude van Volkswagen, in totaal bijna 45.000 (!) gezonde levensjaren verloren gegaan, met name in stedelijke gebieden, waarvan ruim 44.000 in Europa en bijna 700 in de Verenigde Staten. Dit als gevolg van oversterfte en ziekten door het inademen van de fijnstof die werd gevormd door de extra uitstoot van stikstofoxides door de diesels waarmee gesjoemeld is. Als Volkswagen deze auto's niet terugroept, zullen in Europa bovendien nog eens 72.000 extra gezonde levensjaren verloren gaan door de bovenwettelijke emissies.¹⁴
- 4.11. Onderzoekers van het Massachusetts Institute of Technology kwamen tot een vergelijkbare berekening en berekenden dat de overtollige NO_x-emissies die te wijten zijn aan de 2,6 miljoen sjoemeldiesels van Volkswagen, 1.200 vroegtijdige sterfgevallen in Europa zullen veroorzaken. In die studie werd geen rekening gehouden met de gevolgen van de resterende 6 miljoen verkochte Volkswagen-diesels in Europa, laat staan met de miljoenen andere sjoemeldiesels die door andere fabrikanten zoals Renault worden verkocht.¹⁵

¹⁴ R. Oldenkamp e.a., 'Valuing the human health damage caused by the fraud of Volkswagen', *Elsevier* vol. 212, p. 121-127 (**Productie 14**).

¹⁵ P.C. Guillaume e.a., 'Public health impacts of excess NO_x emissions from Volkswagen diesel passenger vehicles in Germany', *Environmental Research Letters* 12 (2017) 034014 d.d. 3 maart 2016 (**Productie 15**).

- 4.12. In een latere studie is ook het effect onderzocht van de gecombineerde NO_x-emissies van alle sjoemeldiesels die in Europa worden verkocht. Volgens die studie kunnen alleen al in het jaar 2013 bijna 10.000 voortijdige sterfgevallen worden toegeschreven aan de NO_x-uitstoot van dieselauto's in de Europese Unie. Ongeveer 50% van deze sterfgevallen had vermeden kunnen worden als de sjoemeldiesels wel aan de verplichte emissiewetgeving hadden voldaan en de autofabrikanten niet op grote schaal gefraudeerd hadden met emissietests.¹⁶
- 4.13. Hoe concreet de gevolgen zijn van schadelijke uitstoot van NO_x voor de volksgezondheid zijn blijkt uit een uitspraak van een Londense rechtbank in december 2020, die voor het eerst vaststelde dat de doodsoorzaak van een negenjarig meisje in Lewisham in Zuidoost-Londen NO_x-uitstoot van de nabijgelegen weg was. In deze baanbrekende uitspraak is NO_x dus niet zozeer aangemerkt als oorzaak van een verloren gegaan gezond levensjaar of van andere ademhalingsproblemen, maar als *concrete* doodsoorzaak van een negenjarig meisje.¹⁷ De uitspraak bevestigt de niet te onderschatten gevolgen van schadelijke NO_x-uitstoot, en onderstreept de ernst van de jarenlange en stelselmatige fraude van Sjoemeldiesel-fabrikanten als Renault.
- 4.14. Volgers van de zaak en deskundigen zien het vonnis als een mijlpaal voor particulieren en organisaties die strijden tegen de NO_x-vervuiling, die met name in ernstige mate aanwezig is in stedelijke gebieden en veroorzaakt wordt door dieselvoertuigen.
- 4.15. Naast de bijzonder schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid is de uitstoot van stikstofoxiden ook bijzonder schadelijk voor het milieu. NO_x draagt bij aan klimaatverandering door de vorming van ozon. Bovendien leidt NO_x tot zure regen en zijn kwetsbare Natura 2000-gebieden blijvend aangetast door uitgestoten stikstofoxiden door verzuring van de grond. Het Amerikaanse Environmental Protection Agency ("**EPA**"), belast met de bescherming van de volksgezondheid en het milieu, vat het gevaar van NO_x voor milieu en volksgezondheid treffend samen in de onderstaande afbeeldingen:



¹⁶ J.E. Jonson, J. Borken-Kleefeld, D. Simpson, A. Nyiri, M. Posch and C. Heyes 'Impact of excess NO_x emissions from diesel cars on air quality, public health and eutrophication in Europe', *Environmental Research Letters* 12 (2017) 094017 d.d. 24 maart 2017 (**Productie 16**).

¹⁷ S. Laville, 'Air pollution a cause in girl's death, coroner rules in landmark case', *The Guardian* 16 december 2020 (Productie 1).

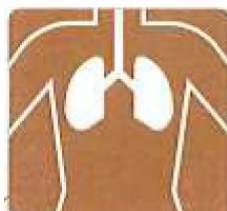
Water Quality Deterioration

- Increased nitrogen loading in water bodies, particularly coastal estuaries, upsets the chemical balance of nutrients used by aquatic plants and animals. Additional nitrogen accelerates "eutrophication," which leads to oxygen depletion and reduces fish and shellfish populations. NO_x emissions in the air are one of the largest sources of nitrogen pollution to the Chesapeake Bay.



Toxic Chemicals - In the air, NO_x reacts readily with common organic chemicals, and even ozone, to form a wide variety of toxic products, some of which may cause biological mutations. Examples of these chemicals include the nitrate radical, nitroarenes, and nitrosamines.

Ground-level Ozone (Smog) - Is formed when NO_x and volatile organic compounds (VOCs) react in the presence of heat and sunlight. Children, the elderly, people with lung diseases such as asthma, and people who work or exercise outside are susceptible to adverse effects such as damage to lung tissue and reduction in lung function. Ozone can be transported by wind currents and cause health impacts far from the original sources. Millions of Americans live in areas that do not meet the health standards for ozone. Other impacts from ozone include damaged vegetation and reduced crop yields.



Particles - NO_x react with ammonia, moisture, and other compounds to form nitric acid vapor and related particles. Human health concerns include effects on breathing and the respiratory system, damage to lung tissue, and premature death. Small particles penetrate deeply into sensitive parts of the lungs and can cause or worsen respiratory disease, such as emphysema and bronchitis, and aggravate existing heart disease.



Global Warming - One member of the NO_x family, nitrous oxide, is a greenhouse gas. It accumulates in the atmosphere with other greenhouse gases causing a gradual rise in the earth's temperature. This will lead to increased risks to human health, a rise in the sea level, and other adverse changes to plant and animal habitat.

Europese inspanningen ter beperking van schadelijke uitstoot van diesellootvoertuigen

- 4.16. De Europese Unie erkent de problematische uitstoot van diesellootvoertuigen al geruime tijd in diverse gezondheidsprogramma's en wetgeving. In 2001 kondigde de Europese Commissie het programma "Clean Air For Europe" ("**CAFE**") aan.¹⁸ Het doel van dit programma was het bevorderen van de volksgezondheid door in te zetten op luchtkwaliteit en het verminderen van schadelijke (diesel)uitstoot. Om de EU-doelstellingen inzake luchtkwaliteit in het CAFE-programma te halen, werd een verdere reductie van schadelijke voertuigemissies vastgesteld en werd vastgesteld dat autofabrikanten die voertuigen in de EU verkopen, aan deze strenge emissiedoelstellingen moeten voldoen.
- 4.17. Om de NO_x- en andere schadelijke emissies te beperken, zijn de EU-emissienormen in de loop der tijd steeds strenger geworden. Bij de invoering van de Emissieverordening heeft de Europese Commissie geconstateerd dat er de afgelopen 35 jaar meer dan 24 richtlijnen zijn geweest op het gebied van voertuigemissies en brandstofverbruik. Met name het zeer schadelijke NO_x is hierbij aan steeds strengere maximale emissiewaarden onderworpen. De Emissieverordening is per 1 januari 2020 vervangen door Verordening 2019/61. Vervanging was noodzakelijk, aldus considerans 10, vanwege de grote verschillen tussen emissiewaarden in testsituaties en emissiewaarden bij dagelijks gebruik van voertuigen.
- 4.18. Omdat de Sjoemeldiesels waar deze dagvaarding zich op richt zijn verkocht vóór inwerkingtreding van deze nieuwe verordening uit 2019, wordt in deze dagvaarding uitgegaan van de verschillende emissienormen zoals opgenomen in de Emissieverordening zoals deze gold vóór 1 januari 2020. Relevant zijn daarbij de volgende zogenaamde Euronormen voor diesels waarmee de NO_x-grenswaarden zijn verlaagd (en dus de toegestane uitstoot continu is verminderd):
- in de Euro 3-norm (in werking vanaf januari 2000) bedroegen de NO_x-grenswaarden 500 mg/km;
 - in de Euro 4-norm (vanaf januari 2005) werden de NO_x-grenswaarden verlaagd tot 250 mg/km;
 - de Euro 5-norm (vanaf september 2009) verlaagde de grenswaarde verder tot 180 mg/km;
 - met de Euro 6-norm (vanaf september 2014) werd de toegestane hoeveelheid NO_x ten slotte verlaagd tot 80 mg/km.
- NB: de Euro 5- en Euro 6-norm zijn opgenomen in de Emissieverordening.
- 4.19. Aan deze strenge NO_x normen is goed te zien hoe serieus de EU het NO_x-probleem neemt; in de periode 2000 – 2014 is de maximale toegestane NO_x uitstoot onder de Euro 6-norm ruim zes keer

¹⁸ EC, 'The Clean Air for Europe (CAFE) Programme - Towards a Thematic Strategy for Air Quality, COM(2001) 245 final d.d. 4 mei 2001 (**Productie 17**).

lager dan nog toegestaan was onder de Euro 3-norm. Fabrikanten werden ruimschoots van tevoren op de hoogte gesteld van deze strenge milieueisen om hier tijdig hun productieproces op aan te kunnen passen; de Euro 6-norm, die zou gaan gelden vanaf 2014, was daarom al vastgesteld in 2007.¹⁹

- 4.20. De regulering van de voertuigemissies in de EU en Nederland wordt verder voornamelijk geregeld door de EG-richtlijn 2007/46/EG ("**Kaderrichtlijn**"), EG-verordening 692/2008 ("**Testverordening**") en in het Nederlandse artikel 22 lid 4 Wegenverkeerswet 1994 ("**WVW**"). De belangrijkste bepalingen worden in de volgende paragrafen samengevat.

Samenvatting relevante wettelijke bepalingen in de EU en Nederland

- 4.21. Een autofabrikant die zijn auto binnen de EU op de markt wil brengen, dient conform artikel 22 lid 4 WVW te waarborgen dat de auto voldoet aan de daarvoor gestelde emissienormen en andere eisen. Elke auto dient daarvoor een typegoedkeuring te ondergaan, voor deze op de markt gebracht kan worden. Op grond van artikel 4 Kaderrichtlijn moet elke EU-lidstaat een goedkeuringsinstantie aanwijzen of oprichten die zich bezighoudt met zaken die verband houden met de EG-typegoedkeuring. Elke lidstaat is vervolgens bevoegd om typegoedkeuring te verlenen aan voertuigen die bij zijn goedkeuringsinstantie worden ingediend. Na een succesvolle typegoedkeuring in een lidstaat, is de auto geschikt bevonden voor levering in de gehele EU.

EG-typegoedkeuringsproces en emissie-tests

- 4.22. De EG-typegoedkeuring wordt verleend door de afgifte van een EG-typegoedkeuringscertificaat overeenkomstig hoofdstuk IV van de Kaderrichtlijn. Renault, een Franse onderneming, kiest ervoor om via het Franse *Centre national de réception des véhicules* (CNRV) een typegoedkeuring voor haar EU-voertuigen te verkrijgen. In Nederland is de goedkeuringsinstantie de RDW. Een EG-typegoedkeuring kan alleen worden verleend door een goedkeuringsinstantie als het voertuig voldoet aan alle toepasselijke regelgevingen in bijlage IV van de kaderrichtlijn. Ook de Emissieverordening is onderdeel hiervan. Uitgangspunt is, volgens artikel 5 van de Kaderrichtlijn, dat de fabrikant verantwoordelijk is voor alle aspecten van het goedkeuringsproces en voor het waarborgen van de conformiteit van de productie, ongeacht of de fabrikant rechtstreeks betrokken is bij alle fasen van de bouw van het voertuig.
- 4.23. De EU is bij de totstandkoming van de Emissieverordening al bedacht geweest op fabrikanten die tijdens goedkeuringsprocedures andere resultaten laten zien dan bij normaal gebruik. Expliciet is daarom in artikel 4 lid 2 Emissieverordening opgenomen dat fabrikanten moeten voldoen aan de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie en de duurzaamheid van het emissiebekeringssysteem. En nog relevanter: de emissies moeten worden beperkt en in overeenstemming zijn met de Emissieverordening "*gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden*".

"Art 4 lid 2: "De fabrikanten zien erop toe dat de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie, de duurzaamheid van het emissiebeheersingssysteem en de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen worden nageleefd.

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

¹⁹ Binnen de Euro 6-norm wordt nog onderscheid gemaakt tussen Euro 6b, 6c, 6d-TEMP en 6d. De uitstootlimieten zijn voor al deze varianten gelijk, maar het is de manier van testen die het verschil maakt.

beperkt. Daartoe worden de maatregelen met het oog op de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen gecontroleerd totdat het voertuig vijf jaar oud is of, indien dat eerder het geval is, 100 000 km heeft afgelegd. De duurzaamheidstests van de emissiebeheersingssystemen ten behoeve van de typegoedkeuring omvatten 160 000 km. Teneinde aan deze duurzaamheidstest te voldoen, moeten fabrikanten de mogelijkheid hebben gebruik te maken van verouderingstests op een proefbank, mits in overeenstemming met de in lid 4 bedoelde uitvoeringsmaatregelen.

Bij de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen wordt in het bijzonder gekeken naar uitlaatemissies afgezet tegen de emissiegrenswaarden vastgelegd in bijlage I. Om de controle van verdampingsemissies en emissies bij lage omgevingstemperaturen te verbeteren, herziet de Commissie de testprocedures.”

- 4.24. Artikel 5 lid 1 Emissieverordening herhaalt dat de emissiebeperkende systemen niet alleen tijdens de test, maar juist tijdens normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening moeten voldoen:

Art. 5 lid 1: “De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen.”

- 4.25. Een bepaling met soortgelijke strekking is ook te vinden in de Testverordening. Alle voertuigen waarvoor in de Europese Unie een EG-typegoedkeuring is vereist, moeten overeenkomstig de testvoorschriften in de Testverordening worden getest. Artikel 3 lid 5 ervan bepaalt vervolgens dat autofabrikanten technische maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de uitlaat- en verdampingsemissies gedurende de normale levensduur van een voertuig en onder normale gebruiksomstandigheden effectief worden beperkt.

Art. 3 lid 5: “De fabrikant neemt technische maatregelen om ervoor te zorgen dat de uitlaat- en verdampingsemissies overeenkomstig deze verordening gedurende de normale levensduur van het voertuig en onder normale gebruiksomstandigheden effectief worden beperkt.

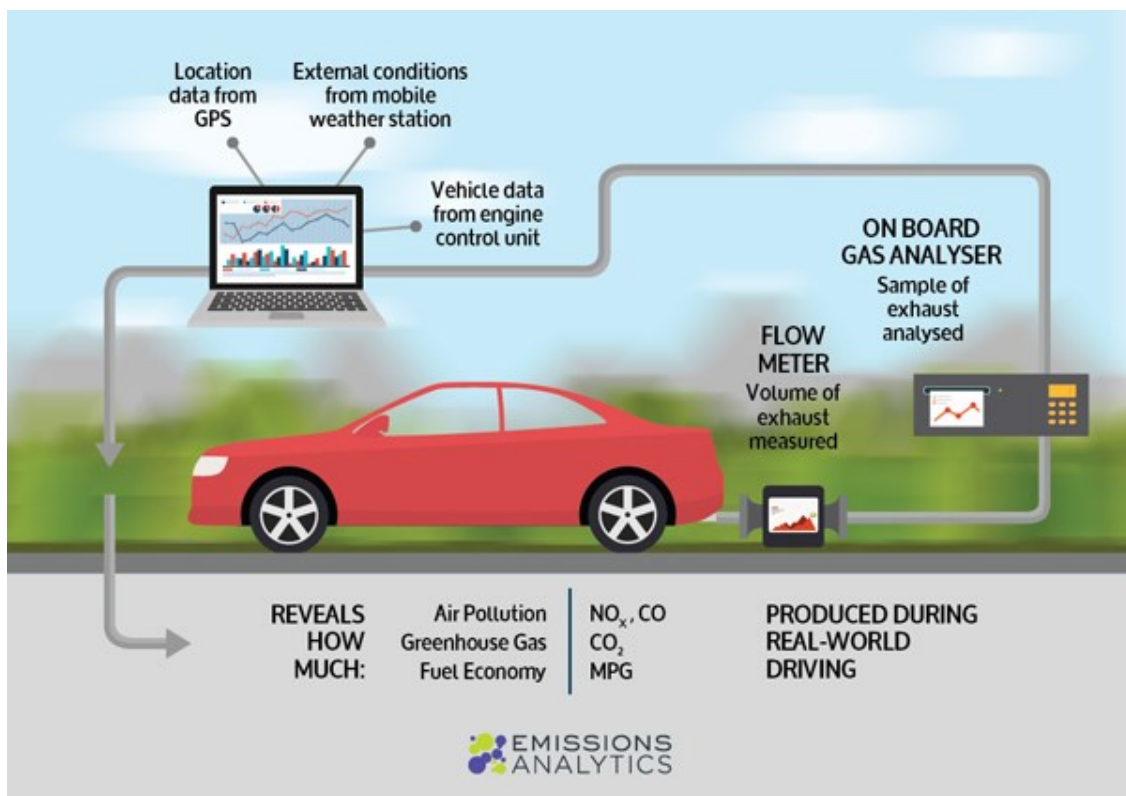
Deze maatregelen houden onder meer in dat de in de systemen voor emissiebeheersing gebruikte slangen, dichtingen en koppelstukken zodanig zijn ontworpen dat zij overeenstemmen met de doelstellingen van het originele ontwerp.”

- 4.26. Lid 6 van ditzelfde artikel voegt hieraan toe dat fabrikanten ervoor dienen te zorgen dat de resultaten van emissietests voldoen aan de toepasselijke grenswaarden onder de in de Testverordening vastgestelde testomstandigheden. Deze testprocedure betrof tot recent de *New European Driving Cycle* (“**NEDC**”), die conform de bijlagen III en VIII van de Testverordening plaatsvindt op een rollerbank, en niet op een echte weg. De rollerbank is een soort ‘loopband’ waarop de wielen van de geteste auto worden geplaatst. Doordat de rollerbank wordt aangedreven door (de wielen van) het testvoertuig, wordt gesimuleerd dat de auto op een echte weg rijdt. Op de rollerbank worden vier rijcycli in de stad en één rijcyclus buiten de stad gesimuleerd. Kenmerkend aan de rollerbank is dat het stuur niet wordt gebruikt. De gestandaardiseerde NEDC test stelde de fabrikanten van Sjoemeldiesels in staat software te (laten) ontwikkelen die herkende wanneer de auto op een rollerbank stond, en wanneer deze werkelijk gebruikt werd voor het doel waarvoor de auto bestemd is: rijden op de weg.

- 4.27. De NEDC-test was bedoeld om op zo objectief mogelijke wijze brandstofverbruik en emissie te meten, waaronder de uitstoot van roet, fijnstof en NOx. De gestandaardiseerde parameters van deze test hebben er echter toe geleid dat autofabrikanten de NEDC-test wisten te bedriegen om schone testresultaten te behalen, terwijl deze in werkelijkheid niet schoon waren. Volkswagen, Renault en andere fabrikanten waren in staat de software in de emissiebeperkende systemen zodanig te

kalibreren dat de auto's schone testresultaten behaalden, terwijl zij in werkelijkheid tot wel tientallen keren de toegelaten NOx maxima uitstootten. Nieuwe emissietest-protocollen in reactie op Dieselgate

- 4.28. Als gevolg van de dieselemisssieschandalen heeft de EU nieuwe emissietestprotocollen ingevoerd in de hoop een einde te maken aan de emissieversvalsing. Zo werd bij de invoering van de Euro 6c-norm in 2018 de NEDC-test vervangen door de *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure* ("WLTP"), die veel realistischere testomstandigheden kent en daardoor nauwkeuriger zou moeten kunnen vaststellen of het voertuig daadwerkelijk aan de emissieregelgeving voldoet. De WLTP is echter ook een test die plaatsvindt op een rollerband in een laboratorium met een constante temperatuur, en blijft daardoor vatbaar voor bedrog door autofabrikanten.
- 4.29. Om een herhaling van het dieselschandaal in kwestie te voorkomen, worden Euro 6d-TEMP voertuigen²⁰ vanaf september 2019 daarom ook getest met een *Real Driving Emissions* ("RDE") test. Cruciaal is dat dit een test is die onder normale gebruiksomstandigheden gedurende twee uur op de weg wordt uitgevoerd met behulp van een *Portable Emissions Measurement System* ("PEMS"). Een dergelijk draagbaar emissiemeetsysteem vangt de uitstoot van de auto tijdens normaal gebruik op, en meet de daarin aanwezige uitstoot van schadelijke stoffen, zoals te zien is in onderstaande afbeelding.



- 4.30. De RDE-test is bedoeld om emissiefraude uit te sluiten, zoals op grote schaal plaatsvond bij dieselauto's van Renault tijdens de NEDC-tests op de rollerbank. Omdat geen enkele illusie bestaat dat tijdens normaal rijgedrag dezelfde emissiewaarden worden behaald als tijdens de NEDC-test op de rollerbank, staat de RDE-test van Euro 6d-TEMP tijdelijk een verhoogde NOx-uitstoot van 168 mg/km toe, 2,1 keer 80 mg/km (de Euro 6-norm in NEDC-tests). Vanaf 1 januari 2021 mag de

²⁰ Euro 6d-TEMP is de emissienorm waar alle nieuw geregistreerde diesels met ingang van 1 september 2019 aan moeten voldoen.

NOx-uitstoot van dieselloertuigen tijdens de RDE-test nog slechts 1,43 keer de Euro 6-norm in NEDC-test bedragen, hetgeen neerkomt op 114 mg/km.

Certificaat van overeenstemming voor elk in de EU verkocht voertuig

- 4.31. Als de auto de typegoedkeuringstest voor het betreffende model met goed gevolg aflegt, en aldus voldoet aan alle gestelde emissienormen en andere eisen, verkrijgt de fabrikant een zogeheten certificaat van overeenstemming. Concreet toont het certificaat aan dat het betreffende voertuig aan de vastgestelde emissienormen voldoet. Op het certificaat is dan ook informatie opgenomen met betrekking tot de identificatie en specificaties van het type voertuig en de daarbij horende vastgestelde emissiewaarden en brandstofverbruik. Elk voertuig dat in de EU wordt verkocht, moet voorzien zijn van een dergelijk certificaat van overeenstemming voordat het verkocht mag worden. Bovendien verplicht het certificaat alle andere EU lidstaten ertoe het voertuig waarop de verklaring van overeenstemming van toepassing is, te registreren en de verkoop ervan toe te staan conform artikel 26 lid 1 van de Kaderrichtlijn.
- 4.32. Alle in Nederland verkochte auto's beschikken dan ook over een certificaat van overeenstemming, waaruit blijkt dat het voertuig is vervaardigd overeenkomstig de toepasselijke EG-typegoedkeuring voor het desbetreffende model. Zonder dit certificaat hadden de Sjoemeldiesels niet kunnen worden verkocht en geregistreerd in Nederland (of de rest van de EU). Omdat de Sjoemeldiesels echter ten onrechte zijn type-goedgekeurd, is ook het certificaat van overeenstemming ten onrechte afgegeven.

Aanvullende emissienormen voor het gebruik van (diesel)voertuigen

- 4.33. In de praktijk is overigens te zien dat ook het voldoen aan de Europese emissienormen nog bij lange na niet genoeg is om - met name in stedelijke gebieden - tot acceptabele luchtkwaliteit te komen. Om de gezondheid van haar burgers te beschermen zijn daarom in Nederland (en in andere EU landen) zogenaamde milieuzones tot stand gekomen, waaronder in Amsterdam, Arnhem, Rotterdam en Utrecht. Onder dit regime zijn bepaalde voertuigen niet toegestaan in bepaalde gebieden. Zo staat Amsterdam vanaf november 2020 alleen nog diesels van het type Euro 4 en later toe. Vanaf 2025 worden deze Nederlandse normen verder aangescherpt.²¹
- 4.34. De beperkingen ten aanzien van schadelijke dieseluutstoot gelden ook in Frankrijk, waar een aantal steden onder bepaalde omstandigheden alleen diesels van het type Euro 5 en later toestaat. In dit verband is relevant – zoals later in deze dagvaarding zal worden aangetoond – dat auto's van Renault, die op papier voldoen aan de Euro 6 -norm van 80 mg/km, in de praktijk niet eens voldoen aan de Euro 5- norm van 180 mg/km, waardoor deze Sjoemeldiesels uit de milieuzones geweerd zouden moeten worden.
- 4.35. Niet alleen hebben de Gedupeerden dus betaald voor een auto die emissienormen overtreedt en dus helemaal niet schoon is, maar ook worden zij geconfronteerd met het risico dat hun Sjoemeldiesels aan een gedeeltelijk of volledig rijverbod worden onderworpen, zoals nu al zichtbaar is in Europese (binnen)steden.

Het EU-rechtelijke verbod op manipulatie-instrumenten

- 4.36. Ondanks dat er brede wetenschappelijke consensus is over de schadelijkheid van NOx-uitstoot, proberen autofabrikanten met regelmaat de grenzen op te zoeken. Het manipuleren van typegoedkeuringen door autofabrikanten is dan ook al jarenlang een bekend fenomeen. Al sinds de

²¹ Informatie over Milieuzones in Nederland – Personen- en bestelauto's, <https://www.milieuzones.nl/personen-en-bestelautos> (Productie 18).

jaren '90 zijn auto's geproduceerd die in staat waren om te detecteren wanneer een voertuig getest werd, om zo emissienormen te omzeilen. De EPA ontdekte destijds al dat vrachtwagens die tussen 1993 en 1998 gebouwd werden door Renault, Volvo en Caterpillar een speciale modus activeerden om het voertuig te laten voldoen aan emissiestandaarden op het moment dat deze getest werd, en deze emissiebeperkende systemen uit te schakelen bij dagelijks gebruik, onder andere om brandstof te besparen.²²

4.37. De internationale gemeenschap heeft de noodzaak van een effectieve regulering van de uitstoot erkend en heeft hierbij expliciet stilgestaan bij het grote gevaar dat wordt gevormd door het omzeilen van emissienormen door de autofabrikanten. De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties ("VN/ECE", waartoe onder meer alle Europese landen, de Verenigde Staten, Canada en Rusland behoren) heeft hiertoe expliciet vastgelegd dat autofabrikanten geen 'manipulatievoorzieningen' in hun auto's aanbrengen. Deze manipulatievoorzieningen worden gedefinieerd als onderdelen van de auto die het emissiebeperkingsstelsel vertragen of uitschakelen onder omstandigheden die bij normaal gebruik van het voertuig worden verwacht.

4.38. Reglement nr. 83 van de VN/ECE inzake "Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen wat de emissie van verontreinigende stoffen naargelang de motorbrandstofvereisten betreft" ("**VN-reglement**") stelt hierover het volgende:

"Art. 2.16: „manipulatievoorziening”: ieder constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het toerental van de motor, de versnelling, de aanzuigonderdruk of een andere parameter meet om de werking van een onderdeel van het emissiebeheersingssysteem te activeren, te moduleren, te vertragen of uit te schakelen, zodat de doeltreffendheid van het emissiebeheersingssysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal voertuiggebruik redelijkerwijze kunnen optreden. Een dergelijk constructieonderdeel wordt niet als manipulatievoorziening beschouwd indien:

2.16.1. het nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren, of

2.16.2. het slechts functioneert als de motor wordt gestart, of

2.16.3. het gebruik ervan grotendeels in aanmerking wordt genomen in de testprocedures van type I of type VI;"

4.39. Het VN-reglement verbiedt vervolgens in artikel 5.1 dergelijke manipulatievoorzieningen en bepaalt verder (in art. 3.1.1) dat de autofabrikant in het kader van de goedkeuringsaanvraag zelf informatie moet verstrekken ten aanzien van maatregelen die zijn genomen om manipulatie en wijziging van de emissiebeheersingscomputer te voorkomen.

4.40. De Emissieverordening codificeert deze bepalingen in het VN-reglement en hanteert vrijwel dezelfde definitie voor 'manipulatie-instrumenten' als voor 'manipulatievoorzieningen'.

Art. 3 lid 10: "manipulatie-instrument: een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn;"

4.41. De Emissieverordening verbiedt het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doeltreffendheid van de emissiebeheersingssysteem verminderen, behalve in strikt voorgeschreven omstandigheden, waaronder wanneer het instrument "*noodzakelijk is om de motor te beschermen*

²² M. Hijink & C. Houtekamer, 'Niet alleen Volkswagen probeert zich schoon en zuinig voor te doen', *NRC* 22 september 2015 (**Productie 19**).

tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te garanderen". Artikel 5 lid 2 van de Emissieverordening bepaalt als volgt:

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

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

- 4.42. Autofabrikanten, zoals Renault, die voertuigen op de markt brengen die dergelijke manipulatie-instrumenten bevatten, schenden dus de verplichtingen die uit hoofde van artikel 5.1 en 5.2 van de Emissieverordening op hen rusten. Cruciaal hierbij is dat zowel het VN-reglement als de Emissieverordening alle instrumenten als verboden manipulatie-instrumenten beschouwt die emissiebeperkende systemen uitschakelen op momenten *die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn*. Met deze toevoeging is exact geprobeerd duidelijk te maken dat autofabrikanten emissies niet gunstiger mogen voordoen tijdens emissietests dan zij in werkelijkheid zijn, zoals Renault (in nauwe samenwerking met Bosch) op grote schaal heeft gedaan.
- 4.43. Zoals later nog in detail zal worden besproken, zet Renault haar emissiebeperkende systemen (onder andere) uit wanneer de buitentemperatuur lager dan 17 graden Celsius is. Dit is hoger dan de gemiddelde Nederlandse temperatuur in elke (!) maand van het jaar, en betekent dan ook dat de emissiebeperkende systemen in het overgrote deel van het jaar buiten werking zijn. Het feit dat emissiebeperkende systemen alleen al vanwege de buitentemperatuur praktisch het gehele jaar uit worden geschakeld door Renault, laat zien dat er sprake is van de inzet van de verboden manipulatie-instrumenten, zoals gedefinieerd door het VN-reglement en de Emissieverordening.

5. DE EMISSIE TECHNOLOGIE EN BELOFTES VAN RENAULT

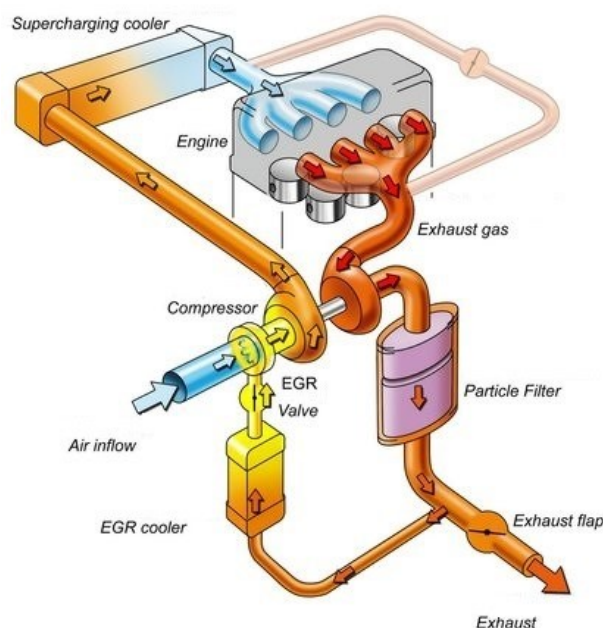
Inleiding: verschillende systemen om emissies te beperken

- 5.1. Vanwege de internationale aanscherping van de dieselemissieregelgeving en de stijgende benzineprijzen hebben bijna alle grote autofabrikanten "schone dieselmotoren" ontwikkeld. Zij beweerden vervolgens unaniem dat moderne dieselauto's niet langer zeer vervuilend waren, zoals voorheen altijd het geval was. Integendeel, de nieuwe dieselvoertuigen werden als milieuvriendelijk en "schoon" gepromoot en zouden in veel gevallen zelfs schoner dan benzineauto's zijn. Volkswagen, Renault, Mercedes, General Motors, Fiat Chrysler America en andere fabrikanten begonnen daarom dieselauto's en vrachtwagens te verkopen als krachtiger, maar ook als milieuvriendelijker alternatief voor benzinevoertuigen. En de marketing werkte, want tussen 2009 en 2019 werden in heel Europa en over de hele wereld miljoenen dieselvoertuigen gekocht.
- 5.2. Om uitstoot van dieselmotoren te beperken moeten autofabrikanten verschillende manieren bedenken om emissienormen te behalen. Zoals eerder in deze dagvaarding al omschreven zijn dieselmotoren efficiënter, maar ook aanzienlijk schadelijker door emissie van NOx, fijnstof- en roetdeeltjes. Een manier om de NOx-emissies te verminderen is het verlagen van de druk en temperatuur van de lucht die naar de verbrandingskamer van de dieselmotor wordt geleid, maar dat produceert op zijn beurt weer extra fijnstof en/of roet, hetgeen even ongewenst is.

Uitlaatgasrecirculatie-methode

- 5.3. Een andere manier om de NO_x-uitstoot te verminderen is door uitlaatgasrecirculatie met gebruik van een *Exhaust Gas Recirculation* systeem ("EGR"). Zoals uiteengezet in figuur 1 hieronder worden hierbij de uitlaatgassen terug naar de inlaat van de motor geleid en gemengd met verse binnenkomende lucht. Uitlaatgasrecirculatie voert een deel van de uitlaatgassen terug naar de motorinlaat met behulp van een regelbare klep die de uitlaatgassen van het uitlaatspruitstuk, via een EGR-koeler, naar de motorinlaat leidt. Het mengsel van uitlaatgas en verse binnenkomende lucht vermindert de NO_x die tijdens de werking van de motor in de cilinder ontstaat. Uitlaatgasrecirculatie verlaagt de hoeveelheid geproduceerde NO_x door de beschikbare zuurstof te verminderen en de maximale verbrandingstemperatuur te verlagen; EGR leidt echter ook tot een toename van uitstoot van schadelijke fijnstof, waardoor deze oplossing het probleem van schadelijke uitstoot niet oplost.

Exhaust Gas Recirculation through Cold Loop



- 5.4. Zowel Renault als andere autofabrikanten pasten EGR in al haar Euro 5 en Euro 6 dieselmotoren toe. Enkel toepassing van EGR is echter niet voldoende om aan de strenge Europese en Noord-Amerikaanse emissienormen te voldoen.

Selectieve katalytische reductie-methode

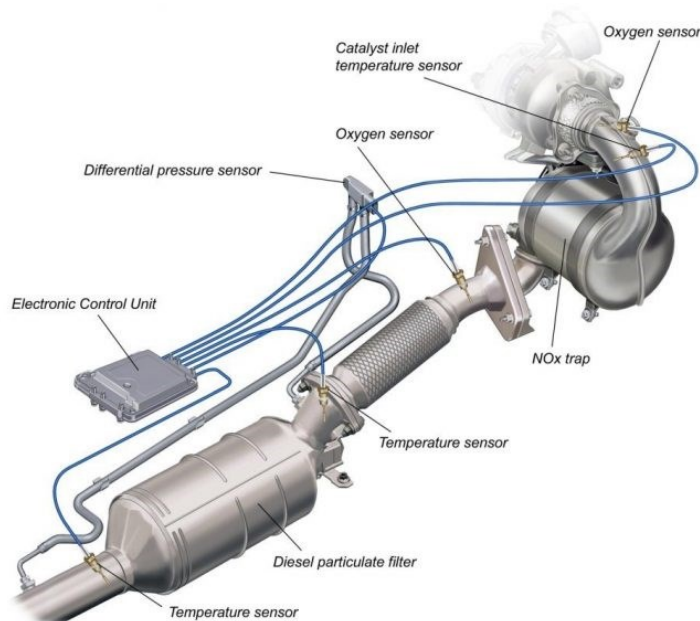
- 5.5. Om NO_x-emissie verder te beperken zijn naast de EGR systemen in de auto-industrie diverse dure nabehandelingmethoden voor uitlaatgassen ontwikkeld. Een relatief kostbare nabehandelingmethode waarmee aan de Euro 6-normen kan worden voldaan door dieselloertuigen, betreft selectieve katalytische reductie ("SCR"). Daarbij wordt met een katalysator NO_x uit de emissies gefilterd en middels een ureumoplossing omgezet in stikstofgas (N₂) en water. Het evidente nadeel van een dergelijke nabehandelingmethode is – naast de kostbaarheid – een benodigde extra tank in de auto om de ureumoplossing op te slaan en deze in te kunnen zetten voor NO_x-reductie. Daar komt bij dat gebruikers deze tank met enige regelmaat moeten bijvullen.
- 5.6. Renault heeft er voor gekozen om – tot 2018 - geen gebruik te maken van de SCR methode bij haar dieselloertuigen. Vanaf deze datum is de SCR methode geleidelijk aan in Renault en Dacia modellen toegepast.

Lean NOx Trap methode

- 5.7. In plaats van het SCR-systeem te gebruiken, heeft Renault ervoor gekozen om in de Euro 6 modellen een minder kostbaar en gebruikersvriendelijker systeem te implementeren; een NOx-opslagkatalysator die wordt aangeduid als de *Lean NOx Trap* ("LNT"). Bij gebruik van deze techniek wordt NOx opgevangen in de katalysator en – wanneer de temperatuur van de LNT binnen een bepaalde brandbreedte valt – gereduceerd tot onschadelijke stoffen zoals NO₂. Wanneer de katalysator vol is, wordt de NOx omgezet naar stikstof (N₂) door middel van een katalytische reactie. De katalysator kan echter maar een beperkte hoeveelheid NOx opvangen. Als er teveel NOx uitgestoten wordt voordat de katalytische reactie plaatsvindt, dan is de katalysator oververzadigd en werkt deze niet meer tot een succesvolle reductie plaatsvindt.

Samenvatting van de verschillende emissiebeperkende systemen bij Renault

- 5.8. Voor de behandeling van de emissies in de dieselmotor maken de Renault-diesels dus in de eerste plaats gebruik van uitlaatgasrecirculatie (EGR), waarbij de uitlaatgassen terug worden geleid naar de inlaat van de motor en worden gemengd met verse binnenkomende lucht. De nabehandelingstechnologieën omvatten het reeds genoemde LNT systeem en een dieselpartikelfilter. De laatstgenoemde filter vangt en verwijdert de uitstoot van roet, terwijl het LNT systeem middels een katalytische reactie NOx omzet in minder schadelijke stoffen.
- 5.9. Bij optimale werking van deze systemen (hieronder grafisch weergegeven) wordt 85% van de NOx-uitstoot geëlimineerd door de EGR en de resterende 15% door de LNT.



De manipulatie van de uitstoot bij de Sjoemeldiesels van Renault

- 5.10. Alle Sjoemeldiesels van Renault regelden de uitstoot als volgt: nadat de bijproducten van de verbranding de motor hebben verlaten, wordt een deel van de uitlaat gekoeld en met behulp van uitlaatgasrecirculatie (EGR) naar de verbrandingskamer teruggevoerd. Dit is de eerste stap in de vermindering van de NOx-uitstoot van de motor, die door Renault werd gebruikt bij alle Euro 5 en Euro 6 diesels.

- 5.11. De Euro 6 diesels beschikken naast de EGR ook nog over het LNT systeem. In deze tweede stap, nadat de uitlaatgassen door een roetfilter zijn gegaan, worden de uitlaatgassen opgeslagen ('gevangen') in de LNT om NO_x om te zetten in minder schadelijke stoffen, zoals stikstof.
- 5.12. Wanneer dit hele emissiebeperkingsstelsel volledig is ingeschakeld, zoals op het moment dat een Renault getest wordt via een klassieke NEDC-test (dus op een rollerband), resulteert dit in een schonere uitstoot die voldoet aan de Emissieverordening. Echter, wanneer dit emissiebeperkingsstelsel wordt uitgeschakeld, zoals kennelijk het geval is bij dagelijks gebruik van de auto onder 'normale rijomstandigheden', produceren de Sjoemeldiesels van Renault extreem hoge NO_x-niveau's ruim boven de maximaal toegestane emissiewaarden.
- 5.13. Het uitlaatgasrecirculatie-systeem (EGR) kan door Renault worden afgesloten door de klep die de uitlaatgassen in de aanzuigopening laat komen, volledig te sluiten. De mate waarin EGR actief is kan worden geregeld door deze klep in grotere of kleinere mate te openen. Een lager percentage EGR geeft aan dat de klep meer gesloten is, wat de hoeveelheid uitlaatgassen die door het EGR systeem wordt gevoerd beperkt. Omgekeerd duidt een hoog percentage op een grote hoeveelheid uitlaatgassen die door het EGR systeem worden geleid. Een hoog EGR percentage resulteert in een significantere reductie van de NO_x-uitstoot. Het EGR percentage wordt geregeld door een motormanagementsysteem, in dit specifieke geval de Bosch EDC17 (ook generiek aangeduid als Electronic Control Unit of ECU). Dit onderdeel bepaalt onder welke omstandigheden het EGR systeem deels kan worden in- of uitgeschakeld en wordt aldus geprogrammeerd en ingesteld door de technici van Renault in samenwerking met de leverancier Bosch.
- 5.14. In een persbericht van Renault over het LNT-systeem van 25 juni 2008 (**Productie 20**) verklaart Renault dat de data van diverse sensoren naar de EDC17 worden gestuurd, die vervolgens de werking van de LNT aanstuurt:
- "To ensure the NO_x 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 NO_x Trap (deciding when to purge) and determining combustion modes (how to purge)."
- 5.15. Wanneer de EDC17 van Bosch de werking van het EGR-systeem (of de LNT) beperkt of zelfs uitschakelt, zal de hoeveelheid uitgestoten NO_x toenemen en zal het voertuig niet meer aan de geldende emissienormen voldoen.
- 5.16. Ondanks dat Renault met haar emissiebeperkende systemen dus wel de middelen had om schadelijke NO_x-uitstoot te beperken, heeft zij er toch voor gekozen dit niet te doen. De onafhankelijke *International Council on Clean Transportation* ("ICCT") heeft gepubliceerd dat de reden dat fabrikanten van Sjoemeldiesels hun toevlucht zochten tot emissiefraude, terwijl de technologie voor schone dieselvebranding in principe aanwezig was, is gelegen in het verlagen van brandstofverbruik, het verlagen van motorgeluid en in algemene zin het 'prestatiegevoel' verbeteren.²³ In het bijzonder legde het ICCT uit:
- Als de EGR wordt uitgeschakeld is er meer zuurstof beschikbaar, waardoor direct – indien nodig – meer brandstof kan worden verbrand en het reactievermogen van de auto sterk wordt verbeterd. Kort gezegd leidt uitschakeling van de EGR tot het verbeteren van de algemene rijprestaties van de Sjoemeldiesel .:

²³ Y. Bernard e.a., 'White Paper: Catching defeat devices – How systematic vehicle testing can determine the presence of suspicious emissions control strategies', *ICCT* juni 2019 (**Productie 21**).

“more excess oxygen is available, more fuel can be burned immediately if necessary”²⁴

- Door de werking van het LNT-systeem te beperken kan brandstof worden bespaard:

“LNT-equipped vehicles have to periodically inject extra fuel into the exhaust to reduce the NOx stored on the LNT. Turning off or modulating this LNT regeneration process can . . . improve fuel economy by 2%-5%.”²⁵

- Een dieseloetfilter is duur. Het kalibreren van de motor voor hoge NOx-emissies kan de uitstoot van roetdeeltjes verminderen, wat betekent dat de filter minder vaak vervangen hoeft te worden, een goedkoper filter gebruikt kan worden en het brandstofverbruik zou kunnen verminderen:

“Calibrating the engine for high NOx emissions can reduce particulate emissions, . s. Lower particulate emissions means the particulate filter would require fewer periodic regenerations, which in turn would allow for the use of a cheaper, less durable filter and could reduce fuel consumption”;²⁶

- Gezien de wisselwerking tussen brandstofefficiëntie en NOx-emissies kan het kiezen voor hogere NOx-uitstoot van de motor het brandstofverbruik met 2%-5% verbeteren.

“calibrating for higher engine-out NOx emissions can improve fuel economy by 2%-5%”²⁷

- Een goede kalibratie van de EDC17 is moeilijk en tijdrovend. Het gebruik van manipulatie-instrumenten maakt het mogelijk om tijd te besparen en zich te concentreren op andere prioriteiten die merkbaar lijken voor de gebruiker, zoals verbetering van het brandstofrendement, terwijl de gebruiker niet doorheeft dat de Sjoemeldiesel emissiewaarden overschrijdt.

“Proper calibration is difficult and time-consuming. The use of defeat devices allows calibration engineers to save time and focus on other priorities, such as fuel economy improvement which—unlike air pollutant emissions performance—can be perceived by the user of a vehicle.”²⁸

5.17. Het uitschakelen van de emissiebeperkingsystemen buiten emissietests heeft voor Renault dus het voordeel dat brandstofverbruik enigszins lager is, dat onderhouds- en ontwikkelingskosten lager zijn en dat sprake is van optimaal gebruikersgemak. Renault kon door haar stelselmatige fraude en overtreding van de Emissieverordening dus jarenlang haar winst maximaliseren, ten koste van milieu en volksgezondheid.

De marktpositionering van Renault; producent van schone diesels met eco label

5.18. Op de website van Renault²⁹ wordt vrijwel met geen woord (meer) gerept over het LNT-systeem dat in 2008 nog werd aangekondigd om de emissies te beperken (of over andere emissiebeperkende maatregelen). Het lijkt zelfs erop dat Renault zorgvuldig alle noemenswaardige LNT-gerelateerde informatie heeft verwijderd. Inmiddels zijn de nieuwe dieselmotoren van Renault voorzien van zogeheten ‘Blue dCi-’ dieselmotoren, die zijn uitgerust met het (reeds aangestipte) emissiebeperkende systeem ‘Selective Catalytic Reduction’, die het LNT-systeem zou hebben vervangen. Eco² keurmerk (voor “sound ecological and economical credentials”)

²⁴ *Ibidem*, p. 4.

²⁵ *Ibidem*, p. 4.

²⁶ *Ibidem*, p. 4.

²⁷ *Ibidem*, p. 4.

²⁸ *Ibidem*, p. 5.

²⁹ <https://www.renault.nl/>

- 5.19. Dit downtunen staat in schril contrast met de nadruk van Renault op schone dan wel groene diesels in het verleden. Zo volgt uit verschillende persberichten en oude cachebestanden (die nog wel vindbaar zijn) duidelijk dat Renault potentiële kopers in Nederland vanaf 2008 voorhield dat *'de dCi diesel motoren zich zullen kwalificeren voor het Renault eco² keurmerk'*, wat een duidelijke indicatie zou zijn voor hun *'sound ecological and economical credentials'*.
- 5.20. Het eco² keurmerk dat Renault in 2007 heeft geïntroduceerd voor haar auto's, was bedoeld om haar klanten te laten zien dat Renault zich toelegt op het maken van ecologische en economische auto's die het milieu beschermen. Als een model (i) wordt geproduceerd in een ISO 14001-gecertificeerde fabriek, (ii) minder dan 140 g CO₂/km uitstoot en (iii) voor 95% recyclebaar is, komt het in aanmerking voor het eco² keurmerk. Renault geeft bovendien 'energielabels' aan diverse modellen zodat de klant in één oogopslag kan zien hoe duurzaam de auto is.
- 5.21. Wat echter geen criterium is voor het al dan niet kunnen verkrijgen van het eco² keurmerk, is de hoeveelheid NO_x die de betreffende auto uitstoot. Dit terwijl een hoge NO_x-uitstoot – zoals hierboven uitgebreid toegelicht – één van de meest, zo niet meest, schadelijke stof is voor het milieu. Waar klanten denken een duurzame keuze te maken door een auto met een eco² label aan te schaffen, kunnen de betreffende auto's oneindig veel NO_x uitstoten, met alle gevolgen voor het milieu en de gezondheid van dien. Dit terwijl Renault zich zeer wel bewust is van de schadelijke uitwerking van NO_x op het milieu en volksgezondheid – aangezien Renault in haar jaarrapport van 2008 omschrijft dat *'de NO_x-trap de doelstelling van Renault om vervuilende emissies te verminderen reflecteert'*.³⁰

Uitingen over LNT-systeem en andere emissiebeperkende systemen

- 5.22. In het eerder aangehaalde persbericht over het door haar ontwikkelde LNT-systeem van 25 juni 2008 kondigt Renault het LNT systeem als volgt aan :

"Renault's long-standing efforts have made it one of Europe's three most carbon-efficient car manufacturers. Its achievements in CO₂ reduction are paramount, but it considers that it is just as critical to curb pollutant emissions. The NO_x Trap unveiled at the Environment Workshop is proof of its efforts to counter pollution."

(...)

The NO_x Trap fits firmly with Renault's determination to reduce pollutant emissions. This chemical process captures harmful nitrogen oxides, then converts them into neutral gas." [onderstreping advocaat]

- 5.23. Over de werking van het LNT-systeem stelt Renault vervolgens dat het in staat is om NO_x om te zetten in het onschadelijke NO₂:

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

During the capture phase, the NO_x 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 NO_x Trap of the stored NO_x, 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 NO_x Trap is regenerated and is ready to go on trapping more NO_x."

³⁰ Printscreen van jaarrapport 2008 Renault (p. 27), **Productie 22**.

- 5.24. In 2010 omschrijft Renault verschillende dieselmotoren in haar jaarrapport van 2010 zelfs als ‘*the Renault ECO² champions*’.³¹
- 5.25. In 2011 beweert Renault op haar website dat zij er met de door haar ontwikkelde emissiebeperkende systemen voor heeft gezorgd dat de concentratie NO_x in uitlaatgassen met bijna 99% is afgenomen. Daarnaast zou het LNT-systeem ervoor zorgen dat aan de toekomstige emissienormen zal worden voldaan.³² De toen geldende (en toekomstige, reeds ruim van tevoren aangekondigde) emissienormen had Renault dus bij het uitrollen van het LNT-systeem in Europa (en dus ook in Nederland) scherp op het netvlies. Renault beloofde kopers derhalve vanaf de introductie van de LNT-technologie voertuigen die aan alle wettelijke vereisten voldeden en zelfs ver op de wettelijke vereisten vooruitliepen, terwijl zij wist dat dit niet klopte.

Diesels zouden “zuinig en schoon” zijn

- 5.26. Ook maakt Renault op haar website veelvuldig reclame met het feit dat haar dieselmotoren ‘zuinig en schoon’ presteren. Hier wordt echter uitsluitend melding gemaakt van de hoeveelheid CO₂ die de motoren uitstoten, van de uitstoot van NO_x wordt geen enkele melding gemaakt. Dit terwijl juist deze motoren veel vervuilende uitlaatgassen produceren en aanzienlijk minder schoon zijn dan Renault hier doet lijken.³³
- 5.27. In de jaren die volgen zet Renault deze misleiding ongegeneerd voort. Zo blijft Renault propageren dat haar auto’s het milieu sparen:

“Milieubewust kiezen

Niet alleen Renaults toekomstige modellen dragen bij aan het toegankelijk maken van duurzame mobiliteit voor iedereen; ook onze huidige auto’s sparen het milieu – én uw portemonnee. De Nederlandse overheid heft namelijk minder belasting op auto’s met een lage CO₂-uitstoot. Aangezien onze eco²-modellen standaard een lage CO₂-uitstoot hebben, profiteert u van een aanzienlijk voordeel.”

Hoewel de CO₂ reductie inderdaad een feit is, laat Renault na mee te delen dat uitstoot van stikstofoxiden in de praktijk allerm minst binnen de Europese normen valt. De consument wordt zo op grond van halve informatie in de veronderstelling gebracht dat de Sjoemeldiesels milieuvriendelijk zijn, hetgeen niet het geval is.

- 5.28. In 2013 plaatst Renault zelfs de energielabels op haar website die zouden behoren bij de auto’s met het eco² keurmerk. Renault schroomt niet om een groot aantal dieselmotoren te voorzien van energielabels A of B, hetgeen de indruk wekt dat de motoren ‘schoon’ zouden zijn. Van de hoeveelheid NO_x die de betreffende modellen uitstoten wordt echter (weer) geen enkele mededeling gedaan.³⁴ De reden waarom Renault dit niet heeft gedaan laat zich raden: bij melding van de NO_x die de diesels uitstootten, zouden immers aanzienlijk andere (lees: lagere) energielabels kunnen worden uitgedeeld aan de diesels.
- 5.29. In 2016, een jaar nadat voor het eerst in de media over ‘het dieselgate schandaal’ werd gesproken, veranderde Renault ineens haar toon:

* De relatieve verbruikscijfers zijn gemeten aan de hand van de officiële Europese testmethode (NEDC) die u de mogelijkheid geeft auto's op verbruik met elkaar te vergelijken, maar niet als doel

³¹ Printscreen van jaarrapport 2010 Renault (p. 32), **Productie 23**.

³² Printscreen Wayback Machine, 16 augustus 2011, **Productie 24**.

³³ Printscreen Wayback Machine, 6 juni 2011, **Productie 25**.

³⁴ Printscreen Wayback Machine d.d. 15 november 2012 (**Productie 26**).

heeft het daadwerkelijke verbruik nauwkeurig weer te geven. Het reële brandstofverbruik hangt af van de gebruiksomstandigheden, uitrusting en rijstijl.³⁵

- 5.30. Renault verduidelijkte echter nog steeds niet dat auto's naast de vermelde CO₂ ook aanzienlijk veel NO_x uitstootten. In plaats van dat Renault openheid van zaken bood, heeft zij haar klanten (weer) niet op de hoogte gesteld van het feit dat haar dieselmotoren aanzienlijk veel NO_x uitstootten en daarmee niet aan de emissienormen voldeden.

6. DIESELGATE EN DE WERKELIJKE UITSTOOT VAN DE SJOEMELDIESELS VAN RENAULT

Introductie Dieselgate

- 6.1. Het Europese dieselschandaal is met name aan het licht gekomen door de rol van Volkswagen. In 2014 ontdekte de ICCT dat de uitlaatgassen van dieselauto's bij dagelijks gebruik aanzienlijk meer vervuilende stoffen bevatten dan de Europese en Amerikaanse standaarden toelieten.³⁶ Het ICCT voerde samen met de West Virginia University bijkomende tests uit gericht op de verdachte type diesels. Deze werden gedaan met drie gehuurde dieselauto's, waarvan twee van de VW-groep en een derde van BMW.
- 6.2. Nadat de Amerikaanse *Environmental Protection Agency* (EPA) en de *California Air Resources Board* Volkswagen om opheldering verzochten, beweerde Volkswagen aanvankelijk dat het om technische mankementen bij de geteste auto's zou gaan. Volkswagen organiseerde in december 2014 een grootschalige terugroepactie, maar tests wezen uit dat tijdens die procedure gedane aanpassingen maar gedeeltelijke verbeteringen brachten.
- 6.3. Na constant te hebben ontkend dat gefraudeerd werd, gaf Volkswagen in 2015 toe aan de EPA dat zij verboden manipulatie-instrumenten inzette om emissietests om de tuin te leiden.³⁷ Dit leidde twee weken later tot een formele beschuldiging door EPA dat de (door Bosch geleverde) software³⁸ van dieselmotoren van Volkswagen frauduleus was en de motor op de testbank gunstiger emissies liet produceren dan op de weg.
- 6.4. Op 22 september 2015 gaf Volkswagen ook publiekelijk toe dat de software van dieselmotoren, die wereldwijd in zo'n 11 miljoen auto's zit, frauduleus was. Door informatie afkomstig van sensoren wist de software wanneer het voertuig op de testbank stond, waardoor op dat moment emissiebeperkingssystemen werden ingeschakeld. Op de weg werd het reductiemechanisme uitgeschakeld waarna de motor tien tot veertig keer meer NO_x uitstootte dan toegelaten volgens de Europese standaarden. Volgens een raming van *The Guardian* zou daardoor alleen al in de Verenigde Staten 237.161 tot 948.691 ton extra schadelijke NO_x geloosd zijn.³⁹
- 6.5. Het schandaal breidde zich als een olievlek uit over de Verenigde Staten en Europa toen bleek dat vrijwel alle Europese dieselautofabrikanten fraudeerden met emissietests, en daarmee kozen om de volksgezondheid en milieu ten koste te laten gaan van eigen winstgevendheid. Het schandaal met sjoemelsoftware werd in de media vervolgens ook wel aangeduid als 'Dieselgate'.

³⁵ Prinscreen website Renault via Wayback Machine, 17 november 2016 (**Productie 27**).

³⁶ V. Franco e.a. 'Real-world exhaust emissions from modern diesel cars (Part 1 - Aggregated results)', ICCT 11 oktober 2014 (**Productie 28**).

³⁷ T. Gardner, P. Lienert, D. Morgan, 'After year of stonewalling, Volkswagen stunned U.S. regulators with confession' *Reuters* 24 september 2015 (**Productie 29**).

³⁸ C. Houtekamer, 'Alles wat je wil weten over het Volkswagenschandaal', *NRC* 23 september 2015 (**Productie 30**).

³⁹ K. Mathiesen & A. Neslen, 'VW scandal caused nearly 1m tonnes of extra pollution, analysis shows', *The Guardian* 23 september 2015 (**Productie 31**).

De werkelijke emissiewaarden van Renault zijn tot 16 (!) keer te hoog

- 6.6. Renault is een van deze fabrikanten van Sjoemeldiesels. Uit (wetenschappelijke) literatuur, uitgevoerde tests en Renaults eigen bekentenissen in reactie op (onder meer) onderzoek van de Franse overheid blijkt ondubbelzinnig dat de zogenaamd schone (en groene) dieselveertuigen van Renault veel meer emissievervuiling veroorzaken dan uit tests bleek, waardoor de Sjoemeldiesels – anders dan Renault deed voorkomen – niet aan de emissienormen voldeden..
- 6.7. De Franse krant *Le Monde* meldde in 2016 dat Renault heeft toegegeven dat de software in de Sjoemeldiesels zo was ingesteld dat het EGR-systeem alleen werkzaam was wanneer de omgevingstemperatuur zich tussen de 17 en 35 graden Celsius bevond.⁴⁰ Renault heeft hierover verklaard dit op deze wijze te hebben ingeregeld om de motor te beschermen tegen slijtage, zo blijkt uit hetzelfde artikel van *Le Monde*. Zoals hierna nog zal worden toegelicht, heeft het Hof van Justitie van de EU op 17 december 2020 korte metten met dit ‘excuus’ gemaakt en vastgesteld dat het gaat om het beruik van (illegale) manipulatie-instrumenten onder de Emissieverordening.
- 6.8. Voor de goede orde: de Sjoemeldiesels van Renault produceren veel hogere NO_x-emissies dan toegestaan: diverse onafhankelijke testen tonen aan dat de Sjoemeldiesels onder normale rijomstandigheden tot wel 16 (!) keer meer NO_x uitstooten dan was toegestaan onder de geldende emissienormen waarmee Renault met kop en schouder boven de andere fabrikanten staat. Zoals in dit hoofdstuk nader zal worden uiteengezet, blijkt uit tal van onafhankelijke tests van gerespecteerde bronnen dat zowel Euro 5- als Euro 6-diesels van Renault buiten de testomgeving geen enkele boodschap meer hebben aan geldende emissienormen.

TNO-studie oktober 2016

- 6.9. Een in opdracht van het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu door TNO uitgevoerde studie van oktober 2016 bevestigt dat de Renault Megane – een Euro 6 diesel - bij dagelijks gebruik circa dertien (!) keer zoveel NO_x uitstoot dan getest op de rollerbank, terwijl de Renault Clio – eveneens een Euro 6 diesel – bij dagelijks gebruik ruim tien keer zoveel NO_x uitstoot dan getest op de rollerbank⁴¹
- 6.10. De door TNO geteste werkelijke waarden zijn bovendien aanzienlijk hoger dan de Euro 6-norm van 80 mg/kg toestaat. Meer specifiek heeft TNO vastgesteld dat de NO_x uitstoot van de Renault Megane bij een test op de rollerbank bij een temperatuur van 23 graden Celcius onder de Euro 6-norm van 80 mg/kg bleef, terwijl de NO_x uitstoot van dezelfde auto bij dezelfde test op de rollerbank bij een temperatuur van 15 graden Celcius circa *zeven* keer zoveel bedroeg. Het verlagen van de temperatuut met 8 graden had namelijk tot gevolg dat de NO_x uitstoot steeg van 71 mg/km naar 488 mg/km, zo blijkt uit het rapport van TNO:

“In order to get more insight in the temperature dependence of emission behavior one vehicle was tested on a chassis dynamometer in an NEDC-test with cold start with two different ambient temperatures (soak and test cell at 23 and 15 °C). Due to this temperature drop of 8 °C the NO_x emission increased from 71 to 488 mg/km.”

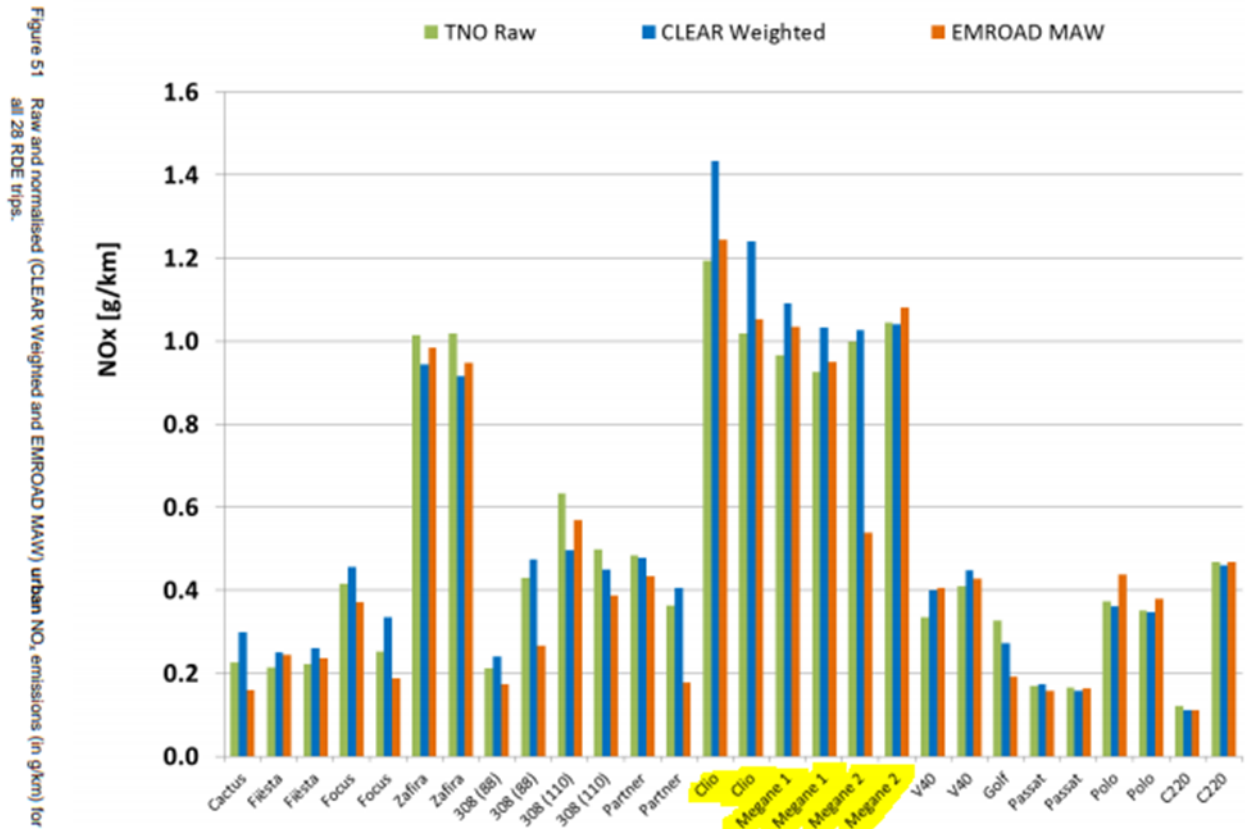
- 6.11. De NO_x uitstoot tijdens normale rijomstandigheden waren zo mogelijk nog veel schrikbarend: de uitstoot van NO_x na het gebruik van de LNT-systeem varieerde in die gevallen tussen de 921 tot 1050 mg/kg, waar de emissienorm 80 mg/kg bedroeg. De Sjoemeldiesels van Renault scoorden

⁴⁰ L. Van Eeckhout en Philippe Jacqué, ‘Renault contraint de s’expliquer sur les failles de son moteur diesel’, *Le Monde*, 19 januari 2016. (**Productie 32**).

⁴¹ TNO rapport 2016 R11177 d.d 10 oktober 2016. (**Productie 33**).

hiermee verreweg het slechtst van alle vijftien door TNO geteste dieselauto's, die overigens bij dagelijks gebruik geen van alle binnen de voorgeschreven emissiegrenswaarden blijven.

- 6.12. De TNO-studie laat verder duidelijk zien dat Renault zowel met als zonder het LNT-systeem aanzienlijk beter scoort op de rollerbank. De Sjoemeldiesels stooten dus aanzienlijk meer NOx uit tijdens echte ritten op de weg dan tijdens een typegoedkeuringstest in het laboratorium. Het lijkt er dus sterk op dat het voertuig signaleert wanneer het op de rollerbank wordt getest, althans wanneer de omgevingsomstandigheden liggen binnen de bandbreedte van een officiële test. Op dat moment worden emissiebeperkingsystemen aangezet, zodat optimale testresultaten behaald kunnen



worden. Daarmee wordt evenwel de daadwerkelijke uitstoot van schadelijke NOx niet beperkt. Volgens TNO komen deze testresultaten overeen met de resultaten van andere onderzoeken:

“These test results confirm the results of earlier studies: Diesel cars comply with type approval requirements in the standardised laboratory test, but real-world NOx emissions of these vehicles are far higher.”

Emissietesten van de Deutsche Umwelthilfe

- 6.13. Ook andere Europese organisaties hebben onderzoek gedaan naar en verslag gedaan van de dieselfraude van Renault. Zo heeft de Duitse milieuorganisatie *Deutsche Umwelthilfe* verschillende Euro 6 diesels van Renault aan emissietesten onderworpen en is daarbij (ook) op schrikbarende hoge NOx-waarden gestuit. In november 2015 heeft zij in samenwerking met de Hogeschool van Bern een Euro 6 diesel, de Renault Espace, onderworpen aan emissietesten.⁴² Ondanks het feit dat deze

⁴² Berner Fachhochschule, ‘NOx-Emissionsmessung von einem Personenwagen Renault Espace Diesel, EURO 6b auf dem Rollenprüfstand’, November 2015 (**Productie 34**).

testen op een rollerbank plaatsvonden, kwam de NOx-uitstoot van de auto ver boven de emissienormen uit (tot wel 2061 mg/kg) wanneer de test werd gedaan als de motor warm was (waar deze tijdens typegoedkeuringstesten koud zijn bij het starten van de test). Enkel wanneer de auto werd getest met een 'koude' motor, was de NOx-uitstoot een stuk lager en bleef deze binnen de geldende Euro 6-norm van 80 mg/kg.

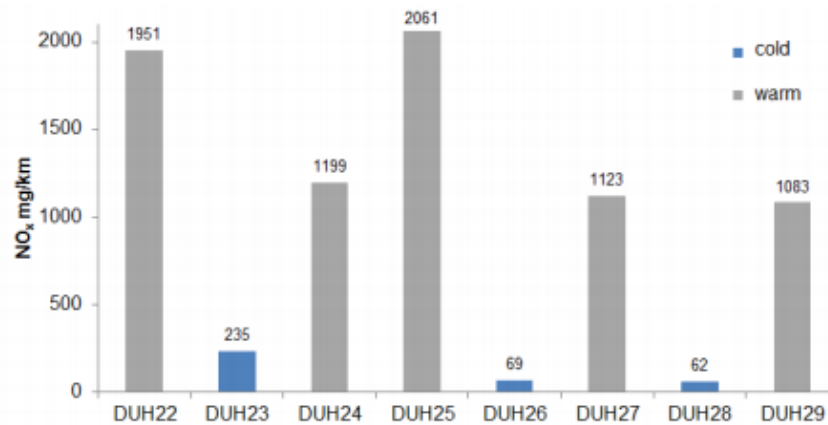


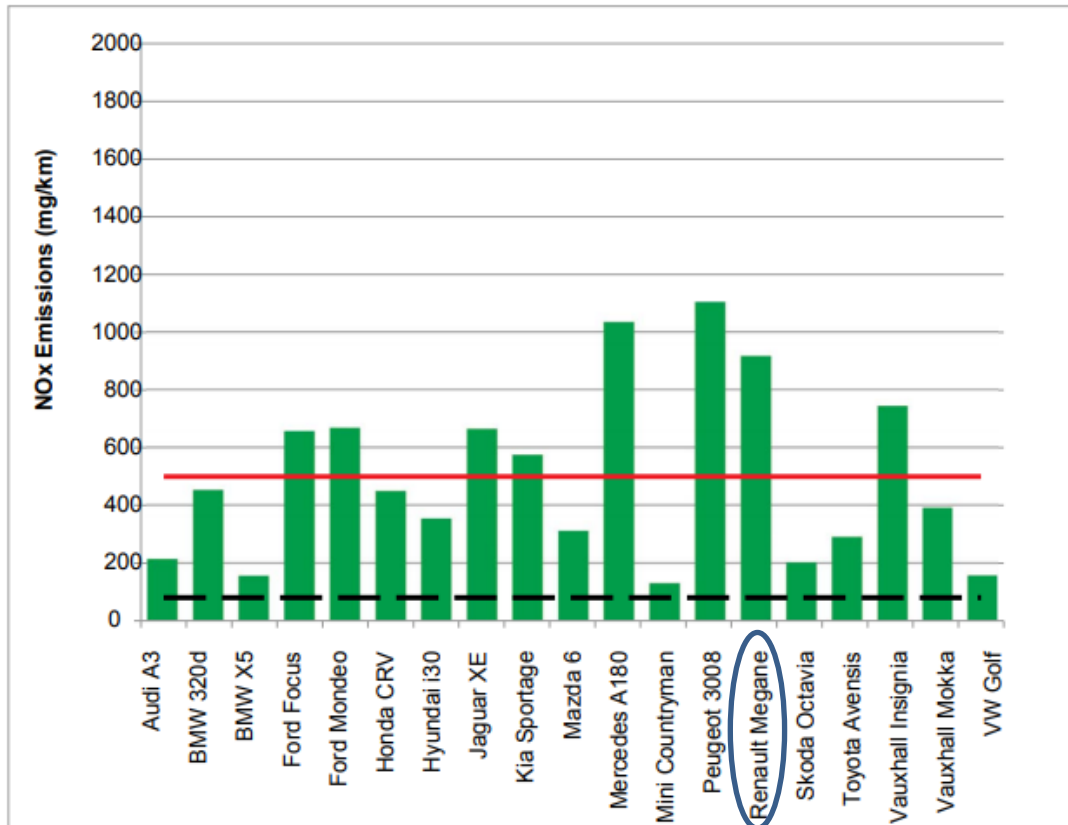
Fig.4: Resultate NEFZ (Rohresultate ohne Verschlechterungsfaktor)

- 6.14. De *Deutsche Umwelthilfe* heeft vervolgens in 2016 en 2017 nog een aantal testen gedaan met verschillende modellen van Renault, ditmaal door de auto's te onderwerpen aan een RDE-test (**Productie 35**). Zo bleek dat de Renault Scenic 1.6 dCi 14,9 keer zoveel NOx uitstootte dan de toegestane Euro 6 norm van 80 mg/km, terwijl de Renault Captur 1.5 dCi 110 wel 16,5 keer meer NOx uitstootte.

HERSTELLER/MODELL	NOX-EMISSIONEN	NOX-FAKTOR*
Renault Captur 1.5 dCi 110	1316 mg/km	16,5
Renault Kadjar 1.5 dCi 110 (weiß)	706 mg/km	8,8
Renault Kadjar 1.5 dCi 110 *****	872 mg/km	10,9
Renault Megane ENERGY dCi 110	435 mg/km	5,4
Renault Scenic 1.6 dCi	655 mg/km	8,2
Renault Scenic 1.6 dCi	1192 mg/km	14,9

Britse 'Department for Transport'

- 6.15. Ook het Britse *'Department for Transport'*, heeft in april 2016 resultaten gepubliceerd van een onderzoek naar verschillende dieselmotoren, waaronder de Renault Megane (**Productie 36**). Uit deze test blijkt opnieuw dat de Euro 6 diesel van Renault bijna twaalf keer zoveel NOx uitstoot dan is toegestaan volgens de op dat moment geldende Euro 6 norm.



- 6.16. In het rapport geeft de *Department for Transport* ook aan dat in de onderzochte auto's software wordt gebruikt die het EGR-systeem bij een bepaalde temperatuur aan- of uitschakelt:

"We have learned through this investigation that manufacturers are using a temperature dependent strategy to regulate the amount of Exhaust Gas Recirculation (EGR) as part of their emissions control. These temperature based systems are used in both the older Euro 5 designs and the very latest Euro 6 engines. Manufacturers argue that temperature based control of the EGR system is essential to ensure the emissions control works reliably during normal vehicle use and over the extended conditions of 100,000 miles."

ICCT-rapport

- 6.17. In een rapport van september 2017 concludeerde de (reeds genoemde) ICCT (*International Council on Clean Transportation*) eveneens dat de Euro 5 en Euro 6 diesels van Renault veel meer NOx uitstootten dan was toegestaan onder de geldende Euronormen⁴³. De ICCT heeft de data uit diverse onderzoeken naar de NOx uitstoot van 541 Euro 5 en Euro 6 diesels van verschillende overheidsorganisaties uit verschillende landen in het rapport gebundeld. De ICCT heeft vervolgens per type dieselauto het verschil in kaart gebracht van de NOx uitstoot van een bepaald type auto op een rollerbank en de NOx uitstoot onder normale rijomstandigheden.
- 6.18. In haar rapport komt de ICCT tot de conclusie dat de Sjoemeldiesels van Renault – en dan met name de Euro 6 diesels – tot de grootste NOx vervuilers behoren. Zo was de NOx uitstoot van de Euro 5 diesels van Renault van alle typen tenminste zes keer zo hoog als de Euro 5 norm van 180 mg/kg,

⁴³ The International Council on Clean Transportation, 'Road Tested: Comparative Overview of Real-World Versus Type-Approval NOx and CO₂ Emissions from Diesel Cars in Europe', September 2017 (**Productie 37**).

terwijl kennelijk enkel Land Rover, Nissan en Jeep grotere NOx vervuilers waren waar het Euro 5 diesels betrof.

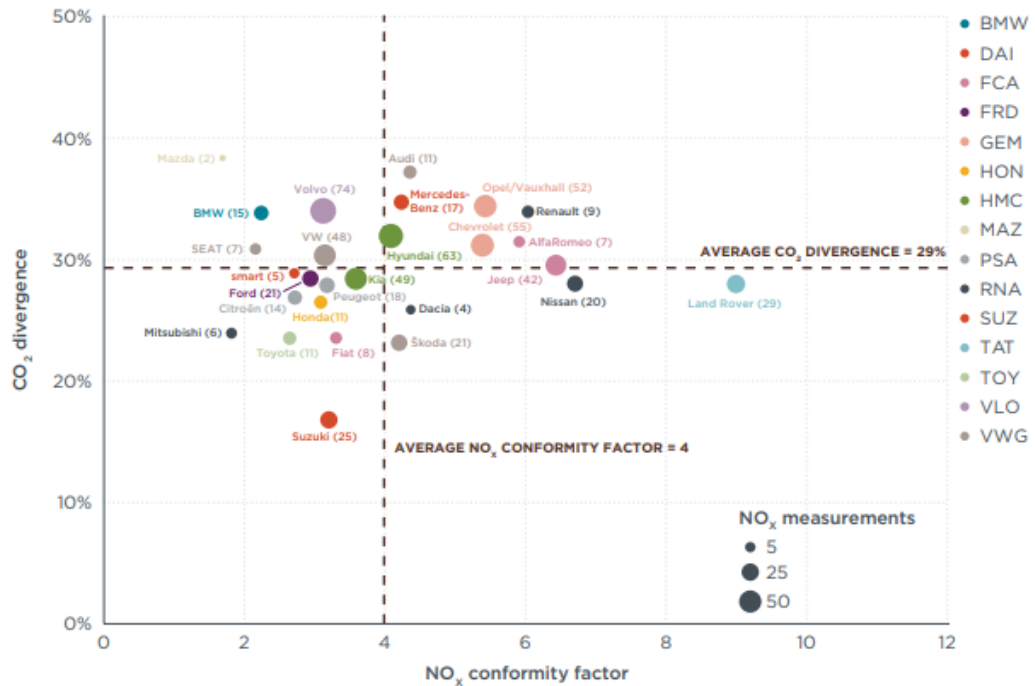


Figure ES-2: Euro 5 diesel passenger car gap between real-world and type-approval CO₂ emission values vs. on-road NO_x emissions conformity factors by manufacturer.³

- 6.19. Met de Euro 6 diesels van Renault is het volgens het rapport nog slechter gesteld: de NOx uitstoot van de Euro 6 diesels van Renault is volgens ICCT gemiddeld bijna *twalf* keer hoger dan de Euro 6 norm. De Stichting merkt hierbij wel op dat hoewel een overschrijding van 12 keer de toegestane norm vanuit juridisch perspectief wellicht erger is dan een overschrijding van 6 keer de norm, de euro 6 diesels in absolute getallen (iets) minder vervuילend waren dan de euro 5 diesels. Zes keer een overschrijding van een norm van 180mg/km leidt immers tot een hogere totale uitstoot (1080 mg/km) dan 12 keer een overschrijding van een norm van 80 mg/km (960 mg/km).



Figure ES-3: Euro 6 diesel passenger car gap between real-world and type-approval CO₂ emission values vs. on-road NO_x emissions conformity factors by manufacturer.⁴

6.20. Overigens blijkt uit het rapport opnieuw dat geen enkele autofabrikant aan de emissienormen voldeed:

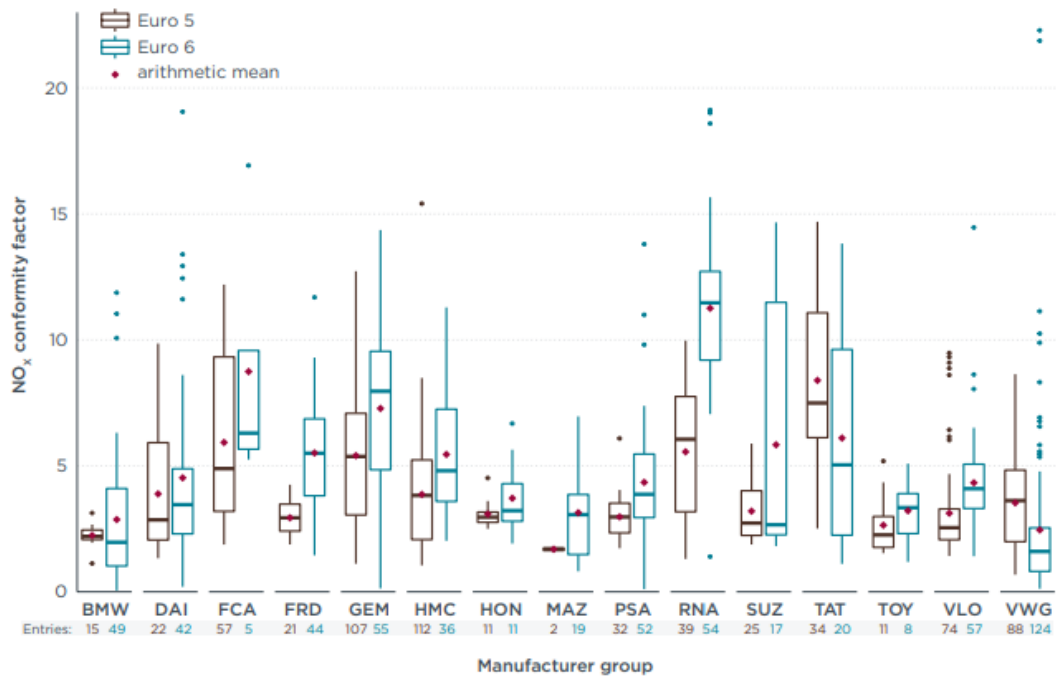


Figure 1: Boxplots of on-road NO_x conformity factors of individual vehicle tests by manufacturer group and emissions standard.¹²

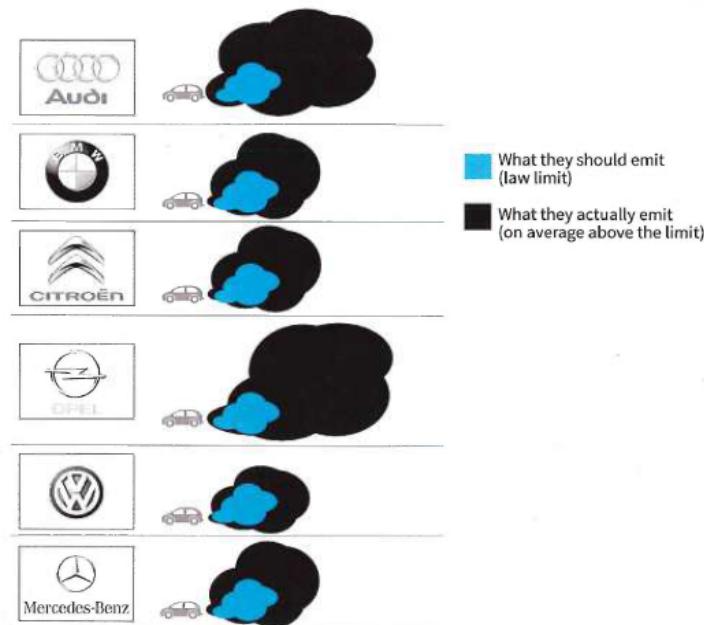
Transportation and Environment Organisation

- 6.21. De *Transportation and Environment Organisation* ("T&E"), een Europese groep die zich richt op het bevorderen van duurzaam vervoer, heeft in een rapport van september 2015 gegevens verzameld van "gerespecteerde testinstanties in heel Europa" die aantonen dat diesels van verschillende fabrikanten hoge emissieniveaus produceren.⁴⁴
- 6.22. T&E verklaarde dat de tests van de werkelijke emissies drastische verschillen met de laboratoriumtests aan het licht brachten, zodat de geteste modellen aanzienlijk meer vervuilende stoffen zoals CO₂ en NO_x op de weg uitstoten dan in hun laboratoriumtests. "Testing conducted by the independent International Council on Clean Transportation (ICCT)¹ found a typical modern Euro 6 diesel emits 7-10 times more nitrogen dioxides (NO_x) on the road than the Euro 6 limit achieved in tests (80mg/km)", aldus het rapport.
- 6.23. Samenvattend heeft T&E het wijdverbreide bedrog van de fabrikanten van Sjoemeldiesels om aan Euro-emissienormen te voldoen als volgt grafisch weergegeven:

2. The problem is endemic across the car industry – but the performance of individual models and manufacturers varies widely

In tests by the ICCT¹ 12 out of 13 modern diesel cars failed to achieve the Euro 6 limit in on the road. The worst vehicle, an Audi, emitted 22 times the allowed limit. Emissions are highest in urban areas where most people are exposed to the pollution. On average a new diesel car emits **over 800mg/km** of nitrogen oxides driving in town compared to the limit of 80mg/km. Data obtained on around 20 modern diesel cars by T&E shows every major manufacturer is selling cars that fail to meet Euro 6 limits on the road. A minority of vehicles do meet the limits – but most don't. This is because the industry uses cheaper less effective exhaust treatment systems or fails to configure the best systems in a way that minimizes emissions. The cost of a modern diesel after treatment system is just €300.

Above and beyond the safe limit

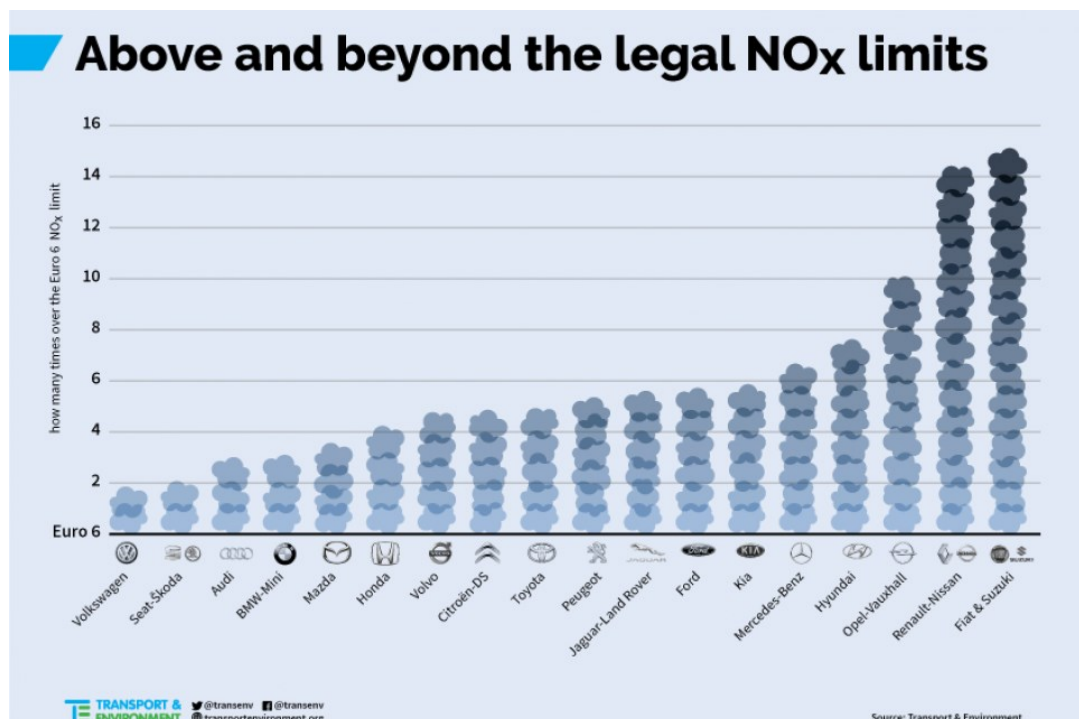


Source: T&E

Transport & Environment

⁴⁴ Five facts about diesel the car industry would rather not tell you, *Transport & Environment* september 2015 (Productie 38).

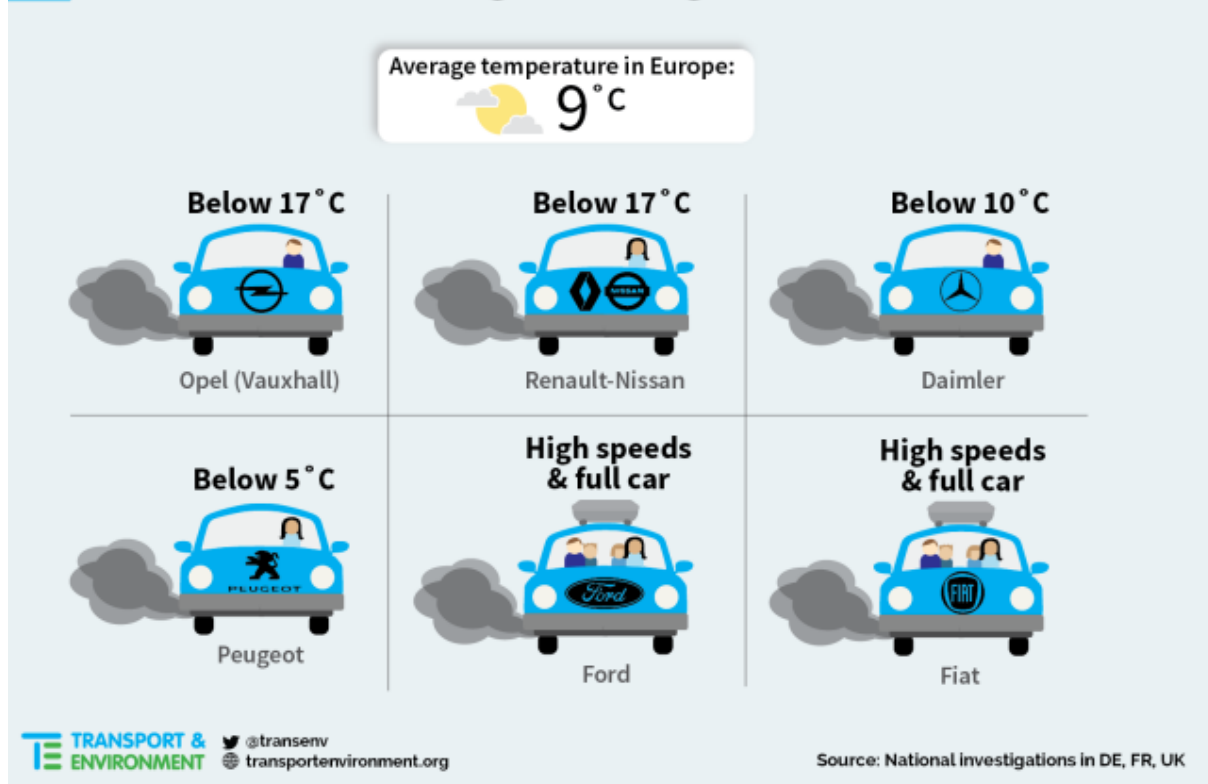
6.24. In het T&E-rapport werd bovendien vastgesteld dat het toenmalige systeem voor het testen van auto's in een laboratorium met de NEDC-test "nietszeggende resultaten" opleverde, aangezien werkelijke emissies een veelvoud betreffen van de testresultaten. Waar in het rapport van september 2015 nog geen specifieke gegevens beschikbaar waren van dieselmotoren van Renault, publiceert T&E in september 2016 een nieuw rapport waarin ook verschillende modellen van Renault aan emissietesten zijn onderworpen. T&E heeft opnieuw gegevens verzameld van voornamelijk nationale onderzoeken die aantonen dat Renault-diesels onrechtmatig hoge emissieniveaus produceren.⁴⁵ T&E verklaart dat uit de testen is gebleken dat Renault met haar Euro 5 én Euro 6 diesels na Fiat & Suzuki de hoogste NO_x-uitstoot veroorzaakt van alle autofabrikanten. Zo verklaart T&E dat de NO_x-uitstoot van de Euro 5 diesels van Renault (en Dacia) gemiddeld 7,9 keer de emissienorm bedroeg gedurende de testen, terwijl de NO_x-uitstoot van de Euro 6 diesels van Renault (haar dochtervennootschap Dacia en partner Infiniti en Nissan meegerekend), gemiddeld 14,4 keer de emissienorm bedroeg.



6.25. T&E verklaart in haar (tweede) rapport dat de sjoemelsoftware van Renault er bij alle geteste modellen voor zorgt dat de emissiebeperkende systemen worden uitgeschakeld bij een temperatuur onder de 17 °C.

⁴⁵ Dieselgate: Who? What? How?, *Transport & Environment*, September 2016 (**Productie 39**).

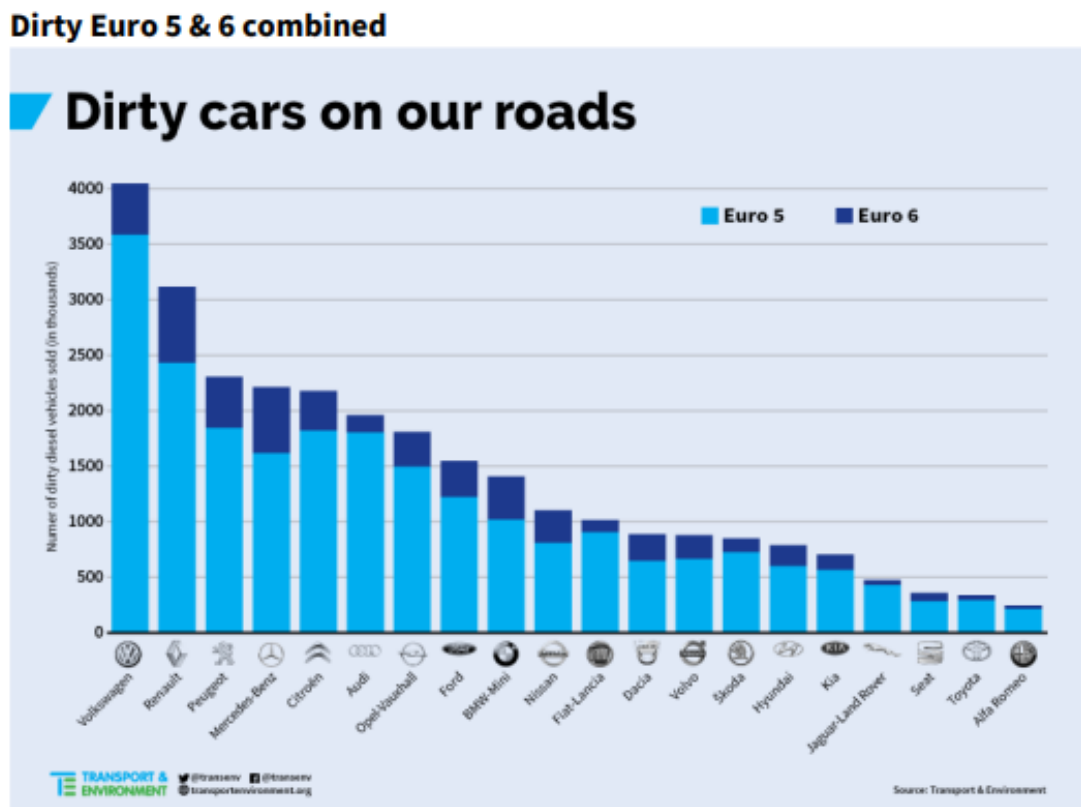
When carmakers begin turning down pollution control



- 6.26. Ook geeft T&E aan dat de sjoemelsoftware bij sommige modellen van Renault er hoogstwaarschijnlijk voor zorgdraagt dat de emissiebeperkende systemen beter werken bij een lage motortemperatuur (zoals het geval is bij de testen die worden gebruikt bij de typegoedkeuring), dan wanneer de motor is warm gedraaid.

“High warm start emissions are highly suspicious and possibly suggest that during a cold start a different and more effective engine and exhaust calibration is being used (as the EU test mandates cold starts). If so this would constitute an illegal defeat device.”

- 6.27. Tot slot blijkt daarnaast uit het rapport van T&E dat Renault – na Volkswagen – de meeste vervuilende diesels heeft verkocht en op de weg heeft rijden:



Britse Emissions Analytics

- 6.28. Het Britse *Emissions Analytics* kwam tot een vergelijkbare conclusie. De organisatie is opgericht om eerlijke informatie te verstrekken over brandstofverbruik en uitstoot van verschillende auto's. PEMS-tests uitgevoerd door *Emissions Analytics* in 2017 laten eveneens zien dat de Megane en Captur modellen van Renault gemiddeld 16 keer meer NOx uitstoten op de weg dan volgens de emissienormen is toegestaan⁴⁶
- 6.29. In een eerder nieuwsbericht verklaart *Emissions Analytics* hierover dat het probleem zich over de gehele dieselindustrie heeft verspreid: ⁴⁷

"[I]n the European market, we have found that real-world emissions of the regulated nitrogen oxides are four times above the official level, determined in the laboratory. Real-world emissions of carbon dioxide are almost one-third above that suggested by official figures. For car buyers, this means that fuel economy on average is one quarter worse than advertised. This matters, even if no illegal activity is found."⁴⁸

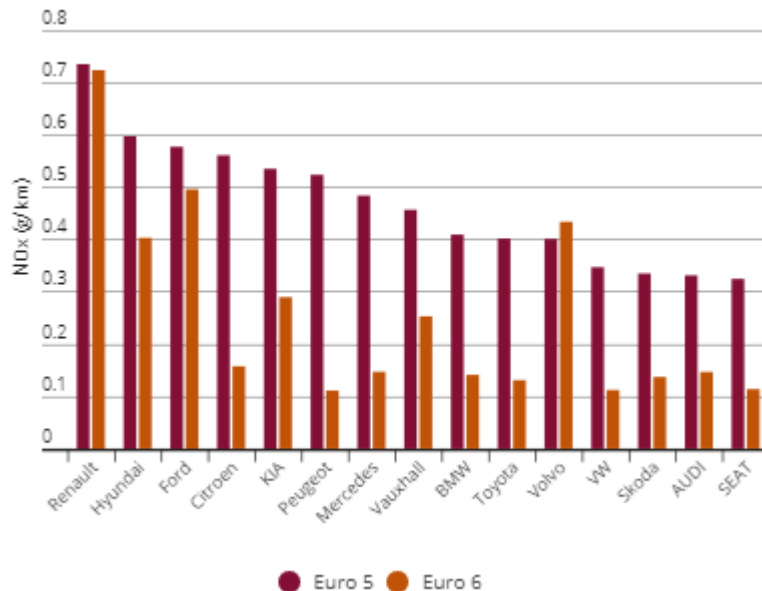
⁴⁶ Damian Carrington, 'Extremely polluting Nissan and Renault diesel cars still on sale, data reveals', *The Guardian*, 26 mei 2017 (Productie 40).

⁴⁷ Air quality... it's hotting up, Emission Analytics (<https://www.emissionsanalytics.com/news/air-qualityits-hotting-up>) (Productie 41).

⁴⁸ Consumers being misled on emissions - with or without illegal acts, Emission Analytics (<https://www.emissionsanalytics.com/news?year=2015>) 27 augustus 2015 (Productie 42).

Britse consumentenorganisatie Which?

6.30. Tot slot heeft ook de Britse consumentenorganisatie *Which?* (in feite de Britse consumentenbond) op 22 maart 2017 de resultaten van een eigen onderzoek naar de NOx-uitstoot van dieselmotoren van verschillende fabrikanten gepubliceerd.⁴⁹ *Which?* heeft 16 verschillende Sjoemeldiesels van Renault getest en komt tot de conclusie dat Renault de grootste NOx-vervuiler is van alle diesels die van verschillende autofabrikanten zijn getest.



6.31. *Which?* concludeert daarna dat de Euro 6 diesels van Renault gemiddeld genomen zelfs meer NOx uitstoten dan de gemiddelde Euro 5 diesel van andere fabrikanten:

“Renault and Dacia

- For brands on which we’ve collected data for both Euro 5 and Euro 6 diesel cars, Renault is the biggest polluter in our tests.
- From the 16 diesel Renault cars we’ve tested, there is very little difference between the averages of its Euro 5 and Euro 6 cars.
- In our tests, Renault’s newer Euro 6 diesels are, on average, dirtier than the averages of Euro 5 diesel cars from other brands.
- The two Euro 6 Dacia cars we tested proved to have comparably high NOx emissions to Renault. Which may not be a coincidence, as Dacia is owned by Renault.”

7. DE (STRAFRECHTELIJKE) ONDERZOEKEN VAN VERSCHILLENDE OVERHEDEN NAAR RENAULT

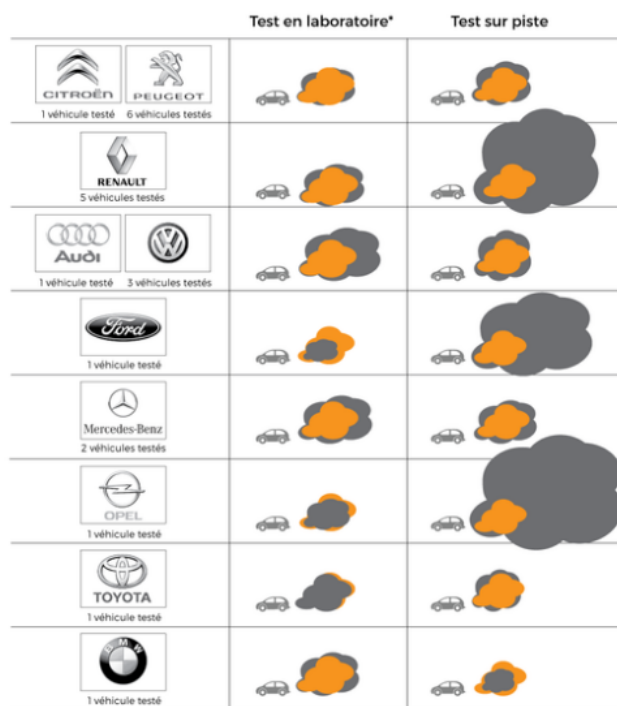
7.1. Naar aanleiding van het bekend worden van het Volkswagen-dieselfraudeschandaal in 2015 is de Franse overheid diverse onderzoeken naar de NOx uitstoot van verschillende dieselveertuigen van Renault gestart. Zoals hierna zal worden toegelicht, is – in lijn met de hierboven aangehaalde onderzoeken en rapporten – uit de onderzoeken van onder meer de Franse en Duitse overheid gebleken dat Renault gesjoemeld heeft om de NOx-uitstoot onder de geldende emissienormen te laten uitkomen wanneer ze aan een typegoedkeuringstest werden onderworpen.



⁴⁹ Adrian Porter, ‘Which? Test reveal the worst diesel cars for air pollution’, 22 maart 2017 (**Productie 43**).

Commissie Royal

- 7.2. De eerste onderzoeken vanuit de Franse overheid naar de diesels van verschillende autofabrikanten werden uitgevoerd op verzoek van de (destijds) Franse Minister van Ecologie, Duurzame Ontwikkeling en Energie, [REDACTED]. Zij wees hiervoor een onafhankelijke onderzoekscommissie aan (de 'Commissie Royal'), die bestond uit parlementariërs, consumentenorganisaties, NGO's en diverse ministeries. De Commissie Royal is in oktober 2015 samengesteld en gestart met het onderzoeken van 86 van de bestverkopende dieselveertuigen in Frankrijk, waaronder een aantal Renault modellen.
- 7.3. In februari 2016 maken twee NGO's die onderdeel zijn van de Commissie Royal in samenwerking met T&E de eerste testresultaten van 22 diesels bekend⁵⁰. Zij doen dit vooruitlopend op de eerste officiële bevindingen van de Commissie Royal. Deze eerste resultaten laten zien dat er een grote discrepantie bestaat tussen de emissiewaarden die worden gemeten tijdens de typegoedkeuringstest van de betreffende diesels en de waarden die worden gemeten als de diesels daadwerkelijk op de weg rijden. Renault komt met 5 geteste diesels als één van de grootste vervuilers uit de test.

Résultats NOx des 22 premiers véhicules testés par l'UTAC



 Limite imposée par la loi
 Résultat des premiers tests

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.

Onderzoek van L'union technique de l'automobile'

- 7.4. Op 28 april 2016 publiceert de Commissie Royal haar eerste rapport waarin de testresultaten van de eerste 52 diesels worden weergegeven (**Productie 45**). Hiervoor heeft de Commissie Royal de L'union technique de l'automobile' ("UTAC"), in de arm genomen om de diesels van verschillende

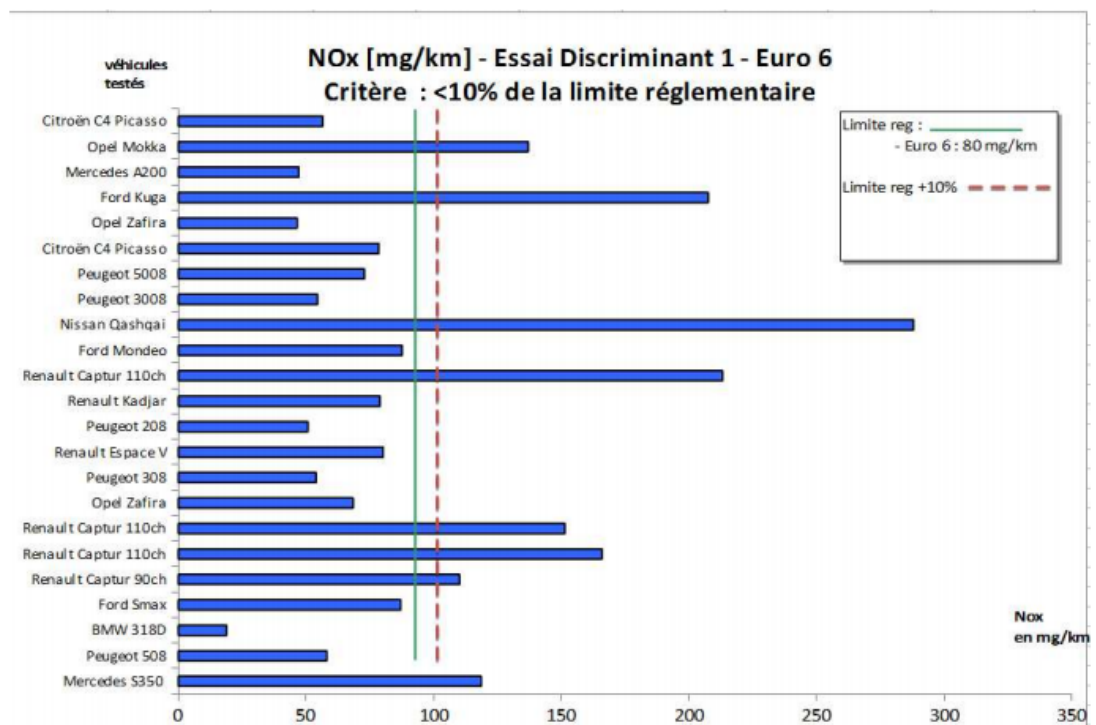
⁵⁰ Eoin Bannon, 'French probe uncovers more misleading emissions data', T&E, 29 februari 2016, (**Productie 44**).

autofabrikanten te testen. De UTAC heeft voor het onderzoek door de Commissie Royal drie verschillende testen ontworpen, die alle drie onder verschillende omstandigheden zouden moeten plaatsvinden die enigszins afwijken van de typegoedkeuringstesten op een rollerband. Dit met het doel om mogelijk aanwezige sjoemelsoftware te kunnen detecteren. De Commissie Royal heeft deze verschillende testen goedgekeurd.

- De eerste test wordt 'D1' genoemd. Bij deze test wordt een rollerband gebruikt en wordt in principe de NEDC test uitgevoerd zoals deze verplicht is gesteld onder de Testverordening, behalve dat de diverse parameters enigszins zijn gewijzigd (denk aan de positie van de motorkap, de positie van de wielen, etc.).
- De tweede test wordt 'D2' genoemd en vindt eveneens plaats op de rollerband. Ditmaal wordt opnieuw de NEDC test als uitgangspunt genomen, maar hierbij wordt het eerste deel van de testcyclus (waarin het rijden in de stad wordt gesimuleerd) enigszins aangepast. Het tweede deel van de test is exact gelijk aan het tweede deel van de officiële NEDC test, waarin rijomstandigheden buiten de stad worden gesimuleerd. Als geen sjoemelsoftware aanwezig is, zouden de emissiewaarden bij het buitenstedelijke deel van D1 nagenoeg gelijk moeten zijn aan de emissiewaarden die worden geconstateerd bij het buitenstedelijke deel van D2 indien geen sjoemelsoftware aanwezig is, zo verklaart de Commissie in haar rapport. De Commissie heeft als uitgangspunt genomen dat een verschil van 1,5 keer de emissiewaarde tussen D1 en D2 acceptabel wordt geacht.
- Bij de derde test ('D3') heeft UTAC een NEDC test willen reproduceren op de weg (dus zonder gebruik te maken van een rollerband). De NOx uitstoot van de voertuigen worden tijdens deze derde test gemeten met behulp van een PEMS (zie par 4.28 boven).

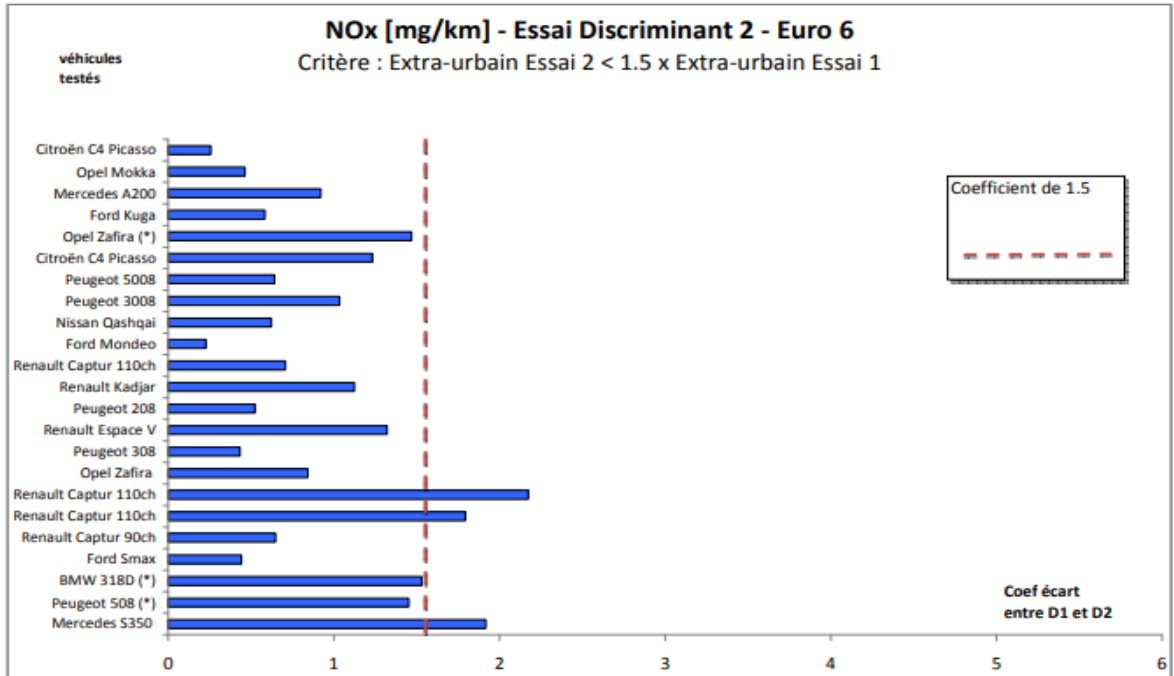
7.5. UTAC heeft vervolgens 52 diesels van verschillende autofabrikanten – onder meer Volkswagen, Mercedes, Opel, Citroen en Renault – aan de drie verschillende tests onderworpen. Uit het rapport blijkt dat één van de geteste Renault (de Captur 110) bij de eerste test (D1) meer dan 200 mg/kg

Résultats pour les véhicules relevant de la norme Euro 6



NOx uitstoot, ver boven de geldende Euro 6 norm van 80 mg/kg. De andere modellen van Renault stooten ook aanzienlijk meer NOx uit dan toegestaan onder de geldende emissienormen.

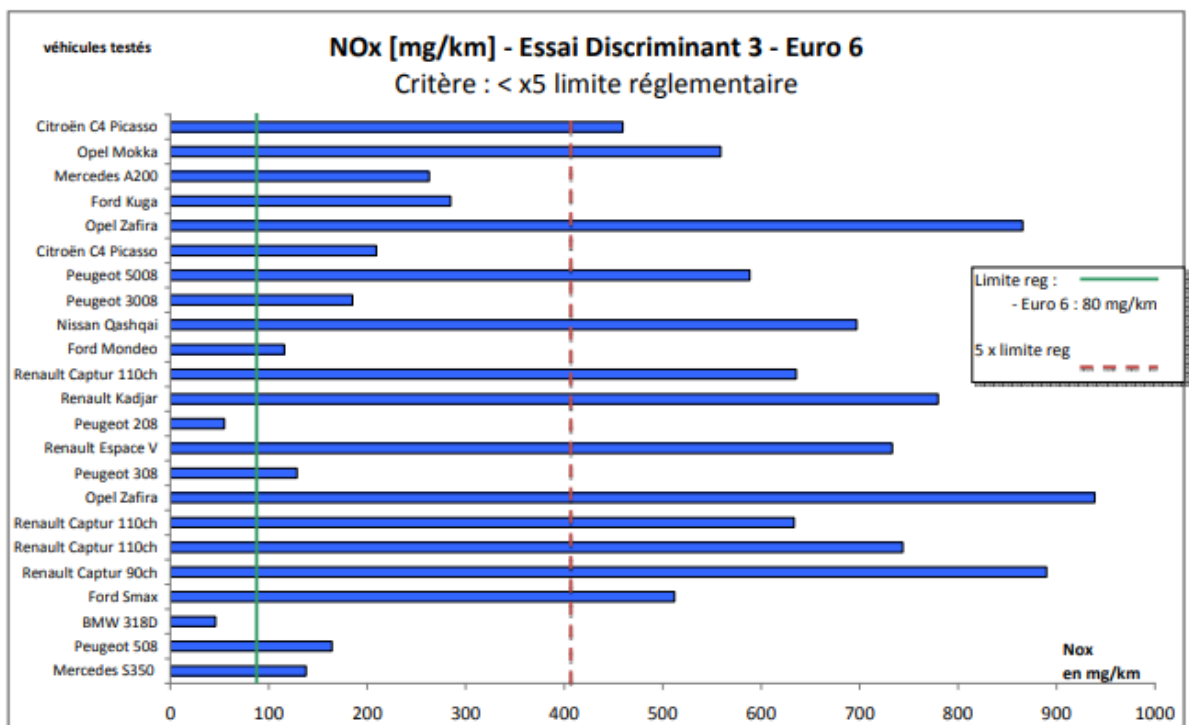
- 7.6. Vervolgens blijkt uit het rapport dat de betreffende Renaults tijdens de D2 test meer dan 1,5 keer zoveel NOx uitstoten dan tijdens de D1 test.



(*) Inférieure à 40 mg

- 7.7. Ook uit de resultaten van de D3 test blijkt dat de verschillende door de UTAC geteste diesels van Renault veel meer NOx uitstoten dan toegestaan. Zo blijkt dat verschillende (versie van de) Renault Captur 110 wel 900 mg/kg NOx uitstoten (bijna 10 keer meer dan toegestaan is).

Résultats pour les véhicules relevant de la norme Euro 6



Eindrapport van de Commissie Royal

- 7.8. In juli 2016 wordt het eind rapport van de Commissie Royal gepubliceerd (**Productie 46**), waarin de testresultaten van alle 86 diesels zijn opgenomen. Uit pagina 8 van het rapport blijkt dat de Commissie Royal 16 diesels van Renault heeft betrokken in haar onderzoek. De diesels die zijn getest zijn de Euro 5 Renault Espace (met 2 L motor), vier keer de Euro 6 Renault Captur (met 1.5L motor), de Euro 6 Espace dCi (met 1.6 L motor), de Euro 6 Kadjar (met 1.5 L motor), de Euro 5 Renault Scenic 3 (met 1.6 L motor), de Euro 5 Renault Kangoo (met 1.5L motor), de Euro 5 Renault Laguna (met 2.0L motor), twee keer de Euro 5 Clio IV (met 1.5L motor), de Euro 5 Scenic (met 1.5 L motor), de Euro 6 Captur Essence (met 0.9 L motor) en de Euro 6 Renault Talisman (met 1.5L en 1.6L motoren). Alle geteste modellen zijn voorzien van een EGR-systeem, de Euro 6 modellen zijn ook voorzien van een LNT-systeem.
- 7.9. De resultaten van het eindrapport van juli 2016 borduren voort op de resultaten van het rapport van april 2016: de geteste diesels van Renault stoten veel meer NO_x uit dan is toegestaan onder de emissienormen en behoren zelfs tot de meest vervuilende diesels die zijn getest. Uit de resultaten blijkt dat met name tijdens de D3 test significant hogere NO_x-uitstoot wordt gemeten dan toegestaan. Zo blijkt dat de verschillende geteste Euro 5 diesels van Renault tijdens de D3 test de volgende hoeveelheden NO_x uitstoten:
- Clio IV: 1090 mg/km;
 - Kangoo: 982 mg/km;
 - Laguna: 1367 mg/km;
 - Scenic 3: 1227 mg/km;
 - Scenic Captur: 1044.5 mg/km;
 - Space: 1358 mg/km.
- 7.10. Uit de D3 testen van de Euro 6 diesels van Renault blijkt dat verschillende modellen (veel) te hoge hoeveelheden NO_x uitstoten:
- Captur (90 cv): 890 mg/km;
 - Captur (110 cv): 744 mg/km;
 - Espace dci: 733.1 mg/km;
 - Kadjar: 780 mg/km;
 - Talisman (1.5L): 926.1 mg/km;
 - Talisman (1.6L): 768.6 mg/km.
- 7.11. De Commissie Royal concludeert vervolgens in het eindrapport dat de geteste Euro 5 en Euro 6 diesels van Renault de NO_x-waarden overschrijden. Uit het rapport blijkt dat Renault naar aanleiding van de bevindingen van de Commissie Royal in de gelegenheid is gesteld om te reageren en dat zij een verklaring heeft gegeven voor de afwijkende waarden. Zo zou Renault hebben aangegeven dat het EGR systeem inderdaad slechts actief is binnen een bepaald temperatuurbereik (vanaf 17 °C tot 35°C) om de motor te beschermen. Daarnaast zouden de *'zuiveringsvoorwaarden van het LNT systeem te restrictief'* zijn ingesteld, zodat deze in situaties waarbij gemiddeld genomen veel NO_x wordt geproduceerd (gebieden buiten de stad, hogere snelheden) niet de mogelijkheid heeft om de

NOx om te zetten in minder schadelijke stoffen. Dit zou er toe leiden dat de diesels op dat soort momenten meer NOx uitstoten.

- 7.12. De Commissie Royal sluit haar rapport af met aanbevelingen aan Renault. Onderdeel van de aanbevelingen is dat Renault het temperatuurbereik voor de werking van het EGR systeem verder uitbreid en dat het LNT systeem minder restrictief is afgesteld (en dus ook werkt bij hogere snelheden).

Aanvullend onderzoek van de IFP Energie Nouvelles'

- 7.13. Na het (eind)rapport van de Commissie in juli 2016 is er nog aanvullend onderzoek gedaan door de organisatie 'IFP Energie Nouvelles' ("**IFPEN**"), een organisatie die veelvuldig onderzoek doet op het gebied van energie, transport en milieu. Daarbij worden de D1 en de D2 testen overgedaan, ditmaal met een 'aanvullend instrumentarium' met het doel om een verklaring te zoeken voor de hoge NOx-waarden die zijn gedocumenteerd in het rapport van de Commissie van juli 2016, zo stelt IFPEN. De D3 testen zijn in dit aanvullende onderzoek dus *niet* opnieuw uitgevoerd. In totaal zijn bij dit aanvullende onderzoek 10 voertuigen getest, waarvan twee van Renault.
- 7.14. Het 'aanvullende instrumentarium' dat door IFPEN bij dit onderzoek is gebruikt bestond onder meer uit sensors en actuators die bepaalde signalen aflazen van de ECD17 die de verschillende 'computers' die aanwezig zijn in de voertuigen met elkaar verbindt. Dit instrumentarium heeft IFPEN enigszins inzage verstrekt in de werking van het EGR systeem in de Euro 5 Renault Clio en de Euro 6 Renault Captur en het LNT systeem in de Renault Captur.
- 7.15. Het rapport van IFPEN van mei 2017 (**Productie 47**), laat zien dat de Euro 5 Renault Clio onder verschillende condities teveel NOx uitstoot en dat de waarden die uit de D1 en D2 test blijken niet in overeenstemming zijn met de NOx die uitgestoten wordt tijdens officiële testcondities. In het gedeelte van de D2 test waarbij buitenstedelijke gebieden worden gesimuleerd, waren de emissiewaarden 2,6 keer hoger dan de Euro 6 norm op dat moment toestond (80 mg/kg). IFPEN concludeert in haar rapport dat dit het gevolg is van het feit dat het EGR systeem wordt gedeactiveerd bij dit onderdeel van de test. IFPEN concludeert dat sjoemelsoftware hier mogelijk debet aan is.
- 7.16. Uit de test van IFPEN blijkt daarnaast dat de Euro 6 Renault Captur nóg hogere emissiewaarden laat zien. Dit voertuig stoot immers tijdens de D1 test 4,1 keer meer NOx uit dan is toegestaan onder de emissienormen, en 2,6 keer meer tijdens het onderdeel van de D2 test waarbij de buiten stedelijke gebieden worden gesimuleerd. De Commissie concludeert dat de verhoogde NOx-uitstoot in de D1 test kan worden toegerekend aan de verminderde werking van het LNT-systeem bij lagere snelheden.

Reactie Renault op resultaten Commissie Royal

- 7.17. In reactie op de resultaten van Commissie Royal heeft Renault op 19 januari 2016 in een statement laten weten dat zij een wereldwijde terugroepcampagne heeft gehouden voor 15.000 Renault Captur en Kadjar voorzien van dCi 110 motoren (**Productie 48**). Volgens Renault zou de terugroepactie zijn bedoeld om de calibratie van de rekeneenheid te updaten van auto's geproduceerd tussen februari en september 2015. In Nederland zou het 163 Renault Kadjar modellen betreffen en 17 Renault Captur modellen.
- 7.18. Daarnaast zou Renault hebben toegezegd om het temperatuurbereik voor de werking van het EGR-systeem in al haar Euro 6 diesels te vergroten, zodat deze bij reeds bestaande modellen werkzaam zal zijn bij temperaturen van 10-45 graden Celcius en bij nog nieuw te lanceren modellen bij temperaturen van 5-60 graden Celcius. Renault verklaart hierover:

"In parallel, and independently, we have prepared a plan to reduce NOx emissions in customer usage on all Diesel Euro 6b line up. 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."⁵¹

- 7.19. Daarnaast zouden de Euro 6 diesels 'vrijwillig' worden gecorrigeerd door het LNT systeem de opgeslagen NOx volgens regelmatige intervallen te laten reinigen. Eigenaren van Euro 6 diesels zouden deze software update kosteloos bij de lokale Renault dealer kunnen laten uitvoeren.⁵² Volgens Renault zouden de aanpassingen een aanzienlijke bijdrage leveren aan de vermindering van de stikstofdioxide-uitstoot van dieselvoertuigen.
- 7.20. Deze reactie bevestigt het standpunt dat de emissiebeperkende systemen bij *alle* Euro 5- en Euro 6-diesels van Renault niet voldeden, en hierdoor kwalificeren als Sjoemeldiesels. Overigens is onduidelijk of de aangekondigde maatregelen überhaupt uitgevoerd zijn. Wat daar ook van zij; de recall betreft slechts twee modellen van Renault, een verlaging van 17 naar 10 graden Celsius (bij bestaande modellen) leidt in Nederland nog steeds tot het buiten werking zijn van de EGR gedurende het overgrote deel van het jaar, en de correctie van het LNT systeem is niet aangetoond. Bovendien is een (compleet) 'herstel' van de Sjoemeldiesels niet mogelijk, althans niet leidt tot een auto die voldoet aan de verwachtingen van de kopers. Immers, het altijd "aan" zetten van de emissiebeperkende maatregelen van de dieselmotor leidt dan weer tot een hoger verbruik van brandstof en een andere rijervaring (waaronder geluid), wat weer zelfstandige gebreken oplevert.

Onderzoek van de DGCCRF in Frankrijk

- 7.21. In de tussentijd is de 'Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes' ("DGCCRF"), een onderdeel van het Franse ministerie van Financiën (dat werkzaamheden uitvoert vergelijkbaar met de Nederlandse Autoriteit Consument en Markt), in 2016 een eigen onderzoek gestart naar de Sjoemeldiesels van Renault. De DGCCRF is vervolgens verschillende locaties van Renault in Frankrijk ingevallen en heeft daarbij computers in beslag genomen van hooggeplaatste functionarissen van Renault.
- 7.22. In maart 2017 heeft de DGCCRF een rapport opgesteld waarin zij verklaart dat Renault al meer dan 25 jaar de typegoedkeuringstesten voor haar diesel- en benzinemotoren manipuleert.⁵³ Volgens dat rapport zou de gehele managementlaag tot aan de Franse CEO Carlos Ghosn zijn betrokken bij deze frauduleuze praktijken. Hoewel dit rapport niet openbaar is, is de inhoud ervan naar verschillende kranten gelekt.
- 7.23. Volgens het Franse dagblad *Libération* zou de DGCCRF in het "vernietigende" rapport hebben verklaard dat de Euro 5 Renault Clio IV en de Euro 6 Renault Captur de emissienormen met 305%, respectievelijk met 377% overschrijden. DGCCRF zou daarover in het rapport hebben verklaard dat deze resultaten "een frauduleuze voorziening" doen vermoeden, die 'specifiek het functioneren van de motor aanpast om NOx-emissies in testomstandigheden te verminderen'. Ook zouden de Renault Kadjar en de Renault Talisman illegale hoeveelheden NOx uitstoten.⁵⁴

⁵¹ https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/112679/20160713-Renault_.pdf (Productie 49).

⁵² Olivier Duquesne, Renault: gratis aanpassing Euro 6n-dieselmotoren', *Autogids.be*, 6 april 2016 (Productie 50).

⁵³ Jean-Michel Hauteville, 'Report: Renault Accused of Decades of Emissions Cheating', *Handelsblatt*, 16 March 2017 (Productie 51).

⁵⁴ Jean-Christophe Féraud en Franck Bouaziz, 'Renault : des voitures option pollution incluse', *Libération*, 14 maart 2017 (Productie 52).

- 7.24. Het rapport vermeldt eveneens dat de boordcomputer van de auto zou weten wanneer de auto zich in een testsituatie bevindt. In die omstandigheden zouden door de motor geproduceerde NOx opgeslagen worden in een soort reservoir. Het LNT systeem geeft dan een seintje dat de stof ontgiftigd moet worden voordat die uitgestoten wordt. Volgens DGCCRF zouden de auto's echter onder 'normale rijomstandigheden' het reservoir van de LNT laten vollopen en het gas direct zonder zuivering naar buiten gaan. Daarnaast concludeert ook DGCCRF dat het EGR systeem alleen zou functioneren bij temperaturen tussen 17 en 35 graden Celsius. De 'frauduleuze systemen' zouden volgens het rapport van DGCCRF sinds in ieder geval januari 2011 in 898.557 in Frankrijk verkochte auto's met dieselmotoren van het type K9 (Euro 5 en Euro 6) terug zijn te vinden.⁵⁵
- 7.25. Ook zou DGCCRF in het rapport hebben verklaard dat de gemeten NOx-waarden geen toevallsbevindingen zijn. Ter onderbouwing van dit standpunt wordt een e-mail van 25 november 2015 geciteerd die zou zijn uitgewisseld tussen het Hoofd Juridische Zaken van Renault, de Directeur Communicatie en het Hoofd Institutionele Betrekkingen, waarin zou zijn gesproken over het feit dat het *'emissiebeperkende systeem zeer snel buiten werking zou worden gesteld op de weg, maar tijdens de tests goed zou werken'*.
- 7.26. Het rapport maakt ook melding van feit dat een voormalig werknemer van Renault (een technicus die Renault in 1997 al zou hebben verlaten) zou hebben verklaard dat de eerste generatie van Renault Clio's die in 1990 zijn gelanceerd, al apparaten bevatte die konden detecteren of ze op een rollerband stonden (zoals bij de typegoedkeuringstesten) of niet.⁵⁶ Het DGCCRF concludeert dat de documenten waarover zij beschikken *'getuigen van het aanwezig zijn van frauduleuze praktijken rondom de werking van de emissiebeperkende systemen gedurende meer dan zeven jaar'*.⁵⁷

Strafrechtelijk onderzoek in Frankrijk

- 7.27. In januari 2017 is de Franse openbaar aanklager naar aanleiding van het rapport van DGCCRF een strafrechtelijk onderzoek naar de uitstoot van diesels van Renault gestart, met een focus op de implicaties die het handelen van Renault mogelijk heeft op de volksgezondheid.⁵⁸
- 7.28. Onderdeel van het strafrechtelijk onderzoek zijn de testen die door het Franse *'Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports'* ("ISAT") zijn verricht om de aanwezigheid van sjoemelsoftware te bevestigen. Volgens het Franse dagblad *'Le Monde'*, dat inzage heeft gehad in het onderzoek van ISAT, zou het technische rapport bevestigen dat sommige diesels van Renault zo zijn ingesteld dat ze meer NOx uitstoten als ze zich buiten een testomgeving bevinden. Meer specifiek zou de sjoemelsoftware zo zijn ingericht dat het EGR-systeem alleen werkzaam is bij een temperatuur van 17 tot 35 graden Celcius en dat het LNT-systeem zou worden gedeactiveerd als de snelheid van de auto onder de 50 km/h is, zodat dit systeem in de stad niet werkt.⁵⁹
- 7.29. Vooralsnog is Renault nog niet officieel strafrechtelijk aangeklaagd, maar dit valt op basis van de hierboven genoemde ontwikkelingen nog te verwachten.

⁵⁵ Peter Vermaas, 'Rapport: Al 25 jaar fraude met motoren van Renault', *NRC Handelsblad* 16 maart 2017 (**Productie 53**).

⁵⁶ Productie 51.

⁵⁷ Productie 52.

⁵⁸ Achille Prick, 'Franse justitie start strafonderzoek Renault wegens dieselfraude', *NOS*, 13 januari 2017 (**Productie 54**).

⁵⁹ Laurence Frost, 'Renault diesel allegations upheld by court study: report', *Reuters* 13 mei 2019 (**Productie 55**).

Acties ondernomen in andere landen

Duitsland

- 7.30. De KBA, de autoriteit die in Duitsland voertuigen voorziet van een EU-typegoedkeuring, heeft in april 2016 eveneens een rapport gepubliceerd waarin zij de emissie van NOx van verschillende modellen van Renault heeft getest. Uit het door de KBA gepubliceerde rapport blijkt dat de Euro 6 Renault Kadjar (1.6L en 1.5L) tijdens een test die onder dezelfde omstandigheden is uitgevoerd als de officiële typegoedkeuringstest, de NOx-uitstoot ruim onder de emissienorm van 80 mg/kg bleef. Wanneer de test echter werd uitgevoerd bij een omgevingstemperatuur van 10 graden Celcius, dan wel onder 'normale rijomstandigheden' (dus niet op een rollerbank), was de NOx-uitstoot soms wel 14 keer meer dan de emissienorm. Ook de geteste Dacia Sandero, voorzien van een 1.5L motor van Renault, zou vergelijkbare waarden hebben laten zien.⁶⁰
- 7.31. Voor de KBA is dit aanleiding om in april 2016 in gesprek te gaan met onder meer Renault om terugroepacties te houden voor haar Sjoemeldiesels.⁶¹ Volgens de media zou Renault samen met andere fabrikanten hebben afgesproken om 'vrijwillig' een relatief klein aantal voertuigen terug te roepen naar aanleiding van de KBA-tests.
- 7.32. In Duitsland is ook een aantal individuele civielrechtelijke procedures gestart tegen Renault dealers, alsmede tegen de autofabrikant zelf.⁶² Voorts heeft de KBA in mei 2018 de Mercedes Vito teruggeroepen die zou zijn voorzien van een motor van Renault en zou de Renault Master (III) Combi met de M9T-motor uit de bouwperiode 12 mei 2015 t/m 15 december 2016 zijn teruggeroepen in verband met te hoge uitstoot van NOx.⁶³

Frankrijk

- 7.33. Eind 2019 is door 'V pour Verdict' op basis van de hierboven genoemde onderzoeken een massaschadeclaim ingesteld tegen Renault in Frankrijk namens gedupeerde bezitters van sjoemeldiesels. In deze collectieve actie wordt 40% van het aankoopbedrag van de auto van Renault teruggevorderd.

Zuid-Korea

- 7.34. Tot slot heeft ook een Zuid-Koreaanse rechtbank Nissan (de samenwerkingspartner van Renault op het gebied van motoren) schuldig bevonden aan het deactiveren van het EGR-systeem bij een diesel die gebruik maakte van een 1.6L dieselmotor van Renault wanneer de temperatuur 35 graden Celcius of hoger is.⁶⁴

Bekentenis Renault van inzet manipulatie-instrumenten bij lage temperaturen

- 7.35. Zoals hierboven toegelicht, heeft Renault in 2016 tegenover de Commissie Royal (ook) toegegeven dat het EGR-systeem in de Euro 5 en Euro 6 diesels van Renault wordt gedeactiveerd wanneer de omgevingstemperatuur onder 17 graden Celsius zakt. Renault beweerde echter dat dit

⁶⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 'Bericht der Untersuchungskommission "Volkswagen"', april 2016 (**Productie 56**).

⁶¹ Annika Grah en Anne-Beatrice Clasmann, 'Rückruf von 630 000 Autos, Sächsische DE, 22 april 2016 (**Productie 57**).

⁶² **Productie 58**: Overzicht procedures.

⁶³ <https://www.bussgeldkatalog.org/renault-diesel-skandal/> (**Productie 59**).

⁶⁴ Jim Holder, 'Nissan has been found guilty of using a cheat device in South Korea', *Autocar*, 9 februari 2017 (**Productie 60**).

gerechtvaardigd zou zijn omdat de uitschakeling van de emissiebeperkende systemen nodig zou zijn om de motor te beschermen.

- 7.36. Renault probeert met deze uitleg kennelijk een beroep te doen op de uitzondering van artikel 5 lid 2 Emissieverordening, dat stelt dat onderdelen die emissiebeperkende systemen uitschakelen niet gezien worden als manipulatie-instrument indien *“het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren”*.
- 7.37. Renault vergeet hierbij dat manipulatie-instrumenten juist zijn gedefinieerd als de instrumenten die de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem verminderen onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn. Het bereiken van 17 graden Celsius is, zeker in Nederland, geen normaal te verwachten temperatuur. De autorijder mag dan ook bij normaal gebruik van het voertuig - dus juist onder de 17 graden - verwachten dat de emissiecontrole gewoon werkt.
- 7.38. Sterker nog: uit cijfers van het KNMI blijkt dat de gemiddelde maandtemperatuur in De Bilt gedurende het hele jaar niet boven de 17 graden Celsius uitkomt. Dit betekent in Nederland dat de emissiebeperkende systemen door de bank genomen waren uitgeschakeld, en daarmee de emissie uitstoot ongeremd. Overigens zou ook de voorgestelde verlaging naar 10 graden Celsius voor Euro 6 diesels (de status waarvan onduidelijk is) geen soelaas bieden. Ook dan zouden de emissiebeperkende systemen voor zo'n zeven maanden per jaar buiten werking zijn.

	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Jaar
Hoogste	7,1	7,6	8,8	13,1	16,0	18,8	22,3	20,5	17,9	14,2	10,2	7,3	11,7
Gemiddeld	1,4	2,5	4,7	8,2	12,3	15,2	16,9	16,7	14,2	10,0	5,5	2,7	9,2
Laagste	-7,0	-6,7	-2,3	4,3	7,5	11,2	13,9	13,5	10,7	6,0	0,6	-5,7	6,5

Gemiddelde temperatuur in de Bilt per maand

- 7.39. De stelling van Renault is dan ook onhoudbaar, en werd in december 2020 ook door het Hof van Justitie van de EU van tafel geveegd.⁶⁵

HvJ EU: er is sprake van manipulatie-instrumenten onder de Emissieverordening

- 7.40. De zaak betrof een prejudiciële verwijzing op verzoek van de Franse onderzoeksrechter naar de uitleg van de Emissieverordening en verboden manipulatie-instrumenten. De conclusie van AG Sharpston laat geen spaan heel van het argument van Renault en stelt ondubbelzinnig dat de uitzonderingen op het EU-verbod op manipulatie-instrumenten in artikel 5 lid 2 Emissieverordening *“strikt moeten worden gelezen, zodat de algemene regels niet worden ontkracht”*.

132. “Ik wijs erop dat volgens vaste rechtspraak uitzonderingen eng dienen te worden uitgelegd om te voorkomen dat algemene regelingen worden uitgehold.(45) In dit opzicht kan de uitlegging van uitzonderingen niet verder gaan dan de door de betrokken bepaling uitdrukkelijk vastgestelde gevallen.(46)”

- 7.41. De uitzonderingpositie voor instrumenten die nodig zijn om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen hebben volgens AG Sharpston betrekking hebben op een onvoorziene, plotselinge gebeurtenis die leidt tot schade of gevaar, zoals letsel of de dood, en niet op *“slijtage, verlies van efficiëntie, waardevermindering van het voertuig als gevolg van veroudering en het geleidelijk dichtslippen van de motor”*. Volgens de logica van het advies van AG Sharpston is de grens waarbij de emissietechnologie wordt uitgeschakeld wanneer de temperatuur onder 17 graden Celsius daalt, een manipulatie-instrument dat conform de Emissieverordening niet is toegestaan.

⁶⁵ Concl. AG Sharpston 30 april 2020, ECLI:EU:C:2020:323 (C-693/18) (**Productie 61**).

135. “Voor wat de letterlijke lezing betreft, merk ik op dat algemeen wordt aanvaard dat de term „ongeval” verwijst naar een onvoorziene, plotselinge gebeurtenis die tot schade of een gevaar leidt, zoals letsel of de dood.(48) De term „schade” verwijst op zijn beurt naar een nadeel dat in de regel een hevige of plotselinge oorzaak heeft.(49) Die betekenis wordt volgens mij niet weersproken door de termen „accident” en „damage” die in de Engelse taalversie van verordening nr. 715/2007 worden gebruikt.(50)”

[...]

137. “Een manipulatie-instrument kan dus slechts gerechtvaardigd zijn, op grond van artikel 5, lid 2, onder a), van die verordening, indien dat instrument nodig is om de motor te beschermen tegen plotselinge schade.”

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

7.42. AG Sharpston continueert dat het de verantwoordelijkheid van de voertuigfabrikanten is om ervoor te zorgen dat voertuigen tijdens hun gehele normale werking voldoen en blijven voldoen aan de door de emissiewetgeving vastgestelde limieten. Hoewel niet kan worden uitgesloten dat de werking van een emissiebeperkingsstelsel de wenselijkheid of de betrouwbaarheid van de motor (op lange termijn) negatief beïnvloedt, rechtvaardigt deze omstandigheid niet dat het emissiebeperkingsstelsel tijdens het normale gebruik van het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden wordt gedeactiveerd met als enig doel de motor te beschermen tegen veroudering of normale slijtage.

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

7.43. AG Sharpston concludeert vervolgens dat de uitleg van de Italiaanse regering moet worden verworpen, met als belangrijke overweging dat een ruime uitleg van de uitzondering op manipulatie-instrumenten ertoe zou leiden dat de doelmatigheid van emissiewaarden geen effect meer zou hebben. Fabrikanten kunnen dan immers altijd eenvoudig aanvoeren dat emissiebeperkende systemen leiden tot extra slijtage, waardoor de fabrikanten in feite vogelvrij zijn in het toelaten van manipulatie-instrumenten.

140. “Dan kom ik nu bij het teleologische aspect van deze vraag. Gelet op de doelstellingen van verordening nr. 715/2007 en in het bijzonder de doelstelling betreffende de bescherming van het milieu en de verbetering van de luchtkwaliteit binnen de Unie(52), is de ruime uitlegging die de Italiaanse regering voorstaat mijns inziens geenszins gerechtvaardigd.

141. Met die uitlegging zou de algemene regel (namelijk manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen verminderen zijn verboden) geen effect meer sorteren.

142. De fabrikanten van voertuigen dienen er immers voor te zorgen dat die voertuigen gedurende hun hele normale levensduur(53) voldoen aan de grenswaarden die zijn neergelegd in de wettelijke regeling inzake emissies, en dat die voertuigen veilig werken zonder die grenswaarden te overschrijden. Ook al kan het niet worden uitgesloten dat de werking van een emissiecontrolesysteem de levensduur en de betrouwbaarheid van de motor (op lange termijn) mogelijk negatief

beïnvloedt, die vaststelling rechtvaardigt geenszins dat dit systeem wordt gedeactiveerd tijdens de normale werking van het voertuig en in normale gebruiksomstandigheden, met het enkele doel het verouderingsproces of de vervuiling van de motor te vertragen.”

- 7.44. Het Europees Hof van Justitie heeft de lezing van AG Sharpston volledig bevestigd in haar baanbrekende uitspraak van 17 december 2020, en heeft korte metten gemaakt met de gekunstelde bewering van FCA dat de manipulatie-instrumenten noodzakelijk waren voor bescherming van de motor.⁶⁶ Volgens het Europees Hof van Justitie zou van toegestane instrumenten ter bescherming van de motor enkel sprake kunnen zijn wanneer het om uitzonderlijke situaties gaat, en niet om situaties die zich bij normaal te verwachten gebruik voordoen:

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

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

[...]

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

- 7.45. Volgens het Hof van Justitie zijn de ingezette manipulatie-instrumenten ‘om de motor te beschermen’ dan ook illegaal.
- 7.46. Hoewel de uitspraak een andere autofabrikant betreft, hanteert Renault exact hetzelfde argument om haar stelselmatige gebruik van manipulatie-instrumenten mee te rechtvaardigen. Door de duidelijke stellingname van het Europees Hof als de hoogste rechter die over de uitleg van de Emissieverordening kan oordelen, is duidelijk dat het verweer van Renault niet opgaat, en dat Renault dus ook illegale manipulatie-instrumenten heeft ingezet in haar Sjoemeldiesels.

8. ONRECHTMATIG HANDELEN DOOR BOSCH

- 8.1. Zoals hiervoor al gezegd, heeft Bosch de hard- en software ontwikkeld en geleverd (namelijk de EDC17) waarmee de emissiereductiesystemen van de Sjoemeldiesels worden aangestuurd. Zij leverde deze EDC17 niet alleen aan Renault, maar ook aan andere grote autofabrikanten, waaronder Volkswagen, Audi, Mercedes, Porsche, General Motors en Fiat Chrysler. Van al deze fabrikanten is inmiddels bekend dat de door hen geproduceerde diesellootvoertuigen in de praktijk een veel hogere NOx-emissie hebben dan bij de officiële certificatie tests naar voren is gekomen en dat daarbij de door Bosch voor geleverde EDC17 is ingezet om de emissienormen te omzeilen.

⁶⁶ HvJ 17 december 2020, ECLI:NL:EU:C:2020:1040 (C-693/18) (**Productie 62**).

- 8.2. Bosch is hierin geen ‘innocent bystander’ die alleen een onderdeel voor de motorbesturing leverde. Integendeel, de Stichting zal in deze procedure aantonen dat Bosch niet alleen exact op de hoogte was van het feit dat de door haar ontwikkelde EDC17 manipulatie-instrumenten faciliteerde, maar dat zij ook wist dat haar firmware door autofabrikanten, en specifiek ook door Renault, in de praktijk werd ingezet om emissieregelgeving te ontduiken. Zo zij daartoe al niet actief met Renault en andere autofabrikanten heeft samengespannen, heeft zij er in elk geval niets aan gedaan om aan dit gebruik een einde te maken terwijl zij daartoe als fabrikant en auteursrechthebbende op de software wel de mogelijkheden had. Bosch heeft aldus ten minste een zorgvuldigheidsverplichting geschonden door niet te voorkomen dat haar software werd gebruikt om emissieregelgeving te omzeilen.

De rol van Bosch in Dieselgate

- 8.3. Om te beginnen, is relevant om vast te stellen dat een groot onderdeel van de bedrijfsactiviteiten van Bosch (dat bij het bredere publiek in Nederland wellicht meer bekend is van huishoudelijke apparatuur) zich richt op de dieseltechnologiesector. Het gaat daarbij om de (reeds bij de introductie van partijen aangestipte) bedrijfssector *Mobility Solutions*, die de leiding heeft over een eigen afdeling Dieselsystemen die concurreert met andere, grote autoleveranciers.⁶⁷ In een artikel van 27 januari 2016 op de website autonews.com staat dat circa 50.000 van de circa 375.000 medewerkers van Bosch in deze sector werkzaam zijn.⁶⁸ De sector is daarmee verantwoordelijk voor een groot deel van de jaaromzet van Bosch.
- 8.4. De besturingssystemen die Bosch voor deze sector ontwikkelt zijn complex en zeer waardevol. Het is dan ook geen wonder dat Bosch de ontwikkeling en het gebruik van haar hard- en software zeer streng controleert. Een ingenieur van een autofabrikant verklaarde in 2015 over de mate waarop Bosch op het gebruik van haar software toeziet als volgt:

“I’ve had many arguments with Bosch, and they certainly own the dataset software and let their customers tune the curves. Before each dataset is released it goes back to Bosch for its own validation.

Bosch is involved in all the development we ever do. They insist on being present at all our physical tests and they log all their own data, so someone somewhere at Bosch will have known what was going on.

All software routines have to go through the software verification of Bosch, and they have hundreds of milestones of verification, that’s the structure

The car company is never entitled by Bosch to do something on their own.”⁶⁹ [onderstreping advocaat]

- 8.5. Op 28 februari 2006 publiceert Bosch een persbericht waarin zij haar nieuwe EDC – de Bosch EDC17 – presenteerde.⁷⁰ Daarin stelt Bosch dat de EDC17 “*the brain of diesel injection*” is “*that controls every parameter that is important for effective, low-emission combustion*”. Bosch presenteerde de EDC17 verder als een belangrijke bijdrage aan de voldoening aan toekomstige emissienormen:

“EDC17: Ready for future demands

Because the computing power and functional scope of the new EDC17 can be adapted to match particular requirements, it can be used very flexibly in any vehicle segment on all the world’s markets. In

⁶⁷ Jaarverslag Bosch-Groep 2016 (**Productie 63**).

⁶⁸ ‘Bosch probes whether its staff helped VW’s emissions rigging’, Automotive News 27 januari 2016 (**Productie 64**).

⁶⁹ M. Taylor, ‘EPA Investigating Bosch over VW Diesel Cheater Software’, Car and Driver 23 november 2015 (**Productie 65**).

⁷⁰ Persbericht ‘The brain of diesel injection: New Bosch EDC17 engine management system’ Bosch 28 februari 2006 (**Productie 66**).

addition to controlling the precise timing and quantity of injection, exhaust gas recirculation, and manifold pressure regulation, it also offers a large number of options such as the control of particulate filters or systems for reducing nitrogen oxides. The Bosch EDC17 determines the injection parameters for each cylinder, making specific adaptations if necessary. This improves the precision of injection throughout the vehicle's entire service life. The system therefore makes an important contribution to observing future exhaust gas emission limits.⁷¹ [onderstreping advocaat]

- 8.6. De EDC17 is sinds 2007 geïmplementeerd in voertuigen van onder meer Volkswagen, Audi, Porsche, Mercedes, BMW, Ford, General Motors, Fiat Chrysler en in alle diesels van Renault. De EDC17 was echter allesbehalve een "belangrijke bijdrage aan de naleving van toekomstige emissienormen." Integendeel, de software van de EDC17 was zo ontwikkeld dat deze het voor autofabrikanten zeer eenvoudig maakte om toekomstige emissienormen te omzeilen. Omdat de EDC17 alle systemen van het dieselveertuig, waaronder ook de emissiereductiesystemen aanstuurde, was de EDC17 hét middel waarmee de autofabrikanten in staat werden gesteld de omvangrijke dieselfraude te plegen.
- 8.7. De exacte werking van de hard- en software is tot op de dag van vandaag onbekend, omdat Bosch weigert daarin inzage te geven. De firmware c.q. software die in de ECU van moderne auto's is geprogrammeerd is echter zeer complex en bestaat uit miljoenen regels code. Zonder toegang tot de broncode is het vrijwel ondoenlijk om de exacte werking van een EDC17 vast te stellen.
- 8.8. Toch hebben onderzoekers van de Ruhr-Universität in Bochum, Duitsland en de University of California-San Diego in 2017 aan de hand van verschillende technische documenten die zij van 'tuning' websites hebben afgehaald, een poging gedaan de werking van de software van de EDC17 in diesel voertuigen van Volkswagen en Fiat Chrysler te beschrijven.⁷² Het betrof dezelfde EDC17 als ook in de Sjoemeldiesels van Renault is geïmplementeerd. In dit onderzoek, dat een hoog technisch gehalte kent, hebben de onderzoekers aan de hand van deze documentatie vrijwel boven iedere twijfel kunnen verheffen dat Bosch de EDC17, kort gezegd, zo heeft ontwikkeld dat deze herkent wanneer de externe omstandigheden waarin het voertuig verkeert (buitentemperatuur, luchtdruk, snelheid en rijtijd) gelijk waren aan, althans vielen binnen voorgeprogrammeerde parameters van de omstandigheden die bij officiële certificatie tests werden aangehouden en dat de EDC17 als zodanig dus kwalificeerde als een manipulatie-instrument.

"Both the Volkswagen and Fiat vehicles use the EDC17 diesel ECU manufactured by Bosch. Using a combination of manual reverse engineering of binary software images and insights obtained from manufacturer technical documentation traded in the performance tuner community (i.e., car enthusiasts who modify their software systems to improve performance), we identify the defeat devices used, how they inferred when the vehicle was under test, and how that inference was used to change engine behavior. Notably, we find strong evidence that both defeat devices were created by Bosch and then enabled by Volkswagen and Fiat for their respective vehicles"⁷³

en specifiek met betrekking tot de EDC17 in Volkswagen, die evenwel gelijk was aan die in de onderzochte Fiat 500:

"The Volkswagen defeat device is a continually evolving family of devices. All instances are organized around a single condition monitoring block that determines if the vehicle is undergoing testing and points

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² M. Contag e.a., 'How They Did It: An Analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles', *Ruhr-Universität Bochum & University of California (Productie 67)*.

⁷³ *Ibidem*, p. 2.

throughout emission-related ECU modules where the result of this determination can affect the behavior of the module.”⁷⁴

- 8.9. De functionaliteit die ervoor zorgt dat de emissiereductiesystemen na detectie van omstandigheden die duiden op een emissietest testsituatie worden in- of bijgeschakeld, wordt in de technische documentatie van Bosch betiteld als de ‘*acoustic condition*’ van de EDC17, een neutrale term die verdoezelt dat het hier om een manipulatie-instrument gaat. Immers, zoals hiervoor uitvoerig is uiteengezet verbiedt de Emissieverordening voorzieningen die emissiereductiesystemen (deels) kunnen uitzetten of voorzieningen die detecteren wanneer het voertuig zich in een testsituatie bevindt. Bosch wist dit heel goed. Uit een tegen Bosch in de Verenigde Staten uitgebrachte dagvaarding (“**Third Amended Complaint**”) blijkt dat er interne e-mails bestaan - onder meer tussen bestuurders en medewerkers van Bosch - waarin wordt gesproken over het feit dat de software van de EDC17 in diesel voertuigen van Volkswagen herkent wanneer het voertuig aan een emissietest wordt onderworpen en op dat moment de emissiereductiesystemen (gedeeltelijk) inschakelt, een proces dat door de medewerkers met de weinig verhullende term ‘*cycle-beating*’ wordt omschreven.⁷⁵ De Stichting gaat op deze e-mails hieronder nader in.
- 8.10. De onderzoekers hebben verder geconstateerd dat de software van de EDC17 door Bosch was geschreven, maar dat fabrikanten de software aan de hand van zogenaamde ‘*software constants*’ die zijn opgenomen in de ‘*function sheets*’ konden kalibreren zodat de EDC17 specifiek op hun voertuig van toepassing is:
- “The EDC17 ECU is manufactured by Bosch and bought by automakers, including Volkswagen and Fiat, to control their diesel engines. The exact details of the business relationship between Bosch and its customers is not public; however, media reports, court filings [15], and the documentation we have obtained indicates the following basic structure: Bosch builds the ECU hardware and develops the software running on the ECU. Manufacturers then specialize an ECU for each vehicle model by calibrating characteristic software constants whose semantics are explained in the ECU documentation. We have found no evidence that automobile manufacturers write any of the code running on the ECU. All code we analyzed in this work was documented in documents copyrighted by Bosch and identified automakers as the intended customers”⁷⁶
- 8.11. De autofabrikanten konden zodoende bijvoorbeeld bepalen welke emissiereductiesystemen de EDC 17 in-of uitschakelde als de geprogrammeerde parameters werden overschreden. Uit het onderzoek bleek dat de EDC17 in de Volkswagen andere maatregelen trof dan de EDC17 in de Fiat 500. Hoewel autofabrikanten dus de mogelijkheid hadden de EDC17 op die manier op hun eigen voertuig toe te spitsen, is van groot belang dat de parameters op grond waarvan de EDC17 kon verifiëren dat het voertuig zich in een testsituatie bevond door Bosch in de software van de EDC17 (vast) geprogrammeerd is en daaruit niet door de autofabrikanten kan worden verwijderd. Het is dus niet zo dat Bosch een ‘neutraal’ product aan de autofabrikanten heeft geleverd, dat de autofabrikanten vervolgens op frauduleuze wijze hebben ingezet. De EDC17 was *van meet af aan* ontwikkeld met de bedoeling om te kunnen herkennen wanneer het voertuig zich in een testsituatie bevond.
- 8.12. Het Duits/Amerikaanse onderzoek staat niet op zichzelf. Na de ontdekking van het Volkswagen schandaal hebben verschikkende overheidsinstanties onderzoeken gelanceerd naar de

⁷⁴ *Ibidem*, p. 6.

⁷⁵ *Volkswagen v. Robert Bosch, LLC*, MDL No. 2672 CRB (JSC) (N.D. Cal) (Third amended Volkswagen-branded franchise dealer amended and consolidated class action complaint) (**Productie 68**). NB: De Stichting legt hierbij een versie van de *Third Amended Complaint* over waarin de e-mails in kwestie zijn zwartgemaakt omdat het op grond van de vertrouwelijkheidsregels in de Verenigde Staten niet is toegestaan om een niet-gereedigde versie te overleggen.

⁷⁶ Productie 67.

betrokkenheid van Bosch bij de fraude. In 2015 is de EPA een onderzoek begonnen naar de betrokkenheid van Bosch bij de dieselfraude van Volkswagen in Amerika. In 2017 is ook de Duitse overheid twee afzonderlijke onderzoeken gestart naar de betrokkenheid van Bosch bij de dieselfraude door Volkswagen en Daimler:

“Three Bosch Managers Targeted as German Diesel Probe Expands

A German probe into whether Robert Bosch GmbH helped Volkswagen AG cheat on emissions tests intensified as Stuttgart prosecutors said they were focusing on three managers at the car-parts maker.

While Stuttgart prosecutors didn't identify the employees, the step indicates that investigators may have found specific evidence in the probe. Previously, prosecutors have said they were looking into the role “unidentified” Bosch employees may have played in providing software that was used to cheat on emission tests.

“We have opened a probe against all three on suspicions they aided fraud in connection to possible manipulation in emissions treatments in VW cars,” ██████████, a spokesman for the agency, said in an emailed statement. “All of them are managers with the highest in middle management.”

Bosch, which is also being investigated by the U.S. Department of Justice, has been caught up in the VW diesel scandal that emerged in 2015 over allegations its employees may have helped rig software that helped the carmaker to cheat emission tests. Earlier this year, Stuttgart prosecutors opened a similar probe into Bosch's role in connection with emission tests of Daimler cars.

A spokesman for Bosch said that while he can't comment on individual employees, the company “takes the overall allegations in diesel cases seriously and has been cooperating fully from the beginning of the probes.”

The Stuttgart probe is running parallel to the central criminal investigation in Braunschweig, closer to VW's headquarters. That investigation is targeting nearly 40 people on fraud allegations related to diesel-emission software, including former VW Chief Executive Officer ██████████.

Prosecutors' interest extends to multiple units in the VW family -- including luxury brands Audi and Porsche. In addition, Stuttgart prosecutors are also reviewing a third case related to Bosch's cooperation with Fiat Chrysler Automobiles NV on software for diesel engines.⁷⁷

- 8.13. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet bekend gemaakt, maar hebben tot een aanzienlijke boete van het Duitse Openbare Ministerie geleid van ruim 100 miljoen euro. Daarmee is in ieder geval duidelijk dat de rol van Bosch op zijn minst zeer dubieus is geweest en dat vanuit verschillende zijden ten minste wordt betwijfeld of Bosch er alles aan heeft gedaan om de fraude te voorkomen.
- 8.14. Dat beseft Bosch zich kennelijk ook. Op 24 april 2018 doet Bosch een persbericht uitgaan waarin zij nieuwe beleidsvoorschriften aankondigt.⁷⁸ Daarin verwijst de CEO van Bosch, ██████████ naar de (nieuwe) regel dat “*the incorporation of functions that automatically detect cycle tests is strictly forbidden.*” Verder kondigde ██████████ een nieuw beleidsvoorschrift aan dat “*Bosch products must not be optimized for test situations.*”
- 8.15. Hiermee erkent Bosch in feite dat haar bestaande hard- en software (d.w.z. de EDC17) niet voldoen. Door te stellen dat de incorporatie van software die detecteert wanneer een voertuig zich in een testsituatie bevindt strikt verboden is en dat producten van Bosch in de toekomst niet langer specifiek voor testsituaties moeten zijn geoptimaliseerd, impliceert Bosch immers dat haar op dat moment

⁷⁷ K. Matussek, ‘Three Bosch Managers Targeted as German Diesel Probe Expands’, Bloomberg 29 juni 2017 (**Productie 69**).

⁷⁸ Persbericht Bosch PI10617 BBM FF/KB d.d. 25 april 2018 (**Productie 70**).

bestaande producten verboden functionaliteiten bezaten en juist wél op testsituaties waren toegesneden.

- 8.16. Verder dan de impliciete erkenning van haar aansprakelijkheid in dit persbericht is Bosch echter bij weten van de Stichting niet gegaan. Zij blijft officieel haar betrokkenheid bij en aansprakelijkheid voor de dieselfraude(s) ontkennen. In dat verband is dan wel opmerkelijk dat Bosch in de Verenigde Staten inmiddels in drie afzonderlijke zaken over de aanwezigheid van de EDC17 in dieselloze voertuigen van Volkswagen, Fiat Chrysler en Daimler omvangrijke schikkingen heeft getroffen. Het gaat respectievelijk om bedragen van 327,5 miljoen dollar (Volkswagen), 27,5 miljoen dollar (Fiat Chrysler) en 63 miljoen dollar (Daimler).⁷⁹ Daarnaast is Bosch momenteel medegeëgde in een drietal verdere zaken in verband met de implementatie van de EDC17 in diesel voertuigen van BMW, General Motors en Ford.⁸⁰ In Duitsland heeft Bosch voor haar rol in het Volkswagen dieselschandaal boetes betaald aan het Duitse Openbare Ministerie.⁸¹
- 8.17. Deze omstandigheden verhouden zich niet goed met de kennelijke stelling van Bosch dat zij niet bij de dieselfraude is betrokken, althans dat zij voor de daardoor veroorzaakte schade niet aansprakelijk kan worden gehouden.

Concrete aanwijzingen voor de samenwerking tussen Bosch en de autofabrikanten

- 8.18. Tot zover de algemene aanknopingspunten die de Stichting heeft voor haar stelling dat Bosch aansprakelijk kan worden gehouden voor de schade die de Gedupeerden hebben geleden door de aanwezigheid van de EDC17 in de Sjoemeldiesels. Gelet op (i) de resultaten van het onderzoek naar de werking van de software van Bosch, (ii) de onderzoeken die vanuit overheidswege naar de betrokkenheid van Bosch bij de dieselfraude zijn gestart, (iii) haar kennelijke bereidheid om in civiele rechtszaken tot een schikking te komen, mogelijk om te voorkomen dat belastende informatie openbaar wordt, en (iv) de inhoud van haar persbericht in 2018 kan echter reeds op grond hiervan gevoeglijk worden aangenomen dat zij wist dat de EDC17 een manipulatie-instrument betrof en dat zij bewust aan de implementatie daarvan heeft meegewerkt, althans ten minste er niets aan heeft gedaan om het gebruik daarvan door de fabrikanten om emissienormen te omzeilen te voorkomen.
- 8.19. Hieronder zal de Stichting uiteenzetten waarom zij ervan is overtuigd dat Bosch *volledig* op de hoogte was dat de EDC17 ingezet werd om een manipulatie-instrument te implementeren en dat zij ook wist dat dit door Renault in de praktijk werd gebruikt om emissienormen te omzeilen.
- 8.20. De Stichting baseert zich hierbij op de e-mails die in de Third Amended Complaint zijn geciteerd. De Stichting legt als **Productie 68** een gedeeltelijk zwartgemaakte versie van de Third Amended Complaint over waarin de verschillende e-mails die voor deze procedure van belang zijn worden geciteerd. Hoewel deze hoofdzakelijk betrekking hebben op het gebruik van de EDC17 door Volkswagen, zijn deze bescheiden uiterst relevant voor de onderhavige procedure. De EDC17 die in de Sjoemeldiesels is geïmplementeerd verschilt immers niet in de kern van de EDC17 die in de dieselloze voertuigen van Volkswagen is geïmplementeerd. Het is uiteraard volkomen ongeloofwaardig

⁷⁹ *Volkswagen v. Robert Bosch, LLC*, MDL No. 2672 CRB (JSC) (N.D. Cal) (Class Action Settlement Agreement and Release (Amended)); *In Re Chrysler-Dodge-Jeep Ecodiesel Marketing Sales Practices, and Products Liability Litigation* Case No. 3:17-md-02-777-EMC, art. 4.10 and 10.1 (Amended Consumer and Reseller Dealership Class Action Settlement Agreement and Release); *In Re Mercedes-Benz Emissions Litigation* Civil Action No. 2:16-CV-881 (KM) (ESK), par. 11, exhibit A, art. 4.3 en 11.1 (Declaration of Steve W. Berman in support of motion for preliminary approval) (**Productie 71**).

⁸⁰ *Rickman v. BMW of N. Am.*, Civ. No. 18-4363 (KM) (JBC) (D.N.J.); *In re Duramax Diesel Litig.*, Case No. 17-11661 (E.D. Mich.); *Counts v. General Motors, LLC*, No. 1:16-CV-12541-TLL (E.D. Mich.); *Gamboa e.a. v. Ford Motor Co.*, Case No. 18-10106 (E.D. Mich.) (**Productie 72**).

⁸¹ A. Krok, 'Germany slaps Bosch with \$100 million fine for role in Dieselgate', *CNET* 23 mei 2019 (**Productie 73**).

dat de EDC17 in zijn algemeenheid door Bosch was ontwikkeld om te herkennen wanneer het voertuig waarin het was geïmplementeerd aan een emissietest werd onderworpen maar dat de voor Renault geproduceerde EDC17 modules die functionaliteit niet bezaten. Het is eveneens zeer onaannemelijk dat als Bosch er volledig van op de hoogte was dat de EDC17 door Volkswagen in de praktijk ook werd ingezet om emissienormen te omzeilen, Bosch daarvan in het geval van Renault niet op de hoogte was.

- 8.21. In een e-mail die tussen bestuurders van Bosch is gewisseld, stelt een bestuurder dat Bosch een mogelijk verweer heeft als de 'cycle-beating' die bij Volkswagen plaatsvond algemeen bekend zou worden:

[REDACTED]

- 8.22. Ongeacht wat deze bestuurder vindt van de juridische consequenties van de betrokkenheid van Bosch, valt uit deze e-mail duidelijk op te maken dat het feit dat de EDC17 een manipulatie-instrument was op het hoogste niveau bekend was en werd besproken.
- 8.23. In maart 2007 vraagt een ingenieur van Bosch haar collega's in een e-mail of de EDC17 een 'cycle-beater' was en beklagde zich dat "[REDACTED]". In een e-mail in 2008 onderkent een andere Bosch medewerker dat de 'acoustic function', zoals de EDC17 in de technische documentatie van VW wordt genoemd, in feite 'cycle recognition' betrof, aangezien het in wezen een programma betrof dat herkende wanneer het voertuig werd onderworpen aan emissietests en de systemen daarop aanpaste (randnummer 129 van de Third Amended Complaint). Ook hierin vindt de Stichting bewijs dat binnen Bosch algemeen bekend was dat de EDC17 een manipulatie-instrument is, althans bevat.
- 8.24. Verder bewijs lijkt te worden geleverd in een brief van Bosch aan Volkswagen van 2008, waarin zij uitdrukkelijk eist dat Volkswagen haar vrijwaart voor de te verwachte aansprakelijkheid als gevolg van het gebruik van het door Bosch ontwikkelde manipulatie-instrument – Bosch duidt de software expliciet aan als 'defeat device', de in de Engelse vertaling van de Emissieverordening gebezigde term voor een manipulatie-instrument – waarvan Bosch wist dat dit verboden was "*prohibited pursuant to US Law*" (randnummer 102 van de Third Amended Complaint).
- 8.25. In een andere e-mail tussen medewerkers van Bosch, die de veelzeggende titel "[REDACTED]" heeft, wordt expliciet gesteld dat de VW/Audi EDC17 software een 'cycle-beater' bevat die de uitvoering van emissietests kon herkennen en dat deze software voor het eerst in de voorganger van de EDC17, de EDC16 is geprogrammeerd. De 'D5240' in de titel refereert aan een specifieke taak in de software ontwikkelingsspreadsheet dat tussen Volkswagen en Bosch werd gedeeld (randnummer 138-139 Third Amended Complaint)

⁸² Productie 68, par. 99.

8.26. Andere documenten bespreken de aanpassing van de 'urea dosering' in een SCR emissie controle systeem (dat weliswaar bij de Sjoemeldiesels van Renault niet is gebruikt maar goed de rol van Bosch laat) en tonen aan dat Bosch wist dat deze omzeilings-techniek werd toegepast voor 'cycle-beating':

[REDACTED]

8.27. In een reactie op dit document licht een andere Bosch bestuurder het volgende toe:

[REDACTED]

8.28. Een van de 'OEM's' (Original Equipment Manufacturers) is Renault. Ook uit deze e-mail volgt weer duidelijk dat Bosch tot op het hoogste niveau kennis had van de werking en het gebruik van de EDC17. Dat mogelijk met de autofabrikanten was afgesproken dat de verantwoordelijkheid voor het gebruik bij hen lag, ontslaat Bosch uiteraard niet van haar zorgvuldigheidsverplichtingen jegens derde partijen, zoals Gedupeerden.

8.29. De Stichting heeft als gevolg van in de Verenigde Staten opgelegde vertrouwelijkheidsverplichtingen geen beschikking over de e-mails zelf. Voor zover uw rechtbank Bosch in deze procedure ambtshalve niet zal bevelen deze bescheiden en specifiek met betrekking tot Renault gevoerde correspondentie in het geding te brengen, zal de Stichting daartoe incidentele vorderingen ex artikel 843a Rv instellen. Daarbij zal uiteraard ook om aanvullende e-mails en documentatie worden gevraagd die specifiek betrekking hebben op kennis van Bosch van de toepassing van de EDC17 in de Sjoemeldiesels. Naar de mening van de Stichting heeft zij echter op grond van het voorgaande

⁸³ *Ibidem*, par. 156.

⁸⁴ *Ibidem*, par. 157.

al voldoende aangetoond omtrent de kennis bij Bosch van de inzet van de EDC17 door Renault, dat deze kennis en daaruit voortvloeiende aansprakelijkheid behoudens tegenbewijs als vaststaand zou moeten worden aangenomen.

Conclusie

- 8.30. Uit het voorgaande volgt dat de door Bosch ontwikkelde EDC17, waarop zij auteursrechten kan doen gelden, in staat was om te herkennen wanneer het voertuig waarin het was geïmplementeerd werd onderworpen aan een emissietest. Daarmee kwalificeert de EDC17, althans die functionaliteit, zonder meer als een manipulatie-instrument als bedoeld in de Emissieverordening. Er is geen twijfel over mogelijk dat Bosch ervan op de hoogte was dat dit proces, door haar intern alom aangeduid als 'cycle-beating', in strijd was met de geldende emissieregelgeving.
- 8.31. Uit de geciteerde e-mails blijkt verder dat het zonneklaar was dat Bosch wist dat de EDC17 door Volkswagen ook werd ingezet om emissienormen te omzeilen. Bosch heeft echter nagelaten haar verantwoordelijkheid op dit punt te nemen door het gebruik van de software voor illegale doeleinden te verbieden. Integendeel, zij heeft - kennelijk vanuit commerciële belangen – intern het gebruik van het manipulatie-instrument goedgepraat door te wijzen op de mogelijkheid om haar rol te bagatelliseren en zich op mogelijke vrijwaring te roepen, indien de aard van de software openbaar bekend zou worden.
- 8.32. De EDC17 die in de onderzochte diesel voertuigen van Volkswagen en Fiat Chrysler is aangetroffen zijn in de kern dezelfde als de EDC17 die in de Sjoemeldiesels is geïmplementeerd. Hoewel autofabrikanten in staat waren te kiezen op welke manier de EDC17 de – per voertuig verschillende – emissiereductiesystemen gebruikte om gedurende gedetecteerde testomstandigheden aan de geldende emissienormen te voldoen, had alleen Bosch de mogelijkheid om de onderliggende software te wijzigen waarmee die de testomstandigheden detecteerde. Autofabrikanten konden met andere woorden de EDC17 niet zodanig afstellen dat deze niet langer detecteerde dat de auto aan een emissietest werd onderworpen.
- 8.33. Uit de in hoofdstuk 6 en 7 besproken onderzoeken, evenals de bekentenis van Renault ten aanzien van de grens van 17 graden Celsius, blijkt duidelijk dat de EDC17 in de onderzochte dieselloertuigen de emissiereductiesystemen onder bepaalde omstandigheden in- en uitschakelde. Dat de wijze waarop de EDC17 de te hoge NOx emissie verbloemde bij de Sjoemeldiesels mogelijk anders was dan bij de dieselloertuigen van andere merken, is zoals gezegd, voor de aansprakelijkheid van Bosch niet relevant. Het is gelet op de kennis van Bosch van de daadwerkelijke inzet van de EDC17 om emissienormen te omzeilen bij Volkswagen en haar intensieve controle op het gebruik van haar software zeer onaannemelijk dat zij er niet ook van op de hoogte was dat haar software door Renault voor de omzeiling van emissienormen werd ingezet. Daarmee heeft Bosch niet de zorgvuldigheid in acht genomen die van haar als producent van dit essentiële besturingssysteem mocht worden verwacht en is zij op grond van onrechtmatige daad direct aansprakelijk voor de daardoor veroorzaakte schade.

Deel III. JURIDISCHE ARGUMENTATIE

9. ONRECHTMATIGE DAAD VAN GEDAAGDEN

Uitgangspunt: onrechtmatig handelen van Renault (conclusies feiten)

- 9.1. Uit alle onderzoeken naar de Sjoemeldiesels van Renault komt naar voren dat de testresultaten bij werkelijk gebruik fors afwijken van de tijdens de officiële tests (op de rollerbank) behaalde resultaten, waardoor tot 16 keer zoveel schadelijke NOx wordt uitgestoten als wettelijk is toegestaan. Renault heeft dit gedaan door enkel bij officiële tests haar emissiebeperkingssystemen volledig in te schakelen, en deze (deels) uit te schakelen indien de auto werkelijk in gebruik was. Renault heeft bovendien toegegeven dat zij verboden manipulatie-instrumenten heeft ingezet door in te stellen dat haar emissiebeperkingssystemen werden uitgeschakeld bij het bereiken van een buitentemperatuur van 17 graden Celsius.
- 9.2. Het is volgens artikel 5 lid 2 Emissieverordening niet toegestaan om manipulatie-instrumenten in te zetten die de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem verminderen. Dit is echter exact wat Renault heeft gedaan. Renault heeft in ieder geval de volgende manipulatie-instrumenten ingezet:
 - één of meerdere sensoren die detecteren dat het voertuig op een rollerbank staat en de reductiesystemen (bij een 'koude' start) zolang optimaal laat functioneren.
 - één of meerdere temperatuursensoren die de reductiesystemen bij omgevingstemperaturen onder de 17 graden Celsius (of boven de 35 graden Celsius) uitschakelen;
 - één of meerdere sensoren die de reductiesystemen bij rijsnelheden van onder de 50 km/h uitschakelen.
- 9.3. Daar komt bij dat Renault volgens artikel 4 lid 2 Emissieverordening verplicht is ervoor zorg te dragen dat *"uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met deze verordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt"*. Dat hier geen sprake van is, is duidelijk nu uit werkelijk elk onderzoek naar voren komt dat Renault de geldende emissienormen met voeten treedt.
- 9.4. Dat Renault verboden manipulatie-instrumenten heeft ingezet om haar Sjoemeldiesels goed uit tests te laten komen, staat dus vast. Nu uit alle onderzoeken naar voren is gekomen dat er verschillen zijn tussen de officiële metingen op de rollerbank en de daadwerkelijke rijcondities, uit geen enkele test naar voren komt dat een bepaald type auto wél voldoet (juist integendeel nu Renault koploper is onder de vervuilende diesels), alle auto's aangestuurd worden door de EDC17 van Bosch én Renault zelf had aangekondigd om haar emissiebeperkende systemen aan te (willen) passen, ligt het voor de hand dat de fraude is gepleegd bij alle Sjoemeldiesels die aan de Euro 5- en Euro 6-emissienormen moeten voldoen, en dat al deze Sjoemeldiesels dus verboden manipulatie-instrumenten bevatten.
- 9.5. Desondanks beperkt de Stichting haar aanspraken tot Sjoemeldiesels die zijn geproduceerd onder de Euro 5- en Euro 6-dieselloertuigen en die in de Relevante Periode (dus 1 september 2009 toen de Euro 5-norm van kracht werd tot 1 september 2019 toen de tijdelijke Euro 6.d norm in werking trad) zijn geleased of gekocht.
- 9.6. De door Renault ingebrachte stelling dat zij weliswaar instrumenten gebruikt die haar emissiebeperkingssystemen uitschakelen, maar dat deze niet te gelden hebben als manipulatie-instrumenten omdat deze noodzakelijk zijn om 'de motor te beschermen', is hierbij onhoudbaar en

ongeloofwaardig. Het Europees Hof van Justitie maakt dan ook duidelijk dat autofabrikanten enkel in uitzonderlijke gevallen een beroep kunnen doen op een dergelijk beschermingsverweer. Hiervan is in elk geval geen sprake indien deze systemen onder een buitentemperatuur van 17 graden Celsius níet werken (hetgeen immers hoort bij de normale gebruik in Nederland). Renault kan dus geen beroep doen op een dergelijke rechtvaardiging van haar manipulatie-instrumenten.

Aansprakelijkheid Renault (art. 6:162 BW)

9.7. Zoals in deze dagvaarding uitgebreid uiteen gezet, heeft Renault op verschillende manieren onrechtmatig gehandeld. Daarbij horen in ieder geval de volgende handelingen:

- Renault heeft op grote schaal gefraudeerd met de emissie-uitstoot van hun dieselmotoren door de wettelijk verplichte emissienormen met behulp van verboden manipulatie-instrumenten te ontduiken waarbij de emissiebeperkende systemen (deels) werden uitgeschakeld wanneer de voertuigen zich niet in een testomgeving bevonden.
- Met het gebruik van deze manipulatie-instrumenten heeft Renault het verbod in artikel 5 van de Emissieverordening overtreden. Met het arrest van het Hof van Justitie van 17 december 2020 staat vast dat deze overtredingen niet onder de uitzonderingen van de Emissieverordening vallen.
- De Sjoemeldiesels van Renault voldoen als gevolg van de fraude ook niet aan de toepasselijke emissienormen, door tijdens het dagelijks gebruik tot 16 keer zoveel uitstoot te produceren dan bij de officiële tests gemeten.
- Renault heeft vervolgens op valse gronden een Europees typegoedkeuring voor elk model aangevraagd en dit ten onrechte verkregen. Daarmee zijn ook alle in Nederland (door Renault en/of haar Importeur) afgegeven certificaten van overeenstemming onterecht verstrekt en hadden de Sjoemeldiesels niet kunnen worden verkocht en/of geregistreerd in Nederland (en de rest van de EU).
- Bovendien heeft Renault de markt op grote schaal misleid door de Sjoemeldiesels als “schoon” aan te prijzen en te verkopen. Zij heeft als concernleider zeggenschap en controle over alle aspecten van de Sjoemeldiesels die in Nederland zijn gedistribueerd. Het gaat daarbij (onder meer) over marketing, reclames en andere commerciële uitingen bedoeld voor en gericht op de Nederlandse markt. Renault is dan ook, naast haar rol als fabrikant van de Sjoemeldiesels, voor de grootschalige misleiding van de Nederlandse markt (eind)verantwoordelijk.
- Met haar fraude heeft Renault niet alleen de emissienormen overschreden, maar ook concrete schade toegebracht aan het milieu en de volksgezondheid. Dat dit geen abstracte gebeurtenissen zijn, volgt al (onder meer) uit de gevolgen van de stikstofcrisis in Nederland (waar de Sjoemeldiesels als het na Volkswagen meest verkochte auto's een aanzienlijke bijdrage aan hebben geleverd) en de recente uitspraak in Engeland waarmee, voor het eerst, vervuiling door auto's is aangetoond als doodsoorzaak van een jong meisje.

9.8. Deze handelingen leveren - ieder voor zich maar zeker in onderlinge samenhang - een onrechtmatige daad op waarvoor Renault uit hoofde van artikel 6:162 BW aansprakelijk is.

Aansprakelijkheid Importeur (art. 6:162 BW)

- 9.9. De Importeur heeft een centrale rol bij de invoer, marketing, reclames en andere commerciële uitingen ten aanzien van de Sjoemeldiesels.
- 9.10. Om te beginnen, is de Importeur verantwoordelijk voor, althans betrokken geweest bij, de (kenteken)registratie bij de RDW van alle Sjoemeldiesels in Nederland. De Stichting leidt dit onder meer af uit het feit dat uit het terugroepregister van de RDW blijkt dat alle terugroepacties terzake voertuigen van het merk Renault en Dacia door de Importeur worden gemeld. De Stichting gaat ervan uit dat de verschillende certificaten van overeenstemming die voor de Sjoemeldiesels zijn afgegeven door de Importeur aan de RDW zijn toegezonden. De Importeur is vervolgens verantwoordelijk voor de verkoop van de geïmporteerde auto's aan het Nederlandse dealernetwerk. De Stichting leidt dit onder meer af uit het jaarverslag van Renault over 2019 waarin de verkoopcijfers aan het dealernetwerk voor 2017 en 2018 zijn weergegeven.
- 9.11. Als betrokkene bij de invoer en distributie van de Sjoemeldiesels rust op de Importeur een afzonderlijke verplichting om te verifiëren dat de Sjoemeldiesels aan de geldende emissienormen voldeden. Zij kan zich gelet op deze positie en daarbij gepaard gaande verantwoordelijkheid niet verschuilen achter het feit dat de EU-typegoedkeuring (als de basis van de certificaten van overeenstemming) in Frankrijk is verkregen. Voor zover zij stelt niet van de fraude op de hoogte te zijn geweest - hetgeen de Stichting betwist nu de Importeur onderdeel uitmaakt van het concern dat door Renault wordt geleid - is zij hiervoor risico-aansprakelijk en komt het feit dat de in Nederland geïmporteerde Sjoemeldiesels niet aan de emissienormen voldeden (ook) voor haar rekening en risico.
- 9.12. De Importeur is voorts de eigenaar c.q. beheerder van de Nederlandse website van Renault die onder de domeinnaam [renault.nl](https://www.renault.nl) wordt geopereerd. Dit volgt onder meer uit de algemene gebruikersvoorwaarden die onderaan de website onder de link 'disclaimer' te raadplegen zijn.⁸⁵ Bovenaan de voorwaarden staan duidelijk de contactgegevens van de Importeur vermeld en volgt daarmee dat zij verantwoordelijke van de website is (art. 3:15d BW). Dit volgt ook uit de copyrightvermeldingen en contactgegevens die in de verschillende brochures op de website worden weergegeven⁸⁶ die laten zien dat de brochures door de Importeur zijn samengesteld.
- 9.13. Op de website zijn in de Relevante Periode met betrekking tot de Sjoemeldiesels veelvuldig misleidende reclame en andere marketinguitingen gedaan. De Stichting heeft daarvan in deze dagvaarding verschillende voorbeelden gegeven. Daarnaast is zonder meer aannemelijk dat de Importeur (mede)verantwoordelijk is voor reclame- of marketinguitingen en/of persberichten die betrekking hebben op de Nederlandse markt en buiten de website van de Importeur hebben plaatsgevonden (bv. door middel van de reeds vermelde brochures).
- 9.14. Al deze marketinguitingen komen neer op de suggestie dat de Sjoemeldiesels 'groen' zijn, of in elk geval voldoen aan de strenge emissienormen, terwijl dat overduidelijk niet het geval was. Dit levert, naast verschillende oneerlijke handelspraktijken ten aanzien van consumenten (zowel kopers als ook leasees), een onrechtmatige daad uit hoofde van artikel 6:162 BW op doordat de Importeur de Nederlandse markt heeft misleid hoewel zij als onderdeel van het Renault concern wisten (of in ieder geval hadden behoren te weten en/of zich van de juistheid van de uitingen hadden moeten vergewissen) dat de verstrekte informatie onjuist was.

⁸⁵ <https://www.renault.nl/disclaimer.html>

⁸⁶ Ter illustratie: zie <https://cdn.group.renault.com/ren/nl/brochures-en-prijslijsten/brochures/espace-brochure.pdf.asset.pdf/e2e4c3d004.pdf>

Aansprakelijkheid Bosch (art. 6:162 BW)

- 9.15. De grootschalige fraude van Renault was zonder Bosch niet mogelijk geweest. Zoals in deze dagvaarding uitgebreid uiteen gezet, heeft Bosch op verschillende manieren onrechtmatig gehandeld:
- Bosch staat aan de basis van Dieselgate in Europa en de VS nu zij een essentieel onderdeel voor dieselloertuigen aan diverse autofabrikanten (waaronder Renault) heeft geleverd (namelijk de EDC17) die de autofabrikanten in staat stelde om de manipulatie-instrumenten te implementeren.
 - Zonder de actieve medewerking van Bosch aan de ontwikkeling van de EDC17 en de bijbehorende software zou Renault niet in staat zijn geweest om de grootschalige dieselfraude te plegen. Bosch ontwikkelt, produceert en levert de EDC17 niet alleen aan Renault, maar werkt ook nauw samen met Renault bij het testen, kalibreren en paramateriseren van de software in de EDC17 die het hele verbrandingsproces aanstuurt.
 - Bosch *wist* dat de door haar ontwikkelde EDC17 een manipulatie-instrument betrof en dat haar hard- en software door autofabrikanten, en specifiek ook door Renault, in de praktijk werd ingezet om emissieregelgeving te ontduiken. Als er al geen sprake was van samenspanning, heeft Bosch in ieder geval niets gedaan om een halt toe te roepen aan deze fraude (hoewel zij dit als eigenaar van de software wel had kunnen doen).
- 9.16. Met deze handelingen heeft Bosch, samen met Renault, een onrechtmatige daad gepleegd en is zij uit hoofde van artikel 6:162 BW direct (hoofdelijk) aansprakelijk voor de daardoor veroorzaakte schade. Daarnaast heeft Bosch niet de zorgvuldigheid in acht genomen die van haar als producent van dit essentiële besturingssysteem mocht worden verwacht, hetgeen een zelfstandige onrechtmatige daad oplevert.

10. SCHADE

- 10.1. Zoals al besproken, hebben de Gedupeerden schade geleden als gevolg van het onrechtmatige handelen van Renault, haar Importeur en Bosch. Deze schade bestaat (onder meer) uit de volgende elementen:
- Het bedrag dat de Gedupeerden teveel hebben betaald voor de Sjoemeldiesel, aangeduid als de *overcharge*. Het gaat daarbij om het verschil tussen de prijs die de kopers voor de Sjoemeldiesel hebben betaald en de prijs die zij hadden betaald als Renault hen niet had misleid. Bij lessees ziet de *overcharge* op de te veel betaalde vergoeding voor de Sjoemeldiesel in kwestie.
 - Daarnaast hebben de Gedupeerden schade geleden, althans zullen ze schade gaan lijden, als gevolg van de gebruiksbepalingen van hun vervuilende Sjoemeldiesels. Dit betreft het risico dat Sjoemeldiesels aan een gedeeltelijk of volledig rijverbod (kunnen) worden onderworpen, zoals nu al het geval is in verschillende Nederlandse (binnen)steden. Daardoor kunnen de Sjoemeldiesels daar niet meer worden gebruikt en moeten de Gedupeerden ander vervoer regelen.
 - Ten slotte zullen de Gedupeerden schade lijden als de manipulatie-instrumenten na een terugroepactie worden verwijderd dan wel uitgezet zodat de emissiebeperkingsystemen dan weer volledig werken. In dat geval is er dan namelijk sprake van een veel hoger verbruik (van

zowel diesel als ook de verschillende filters in de emissiebeperkende systemen) en is de gebruikerservaring aanzienlijk geringer (wat betreft geluid en het 'prestatiegevoel').

- 10.2. Deze schade staat in causaal verband met de onrechtmatige handelingen van Renault, haar Importeur en Bosch. Immers, zonder de grootschalige fraude met manipulatie-instrumenten door Renault – die zonder Bosch niet mogelijk was als niet alleen leverancier van de EDC17 maar ook als actief betrokkene bij de (softwarematige) implementatie van de manipulatie-instrumenten - was deze niet ontstaan. Bovendien was er geen sprake geweest van een *overcharge* als Renault en haar Importeur de markt correct hadden voorgelicht over het bestaan van de manipulatie-instrumenten althans de daadwerkelijke eigenschappen van de Sjoemeldiesels.
- 10.3. De Stichting zal in deze procedure eerst een verklaring voor recht vragen dat Renault, haar Importeur en Bosch aansprakelijk zijn voor deze schade. Zij zal vervolgens een verwijzing naar de schadestaat vragen om deze schade te berekenen. Uitgangspunt is daarbij de schadeafwikkeling die de Stichting reeds in randnummer 10.1 uiteen heeft gezet en die, kort gezegd, neer komt op het volgende:
- de *overcharge* wordt berekend over de door Renault voor ieder model vastgestelde lijstprijs. Dit is de nieuwprijs die bij het op de markt brengen van een model door Renault dan wel haar Importeur per land wordt bepaald. Voor zover deze gegevens niet meer beschikbaar zijn, zal de Stichting de geregistreerde waarde van iedere Sjoemeldiesel aanhouden, zoals vermeld in het kentekenregister van de RDW.
 - daarmee staat vast welke schade de eerste koper heeft geleden. Voor (eventuele) opvolgende kopers geldt dezelfde *overcharge*; zij hebben immers ook te veel betaald voor hun second-hand Sjoemeldiesel. Omdat de eerste koper door de feitelijke doorberekening van de *overcharge* bij de verkoop echter meer winst heeft gemaakt dan bij daadwerkelijke kennis, wordt zijn *overcharge* evenredig verminderd. Het resultaat is dat de *overcharge* tussen alle opvolgende kopers van een Sjoemeldiesel pro rata wordt verdeeld.
 - bij een leaseconstructie heeft ook de lessor, als koper, recht op de *overcharge*. De (rest)waarde van de Sjoemeldiesel is immers lager dan zij bij een juiste voorstelling van zaken was geweest. Hij moet zich daarbij wel de hoger lease-opbrengst in mindering laten brengen. De lessee heeft immers ook te veel voor het leasen van de Sjoemeldiesel betaald en daarmee recht op de daaraan gerelateerde *overcharge* (d.w.z. de waarde van de auto die de basis van de periodieke lease-vergoeding bepaalt).
- 10.4. Op basis van deze uitgangspunten kan de schade van Gedupeerden per Sjoemeldiesel worden vastgesteld. De Stichting zal het precieze aantal (op dit moment geschat op ca. 250.000 Sjoemeldiesels) en de precieze *overcharge* in een later stadium van de procedure concretiseren.. Als een concrete schadeberekening echter niet mogelijk blijkt te zijn, verzoekt de Stichting uw Rechtbank om de schade per Sjoemeldiesel middels winstafracht (art. 6:104 BW) vast te stellen. Het gaat in het onderhavige geval immers precies om de situatie die de wetgever hier voor ogen stond:

“De gedachte achter deze bepaling is dat het onredelijk werd geacht om ongeoorloofd ten koste van een ander verkregen winst aan de verkrijger te laten, waar door die ander vermoedelijk wel schade is geleden, maar deze naar haar aard niet goed bewijsbaar is”.⁸⁷

⁸⁷ T&C Vermogensrecht, aantekening 1 bij art. 6:104 BW (met bronvermelding PG).

11. TOEPASSELIJKHEID WAMCA

- 11.1. Naar de mening van de Stichting moeten de vorderingen die zij namens de Gedupeerden instelt primair worden beoordeeld aan de hand van de WAMCA.

Temporele toepassing

- 11.2. De aanvaarding van het Amendement van het Tweede Kamerlid ████████ heeft ertoe geleid dat de WAMCA niet alleen van toepassing is op collectieve vorderingen die betrekking hebben op gebeurtenissen die plaatsvonden ná 15 november 2016 (de datum waarop het initiële wetsvoorstel van de WAMCA aan de Tweede Kamer werd aangeboden), maar ook op gebeurtenissen die zich vóór deze datum voordeden, mits deze ná die datum voort hebben geduurd.

“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. Het amendement gaat ervan uit dat de WAMCA in dat geval ook op de gebeurtenissen vóór 15 november 2016 van toepassing is.”⁸⁹

- 11.3. De onderhavige casus laat zien dat een onrechtmatige daad die vóór 15 november 2016 is gepleegd maar daarna voortduurt, allerminst theoretisch is.
- 11.4. De Stichting verwijt Renault c.s. ten eerste dat zij de door Bosch ontwikkelde EDC17 in haar dieselloertuigen bewust zo heeft afgesteld dat de dieselloertuigen in de praktijk aanzienlijk vervuilender waren dan op grond van de toepasselijke euro 5 en 6 emissienormen is toegestaan. Ten tweede verwijt de Stichting Renault c.s. dat zij de dieselloertuigen ter gelegenheid van de invoer in Nederland heeft gecertificeerd, althans daartoe opdracht heeft verstrekt, waarmee zij - onder meer - bewust de gerechtvaardigde verwachting heeft gewekt dat de voertuigen aan de geldende emissienormen voldeden. En ten slotte verwijt de Stichting Renault c.s. dat zij ondanks de hiervoor bedoelde wetenschap de gebreken niet hebben weggenomen, maar bewust heeft laten bestaan en het bestaan ervan heeft betwist, althans heeft geprobeerd te verdoezelen.
- 11.5. Eventuele softwarematige updates (al dan niet in het kader van eventuele terugroepacties) doen daaraan niet af omdat - als deze updates al zouden zijn doorgevoerd (hetgeen de Stichting betwist) - dit pas na 15 november 2016 is gebeurd, en dus te laat om het handelen van vóór 15 november 2016 aan de werking van de WAMCA te onttrekken. Bovendien kunnen deze updates de non-conformiteit niet wegnemen. Zelfs als de software in de Sjoemeldiesels zo zou worden afgesteld dat de emissiereductiesystemen steeds volledig operationeel zijn, zou de NOx emissie van de motoren niet onder alle omstandigheden onder de limiet blijven. Daarnaast zou dit weer andere gebreken in het leven roepen (o.a. verhoogd brandstof gebruik, eerdere slijtage dan wel ‘vollopen’ van de filters en een algehele vermindering van de gebruikerservaring van de diesels). Daarmee zou dus nog altijd niet een auto op de markt zijn gebracht die voldoet aan de geldende emissieregelgeving en gecreëerde verwachtingen (i.e., zuinig en schoon). Dit is hiervoor onder de feiten uitvoerig toegelicht.
- 11.6. De Stichting rekent ook Bosch de fraude aan. Bosch heeft ten eerste de hard- en software ontwikkeld - de EDC17 - die de fabrikant in staat stelde de emissienormen te ontduiken. De Stichting sluit niet uit dat dit expliciet met de autofabrikanten is afgesproken, waarmee Bosch als één van de fraudeurs moet worden aangemerkt. Maar ook als dat niet zo is, wist Bosch al in een zeer vroeg stadium dat de EDC17 door Renault ook daadwerkelijk werd ingezet om de emissienormen te ontduiken, aangezien Bosch actief betrokken was bij de implementatie en parameterisering van deze controle

⁸⁸ *Kamerstukken II 2018-2019*, 34 608, nr. 13 (Amendement Van Gent) (**Productie 74**).

⁸⁹ *Ibidem*, p. 2.

c.q. stuursystemen voor de motor van ieder dieselveertuig en bovendien bij periodiek onderhoud waarbij updates aan de software werden doorgevoerd. Hoewel zij *in elk geval* ter gelegenheid van het updaten van de software of bij (de invoering van) een nieuw model heeft moeten constateren dat die zo was afgesteld dat deze de emissiereductiesystemen van het betreffende voertuig alleen onder bepaalde omstandigheden inschakelde, heeft zij dit niet aangekaart en er niets aan gedaan om dit te voorkomen of verder te beletten terwijl dat als rechthebbende op de software wel in haar macht lag. Daarmee is Bosch *ten minste* medeplichtigheid aan de instandhouding van de fraude.

- 11.7. Op Renault c.s. rust onder het toepasselijke Nederlandse recht een algemene zorgvuldigheidsverplichting om enkel dieselveertuigen op de Nederlandse markt te brengen die aan de geldende emissieregelgeving voldoen. Het bewust schenden van deze verplichting is frauduleus en levert een onrechtmatige daad op. Die fraude en de daardoor veroorzaakte schade duurt tot op de dag van vandaag voort.
- 11.8. Naar de mening van de Stichting moet deze fraude voor wat betreft de toepasselijkheid van de WAMCA als één geheel worden beschouwd, waarmee de gebeurtenissen waarop de Stichting haar collectieve vorderingen baseert – voor zover die vóór 15 november 2016 hebben plaatsgevonden – ná 15 november 2016 voortduren. In het onverhoopte geval dat het onrechtmatig handelen per ingevoerd dieselveertuig zou moeten worden vastgesteld, zou de WAMCA nog altijd van toepassing zijn op het geheel van de door de Stichting ingestelde vorderingen omdat de verplichting van gedaagden om de fraude terzake ieder dieselveertuig dat vóór 15 november 2016 op de Nederlandse markt is gebracht te beëindigen tot op de dag van vandaag voortduurt. Daarmee is dus steeds sprake van een reeks gebeurtenissen die zowel vóór 15 november 2016 als daarna heeft plaatsgevonden.
- 11.9. Enkel voor zover uw rechtbank onverhoopt van oordeel zou zijn dat de WAMCA niet van toepassing is op de vorderingen van de Stichting voor zover die betrekking hebben op dieselveertuigen die vóór 15 november 2016 in Nederland zijn verkocht/geleaset of geregistreerd, verzoekt de Stichting uw rechtbank dat deel van de gevorderde verklaringen voor recht onder de alsdan toepasselijke WCAM te beoordelen, en enkel het deel van de vorderingen dat betrekking heeft op de dieselveertuigen die ná 15 november 2016 in Nederland zijn verkocht/geleaset of geregistreerd onder de WAMCA te beoordelen. De Stichting verzoekt uw rechtbank haar in dat geval in de gelegenheid te stellen haar vorderingen aan te passen.

Eisen aan de dagvaarding onder de WAMCA (overzicht)

- 11.10. Artikel 1018c lid 1, onder a tot en met e Rv, dat met de WAMCA in het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering is geïmplementeerd, stelt een aantal nadere eisen waaraan deze dagvaarding dient te voldoen. Een uiteenzetting van de voor de collectieve vorderingen relevante gebeurtenissen (artikel 1018c lid 1 sub a Rv) is al uitvoerig in het feitenhoofdstuk hiervoor besproken.
- 11.11. De Stichting zal nu achtereenvolgens ingaan op:
- de omschrijving van de personen tot bescherming van wier belangen zij de onderhavige vorderingen instelt (artikel 1018c lid 1 sub b Rv);
 - de gemeenschappelijkheid van de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen, de bundelbaarheid daarvan en de mate waarin de ingestelde vorderingen een effectieve en efficiënte rechtsbescherming van de vertegenwoordigde groep bevorderen (artikel 1018c lid 1 sub c Rv jo. 1018c lid 5 sub b Rv jo. artikel 3:305a lid 1 BW);
 - de ontvankelijkheid van de Stichting (artikel 1018c lid 1 sub d Rv jo. 3:305a BW); en

- de geschiktheid van de Stichting om als Exclusieve Belangenbehartiger aangewezen te worden (artikel 1018c lid 1 sub e Rv).

Omschrijving nauw omschreven groep (artikel 1018c lid 1 sub b Rv)

- 11.12. De Stichting komt in deze procedure op voor de belangen van de Gedupeerden (zoals hiervoor in par. 3.5 gedefinieerd). Het gaat om alle (eerste en opvolgende) kopers en alle lessees van de Sjoemeldiesels (steeds met uitzondering van Gedaagden zelf) die in de Relevante Periode in Nederland zijn verkocht, geleased en/of geregistreerd.
- 11.13. De groep voor wie de Stichting in deze procedure optreedt is dus enerzijds beperkt tot de kopers en lessees van Sjoemeldiesels die in Nederland zijn verkocht/in lease zijn uitgegeven en/of zijn geregistreerd ná de inwerkingtreding van de Euro 5 norm (1 september 2009) en is anderzijds (als gevolg van het in artikel 3:305a lid 3 sub b BW neergelegde ontvankelijkheidsvereiste dat de vorderingen voldoende band met de Nederlandse rechtssfeer moeten hebben) beperkt tot het Nederlands grondgebied door de keuze alleen op te treden voor (voormalige) eigenaars en (vroegere) lessees van Sjoemeldiesels die in de Relevant Periode in Nederland zijn verkocht, geleased en/of geregistreerd. Uiteraard is mogelijk dat dergelijke Sjoemeldiesels na de koop of lease naar het buitenland zijn geëxporteerd, maar dit zal enkel gelden voor een ondergeschikt aantal en is onvoldoende om de band tussen de vorderingen van de Stichting en de Nederlandse rechtssfeer te verbreken, hetgeen voor haar ontvankelijkheid een relevant gegeven is.
- 11.14. De Stichting vordert een verklaring voor recht dat Renault c.s. en Bosch onrechtmatig hebben gehandeld jegens de Gedupeerden en als zodanig aansprakelijk zijn voor de door hen geleden schade. De Stichting vordert ten behoeve van de Gedupeerden verder een schadevergoeding.

Renault dealers zijn niet bij deze procedure betrokken

- 11.15. De Stichting is zich ervan bewust dat in vergelijkbare procedures tegen andere autofabrikanten ook vorderingen zijn ingesteld tegen de officiële dealers van de betreffende fabrikant in Nederland. In die procedures wordt door andere claimstichtingen primair ontbinding gevorderd van de door de dealers gesloten koopovereenkomsten op grond van non-conformiteit. Hoewel de Stichting onderschrijft dat de door de Renault dealers verkochte voertuigen als gevolg van de aanwezigheid van de manipulatie instrumenten inderdaad non-conform waren, heeft de Stichting er bewust voor gekozen om de Renault dealers niet in deze procedure te betrekken. Niet alleen gaat het om een groot aantal dealers, hetgeen de overzichtelijkheid van de procedure en de efficiënte en doelmatige afhandeling van de collectieve vorderingen van de Gedupeerden niet ten goede komt, maar de Stichting is daarnaast van mening dat door – primair – de pijlen op de dealers te richten de ware daders teveel buiten schot blijven.
- 11.16. De Stichting acht niet aannemelijk, althans zij heeft in elk geval geen aanwijzingen dat de Renault dealers actief bij het onrechtmatig handelen van Renault en Bosch betrokken waren, in de zin dat zij van de gebreken op de hoogte waren. Het is mogelijk dat zij hiervan mettertijd door berichtgeving in de media op de hoogte zijn geraakt, maar ook al zou dat zo zijn, acht de Stichting het onjuist om de gevolgen van de aansprakelijkheid voor de dieselfraude voornamelijk bij hen neer te leggen door primair op grond van non-conformiteit op de ontbinding van de koopovereenkomsten aan te sturen. Naar de mening van de Stichting zou dit tot chaos op de markt leiden omdat een dergelijk oordeel niet alleen gevolgen zou hebben voor de door de Renault dealers verkochte Sjoemeldiesels, maar potentieel voor alle latere koop- of leaseovereenkomsten – dus ook tussen particulieren – die met betrekking tot de Sjoemeldiesels tot stand zijn gekomen. Deze ongewenste effecten, in samenhang

met de voordelen die het weglaten van de dealers voor een efficiënte procesvoering heeft en de wens van de Stichting om de daadwerkelijke daders ter verantwoording te roepen voor de hen veroorzaakte omvangrijke schade, heeft de Stichting doen besluiten de Renault dealers niet in deze procedure te betrekken.

Schadeafwikkeling

- 11.17. Zoals in hoofdstuk 10 besproken, bestaat de schade die de Gedupeerden hebben geleden uit het bedrag dat zij teveel hebben betaald voor de Sjoemeldiesels (de *overcharge*). De Stichting zal het aantal Sjoemeldiesels en de precieze *overcharge* in een later stadium van de procedure concretiseren. Het valt echter gelet op de ernst van het gebrek te verwachten dat de *overcharge* per voertuig in elk geval in de duizenden euro's zal lopen. De Stichting verwacht op grond daarvan dat de totale schade in de honderden miljoenen euro's zal lopen
- 11.18. Het schadebedrag per Sjoemeldiesel zal pro rata worden verdeeld over het aantal gebruikers van het betreffende voertuig, afhankelijk van de aard van hun gebruik. Iedere eigenaar van een Sjoemeldiesel heeft immers teveel betaald of het nu gaat om de koopprijs of leasetermijnen. Deze schade is echter geleidelijk aan door de keten heen naar beneden doorgegeven en berust op dit moment voornamelijk bij de huidige eigenaar van het voertuig. Uitgangspunt is immers dat eerdere eigenaren de Sjoemeldiesel weliswaar voor teveel hebben gekocht, maar ook weer voor een te hoog bedrag hebben verkocht. Bij meerdere eigenaren zal het per Sjoemeldiesel vast te stellen bedrag dus moeten worden verdeeld conform een nader vast te stellen verdeelsleutel, waarbij evenwel de huidige eigenaar percentueel het grootste gedeelte van de schade zal moeten ontvangen. Bij leasevoertuigen wordt de schade per Sjoemeldiesel verdeeld over de lessor en de lessee(s) van dat voertuig. Een en ander zal zo nodig zal in een later stadium van de procedure worden toegelicht.
- 11.19. Van belang bij deze schadeberekening dan wel -afwikkeling is (zoals hierna ook bij het bespreken van de ontvankelijkheidsvereisten ex artikel 3:305a BW zal worden toegelicht) dat de keuze om bij de berekening van de schade steeds iedere Sjoemeldiesel tot uitgangspunt te nemen betekent dat voor de bepaling van de omvang van de schade geen beoordeling van de persoonlijke omstandigheden van iedere Gedupeerde nodig is. Dat is evenmin nodig voor het oordeel dat Renault c.s. en Bosch onrechtmatig jegens de Gedupeerden hebben gehandeld door manipulatie-instrumenten te ontwikkelen, Sjoemeldiesels te produceren en/of deze in Nederland te importeren en de markt te hebben misleid. De vorderingen lenen zich daarmee zonder meer voor gezamenlijke behandeling. Een ander voordeel van de keuze om de schade te berekenen op basis van de Sjoemeldiesels die in Nederland zijn verkocht geleased en/of geregistreerd is dat over de nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer (art. 305a lid 3 onder b BW) dan wel over de rechtsmacht van de Nederlandse rechter geen twijfel kan bestaan.

Gemeenschappelijkheid vorderingen (artikel 1018c lid 1 onder c en lid 5 Rv jo artikel 3:305a lid 1 BW)

- 11.20. Een belangrijke vraag bij collectieve vorderingen is of de ingestelde vorderingen zich wel lenen voor gemeenschappelijke behandeling. In het onderhavige geval is hiervan sprake. De Hoge Raad heeft al in 2010 geoordeeld dat in het kader van een vordering ex artikel 3:305a BW (oud) de te beschermen belangen gelijksoortig zijn indien "*zij zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd.*"⁹⁰

⁹⁰ HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756, r.o. 4.2 (**Productie 75**).

11.21. Ontegenzeggelijk is in dit geval sprake van gelijksoortige belangen. Alle Gedupeerden hebben immers een Sjoemeldiesel in eigendom of lease (gehad) die een manipulatie-instrument bevat als gevolg waarvan zij schade hebben geleden.

11.22. De aard van de ingestelde vorderingen doet aan de geschiktheid van de vorderingen van de Gedupeerden tot bundeling verder niet af zoals hierna zal worden uiteengezet.

Verklaring voor recht

11.23. De Stichting vraagt ten behoeve van de Gedupeerden ten eerste een verklaring voor recht dat Renault, haar Importeur en Bosch onrechtmatig jegens hen hebben gehandeld door hard- en software te ontwikkelen dan wel te gebruiken, althans manipulatie-instrumenten te implementeren, althans voor non-conforme Sjoemeldiesels certificaten af te geven en daarover misleidende mededelingen te doen. Het instellen van dit type vordering was ook al onder de WCAM mogelijk; het staat buiten kijf dat de belangen van Gedupeerden op dit punt voor bundeling vatbaar zijn. Deze verklaring voor recht vereist immers een oordeel dat Renault (in samenwerking met Bosch) onrechtmatig heeft gehandeld wegens schending van de gedurende de Relevante Periode geldende emissienormen. Daarvoor is een individuele beoordeling van de persoonlijke omstandigheden van iedere Gedupeerde namens wie de vordering wordt ingesteld niet vereist, hetgeen de vordering bij uitstek voor bundeling geschikt maakt.

11.24. De rechtbank Amsterdam heeft in een vergelijkbare kwestie over vorderingen die door de claimstichting Stichting Volkswagen Car Claim in 2017 onder de WCAM zijn ingediend tegen (onder meer) Volkswagen terzake de implementatie van manipulatie-instrumenten in door die fabrikant geproduceerde auto's bij tussenvonnis van 20 november 2019⁹¹ geoordeeld dat de verklaring voor recht dat Volkswagen onrechtmatig heeft gehandeld zich voor gezamenlijke behandeling leent en het beroep van Volkswagen verworpen dat deze vordering gelet op de verschillen tussen de belangen van de autobezitters niet leidt tot een efficiënte en effectieve rechtsbescherming (r.o. 6.34):

“De rechtbank is van oordeel dat als uitgangspunt geldt dat Volkswagen c.s. opzettelijk een Manipulatie-instrument heeft toegepast in alle in Nederland op de markt gebrachte Betrokken voertuigen. Dat betekent dat de belangen van alle Autobezitters die hierdoor stellen benadeeld te zijn met elkaar overeenkomen en dus bundelbaar zijn. De gestelde verschillen doen hieraan niet af, omdat deze immers in geen enkel geval hebben geleid tot bekendheid van het Manipulatie-instrument bij de koper.”⁹²

11.25. Ook in de onderhavige procedure zijn er mogelijk verschillen tussen de belangen van Gedupeerden, hoewel de Stichting van mening is dat die - waar die bestaan - zeer beperkt zijn, maar staat dat niet in de weg aan een gezamenlijke beoordeling van de vraag of gedaagden onrechtmatig hebben gehandeld door Sjoemeldiesels op de markt te brengen die voorzien zijn van manipulatie-instrumenten, althans handelingen te verrichten die daartoe bevorderlijk zijn.

Vordering tot schadevergoeding

11.26. De Stichting vordert daarnaast een collectieve schadevergoeding. Ook deze vordering moet gelet op de nieuwe regels en waarborgen die de WAMCA biedt worden geacht de effectieve en efficiënte rechtsbescherming van de Gedupeerden te bevorderen. De minister merkt hierover in de memorie van toelichting bij de WAMCA op:

“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 efficiënt en effectieve

⁹¹ Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 6.11 (**Productie 76**).

⁹² *Ibidem*, r.o. 6.34

afwikkeling in de weg behoeft te staan. (...). De voorgestelde procedure kan worden ingezet voor de afwikkeling van alle soorten schade. Ook beperkt de procedure zich niet tot bepaalde vorderingsgerechtigden.

[...]

De voorgestelde procedure maakt geen onderscheid naar de oorzaak van de schade. (...) Indien de rechter heeft geoordeeld dat de wederpartij onrechtmatig heeft gehandeld, kan de daardoor veroorzaakte massaschade in de voorgestelde procedure worden afgewikkeld.⁹³

11.27. De minister heeft bij de invoering van de WAMCA expliciet het (in het verleden aangevoerde) bezwaar tegen een collectieve schadevergoedingsactie, te weten dat causaliteit en schade slechts individueel kunnen worden bepaald, onderkend door verschillende procedurele waarborgen in te bouwen die een efficiënte en effectieve afwikkeling van een collectieve schadevergoeding bevorderen. Die waarborgen zijn onder meer de centralisatie van collectieve schadevergoedingsacties bij de rechtbank Amsterdam, de aanvullende eisen die aan de professionaliteit van de belangenbehartiger worden gesteld, en het aanwijzen van een Exclusieve Belangenbehartiger om duidelijkheid bij de aangesproken partij(en) te creëren over de partij met wie eventueel kan worden onderhandeld over een schikking en de verschillende bevoegdheden van rechters om partijen te stimuleren tot een schikking te komen.⁹⁴

11.28. Met het vorenstaande wordt duidelijk dat de wetgever de procedure onder de WAMCA zo heeft ingericht dat mogelijke individuele factoren die bij de bepaling van de omvang van de schade in geval van onrechtmatig handelen een rol kunnen spelen, niet in de weg behoeven te staan aan een collectieve actie tot schadevergoeding omdat de ingebouwde processuele waarborgen moeten worden geacht een efficiënte en effectieve afwikkeling van massaschade claims te bevorderen. Daarmee moet, anders dan in het verleden, thans het uitgangspunt zijn dat collectieve schadevergoedingen zich lenen voor bundeling en kunnen gedaagden zich daartegen niet met succes verweren, enkel door te wijzen op de individuele factoren (zoals causaliteit, eigen schuld etc.) die voor de beoordeling van schade in zijn algemeenheid relevant kunnen zijn.

11.29. De Stichting heeft er, zoals al besproken, verder voor gekozen om bij haar schadevordering de list(nieuw)prijs van ieder model van een Sjoemeldiesel tot uitgangspunt te nemen. De schade wordt daarmee in zekere zin geabstraheerd van de individuele omstandigheden van de Gedupeerden. Dit bevordert de effectieve en efficiënte rechtsbescherming van de Gedupeerden omdat dit de discussie over de omvang van de schade van iedere Gedupeerde wegneemt en verlegt naar de wijze waarop de totale schade moet worden berekend. De wijze waarop die schade moet worden verdeeld kan hoogstens in het kader van de beoordeling van de redelijkheid van een tot stand te brengen schikking relevantie hebben, - dat zal in een later stadium moeten worden beoordeeld - maar dit kan *a priori* bij de beoordeling van de ontvankelijkheid van de Stichting geen rol spelen.

11.30. De conclusie uit het voorgaande is dat alle ingestelde vorderingen enerzijds bundelbaar zijn en anderzijds een effectieve en efficiënte rechtsbescherming van de Gedupeerden bevorderen en zich daarom enen voor gezamenlijke behandeling. Aan dit vereiste is derhalve voldaan.

Ontvankelijkheid Stichting (artikel 1018c lid 1 sub d Rv jo. artikel 3:305a BW)

11.31. De Stichting heeft vorderingen ingesteld op basis van artikel 3:305a BW. Met de invoering van de WAMCA per 1 januari 2020 heeft de wetgever ook het instellen van een collectieve vordering tot

⁹³ Kamerstukken II 2016-2017, 34 608, nr. 3 (MvT), p. 7 (**Productie 77**).

⁹⁴ *Ibidem*.

schadevergoeding mogelijk gemaakt. Om te voorkomen dat een dergelijke vordering ten onrechte of lichtzinnig wordt gebuikt en om de effectieve en efficiënte rechtsbescherming van de Gedupeerden te bevorderen, heeft de wetgever de in artikel 3:305a (oud) neergelegde ontvankelijkheidsvereisten in artikel 3:305a lid 1 tot en met 3 BW (nieuw) aangevuld met een aantal nadere ontvankelijkheidsvereisten waaraan een collectieve belangenbehartiger moet voldoen. Deze nieuwe eisen betreffen gedeeltelijk een wettelijke verankering van (onderdelen van) de Claimcode die in 2011 is geïntroduceerd en in 2019 is herzien.⁹⁵ Zij dient de bevordering van kwaliteit en transparantie van belangenorganisaties via zelfregulering.

11.32. De Stichting zal hieronder uiteenzetten dat zij aan alle op grond van de WAMCA geldende voorwaarden voor ontvankelijkheid voldoet. Daarna zal de Stichting kort de principes van de Claimcode bespreken die weliswaar niet wettelijk zijn verankerd, maar waaraan zij zich desalniettemin, in haar wens om zo transparant mogelijk te zijn, zoveel als mogelijk heeft geconformeerd.

Gelijksoortige belangen, statuten en waarborg belangenbehartiging (art. 3:305a lid 1 BW)

11.33. Artikel 3:305a lid 1 BW schrijft voor dat een Stichting een rechtsvordering kan instellen die strekt tot bescherming van gelijksoortige belangen van andere personen, voor zover zij deze belangen ingevolge haar statuten behartigt en deze belangen voldoende zijn gewaarborgd.

11.34. Hiervoor is al uiteengezet dat de belangen van Gedupeerden in deze procedure gelijksoortig zijn en een efficiënte en effectieve rechtsbescherming van deze belangen bevorderen, en dat zij deze belangen blijkens haar statuten behartigt. Aan dit vereiste is derhalve voldaan.

11.35. De Stichting hecht er evenwel aan te vermelden dat zij haar werkzaamheden in deze procedure zoveel mogelijk beperkt tot het Nederlandse grondgebied, maar dat het niet per se haar intentie is om zich in die zin te blijven beperken. Zij beoogt zich immers breder en blijvend in te gaan zetten voor de bescherming van belangen van gedupeerden van emissiemaniplatie in voertuigen (zie haar doelomschrijving in artikel 3.3. van haar statuten), waarbij zeer zeker denkbaar is dat dit in de toekomst een meer internationaal karakter aanneemt. Zoals al in de inleiding aangestipt, betreft deze procedure de tweede procedure die de Stichting in Nederland tegen een grote autofabrikant aanhangig maakt. Zij werkt daarnaast nauw samen met Hagens Berman UK LLP in haar *group litigation* tegen (onder meer) Mercedes in Engeland en Wales (zie nog par. 11.97 hieronder). Hoewel de Stichting aanvankelijk is opgericht om de plegers van de dieselfraude ter verantwoording te roepen, heeft zij haar werkerrein sindsdien verbreed en betreft zij dus geen (door de minister in de memorie van toelichting bij de WAMCA getypeerde) 'ad hoc organisatie' die specifiek voor het voeren van één procedure is opgericht, althans beoogt zij dat niet te zijn.⁹⁶ Evenmin betreft zij een commerciële organisatie die van het voeren van dit soort procedures haar verdienmodel maakt. Zij heeft als Stichting geen winstoogmerk en opereert onafhankelijk van haar financiers, in die zin dat de zeggenschap over de strategie en procesvoering volledig bij de Stichting rust. De belangen van de personen voor wie zij opkomt staan dus uitdrukkelijk op de eerste plaats, alhoewel zij zich uiteraard rekenschap zal moeten geven van de door de financier voor het door haar genomen risico gevraagde vergoeding.

11.36. Het laatste criterium, namelijk dat de Stichting voldoende waarborgen moet bieden voor een adequate belangenbehartiging, is met de invoering van de WAMCA verder uitgewerkt in het nieuwe

⁹⁵ Claimcode 2019 (**Productie 78**).

⁹⁶ Het zijn van een 'ad hoc' organisatie of commerciële organisatie staat overigens aan het instellen van een vordering ex artikel 3:305a BW niet in de weg.

artikel 3:305a lid 2 BW. Dat artikellid bepaalt, kort gezegd, dat aan het vereiste van voldoende waarborg is voldaan wanneer de belangenbehartiger voldoende representatief is. De Stichting gaat hieronder op de desbetreffende eisen in.

De Stichting is voldoende representatief (art. 3:305a lid 2 aanhef BW)

11.37. Met de eerste zin van dit artikellid heeft de wetgever beoogd de rechter de mogelijkheid te geven om te toetsen of een belangenorganisatie voldoende representatief is, gelet op de achterban en de omvang van de vertegenwoordigde belangen. Op voorhand moet duidelijk zijn dat de belangenbehartiger kwantitatief gezien voor een voldoende groot deel van de groep gedupeerden opkomt. Wat een voldoende groot deel is, kan per geval verschillen, maar moet in elk geval worden beoordeeld in relatie tot het totaal aantal gedupeerden dat wordt vertegenwoordigd. De memorie van toelichting noemt als manier waarop dit criterium kan worden getoetst uitdrukkelijk het aantal gedupeerden dat zich actief voor de door de Stichting ingediende vordering heeft aangemeld.⁹⁷

11.38. De in de vorige paragraaf genoemde toetsing moet plaatsvinden op het moment waarop de ontvankelijkheid van de Stichting door de rechtbank zal worden beoordeeld (*ex nunc*).

11.39. Hoewel er uiteraard wereldwijd veel meer gedupeerden zijn van het door Renault veroorzaakte dieselschandaal, vertegenwoordigt de Stichting de Gedupeerden zoals hiervoor gedefinieerd. Dat is naar de mening van de Stichting de enige relevante groep omdat andere gedupeerden met de Nederlandse rechtssfeer weinig tot niets te maken hebben. De Stichting zal haar aanzienlijke middelen inzetten om het bestaan van de Stichting bij alle Gedupeerden onder de aandacht te brengen en zal ervoor zorgdragen dat zij voorafgaand aan de in deze procedure op enig moment te houden zitting zal kunnen aantonen dat zij voldoende ondersteuning van een daadwerkelijke achterban geniet om in deze procedure ontvankelijk te kunnen zijn.

De Stichting heeft een toezichthoudend orgaan (art. 3:305a, lid 2, sub a BW)

11.40. De Stichting heeft een bestuur, dat inmiddels bestaat uit vijf personen, en een toezichthoudend orgaan, bestaande uit drie leden, in de vorm van een Raad van Toezicht. De identiteit van de bestuurders en commissarissen en hun expertise worden hieronder besproken bij de behandeling van het vereiste van voldoende deskundigheid (art. 3:305a, lid 2, sub e BW).

Passende mechanismen voor deelname van de Gedupeerden (art. 3:305a, lid 2, sub b BW)

11.41. De memorie van toelichting op de WAMCA vermeldt dat het aan de belangenorganisatie zelf is om te bepalen op welke manier zij invulling wenst te geven aan deze bepaling, maar dat een mogelijkheid voor een stichting is om aangesloten gedupeerden in de gelegenheid te stellen zich over bepaalde besluiten uit te laten⁹⁸. De Stichting zal laten zien dat zij hiervoor een passende oplossing heeft gevonden.

11.42. Wanneer een belangenorganisatie is ingericht overeenkomstig de Claimcode, kan overigens worden aangenomen dat aan dit vereiste is voldaan.⁹⁹ Zoals nog nader zal worden toegelicht, voldoet de Stichting volledig aan de vereisten die de Claimcode in aanvulling op de wettelijke vereisten stelt, zodat aangenomen dient te worden dat de Stichting aan het hier besproken vereiste voldoet.

⁹⁷ *Kamerstukken II 2016-2017, 34 608, nr. 3 (MvT), p. 22 (Productie 77).*

⁹⁸ *Ibidem*, p. 23

⁹⁹ *Ibidem*, p. 23.

De Stichting kan de procedure financieren (art. 3:305a, lid 2, sub c BW)

11.43. De Stichting is verplicht ervoor zorg te dragen dat zij over voldoende financiële middelen beschikt om het instellen van de rechtsvorderingen mogelijk te maken, waarbij bovendien de zeggenschap over het instellen van de rechtsvorderingen in voldoende mate bij de Stichting ligt.

11.44. De memorie van toelichting vermeldt over dit punt dat de door de rechter uit te voeren toetsing slechts marginaal kan zijn, maar dat de rechter in het geval van externe procesfinanciering de financieringsovereenkomst kan opvragen om te bekijken hoe daarin de invloed van de financier op de procedure is geregeld en of die regeling niet in de weg staat aan een zorgvuldige behartiging van de belangen van de benadeelden.¹⁰⁰

11.45. De Stichting laat zich door een externe financier financieren (Emission Claim Trust B.V.: '**de Financier**'). Zij heeft met deze partij een financieringsovereenkomst afgesloten. Externe financiering is niet alleen onder de WAMCA maar ook onder de Claimcode 2019 uitdrukkelijk toegestaan (Principe III – Externe financiering). De Claimcode 2019 stelt aan de financieringsovereenkomst de volgende voorwaarden:¹⁰¹

- De Stichting doet onderzoek naar de track record en kapitalisatie van de financier (Principe III - uitwerking 1);
- De overeenkomst wordt schriftelijk vastgelegd en bevat een rechtskeuze voor Nederlands recht en een forumkeuze voor de Nederlandse rechter (Principe III - uitwerking 2);
- De overeenkomst bepaalt dat de zeggenschap over de proces- en schikkingsstrategie uitsluitend bij de belangenorganisatie berust (Principe III – uitwerking 3);
- De overeenkomst voorziet in een regeling die de vertrouwelijkheid van de aan de belangenorganisatie toebehorende informatie waarborgt en afbakt tot welke informatie de externe financier vertrouwelijk toegang heeft (Principe III – uitwerking 5);
- De overeenkomst voorziet in een regeling die waarborgt dat de externe financier de overeenkomst niet kan opzeggen voordat een einduitspraak in eerste aanleg is verkregen en dat voor het overige een redelijke opzegtermijn wordt gehanteerd die de belangenorganisatie in staat stelt alternatieve financiering te verkrijgen (Principe III – uitwerking 6).

11.46. Hoewel deze voorwaarden (als *soft law*) de Stichting strikt genomen niet binden, verklaart de Stichting dat zij volledig aan al deze vereisten voldoet. Zij heeft contact gezocht met de Financier, die zich uitsluitend bezighoudt met class actions in de Verenigde Staten. De keuze voor de Financier is niet alleen gemaakt vanwege de aanzienlijke middelen die de Financier ter beschikking kan stellen, en die meer dan voldoende zullen zijn om de vorderingen tegen gedaagden zo nodig volledig uit te procederen, maar ook vanwege haar specifieke ervaring met class actions tegen autofabrikanten die sjoemelsoftware in hun voertuigen hebben geïmplementeerd. In de Verenigde Staten zijn al class actions gevoerd of gestart tegen (onder meer) Volkswagen, Fiat Chrysler, Daimler en General Motors. De class actions tegen Volkswagen en Fiat Chrysler hebben inmiddels geresulteerd in algemeen verbindend verklaarde schikkingen. Met Daimler is een schikking bereikt die enkel nog wacht op de definitieve goedkeuring van de rechter. Bij al deze procedures is naast de autofabrikant ook telkens Bosch betrokken als producent en leverancier van de EDC17, die in de dieselveertuigen van al deze producenten is geïmplementeerd. De Financier van de Stichting heeft een centrale rol in

¹⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰¹ Claimcode 2019, p. 11 (Productie 78).

al deze procedures gespeeld, en de schikkingen in de procedures tegen Volkswagen (1,6 miljard dollar), Fiat Chrysler (307,5 miljoen dollar) en Daimler (mede) uitonderhandeld. Hoewel de schikking met Daimler en Bosch over de implementatie van manipulatie-instrumenten in Mercedes voertuigen voor de Amerikaanse markt nog op definitieve goedkeuring wacht, zullen Daimler en Bosch op grond van de voorlopig goedgekeurde schikking aan Amerikaanse gedupeerden een totaal bedrag van ca 700.000.000 USD ter beschikking stellen. De Financier biedt derhalve naast voldoende financiële middelen ook ruime expertise op het gebied van massaschadeclaims tegen autofabrikanten specifiek met betrekking tot de dieselmotor fraude waarbij ook Renault betrokken is geweest. De Stichting heeft zich bij haar keuze voor de Financier laten bijstaan door haar eigen advocaten (Kennedy Van der Laan). De overeenkomst met de Financier wordt beheerst door Nederlands recht en de Stichting is een regeling overeengekomen met betrekking tot de zeggenschap over de processtrategie, de vertrouwelijkheid en de beëindiging van de overeenkomst.

11.47. De Stichting legt de financieringsovereenkomst bij deze dagvaarding (gezien de vertrouwelijke informatie) niet over. Uit de parlementaire behandeling blijkt dat deze onthouding de Stichting expliciet is toegestaan: *“Niet nodig is overigens dat ook de wederpartij in de financieringsovereenkomst krijgt”*¹⁰² en *“[i]n zage ten behoeve van een andere procespartij zou deze inzicht geven in de mogelijkheden om de procedure verder te dragen (de »oorlogskas«). Een dergelijke inzage is niet wenselijk omdat de aangesproken partij daarop zijn processtrategie kan aanpassen. Zo zou zij bijvoorbeeld kunnen proberen om financiers te benaderen om financiering te stoppen of de procedure proberen te vertragen, omdat zij weet heeft van de beperkte financiële middelen van de verwerende partij.”*¹⁰³ De Stichting heeft met de Financier afgesproken dat zij de overeenkomst enkel op basis van een daartoe strekken bevel van uw rechtbank zal overleggen. Indien uw rechtbank dit inderdaad zal bevelen, verzoekt de Stichting uw rechtbank de overeenkomst niet ter kennis te brengen van de overige procespartijen in deze procedure.

De Stichting beschikt over een algemeen toegankelijke website (art. 3:305a, lid 2, sub d BW)

11.48. De Stichting heeft een website die bereikbaar is via www.emissionclaim.nl en www.emissionclaim.com (verder aan te duiden als ‘de Website’). De verschillende transparantievereisten waaraan de door de Stichting te voeren website moet voldoen zijn (evenals de overige vereisten) gesteld om te waarborgen dat de belangen van de gedupeerden voldoende worden gewaarborgd. De Website vermeldt haar statuten (onderdeel 1), een gedetailleerde governance statement (onderdeel 2), de bezoldiging van de bestuurders en leden van de Raad van Toezicht (onderdeel 5), de doelstellingen en werkwijzen van de Stichting (onderdeel 6), een overzicht van de stand van zaken in lopende procedures (onderdeel 7 – momenteel de procedure tegen Daimler en Bosch en de onderhavige procedure tegen Renault en Bosch) en een overzicht van de wijze waarop Gedupeerden zich bij de Stichting kunnen aansluiten en deze aansluiting kunnen beëindigen (onderdeel 9).

11.49. Onderdeel 8 (eigen bijdrage) is niet van toepassing omdat er van de Gedupeerden als gevolg van het besluit van de Stichting om externe financiering aan te trekken geen eigen bijdrage wordt gevraagd. Onderdelen 3 en 4 zullen worden geïmplementeerd zodra de eerste jaarlijkse verantwoording respectievelijk het eerste bestuursverslag zal worden afgelegd.

11.50. In aanvulling op deze wettelijke vereisten vermeldt de Stichting conform uitwerking 7 van Principe III van de Claimcode op haar website eveneens dat i) sprake is van externe financiering ii) de identiteit

¹⁰² *Kamerstukken II 2016-2017, 34 608, nr. 3 (MvT), p. 23 (Productie 77).*

¹⁰³ *Kamerstukken II 2017-2018, 34 608, nr. 6 (NV II), p. 11-12 (Productie 79).*

en het vestigingsadres van de Financier en iii) een overzicht van de wijze waarop de externe financiering plaatsvindt, inclusief het overeengekomen percentage dat aan de Financier zal worden uitgekeerd ingeval van een schikking.

De Stichting beschikt over voldoende ervaring en deskundigheid (art. 3:305a, lid 2, sub e BW)

- 11.51. Het laatste vereiste van dit artikellid is dat de Stichting aantoonbaar over (toegang tot) voldoende ervaring en deskundigheid beschikt ten aanzien van het instellen en voeren van de rechtsvordering. Aan dit vereiste kan worden voldaan door blijk te geven van eerdere werkzaamheden op dat gebied, door een eerder ingestelde collectieve vorderingen of door deelname aan het bestuur van personen die over deze ervaring beschikken.¹⁰⁴
- 11.52. De Stichting heeft een bestuur en een Raad van Toezicht. Ten tijde van het uitbrengen van deze dagvaarding bestaan die uit vijf bestuurders, [REDACTED] (voorzitter), [REDACTED] [REDACTED] en [REDACTED]. Laatstgenoemde heeft geen stemrecht. De Raad van Toezicht bestaat momenteel uit drie commissarissen, prof. [REDACTED] (voorzitter), [REDACTED] en [REDACTED]. De Stichting legt als **Productie 80** de cv's van de bestuurders en commissarissen over, welke zij ook heeft vermeld op de Website.
- 11.53. De heer [REDACTED] en de heer [REDACTED] zijn bestuurders van de Financier. Beide zijn partners bij het Engelse advocatenkantoor Hagens Berman UK LLP, de heer [REDACTED] is tevens de managing partner van het Amerikaanse advocatenkantoor Hagens Berman dat, zoals al gezegd, diverse *class actions* tegen verschillende autofabrikanten in de VS heeft gevoerd. Zoals toegestaan onder de Claimcode, mag de Financier één lid van de Raad van Toezicht voorstellen, niet zijnde de voorzitter. De heer [REDACTED] is weliswaar lid van het bestuur, maar heeft geen stemrecht zodat hij op het beleid binnen de Stichting geen invloed kan uitoefenen. Hij houdt zich in een uitvoerende rol bezig met de dagelijkse gang van zaken, hetgeen gelet op de uitdijende werkzaamheden van de Stichting noodzakelijk is geworden.
- 11.54. De Claimcode vereist verder dat in beide organen tenminste één lid zit dat over voldoende relevante juridische expertise beschikt en één lid dat over voldoende relevante financiële expertise beschikt¹⁰⁵. Aan dit vereiste is voldaan. Voor wat betreft het bestuur is dat [REDACTED] (juridische expertise) en [REDACTED] (financiële expertise). Voor wat betreft de Raad van Toezicht hebben alle drie de leden aanzienlijke juridische ervaring, waarbij de heer Berman zoals gezegd in de Verenigde Staten zeer nauw betrokken is geweest bij de schikkingen die daar met verschillende autofabrikanten en Bosch zijn bereikt. De heer [REDACTED] beschikt verder over voldoende financiële expertise om adequaat toezicht op het bestuur uit te oefenen en de strategie van de Stichting op dat vlak te bepalen.
- 11.55. Behalve de competentie van de bestuursleden en leden van de Raad van Toezicht ziet de Stichting zich gesteund door de uitgebreide en specifieke ervaring van haar Financier met verschillende massaschade zaken tegen autofabrikanten in de VS, zoals hiervoor al toegelicht (par 3.56). De Stichting laat zich verder bijstaan door haar eigen advocaten, waarmee zij toegang heeft tot specifieke expertise over de WCAM, WAMCA en kwesties van aansprakelijkheid in Nederland in zijn algemeenheid. Al met al heeft de Stichting dus toegang tot meer dan voldoende expertise om de belangen van de Gedupeerden in deze procedure te kunnen behartigen. Ook aan dit ontvankelijkheidsvereiste is derhalve voldaan.

¹⁰⁴ *Kamerstukken II* 2016-2017, 34 608, nr. 3 (MvT), p. 24 (Productie 77).

¹⁰⁵ *Ibidem*, Principe V, uitwerking 2 en 3, respectievelijk Principe VII uitwerking 4 en 5.

Bestuurders hebben geen (on)middellijk winstoogmerk (art. 3:305a, lid 3, sub a BW)

- 11.56. Dit vereiste beoogt te voorkomen dat bestuurders kunnen beschikken over de gelden van de stichting of vereniging als ware het hun eigen gelden. Geen van de leden van de Raad van Bestuur hebben een dergelijk direct of middellijk winstoogmerk.

Voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer (art. 3:305a, lid 3, sub b BW)

- 11.57. Een voldoende band in de zin van dit artikellid is aanwezig indien a) degenen namens wie de rechtsvordering wordt ingesteld in Nederland hun gewone verblijfplaats hebben, b) degene tegen wie de vordering zich richt in Nederland gevestigd is of c) de gebeurtenis waarop de rechtsvordering ziet in Nederland heeft plaatsgevonden. Vrijwel alle Gedupeerden zullen in Nederland woonachtig of gevestigd zijn, terwijl de Sjoemeldiesels in Nederland zijn verkocht, geleased dan wel hier zijn geregistreerd. De vorderingen die de Stichting instelt hebben daarmee ten aanzien van alle Gedaagden een voldoende band met de Nederlandse rechtssfeer om in volle omvang inhoudelijk te kunnen worden beoordeeld (zie al par. 11.92 e.v. boven).

De Stichting heeft voldoende getracht minnelijk overleg te voeren (art. 3:305a, lid 3, sub c BW)

- 11.58. Dit artikellid bepaalt expliciet dat een termijn van twee weken na ontvangst door de verweerder onder vermelding van het gevorderde voldoende is. De Stichting heeft Renault, haar Importeur en Bosch bij afzonderlijke brieven van 18 maart 2021 aansprakelijk gesteld voor de door de Gedupeerden geleden schade en hen uitgenodigd die aansprakelijkheid te erkennen en over die schade in onderhandeling te treden. De Stichting overlegt deze brieven (die per koerier, e-mail en/of fax aan Gedaagden zijn gezonden) als **Productie 81**. De Stichting heeft gedaagden één maand, derhalve twee weken méér dan de wettelijke minimumtermijn, gegeven om op haar uitnodiging in onderhandeling te treden in te gaan. Van de zijde van Bosch is niets meer vernomen behalve de (afwijzende) reactie naar aanleiding van de eerste procedure. Als Productie 2 brengt de Stichting de reactie (bij brief van de advocaat) van Renault in het geding waarin Renault, kort gezegd, betwist dat haar dieselvoertuigen niet conform de Europese emissieregelgeving zijn en iedere aansprakelijkheid van de hand wijst.

- 11.59. Het moge duidelijk zijn dat geen van gedaagden bereid is over deze kwestie in minnelijk overleg te treden zodat de Stichting geen andere mogelijkheden heeft dan deze zaak aan uw rechtbank voor te leggen. Daarmee is ook aan dit laatste ontvankelijkheidsvereiste voldaan.

Conclusie ten aanzien van de (wettelijke) ontvankelijkheidsvereisten

- 11.60. Uit het voorgaande blijkt dat de Stichting ruimschoots voldoet aan de wettelijke ontvankelijkheidsvereisten die artikel 3:305a lid 2 en 3 BW stelt. Zij verzoekt uw rechtbank dan ook haar ontvankelijk te verklaren in haar collectieve vorderingen.

Verdere (vrijwillige) conformering aan de Claimcode

- 11.61. Zoals gezegd heeft een aantal elementen uit de Claimcode in de eerste drie leden van artikel 3:305a BW wettelijke grondslag gevonden. Voor het overige bindt de Claimcode de Stichting niet, maar heeft de Stichting ervoor gekozen daaraan - voor zover op haar van toepassing - toch volledig te voldoen. De Stichting zet hierna per Principe uiteen op welke wijze zij aan de Claimcode voldoet.

Principe I – Naleving en handhaving van de Code

- 11.62. De Stichting heeft op haar website - www.emissionclaim.nl - haar governance structuur op hoofdlijnen uiteengezet (uitwerking 1).

11.63. De Stichting heeft zich in artikel 6.5. van haar statuten verplicht haar governance structuur jaarlijks waar nodig bij te werken (uitwerking 1) en eventuele afwijkingen van de Claimcode toe te lichten. Alle informatie die zij hieromtrent op de website plaatst, zal op de website aanwezig blijven (uitwerking 2). De Stichting legt wijzigingen van haar governance structuur ter bespreking aan de Raad van Toezicht voor (artikel 6.6. van de statuten en uitwerking 3).

Principe II – Behartiging van de collectieve belangen zonder winstoogmerk

11.64. De statuten van de Stichting verbieden in artikel 4.3. dat een natuurlijk persoon of rechtspersoon geheel of gedeeltelijk over het vermogen en de inkomsten van de Stichting kan beschikken. De statuten bepalen verder (artikel 7.1.) dat de Stichting wordt vertegenwoordigd door het bestuur of door twee gezamenlijk handelende bestuurders. Aldus geldt een tweehandtekeningensstelsel (uitwerking 1).

11.65. Uitwerking 3 van de Claimcode vereist dat de statuten bepalen dat een eventueel batig liquidatiesaldo zoveel mogelijk zal worden aangewend ten behoeve van het doel van de Stichting en ten goede zal komen aan de deelnemers van de Stichting of aan een ANBI instelling (uitwerking 3). De Stichting heeft in artikel 17.3 van haar statuten opgenomen dat een eventueel batig saldo zoveel mogelijk ten behoeve van het doel van de Stichting zal worden aangewend.

Principe III – Externe financiering

11.66. De Stichting heeft zich verzekerd van een solide externe financier (vgl hiervoor par 3.55 e.v.). Zij heeft onderzoek gedaan naar de kapitalisatie, het trackrecord en de reputatie van de Financier (uitwerking 1). Deze zijn alle meer dan voldoende bevonden.

11.67. Tussen de financier en de Stichting is een schriftelijke financieringsovereenkomst tot stand gekomen. De Stichting heeft bedongen dat zij bevoegd is de overeenkomst aan de rechter mee te delen indien deze daartoe bevel geeft, met dien verstande dat de wederpartijen van de Stichting daarin – voor zover mogelijk – geen inzage krijgen (uitwerking 8).

11.68. De Stichting heeft verder in de opdrachtbevestiging aan haar advocaten (Kennedy Van der Laan N.V.) laten vastleggen dat zij uitsluitend optreden voor en ten behoeve van de Stichting en haar statutaire achterban en dat zij in deze kwestie geen opdracht(en) aannemen van de Financier en de aan deze rechtstreeks of middellijk verbonden rechtspersonen (uitwerking 4).

11.69. De Stichting heeft ten slotte op haar website vermeld (i) dat sprake is van externe financiering (ii) wat de identiteit en woonplaats van de financier is en (iii) wat op hoofdlijnen de systematiek van de met de externe financier overeengekomen vergoeding(en) en overeengekomen diensten is, inclusief het percentage waarop de financier aanspraak maakt in het geval van een schikking (uitwerking 7)

Principe IV – Onafhankelijkheid en vermindering van belangentegenstelling

11.70. Zoals gezegd bestaat het bestuur van de Stichting ten tijde van het uitbrengen van deze dagvaarding uit de hiervoor genoemde vijf personen.

11.71. De Stichting heeft in artikel 5.2. van haar statuten geborgd dat de bestuurders onafhankelijk van elkaar zijn (uitwerking 1). Zij vervullen thans geen conflicterende nevenfuncties. Eventuele toekomstige nevenfuncties zullen op de website van de Stichting worden vermeld (uitwerking 2). Het bestuur is op grond van artikel 6.3 van de statuten onbevoegd om overeenkomsten met partijen te sluiten waarin zij zelf direct of indirect zijn betrokken (uitwerking 3).

Principe V – de samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur

- 11.72. Het bestuur van de Stichting bestaat uit de hiervoor genoemde drie leden (uitwerking 1). Zoals blijkt uit de curricula vitae van de bestuurders, beschikt het bestuur over specifieke deskundigheid die nodig is om de in de statutaire doelomschrijving omschreven belangen te kunnen behartigen, met name voor wat betreft de ervaring met (de behandeling van) massaschadeclaims, en beschikt ten minste één lid van het bestuur over de daartoe benodigde specifieke juridische expertise en één lid over de benodigde financiële expertise (uitwerkingen 2,3 en 4). Zij vertegenwoordigen het bestuur gezamenlijk (artikel 7.1 statuten en uitwerking 5).
- 11.73. Het bestuur legt conform artikel 15.4 van de statuten een balans van de staat van baten en lasten en de begroting ter goedkeuring voor aan de Raad van Toezicht (uitwerking 6).
- 11.74. De Raad van Bestuur kan ten slotte op grond van artikel 8.11. besluiten om ieder besluit dat zij belangrijk acht aan haar goedkeuring te laten onderwerpen. In artikel 8.12. van de statuten is bepaald dat de Stichting de Gedupeerden bij een eventuele vaststellingsovereenkomst die tot een schikking van de ingestelde vorderingen betreft (uitwerking 7).
- 11.75. Ten slotte houdt het bestuur van de Stichting een website in stand (www.emissionclaim.nl) waarop de in uitwerking 8 van de Claimcode weergegeven elementen alle worden vermeld (vgl par 3.58 e.v.). In aanvulling op de wettelijke vereisten van de website vermeldt de website ook:
- De curricula vitae van de leden van het bestuur en de Raad van Toezicht (uitwerking 8 vii)
 - Als onderdeel van de informatie over de inschrijving: een plan van aanpak op grond waarvan de potentiële deelnemer kan beoordelen of de aard en werkwijze van de Stichting aansluiten bij zijn/haar belangen
 - Een overzicht van de door de belangenorganisatie gesloten vaststellingsovereenkomsten. In dit verband heeft de Stichting de vaststellingsovereenkomsten genoemd die door toedoen van de Financier in de Verenigde Staten zijn gesloten. Hoewel deze overeenkomst strikt genomen niet door de Stichting zijn bereikt, heeft zij wel als enige partij in deze procedure toegang tot de expertise van degenen die daarvoor wel verantwoordelijk waren.

Principe VI – Vergoedingen aan bestuurders

- 11.76. Aan de bestuurders wordt een redelijke vergoeding betaald van EUR 250,- per uur. Deze vergoeding is op grond van artikel 9.1 van de statuten vastgesteld door de Raad van Toezicht (uitwerking 1). De bestuurders ontvangen op grond van artikel 9.2. van de statuten slechts vergoedingen van de Stichting (uitwerking 2). De met de bestuurders overeengekomen vergoedingen worden op grond van artikel 9.3. van de statuten in de jaarstukken van de Stichting opgenomen (uitwerking 3). Zoals al gezegd wordt de bezoldiging van de bestuurders op de website vermeldt (uitwerking 4).

Principe VII – de Raad van Toezicht

- 11.77. De Raad van Toezicht bestaat te tijde van het uitbrengen van deze dagvaarding uit de hiervoor genoemde drie personen (prof. ██████████, prof. ██████████ en ██████████). De Stichting voldoet hiermee aan artikel 10.1 van de statuten en de inleiding van principe VII. Hoewel ook de samenstelling van de Raad van Toezicht nog aan wijziging onderhevig kunnen zijn, zal de minimale bezetting van drie personen worden gehandhaafd.
- 11.78. De Raad van Toezicht komt op grond van artikel 12.1 tenminste één maal per jaar bijeen (uitwerking 1). De Stichting heeft in artikel 10.3 opgenomen dat de leden van de Raad van Toezicht ten opzichte van elkaar en het bestuur en ten aanzien van de door de stichting behartigde belangen onafhankelijk en kritisch kan opereren. Met de hiervoor genoemde bezetting is daarvan sprake (uitwerking 2).

11.79. De Financier van de stichting heeft één lid van de Raad van Toezicht voorgedragen (uitwerking 3). Dit betreft ██████████. De Stichting merkt op dat hij een middellijk persoonlijk belang heeft bij een eventueel door de Stichting te bereiken schikking. In zoverre wijkt de Stichting af van de Claimcode. Zij heeft hiervan op haar website de volgende melding gemaakt:

“██████████ is de financier vertegenwoordiger bij de Stichting. Hij ziet af van zijn uurtarief ter bevordering van de missie”

11.80. Uit de CVs van de commissarissen volgt dat zij beschikken over voldoende juridische en financiële expertise om de belangen van de gedupeerden op een adequate wijze te kunnen behartigen (uitwerkingen 4 en 5). Het bestuur verschaft de Raad van Toezicht op grond van artikel 11.2 en 11.3 van de statuten de voor de uitoefening van haar taak vereiste documentatie en verleent haar inzage in alle boeken, bescheiden en gegevensdragers van de stichting (uitwerking 6).

11.81. De Raad van Toezicht heeft op grond van artikel 15.5 het recht de balans en staat van baten en lasten te doen onderzoeken door een door de Raad van Toezicht aan te wijzen registeraccountant, die zal rapporteren aan de Raad van Toezicht. Het verslag wordt ter kennis gebracht aan het bestuur. (uitwerking 7).

11.82. De Raad van Toezicht stelt op grond van artikel 11.6. van de statuten jaarlijks een document op waarin zij op hoofdlijnen verantwoording aflegt over het uitgevoerde toezicht. Dit overzicht zal worden vermeld op de website (uitwerking 8).

11.83. De bezoldiging voor de Raad van Toezicht wordt op grond van artikel 13.1 van de statuten in de gemeenschappelijke vergadering van bestuur en Raad van Toezicht vastgesteld. De vastgestelde vergoedingen zijn niet bovenmatig worden gepubliceerd op de website. De leden van de Raad van Toezicht ontvangen op grond van artikel 13.2 van de statuten geen andere vergoedingen. Aldus is ook voldaan aan uitwerking 9.

Verzoek om aanwijzing als Exclusieve Belangenbehartiger (ex art. 1018e BW)

11.84. De Stichting verzoekt uw rechtbank haar als Exclusieve Belangenbehartiger aan te wijzen en zal hieronder de relevante criteria bespreken.

Inleidende opmerking ten aanzien van de finaliteit

11.85. De wetgever heeft lang gearzeld over de invoering van de mogelijkheid om in het kader van collectieve acties ook een vordering tot schadevergoeding open te stellen. De vrees was (onder meer) dat daarmee “Amerikaanse toestanden” zouden kunnen ontstaan doordat *claim vehicles* vervolgens torenhoge schadevergoedingen in alle denkbare situaties kunnen claimen. Daar kwam nog bij dat de invoering van een dergelijk massa-claim regime (dat op de Amerikaanse leest geschoeid is) ook zou kunnen leiden tot een verstoring van de positie van Nederland (en haar bedrijven) op het internationale toneel, vooral binnen de EU. Andere landen hebben immers (nog) geen vergelijkbare collectieve acties, maar kunnen in principe wel worden geraakt door acties die in Nederland worden ingesteld.

11.86. Deze vrees is uiteindelijk door een systeem van waarborgen geadresseerd dat de Stichting al hiervoor uitgebreid heeft besproken. Wat nog niet aan de orde kwam, is de ratio achter de invoering van de WAMCA die moet worden meegewogen bij de vraag wie uiteindelijk het best in staat is om als belangenbehartiger van de Gedupeerden op te treden.

11.87. De uitbreiding van het Nederlandse regime van collectieve acties door de WAMCA heeft als doel om vele soortgelijke claims in één keer op te lossen. Daarmee is niet alleen de economie als zodanig

gediend door de vordering in te stellen voor alle Gedupeerden en te bekostigen, maar wordt er ook voor gezorgd dat de rechterlijke macht niet onnodig wordt belast. Dat laatste volgt bijvoorbeeld uit de Dexia affaire die tot een ware vloedgolf aan procedures in Nederland heeft geleid. Het uitgangspunt van de WAMCA is dan ook dat één eiser (dan wel een groep van eisers) alle relevante claims bundelt om het probleem in één keer aan de rechter voor te leggen. Deze mogelijkheid bestaat al geruime tijd in het mededingingsrecht waar de civielrechtelijke schadevergoedingsacties het sluitstuk vormen van het publiekrechtelijke boetetraject waarin bijvoorbeeld de leden van een kartel worden beboet.

- 11.88. Het verschil met deze zogenaamde follow-on procedures is echter dat de WAMCA niet primair is geënt op het uit procederen van alle juridische twistpunten wat de merites van de vorderingen betreft. In plaats daarvan gaat de wet ervan uit dat partijen eerst proberen een schikking te treffen. Ook als dat niet lukt, komt later in het proces weer de gedachte van een efficiënte oplossing terug die beide partijen gezamenlijk hebben bedacht (die immers beide een voorstel voor de collectieve afwikkeling van de schade in kunnen dienen).
- 11.89. Uiteindelijk gaat het om finaliteit. Kort gezegd, moeten alle geschilpunten gezamenlijk worden geadresseerd zodat het onderliggende probleem in één keer wordt opgelost. Dit kan echter alleen worden bereikt als er realistische en haalbare vorderingen op tafel liggen die zijn gericht tegen alle betrokken partijen en die tot een collectieve afwikkeling kunnen leiden. De focus zal daarbij primair op schadevergoeding moeten komen te liggen omdat andere vorderingen, bijvoorbeeld vernietiging dan wel ontbinding van individuele overeenkomsten (zoals koop of leasing), tot weer nieuwe complicaties zullen leiden die niet collectief kunnen worden beslecht. Om alvast enkele vragen te noemen die in dat verband bij andere lopende collectieve acties spelen: kan zo maar vernietiging dan wel ontbinding worden gevraagd van alle overeenkomsten, ook later in de keten (second hand markt)? Hoe om te gaan met de praktische afwikkeling, dat wil zeggen het retourneren van de betrokken voertuigen? Hoe kan deze schade uiteindelijk worden verhaald op Renault als de eindverantwoordelijke dan wel de andere veroorzaker(s) van dit probleem (Bosch)? En tot welke procedurele complicaties zal dit kunnen leiden met potentieel jarenlange procedure met onderlinge vrijwaringen?
- 11.90. Los van deze vragen die zien op de praktische afwikkeling van de collectieve vorderingen, dient ook naar de belangen van de Gedaagden en andere betrokkenen te worden gekeken. Finaliteit betekent immers ook dat de kous met één procedure af is, althans dat het probleem voor de hele markt is opgelost. Dit is ook in het belang van gedaagden die daarmee een streep kunnen zetten onder de (door hen veroorzaakte) misleiding van de markt. Bij deze belangenafweging dient ten slotte ook rekening te worden gehouden met bredere aspecten, zoals de aandeelhouders van partijen, de noodzaak om weer - met een letterlijke en figuurlijke schone lei - verder te kunnen gaan en de markt te voorzien van Renault voertuigen.

De omvang van de groep personen voor wie de eiser opkomt (artikel 1018e lid 1 sub a Rv)

- 11.91. De Stichting komt in deze procedure op voor alle personen of entiteiten die in de Relevante Periode eigenaar of lessee zijn geweest van een Sjoemeldiesel. Zoals hiervoor al uiteengezet zorgt deze keuze ervoor dat de vorderingen van de Stichting dan wel door de woonplaats of plaats van vestiging van de Gedupeerden, dan wel als gevolg van (de registratie van) de betreffende Sjoemeldiesel een band met de Nederlandse rechtssfeer hebben.
- 11.92. De keuze om de groep Gedupeerden aldus te beperken is onder meer ingegeven door IPR perikelen. Immers, vragen over de jurisdictie en het toepasselijk recht zijn voor deze groep Gedupeerden niet aan de orde. Het overgrote gedeelte van hen zal in Nederland woonachtig zijn en de Sjoemeldiesel

in Nederland hebben gekocht of geleased. Dat schept op grond van artikel 7 lid 2 van de herziene EEX Verordening¹⁰⁶ (in casu: *Erfolgsort*) ten aanzien van de Duitse en Franse gedaagden (Bosch resp. Renault) bevoegdheid voor de Nederlandse rechter, terwijl dit voor de Importeur reeds uit zijn woonplaats voortvloeit (art. 2 Rv). Op de vorderingen zal steeds het Nederlandse recht van toepassing zijn; dit volgt voor gebeurtenissen ná 11 januari 2009 uit de Rome II-Verordening die bepaalt dat het recht van toepassing is van het land waar de schade zich voordoet.¹⁰⁷ Dat is in alle gevallen Nederland omdat de Sjoemeldiesels daar op de markt zijn gebracht.

- 11.93. Door haar vorderingen te beperken tot vorderingen van - hoofdzakelijk - gedupeerden die in Nederland schade hebben geleden als gevolg van het onrechtmatig handelen van Renault c.s. en Bosch, hebben deze daarmee niet alleen een “*nauwe band met de Nederlandse rechts sfeer*”, maar richten zij zich ook tot de meest verantwoordelijke partijen. De vorderingen van de Stichting houden daarnaast rekening met de belangen van andere stakeholders bij dit geschil. Zij adresseren ten slotte het complete probleem dat zich op de Nederlandse markt voordoet waarbij zij de verstoring van de Nederlandse markt tot een minimum beperkt. Naar de mening van de Stichting worden met deze vorderingen tegen deze gedaagden de belangen van de Gedupeerden op de meest effectieve en efficiënte wijze beschermd.

De grootte van het vertegenwoordigd financiële belang (artikel 1018e lid 1 sub b Rv)

- 11.94. De omvang van het vertegenwoordigde financiële belang is op dit moment moeilijk in te schatten. Een grove schatting op basis van gegevens die de Stichting van de RdW heeft verkregen toont aan dat er in de Relevante Periode in Nederland ca 225.000 Diesel Voertuigen zijn geregistreerd. Dit aantal zal in een later stadium van deze procedure nader gespecificeerd worden. De schade moet per voertuig worden vastgesteld. Maar zelfs als zou worden uitgegaan van maar enkele duizenden euro's per voertuig, gaat het hier om een financieel belang van honderden miljoenen, zo niet miljarden euro's.

Andere werkzaamheden die de eiser verricht voor wie hij opkomt (artikel 1018e lid 1 sub c Rv)

- 11.95. De memorie van toelichting noemt in dit verband expliciet als voorbeeld dat de belangenbehartiger voor de gedupeerden optreedt als spreekbuis. Dit is exact wat de Stichting van plan is te doen. Zij wil de belangen van de Gedupeerden niet alleen in de rechtszaal maar ook daarbuiten vertegenwoordigen. De Stichting zal zich uitdrukkelijk mengen in het publieke debat. Zij heeft in overweging daartoe een commissie te benoemen die zich zal bezighouden met het te woord staan van de pers en het voeren van het publieke debat over het dieselschandaal waardoor de Gedupeerden zijn getroffen.

Eerdere door de Stichting verrichte werkzaamheden of ingestelde collectieve vorderingen (artikel 1018e lid 1 sub d Rv)

- 11.96. Hoewel de Stichting pas recent is opgericht, wordt zij gefinancierd door en heeft zij toegang tot de kennis en expertise van het reeds in de inleiding genoemde Amerikaans advocatenkantoor met omvangrijke expertise met de afwikkeling van Amerikaanse *class actions* (door welk proces de

¹⁰⁶ Verordening (EG) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement van de Raad van 12 december 2012 betreffende rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (“**EEX Verordening**”).

¹⁰⁷ Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (“**Rome II-Verordening**”), art. 4 lid 1: “*Tenzij in deze verordening anders bepaald, is het recht dat van toepassing is op een onrechtmatige daad het recht van het land waar de schade zich voordoet, ongeacht in welk land de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan en ongeacht in welke landen de indirecte gevolgen van die gebeurtenis zich voordoen.*”

WAMCA is geïnspireerd), in het bijzonder tegen autofabrikanten en Bosch over de gepleegde fraude waarop ook deze procedure betrekking heeft. Zoals hiervoor gezegd heeft de Financier een centrale rol gespeeld in alle tot op heden in de Verenigde Staten gevoerde procedures en getroffen schikkingen tussen autofabrikanten en gedupeerden terzake het Dieselschandaal. Dit betekent dat een nauw bij de Stichting betrokken partij al heeft gedaan wat de WAMCA voor ogen staat; namelijk met de aansprakelijke partijen aan tafel te gaan zitten om een schikking uit te onderhandelen die het probleem voor de hele markt oplost. Dit laat niet alleen zien dat de argumentatie en het bewijs dat ook in deze procedure zal worden ingebracht, tot een concreet resultaat heeft geleid, maar ook dat de Stichting, via deze toegang, sneller aan tafel kan komen nu in elk geval Bosch uiteraard als hoofdkantoor betrokken was bij de schikkingsonderhandelingen in de VS.

11.97. Daar komt nog bij dat er, zoals gezegd, in Engeland door een aan de Stichting gelieerde rechtspersoon een zogenaamde *group litigation* tegen - onder andere - Daimler en Bosch is gestart. In overeenstemming met de daar geldende procedurevoorschriften is aan de Engelse rechtbank een 'Letter before Action' opgesteld, waarin de relevante feiten en vorderingen worden uiteengezet en aan de Engelse gedaagden een redelijke termijn is gegund om te reageren. De eerste zitting is inmiddels bepaald op 16 juli 2021.

11.98. Naar de mening van de Stichting maakt haar exclusieve toegang tot deze expertise(s) haar bij uitstek geschikt om voor het Nederlandse grondgebied met Renault c.s. en Bosch een schikking te beproeven. Daar komt nog bij dat de Stichting, in aanvulling op het onderzoek dat al door verschillende onafhankelijke organisaties is verricht, toegang heeft tot vergelijkbaar *eigen* onderzoek (en de hiervoor benodigde expertise) dat al in verschillende procedures in de VS naar de werking van sjoemeldiesels van verschillende merken is verricht.

Conclusie

11.99. Op grond van het voorgaande verzoekt de Stichting uw rechtbank haar als Exclusieve Belangenbehartiger aan te wijzen. Zij behoudt zich het recht voor te zijner tijd haar stellingen op dit punt en omtrent haar ontvankelijkheid nader aan te vullen.

12. BEKENDE VERWEREN

12.1. Zoals al vermeld, heeft (de advocaat van) Renault en haar Importeur bij brief van 16 april 2021 (Productie 2) gereageerd op de aansprakelijkheidsstelling van 18 maart 2021 door, kort gezegd, te betwisten dat er iets mis zou zijn met de emissies van haar dieselloertuigen en iedere aansprakelijkheid van de hand te wijzen.

12.2. Van de zijde van Bosch is niets meer vernomen behalve de reactie (bij monde van haar advocaat) op 22 december 2020 naar aanleiding van de eerste procedure (**Productie 82**) waarin ook zij elke verantwoordelijkheid heeft afgewezen.

12.3. De Stichting is dan ook niet bekend met enige (andere) verweren van de gedaagden.

Deel IV. OVERIG

13. BEVOEGDHEID VAN DE RECHTBANK AMSTERDAM EN TOEPASSELIJK RECHT

13.1. In aanvulling op de uiteenzettingen in par. 11.92 boven, merkt de Stichting nog het volgende op ten aanzien van de bevoegdheid:

- Op grond van artikel 7 lid 2 van de (herschikte) EEX Verordening¹⁰⁸ is uw Rechtbank bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tegen Renault en Bosch. Het betreft immers schade die de Gedupeerden in Nederland hebben geleden (als *Erfolgsort*) nu zij de Sjoemeldiesels in Nederland hebben gekocht dan wel hier hebben geregistreerd.
- De bevoegdheid van uw Rechtbank ten aanzien van de Importeur vloeit voort uit haar woonplaats (art. 4 lid 1 herziene EEX Verordening, zie ook art. 2 Rv).
- Op grond van artikel 1018d, eerste lid Rv is uw Rechtbank (ook relatief) bevoegd om over dit specifieke geschil te oordelen.

13.2. Wat het toepasselijke recht betreft, merkt de Stichting nog op:

- dat de onrechtmatige daad van Renault dan wel Bosch op grond van artikel 4 lid 1 van de Rome II Verordening¹⁰⁹ naar Nederlands recht dient te worden beoordeeld; en
- dat Nederlands recht ook van toepassing is op de onrechtmatige daad van de Importeur (die in het geheel in Nederland heeft plaats gehad).

14. BEWIJS

14.1. Ter onderbouwing van haar stellingen verwijst de Stichting naar de in deze dagvaarding genoemde Producties 1 tot en met 82 die bij het aanbrengen (bij akte) zullen worden overgelegd.

14.2. Zonder overigens onverplicht enige bewijslast op zich te nemen, biedt zij daarnaast aan haar stellingen verder te bewijzen door alle middelen rechtens, waaronder door het horen van getuigen dan wel deskundigen die betrokken waren bij, of anderszins kunnen verklaren over, de dieselfraude die Renault c.s. en Bosch hebben gepleegd. De Stichting zal daartoe in een later stadium van deze procedure een concreet bewijsaanbod doen.

¹⁰⁸ Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van besluiten in burgerlijke en handelszaken.

¹⁰⁹ 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.

OM DEZE REDENEN:

Het uw Rechtbank behage om bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

Verzoek aanwijzing Exclusieve Belangenbehartiger

1. Voor zover de WAMCA op de onderhavige vorderingen van toepassing is; de Stichting aan te wijzen als Exclusieve Belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv;

Verklaringen voor recht

Ten aanzien van Renault, de Importeur en Bosch

2. Te verklaren voor recht dat ieder van hen (dus Renault, de Importeur en Bosch) onrechtmatig jegens Gedupeerden heeft gehandeld;
3. Te verklaren voor recht dat Renault, de Importeur en Bosch hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de als gevolg van hun onrechtmatig handelen door Gedupeerden geleden schade en gehouden zijn die schade te vergoeden;

Vordering tot veroordeling tot schadevergoeding en vergoeding van proceskosten

Ten aanzien van Renault, de Importeur en Bosch

4. Renault, de Importeur en Bosch hoofdelijk te veroordelen tot vergoeding van de door Gedupeerden geleden schade, nader op te maken bij staat;

Ten aanzien van alle Gedaagden

5. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen in de kosten van dit geding, waaronder de nakosten, althans – voor zover de WAMCA van toepassing is en uw rechtbank een uitspraak doet ingevolge artikel 1018i Rv - de door uw rechtbank nader vast te stellen redelijke en evenredige kosten die Stichting in verband met het instellen van deze procedure heeft gemaakt als bedoeld in artikel 1018l lid 2 Rv, en al deze kosten te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de dag van de uitspraak van het in deze procedure te wijzen vonnis tot aan de dag der algehele voldoening.

De kosten dezes zijn voor mij, deurwaarder, € 83,38

Deze zaak wordt behandeld door mrs. [REDACTED] van Kennedy Van der Laan,
Postbus 58188 te (1040 HD) Amsterdam, [REDACTED] / [REDACTED]

PRODUCTIEOVERZICHT

- Productie 1.** S. Laville, 'Air pollution a cause in girl's death, coroner rules in landmark case', *The Guardian* 16 december 2020
- Productie 2.** Reactie Renault op aansprakelijkstelling
- Productie 3.** Statuten Renault SA
- Productie 4.** Jaarrapport Renault SA 2020
- Productie 5.** Statuten Renault Nederland NV d.d.
- Productie 6.** Jaarrapport Renault Nederland NV 2018
- Productie 7.** Uittreksel Robert Bosch GmbH Handelsregister Amtsgericht Stuttgart d.d. 14 december 2020
- Productie 8.** Statuten Stichting Emission Claim d.d. 11 december 2020
- Productie 9.** U.S. Department of Energy, Just the Basics – Diesel Engine, augustus 2003
- Productie 10.** WHO, IARC - Diesel Engine Exhaust Carcinogenic, persbericht nr. 213 d.d. 12 juni 2012
- Productie 11.** S. van Mersbergen, 'Corona blijkt stuk harder toe te slaan in gebieden met intensieve veehouderij', *Het Parool* 30 april 2020
- Productie 12.** European Environment Agency, Air quality in Europe - 2020 report, ISSN 1977-8449, september 2020
- Productie 13.** TNO, 'Factsheet emissies en depositie van stikstof in Nederland', oktober 2019
- Productie 14.** R. Oldenkamp e.a., 'Valuing the human health damage caused by the fraud of Volkswagen', *Elsevier* vol. 212, p. 121-127
- Productie 15.** P.C. Guillaume e.a., 'Public health impacts of excess NOx emissions from Volkswagen diesel passenger vehicles in Germany', *Environmental Research Letters* 12 (2017) 034014 d.d. 3 maart 2016
- Productie 16.** J.E. Jonson, J. Borken-Kleefeld, D. Simpson, A. Nyiri, M. Posch and C. Heyes 'Impact of excess NOx emissions from diesel cars on air quality, public health and eutrophication in Europe', *Environmental Research Letters* 12 (2017) 094017 d.d. 24 maart 2017
- Productie 17.** Europese Commissie, 'The Clean Air for Europe (CAFE) Programme - Towards a Thematic Strategy for Air Quality, COM(2001) 245 final d.d. 4 mei 2001
- Productie 18.** Informatie over Milieuzones in Nederland - Personen- en bestelauto's
- Productie 19.** M. Hijink & C. Houtekamer, 'Niet alleen Volkswagen probeert zich schoon en zuinig voor te doen', *NRC* 22 september 2015
- Productie 20.** Persbericht Renault over het LNT-systeem van 25 juni 2008
- Productie 21.** Y. Bernard e.a., 'White Paper - Catching defeat devices', *ICCT* juni 2019
- Productie 22.** Printscreen van jaarrapport 2008 Renault (p.27)
- Productie 23.** Printscreen van jaarrapport 2010 Renault (p. 32)
- Productie 24.** Printscreen Wayback Machine, 16 augustus 2011
- Productie 25.** Printscreen Wayback Machine, 16 augustus 2011
- Productie 26.** Printscreen Wayback Machine, 15 november 2012

- Productie 27.** Printscreen website Renault via Wayback Machine, 17 november 2016
- Productie 28.** V. Franco e.a. 'Real-world exhaust emissions from modern diesel cars (Part 1 - Aggregated results)', *ICCT* oktober 2014
- Productie 29.** T. Gardner, P. Lienert, D. Morgan, 'After year of stonewalling, Volkswagen stunned U.S. regulators with confession', *Reuters* 24 september 2015
- Productie 30.** C. Houtekamer, 'Alles wat je wil weten over het Volkswagenschandaal', *NRC* 23 september 2015
- Productie 31.** K. Mathiesen & A. Neslen, 'VW scandal caused nearly 1m tonnes of extra pollution, analysis shows', *The Guardian* 23 september 2015
- Productie 32.** L. Van Eeckhout en Philippe Jacqué, Renault contraint de s'expliquer sur les failles de son moteur diesel', *Le Monde*, 19 januari 2016.
- Productie 33.** TNO rapport 2016 R11177 d.d 10 oktober 2016.
- Productie 34.** Berner Fachhochschule, 'NOx-Emissionsmessung von einem Personenwagen Renault Espace Diesel, EURO 6b auf dem Rollenprüfstand', November 2015.
- Productie 35.** Deutsche Umwelthilfe RDE-test Renault modellen 2017
- Productie 36.** Rapport Department for Transport april 2016
- Productie 37.** The International Council on Clean Transportation, 'Road Tested: Comparative Overview of Real-World Versus Type-Approval NOx and CO2 Emissions from Diesel Cars in Europe', September 2017
- Productie 38.** 'Five facts about diesel the car industry would rather not tell you', *Transport & Environment* september 2015
- Productie 39.** Dieselgate: Who? What? How?, *Transport & Environment*, September 2016
- Productie 40.** Damian Carrington, 'Extremely polluting Nissan and Renault diesel cars still on sale, data reveals', *The Guardian*, 26 mei 2017
- Productie 41.** Air quality... it's hotting up, *Emissions Analytics*
- Productie 42.** 'Consumers being misled on emissions - with or without illegal acts', *Emission Analytics* 27 augustus 2015
- Productie 43.** Adrian Porter, 'Which? Test reveal the worst diesel cars for air pollution', 22 maart 2017
- Productie 44.** Eoin Bannon, 'French probe uncovers more misleading emissions data', *T&E*, 29 februari 2016
- Productie 45.** Rapport Commissie Royal, L'union technique de l'automobile 2016
- Productie 46.** Eindrapport Commissie Royal juli 2016
- Productie 47.** Rapport IFPEN mei 2017
- Productie 48.** Statement Renault over resultaten Commissie Royal 19 januari 2016
- Productie 49.** Verklaring Renault EGR-systeem
(https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/112679/20160713-Renault_.pdf)
- Productie 50.** Olivier Duquesne, Renault: gratis aanpassing Euro 6n-dieselmotoren', *Autogids.be*, 6 april 2016

- Productie 51.** Jean-Michel Hauteville, 'Report: Renault Accused of Decades of Emissions Cheating', Handelsblatt,, 16 March 2017
- Productie 52.** Jean-Christophe Féraud en Franck Bouaziz, 'Renault : des voitures option pollution incluse', Libération', 14 maart 2017
- Productie 53.** Peter Vermaas, 'Rapport: Al 25 jaar fraude met motoren van Renault', NRC Handelsblad 16 maart 2017
- Productie 54.** Achille Prick, 'Franse justitie start strafonderzoek Renault wegens dieselfraude', NOS, 13 januari 2017
- Productie 55.** Laurence Frost, 'Renault diesel allegations upheld by court study: report', Reuters 13 mei 2019
- Productie 56.** Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 'Bericht der Untersuchungskommission "Volkswagen"', april 2016
- Productie 57.** Annika Grah en Anne-Beatrice Clasmann, 'Rückruf von 630 000 Autos, Sächsische DE, 22 april 2016
- Productie 58.** Civielrechtelijke procedures in Duitsland
- Productie 59.** <https://www.bussgeldkatalog.org/renault-diesel-skandal/> (KBA terugroepen Mercedes Vito motor Renault)
- Productie 60.** Jim Holder, 'Nissan has been found guilty of using a cheat device in South Korea', Autocar, 9 februari 2017
- Productie 61.** Concl. AG Sharpston 30 april 2020, ECLI:EU:C:2020:323 (C-693 18)
- Productie 62.** HvJ 17 december 2020, ECLI:NL:EU:C:2020:1040 (C-693 18)
- Productie 63.** Jaarverslag Bosch-groep 2016
- Productie 64.** 'Bosch probes whether its staff helped VW's emissions rigging', *Automotive News* 27 januari 2016
- Productie 65.** M. Taylor, 'EPA Investigating Bosch over VW Diesel Cheater Software', *Car and Driver* 23 november 2015
- Productie 66.** Persbericht 'The brain of diesel injection - New Bosch EDC17 engine management system', *Bosch* 28 februari 2006
- Productie 67.** M. Contag e.a., 'How They Did It - An Analysis of Emission Defeat Devices in Modern Automobiles', Ruhr-Universität Bochum & University of California
- Productie 68.** *Volkswagen v. Robert Bosch, LLC*, MDL No. 2672 CRB (JSC) (N.D. Cal) (Third amended Volkswagen-branded franchise dealer amended and consolidated class action complaint)
- Productie 69.** K. Matussek, 'Three Bosch Managers Targeted as German Diesel Probe Expands', Bloomberg 29 juni 2017
- Productie 70.** Persbericht Bosch PI10617 BBM FFKB d.d. 25 april 2018
- Productie 71.** Amerikaanse vaststellingsovereenkomsten tussen Bosch en Volkswagen, Fiat Chrysler en Daimler
- Productie 72.** Zaken waarin Bosch medegeedaagde is ivm EDC17 in dieselloertuigen in BMW, General Motors en Ford

- Productie 73.** A. Krok, 'Germany slaps Bosch with \$100 million fine for role in Dieselgate', *CNET* 23 mei 2019
- Productie 74.** Kamerstukken II 2018-2019, 34 608, nr. 13 (Amendement van het lid Van Gent)
- Productie 75.** HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756
- Productie 76.** Rb. Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741
- Productie 77.** Kamerstukken II 2016-2017, 34 608, nr. 3 (MvT)
- Productie 78.** Claimcode 2019
- Productie 79.** Kamerstukken II 2017-2018, 34 608, nr. 6 (NV II)
- Productie 80.** CV's bestuurders en commissarissen Stichting
- Productie 81.** Aansprakelijkstelling Renault, Importeur en Bosch 18 maart 2021
- Productie 82.** Reactie (advocaat van) Bosch van 22 december 2020 op eerste aansprakelijkheidsstelling