

UITTREKSEL VAN DAGVAARDING OP GROND VAN ARTIKEL 1018C LID 2 RV

EISERES

de stichting **STICHTING CAR CLAIM**, statutair gevestigd te Rotterdam, met inschrijving onder nummer 64250865 in het handelsregister, te dezer zake woonplaats kiezende te (3072 AP) Rotterdam aan de Wilhelminakade 1 ten kantore van AKD N.V., van welk kantoor mr. J.N. Kleywegt als advocaat wordt gesteld;

GEDAAGDEN

1. de vennootschap naar Duits recht **BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT**, ingeschreven in het handelsregister van München, Duitsland met nummer HRB 42243, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te (80809) München, Duitsland aan het adres Petuelring 130,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **BMW NEDERLAND B.V.**, statutair gevestigd te Rijswijk, en met inschrijving onder nummer 27063861 in het handelsregister, kantoorhoudende te (2289 CC) Rijswijk, aan het adres Einsteinlaan 5,
3. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP WATERINGEN B.V.**, statutair gevestigd te Wateringen, en met inschrijving onder nummer 24399166 in het handelsregister, kantoorhoudende te (2291 PD) Wateringen, aan het adres De Lierseweg 3,
4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **HEDIN AUTOMOTIVE 7B B.V.**, statutair gevestigd te Tilburg, en met inschrijving onder nummer 18012463 in het handelsregister, kantoorhoudende te (5022 KD) Tilburg, aan het adres Driehuizendijk 1,
5. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP BRIELLE B.V.**, statutair gevestigd te Brielle, en met inschrijving onder nummer 92446744 in het handelsregister, kantoorhoudende te (3237 MH) Vierpolders, aan het adres Seggelant-Oost 4,

6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP SCHIEDAM B.V.**, statutair gevestigd te Schiedam, en met inschrijving onder nummer 24231800 in het handelsregister, kantoorhoudende te (3115 JD) Schiedam, aan het adres Karel Doormanweg 21,
7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DE MAASSCHE ECHT B.V.**, statutair gevestigd te Echt, en met inschrijving onder nummer 13042430 in het handelsregister, kantoorhoudende te (3115 JD) Schiedam, aan het adres Bellweg 3, 6101 XA,
8. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DE MAASSCHE VENLO B.V.**, statutair gevestigd te Venlo, en met inschrijving onder nummer 12028219 in het handelsregister, kantoorhoudende te (5928 LW) Venlo, aan het adres Hudsonweg 1,
9. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP ALKMAAR B.V.**, statutair gevestigd te Apeldoorn, en met inschrijving onder nummer 37071000 in het handelsregister, kantoorhoudende te (1812 RK) Alkmaar, aan het adres Karel Doormanweg 21,
10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP APELDOORN B.V.**, statutair gevestigd te Apeldoorn, en met inschrijving onder nummer 08041414 in het handelsregister, kantoorhoudende te (7332 AW) Apeldoorn, aan het adres Kayersdijk 150,
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **EKRIS RETAIL B.V.**, statutair gevestigd te Veenendaal, en met inschrijving onder nummer 30074916 in het handelsregister, kantoorhoudende te (3905 KZ) Veenendaal, aan het adres Plesmanstraat 45,
12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP DEN HAAG B.V.**, statutair gevestigd te 's-Gravenhage, en met inschrijving onder nummer 27133825 in het handelsregister, kantoorhoudende te (2491 BA) 's-Gravenhage, aan het adres Donau 38,
13. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP DEVENTER B.V.**, statutair gevestigd te Deventer, en met inschrijving onder nummer 38020281 in het handelsregister, kantoorhoudende te (7214 RH) Epse, aan het adres Lochemseweg 2 c,
14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP HOOGEVEEN B.V.**, statutair gevestigd te Apeldoorn, en met inschrijving onder nummer 59040971 in het handelsregister, kantoorhoudende te (7301 GE) Apeldoorn, aan het adres Kayersdijk 150,

15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP HOORN B.V.**, statutair gevestigd te Apeldoorn, en met inschrijving onder nummer 36007624 in het handelsregister, kantoorhoudende te (1689 AG) Zwaag, aan het adres De Compagnie 27,
16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP OOSTZAAN B.V.**, statutair gevestigd te Apeldoorn, en met inschrijving onder nummer 67610870 in het handelsregister, kantoorhoudende te (1511 HV) Oostzaan, aan het adres Skoon 30,
17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP ZWOLLE B.V.**, statutair gevestigd te Apeldoorn, en met inschrijving onder nummer 05030516 in het handelsregister, kantoorhoudende te (8024 AL) Zwolle, aan het adres Molenland 4,
18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **NOBRACARS B.V.**, statutair gevestigd te Helmond, en met inschrijving onder nummer 17041871 in het handelsregister, kantoorhoudende te (5705 DK) Helmond, aan het adres Varenschut 15,
19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **NOBRACARS UDEN B.V.**, statutair gevestigd te Uden, en met inschrijving onder nummer 17171232 in het handelsregister, kantoorhoudende te (5403 PA) Uden, aan het adres Hoevenseweg 22,
20. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **OOSTLAND ALMELO B.V.**, statutair gevestigd te Almelo, en met inschrijving onder nummer 06063074 in het handelsregister, kantoorhoudende te (7909 RD) Almelo, aan het adres Twentepoort West 4,
21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **OOSTLAND DOETINCHEM B.V.**, statutair gevestigd te Doetinchem, en met inschrijving onder nummer 09128639 in het handelsregister, kantoorhoudende te (7007 CD) Doetinchem, aan het adres Innovatieweg 12,
22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **OOSTLAND ENSCHEDE B.V.**, statutair gevestigd te Enschede, en met inschrijving onder nummer 06078990 in het handelsregister, kantoorhoudende te (7543 BG) Enschede, aan het adres Spaansland 10,
23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **OOSTLAND GROENLO B.V.**, statutair gevestigd te Groenlo, en met inschrijving onder nummer 09102704 in het handelsregister, kantoorhoudende te (7141 DN) Groenlo, aan het adres Winterswijkseweg 6,
24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN POELGEEST ALPHEN AAN DEN RIJN B.V.**, statutair gevestigd te Alphen aan den Rijn, en met inschrijving onder nummer 28108674 in het handelsregister, kantoorhoudende te (2408 ZG) Alphen aan den Rijn, aan het adres Gouwelandenlaan 13,

25. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN POELGEEST GOUDA B.V.**, statutair gevestigd te Gouda, en met inschrijving onder nummer 29008626 in het handelsregister, kantoorhoudende te (2803 PB) Gouda, aan het adres Antwerpseweg 11,
26. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP ROTTERDAM NOORD B.V.**, statutair gevestigd te Rotterdam, en met inschrijving onder nummer 24009186 in het handelsregister, kantoorhoudende te (3063 NP) Rotterdam, aan het adres Autolettestraat 20,
27. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **DUSSELDORP ROTTERDAM ZUID B.V.**, statutair gevestigd te Rotterdam, en met inschrijving onder nummer 24346406 in het handelsregister, kantoorhoudende te (3084 CB) Rotterdam, aan het adres Driemanssteeweg 130,
28. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN POELGEEST WOERDEN B.V.**, statutair gevestigd te Woerden, en met inschrijving onder nummer 30025926 in het handelsregister, kantoorhoudende te (3446 CG) Woerden, aan het adres Middellandse zee 13,
29. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF BERT STORY NIJMEGEN B.V.**, statutair gevestigd te Nijmegen, en met inschrijving onder nummer 10015296 in het handelsregister, kantoorhoudende te (6534 AA) Nijmegen, aan het adres Neerbosscheweg 2,
30. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF BERT STORY 'S-HERTOGENBOSCH B.V.**, statutair gevestigd te 's-Hertogenbosch, en met inschrijving onder nummer 17156001 in het handelsregister, kantoorhoudende te (5232 JL) 's-Hertogenbosch, aan het adres Hervensebaan 29,
31. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF BERT STORY B.V.**, statutair gevestigd te Rhenoy, en met inschrijving onder nummer 11013864 in het handelsregister, kantoorhoudende te (4181 CH) Waardenburg, aan het adres Filipsweistraat 8,
32. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOMOBIELBEDRIJF VAN HOOFF B.V.**, statutair gevestigd te Veldhoven, en met inschrijving onder nummer 17065895 in het handelsregister, kantoorhoudende te (5504 DW) Veldhoven, aan het adres De Run 6803,
33. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN LAARHOVEN'S AUTOMOBIELBEDRIJF B.V.**, statutair gevestigd te Eindhoven, en met inschrijving onder

nummer 17005931 in het handelsregister, kantoorhoudende te (5628 CM) Eindhoven, aan het adres Huizingalaan 64,

34. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN POELGEEST AMERSFOORT B.V.**, statutair gevestigd te Amersfoort, en met inschrijving onder nummer 31048765 in het handelsregister, kantoorhoudende te (3824 MX) Amersfoort, aan het adres Ruimtevaart 2,
35. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **H. VAN POELGEEST OUD-CENTRUM B.V.**, statutair gevestigd te Amstelveen, en met inschrijving onder nummer 33134710 in het handelsregister, kantoorhoudende te (1182 AL) Amstelveen, aan het adres Burgemeester A. Colijnweg 6,
36. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN POELGEEST AMSTERDAM B.V.**, statutair gevestigd te Amsterdam, en met inschrijving onder nummer 33251948 in het handelsregister, kantoorhoudende te (1114 AJ) Amsterdam-Duivendrecht, aan het adres Pieter Braaijweg 12,
37. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **H. VAN POELGEEST HEEMSTEDE B.V.**, statutair gevestigd te Heemstede, en met inschrijving onder nummer 34258282 in het handelsregister, kantoorhoudende te (2102 LS) Heemstede, aan het adres Cruquiusweg 25,
38. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN POELGEEST HILVERSUM B.V.**, statutair gevestigd te Hilversum, en met inschrijving onder nummer 32063053 in het handelsregister, kantoorhoudende te (1216 SK) Hilversum, aan het adres Franciscusweg 4,
39. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN POELGEEST NAARDEN B.V.**, statutair gevestigd te Naarden, en met inschrijving onder nummer 32006758 in het handelsregister, kantoorhoudende te (1411 AS) Naarden, aan het adres Energiestraat 51,
40. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **H. VAN POELGEEST NOORDWIJK B.V.**, statutair gevestigd te Noordwijk, en met inschrijving onder nummer 24403106 in het handelsregister, kantoorhoudende te (2201 CX) Noordwijk, aan het adres Keyserswey 91.

OPROEPINGSDATUM

De dagvaarding waarop dit uittreksel is gebaseerd zal uiterlijk op woensdag 4 februari 2026 om 10:00 uur bij de rechtbank Amsterdam worden aangebracht.

I. INTRODUCTIE

1. Dit document betreft een uittreksel van de dagvaarding die Car Claim op 10 november 2025 heeft uitgebracht tegen BMW AG, BMW Nederland B.V. en alle officiële Nederlandse BMW- en MINI-dealers, waarmee een collectieve procedure zoals bedoeld in artikel 3:305a BW is ingeleid.
2. Met dit uittreksel van de dagvaarding verstrekt Car Claim de relevante informatie die volgens (de parlementaire geschiedenis bij) artikel 1018c lid 2 Rv vereist is.
3. In dit uittreksel gebruikt Car Claim gedefinieerde begrippen (aangeduid met een hoofdletter, bijvoorbeeld: Autobezitters) die de betekenis hebben zoals opgenomen in de begrippenlijst van **Hoofdstuk XVIII**.
4. De opzet van dit uittreksel is als volgt:

Hoofdstuk II bevat een beschrijving van de kern van deze procedure.

Hoofdstuk III en **IV** bevatten een introductie van de procespartijen en een beschrijving van de benadeelden voor wiens belangen Car Claim in deze procedure opkomt.

In **Hoofdstuk V** wordt het voor de procedure relevante wettelijk kader weergegeven.

In **Hoofdstuk VI** gaat Car Claim in op de betrokkenheid van BMW bij het dieselemissieschandaal.

Hoofdstuk VII bevat een uiteenzetting van de (grondslagen van de) collectieve vorderingen van Car Claim.

Hoofdstuk VIII ziet op de schade die Autobezitters hebben geleden.

In **Hoofdstuk IX** licht Car Claim toe dat de WAMCA van toepassing is op deze procedure.

In **Hoofdstuk X** zet Car Claim uiteen dat zij voldoet aan de ontvankelijkheidsvereisten die de WAMCA stelt en dat zij geschikt is om in deze collectieve procedure als exclusieve belangenbehartiger te worden aangewezen.

Hoofdstuk XI onderbouwt dat de Nederlandse rechter internationaal bevoegd is om te oordelen over alle door Car Claim ingestelde vorderingen.

In **Hoofdstuk XII** zet Car Claim uiteen dat de rechtbank Amsterdam relatief bevoegd is om te oordelen over alle door Car Claim ingestelde vorderingen.

In **Hoofdstuk XIII** wordt toegelicht dat Nederlands recht van toepassing is op de door Car Claim ingestelde vorderingen.

Hoofdstuk XIV bevat de volledige eis uit de dagvaarding met alle vorderingen van Car Claim.

Hoofdstuk XV bevat een lijst met definities van de begrippen die in dit uittreksel worden gebruikt.

II. KERN VAN DEZE PROCEDURE

Inleiding

5. BMW en de Importeur hebben in de periode van 1 september 2009 tot 1 september 2019 Getroffen Voertuigen in het verkeer gebracht die niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving. BMW heeft verwijtbaar gehandeld door jarenlang deze niet conforme en vervuilende BMW en Mini Getroffen Voertuigen te produceren, te voorzien van verboden Manipulatie-Instrumenten en deze – via de Importeur – op de Nederlandse markt te brengen en vervolgens – via de Handelaren – aan Autobezitters te leveren.
6. Door aanschaf van de Getroffen Voertuigen hebben Autobezitters schade geleden. De Getroffen Voertuigen voldoen niet aan de wet, hadden door Gedaagden niet op de markt gebracht mogen worden en zijn hun geld niet waard. Autobezitters hebben zo te veel voor die Getroffen Voertuigen betaald. Car Claim stelt zich ten doel dit nadeel voor de Autobezitters via deze procedure door Gedaagden te laten compenseren.

Wettelijk kader

7. In de voor deze procedure relevante periode was de dieselmotor populair onder automobilisten. BMW produceerde in die periode grote aantallen dieselveertuigen en bracht deze via de Importeur op de Nederlandse markt. Een inherent nadeel van deze dieselmotoren is dat zij schadelijke stoffen uitstoten, waaronder NOx. De overmatige aanwezigheid van NOx in de atmosfeer is één van de belangrijkste oorzaken van de huidige wereldwijde klimaatverandering, reden waarom de Europese wetgever de uitstoot van NOx door dieselmotoren steeds meer aan banden heeft gelegd.

8. De Emissieverordening stelt grenswaarden voor de uitstoot van NOx: vanaf september 2009 gold de Euro 5-norm met een grenswaarde van 180 mg/km, welke per september 2014 met de introductie van de Euro 6-norm werd verlaagd tot 80 mg/km. De Emissieverordening vereist dat voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden aan deze emissiegrenswaarden voldoen en dat de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen niet mag worden verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn.

Gebruik van verboden Manipulatie-Instrumenten

9. Voor deze procedure geldt dat BMW verwijtbaar heeft gehandeld door de Getroffen Voertuigen te voorzien van verboden Manipulatie-Instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen onder in Europa normale gebruiksomstandigheden aanzienlijk beperken. Uit diverse onafhankelijke onderzoeken naar de ECU-Software en het emissiegedrag van de Getroffen Voertuigen blijkt dat deze voertuigen zijn voorzien van ten minste de volgende (verboden) Manipulatie-Instrumenten: een Temperatuurvenster dat de doelmatigheid van de EGR en LNT bij bepaalde omgevingstemperaturen beperkt, een Hoogtemeter die de doelmatigheid van de EGR en LNT bij bepaalde hoogtes beperkt, en een Snelheidsvenster dat de doelmatigheid van de EGR en LNT bij bepaalde snelheden beperkt.

Te hoge uitstoot

10. Als gevolg van de verboden Manipulatie-Instrumenten stoten de Getroffen Voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden significant meer NOx uit dan wettelijk is toegestaan. De voertuigen zijn zo ontworpen dat de emissiecontrolesystemen het grootste deel van het jaar gedeeltelijk worden uitgeschakeld en de wettelijke emissiegrenswaarden worden overschreden, terwijl de Emissieverordening vereist dat de emissiegrenswaarden onder normale gebruiksomstandigheden moeten worden nageleefd, en niet uitsluitend in testomstandigheden.

III. PARTIJEN IN DEZE PROCEDURE

Eiseres

11. Car Claim is op 1 oktober 2015 opgericht. Zij is een belangenbehartiger zoals bedoeld in artikel 3:305a BW. Car Claim heeft onder meer ten doel de belangen te behartigen van alle voormalige en huidige Nederlandse eigenaren en gebruikers van Euro 5 en Euro 6 dieselauto's van de merken BMW en MINI, welke zijn ontworpen, geproduceerd en tussen 1 september 2009 en 1 september 2019 op de markt zijn gebracht én op de Nederlandse markt worden verhandeld. Car Claim heeft een aantoonbaar *trackrecord*. Zij voerde eerder een succesvolle collectieve procedure tegen Volkswagen c.s., met wie Car Claim en haar samenwerkingspartners inmiddels een collectieve

schikking hebben getroffen. Er lopen op dit moment collectieve procedures van Car Claim tegen Mercedes-Benz c.s., Stellantis PSA c.s. (Peugeot, Citroën en Opel) en Renault c.s.

Gedaagden

12. BMW is de fabrikant van de Getroffen Voertuigen in de zin van de Emissieverordening en de Kaderrichtlijn en heeft de typegoedkeuringen van de Getroffen Voertuigen aangevraagd. BMW is primair verantwoordelijk voor de naleving van de op haar rustende verplichtingen uit de Emissieverordening en de Kaderrichtlijn.
13. De Importeur is een (indirecte) dochtermaatschappij van BMW en is de enige officiële importeur van auto's van BMW en MINI in Nederland. De Importeur heeft de Getroffen Voertuigen op de Nederlandse markt gebracht en heeft daarbij nauw samengewerkt met de Handelaren.
14. Het distributienetwerk van BMW in Nederland bestaat uit de aan haar verbonden Handelaren (Gedaagden sub 3 t/m 40). Deze Handelaren hebben zowel nieuwe als gebruikte Getroffen Voertuigen aan Autobezitters (A en B)¹ verkocht en geleverd. Tussen deze Autobezitters en de Handelaren bestaan contractuele rechtsverhoudingen in de vorm van Koopovereenkomsten, op grond waarvan deze Autobezitters de Handelaren kunnen aanspreken. Om de Koopovereenkomsten (gedeeltelijk) ongedaan te maken, moeten de Autobezitters zich (kunnen) wenden tot de Handelaren. Daarom betreft Car Claim ook de Handelaren in deze procedure.

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

Autobezitters

15. Car Claim voert deze procedure namens de Autobezitters. Zij vormen de nauw omschreven groep zoals bedoeld in artikel 1018c lid 1 Rv. De groep Autobezitters is territoriaal beperkt tot Autobezitters die op het moment dat de desbetreffende Koopovereenkomst(en) c.q. overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden. Iedere Autobezitter heeft een vordering tegenover (één of meer van de) Gedaagden als gevolg van de koop of lease van een Getroffen Voertuig.
16. De Autobezitters zijn onderverdeeld in twee hoofdcategorieën, te weten de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen. Elk van deze groepen is onderverdeeld in drie subgroepen (A, B en C).
17. Particuliere Partijen betreffen natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die:

¹ Namelijk Particuliere Partijen A, Particuliere Partijen B, Zakelijke Partijen A en Zakelijke Partijen B.

- (i) een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht (Particuliere Partijen A);
- (ii) een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben (Particuliere Partijen B); en
- (iii) een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig via een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht (waaronder ook via leasekoop) of door middel van een leaseconstructie (bijvoorbeeld operational lease of private lease) in gebruik hebben gekregen, bijvoorbeeld in een particuliere transactie of bij een occasiondealer die geen Handelaar is (Particuliere Partijen C).

18. Zakelijke Partijen betreffen niet-Particuliere Partijen, die:

- (i) een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht (Zakelijke Partijen A);
- (ii) een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht (Zakelijke Partijen B); en
- (iii) een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig via een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht (waaronder ook via leasekoop) of door middel van een leaseconstructie (bijvoorbeeld operational lease of private lease) in gebruik hebben gekregen, bijvoorbeeld in een particuliere transactie of bij een occasiondealer die geen Handelaar is (Zakelijke Partijen C).

19. Car Claim behartigt niet slechts de belangen van Autobezitters die de Getroffen Voertuigen ten tijde van het in deze procedure te wijzen eindvonnis onder zich hebben. Zij behartigt ook de belangen van Autobezitters die de Getroffen Voertuigen niet meer onder zich hebben, maar in het verleden wel hebben gehad. Aan het zijn van Autobezitter verbindt Car Claim geen 'bezitseis'.

V. WETTELIJK KADER

Toepasselijke regelgeving

20. Binnen het bestek van deze procedure is voornamelijk de volgende Europese regelgeving van belang. Ten eerste de Kaderrichtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen. Hoewel deze richtlijn met ingang van 1 september 2020 is ingetrokken, blijft zij gelet op het temporeel bereik van deze procedure van toepassing. Ten tweede is van belang de Emissieverordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen. Ten derde de Testverordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en

wijziging van de Emissieverordening en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie. Tot slot is relevant Verordening (EG) nr. 385/2009 van de Commissie van 7 mei 2009 tot vervanging van bijlage IX bij de Kaderrichtlijn.

Europese emissiestandaarden, grenswaarden en testmethoden

21. De limieten voor de uitstoot van onder andere NO_x staan opgenomen in de Emissieverordening. Vanaf september 2009 werd de Euro 5-norm met een grenswaarde voor de uitstoot van NO_x tot 180 mg/km geïntroduceerd. Deze grenswaarde werd per september 2014 met de introductie van de Euro 6-norm verlaagd tot 80 mg/km.
22. Het grootste gedeelte van de Getroffen Voertuigen heeft een typegoedkeuring aan de hand van de zogeheten New European Driving Cycle (NEDC) verkregen. De NEDC-test is per 1 september 2018 opgevolgd door de Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP).
23. De parameters waaronder de verschillende testprocedures worden afgenomen, zijn openbaar, vooraf vastgesteld en daarmee vatbaar voor bedrog en manipulatie. Autofabrikanten hebben mede door deze bekendheid vooraf op grote schaal Manipulatie-Instrumenten in dieselloertuigen toegepast. Daarbij kan aan de volgende niet-limitatieve voorbeelden van verboden Manipulatie-Instrumenten worden gedacht: cyclusherkenning, hot restart, Temperatuurvensters, Hoogtemeters, Snelheidsvensters en tijdvensters.

Verplichtingen voortvloeiend uit de typegoedkeuring

24. Uit artikel 5 lid 1 van de Kaderrichtlijn volgt dat autofabrikanten de verantwoordelijkheid dragen voor alle aspecten van het typegoedkeuringsproces en voor het waarborgen van overeenstemming met de geldende voorschriften. Een typegoedkeuring mag slechts worden afgegeven als het voertuigtype voldoet aan de technische voorschriften van de in bijlage IV bij de Kaderrichtlijn genoemde toepasselijke regelgevingen en daaruit voortvloeiende voorschriften, waaronder de Emissieverordening.
25. De Emissieverordening heeft als uitgangspunt dat ervoor moet worden gezorgd dat autobezitters te allen tijde objectieve en juiste informatie over hun voertuig krijgen. Autofabrikanten moeten op grond van artikel 4 lid 1 van de Emissieverordening aantonen dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de EU een typegoedkeuring hebben in overeenstemming met de Emissieverordening én aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen. Hetzelfde geldt voor de emissiecontrolesystemen die zij op de Europese markt brengen. In deze verplichting is nadrukkelijk inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden van Bijlage 1 bij de Emissieverordening en aan de hieruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen.

26. Artikel 3 lid 5 van de Testverordening kent een soortgelijke bepaling. Hierin staat opgenomen dat autofabrikanten technische maatregelen dienen te nemen om ervoor te zorgen dat uitlaat- en verdampingsemissies overeenkomstig de Testverordening gedurende de normale levensduur van het voertuig én onder normale gebruiksomstandigheden effectief worden beperkt.
27. De autofabrikant of de importeur dient elk voertuig te voorzien van een Certificaat van Overeenstemming (CvO). Een CvO bevat voertuigidentificatiegegevens en de officiële testresultaten van geluid, uitlaatemissies en brandstofverbruik, een en ander in overeenstemming met onder andere de Emissieverordening. In de rechtsverhouding tussen een autofabrikant en een koper dient het CvO daarnaast als garantie dat het voertuig aan alle daaraan door de wet gestelde regels voldoet.

Het verbod op Manipulatie-Instrumenten

28. Artikel 5 lid 2 van de Emissieverordening verbiedt het gebruik van Manipulatie-Instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen. Een Manipulatie-Instrument is 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 (artikel 3 lid 10 Emissieverordening).
29. Het HvJEU oordeelde dat een Manipulatie-Instrument kwalificeert als een constructieonderdeel in voornoemde zin, aangezien deze op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerkt en de doelmatigheid ervan vermindert. In het verlengde hiervan heeft het HvJEU bijvoorbeeld geoordeeld dat een Manipulatie-Instrument dat enkel binnen een Temperatuurvenster waarborgt dat de in de Emissieverordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, een Manipulatie-Instrument is in de zin van dit artikel 3 lid 10.
30. Een voertuig moet dan ook zo worden ontworpen dat het aan de emissiegrenswaarden van de Emissieverordening kan voldoen én dat de doelmatigheid van hun emissiecontrolesysteem niet kan worden verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn. Bij normale gebruiksomstandigheden moet worden uitgegaan van reële rijomstandigheden op de weg en niet van de gepreconditioneerde omstandigheden in de testomgeving.
31. De emissiecontrolesystemen van de Getroffen Voertuigen moeten overal in Europa te allen tijde (volledig) functioneel zijn. De Getroffen Voertuigen voldoen echter niet aan dit wettelijk vereiste. Alle Getroffen Voertuigen zijn voorzien van verboden Manipulatie-Instrumenten die zo zijn ontworpen en afgesteld dat de emissiecontrolesystemen het grootste deel van het jaar gedeeltelijk worden

uitgeschakeld, als gevolg waarvan de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen wordt beperkt onder normale gebruiksomstandigheden. Deze normale gebruiksomstandigheden zien bijvoorbeeld op de buitentemperatuur, de hoogte waarop het Getroffen Voertuig zich bevindt en de snelheid van het Getroffen Voertuig.

VI. DE BETROKKENHEID VAN BMW BIJ HET DIESELEMISSIESCHANDAAL

32. Uit een veelvoud aan onderzoeken volgt dat BMW verboden Manipulatie-Instrumenten heeft toegepast in door haar op de markt gebrachte Getroffen Voertuigen. Met deze verboden Manipulatie-Instrumenten verhuult BMW dat zij de uitstoot van emissies manipuleert en dat de Getroffen Voertuigen niet aan de relevante emissie wet- en regelgeving voldoen.

Expert Opinions

33. Car Claim heeft onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de verschillende versies van de ECU-Software van Getroffen Voertuigen van B47, N47 en N57 motortypen. Dit onderzoek bevestigt dat de Getroffen Voertuigen met verboden Manipulatie-Instrumenten zijn uitgerust. Dit gaat om één of meer verboden Manipulatie-Instrumenten uit de volgende niet-limitatieve lijst:
 - i. een Temperatuurvenster dat de doelmatigheid van de EGR bij omgevingstemperaturen beperkt die als normale gebruiksomstandigheden gelden;
 - ii. een Temperatuurvenster dat de doelmatigheid van de EGR bij motortemperaturen beperkt die als normale gebruiksomstandigheden gelden;
 - iii. een Temperatuurvenster dat de doelmatigheid van de LNT bij omgevingstemperaturen beperkt die als normale gebruiksomstandigheden gelden;
 - iv. een Hoogtemeter die de doelmatigheid van de EGR bij hoogtes beperkt die als normale gebruiksomstandigheden gelden;
 - v. een Hoogtemeter die de doelmatigheid van de LNT bij hoogtes beperkt die als normale gebruiksomstandigheden gelden;
 - vi. een Snelheidsvenster dat de doelmatigheid van de LNT bij snelheden beperkt die als normale gebruiksomstandigheden gelden; en/of
 - vii. een Snelheidsvenster dat de doelmatigheid van de EGR bij snelheden beperkt die als normale gebruiksomstandigheden gelden.

Overige onderzoeken naar Manipulatie-Instrumenten

34. Ook uit onderzoek in het buitenland blijkt dat de Getroffen Voertuigen Manipulatie-Instrumenten bevatten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen onder normale gebruiksomstandigheden in Europa aanzienlijk beperken. In Duitsland, bijvoorbeeld, heeft het KBA – de Duitse nationale typegoedkeuringsinstantie – naar aanleiding van het dieselemissieschandaal

grootschalig onderzoek naar voertuigen van vrijwel alle grote autofabrikanten laten verrichten. Ook uit de rapporten en conclusies van het KBA blijkt dat de Getroffen Voertuigen zijn voorzien van verboden Manipulatie-Instrumenten en niet voldoen aan de emissiegrenswaarden van de Emissieverordening onder normale gebruiksomstandigheden in Europa.

Strafrechtelijke vervolging BMW

35. Het Duitse OM in München heeft BMW een boete van EUR 8,5 miljoen opgelegd voor haar betrokkenheid bij het dieselschandaal. Ook doet het Duitse OM op dit moment nog aanvullend strafrechtelijk onderzoek naar BMW.

Terugroepacties

36. Het KBA heeft een aantal terugroepacties van Getroffen Voertuigen in verband met het dieselemissieschandaal bevolen. Het is Car Claim niet bekend welke technische maatregelen BMW naar aanleiding van deze terugroepacties precies heeft ondernomen, maar gelet op het uitvaardigen van deze terugroepacties is het evident dat er volgens de Duitse typegoedkeuringsautoriteit maatregelen genomen dienden te worden om dieselemissieschandaal gerelateerde gebreken in Getroffen Voertuigen te herstellen. Deze terugroepacties zien in ieder geval op Getroffen Voertuigen met een N47 en N57 motor.

Rechtsontwikkeling in Duitsland

37. Ook uit Duitse rechtspraak volgt dat de Getroffen Voertuigen verboden Manipulatie-Instrumenten bevatten. In een toenemend aantal uitspraken wordt BMW voor het gebruik van verboden Manipulatie-Instrumenten veroordeeld.

VII. COLLECTIEVE VORDERINGEN VAN CAR CLAIM EN DE GRONDEN DAARVAN

Niet-contractuele aansprakelijkheid

38. Op grond van artikel 6:162 lid 2 BW kwalificeert een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt als een onrechtmatige daad. Deze onrechtmatige daad wordt aan de dader toegerekend indien zij te wijten is aan zijn schuld of aan een oorzaak die krachtens verkeersopvattingen voor zijn rekening komt.
39. BMW en de Importeur hebben de hiervoor omschreven onrechtmatige gedragingen verricht. Deze onrechtmatige gedragingen zijn gestoeld op de volgende grondslagen:
 - BMW heeft in strijd met de Kaderrichtlijn en de Emissieverordening gehandeld; en

- BMW en de Importeur hebben in strijd gehandeld met de Wet oneerlijke handelspraktijken.
40. Dit zijn wettelijke plichten in de zin van artikel 6:162 lid 2 BW. Daarnaast schenden BMW en de Importeur de ongeschreven regels van het maatschappelijk verkeer.

Contractuele aansprakelijkheid

41. De Getroffen Voertuigen zijn uitgerust met verboden Manipulatie-Instrumenten, zijn niet zodanig ontworpen en geconstrueerd dat ze onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening voldoen en stoten bovendien meer NOx uit dan de Europese emissiegrenswaarden toestaan. Dit maakt op zichzelf dat de Getroffen Voertuigen non-conform zijn.
42. Voorts is in het kader van non-conformiteit relevant dat Gedaagden de Getroffen Voertuigen in de markt hebben gezet als milieuvriendelijke en groene auto's. Hiermee is bij Autobezitters de gerechtvaardigde verwachting geschept dat de Getroffen Voertuigen slechts een geringe impact zouden hebben op het milieu ('groen' zouden zijn) en dat deze voertuigen ruimschoots zouden voldoen aan de geldende emissienormen. In werkelijkheid ontbreken deze door Autobezitters verwachte eigenschappen van de Getroffen Voertuigen. Mede op die gerechtvaardigde verwachtingen hebben de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hun beslissing tot aanschaf van de Getroffen Voertuigen gebaseerd.
43. Voor de Particuliere Partijen A en B geldt dat een beroep op (gedeeltelijke) ontbinding mogelijk is zodra herstel en vervanging onmogelijk zijn of van de Handelaren niet geleverd kunnen worden, dan wel wanneer zij in de gelegenheid zijn gesteld om de gebreken aan de Getroffen Voertuigen binnen een redelijke termijn te herstellen, maar daaraan geen gevolg hebben gegeven.² Car Claim heeft de Handelaren een dergelijke redelijke termijn gegund. De Handelaren hebben deze ongebruikt laten verstrijken. Voorts meent Car Claim dat de Handelaren de Getroffen Voertuigen niet (zelfstandig) *kunnen* herstellen. Tot slot, indien en voor zover herstel wel mogelijk zou zijn (en BMW, de Importeur en de Handelaren al bereid gevonden zouden worden daartoe alsnog over te gaan), zal dat de non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen niet (volledig) wegnemen.
44. Op bovengenoemde gronden zijn Autobezitters A en B bevoegd om de door hen met de Handelaren gesloten Koopovereenkomsten (gedeeltelijk) te ontbinden. Het recht van Autobezitters A en B tot (gedeeltelijke) ontbinding van de Koopovereenkomsten omvat tevens een recht op prijsvermindering. Car Claim vordert dat de Handelaren de aan hen door de betreffende Autobezitters voor de Getroffen Voertuigen te veel betaalde bedragen aan die Autobezitters zullen terugbetalen. Car Claim verzoekt de rechtbank om de hoogte van de terug te betalen bedragen in

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

goede justitie te bepalen, eventueel nadat partijen in de gelegenheid zijn gesteld om zich over dit punt uit te laten en zo nodig te schatten (artikel 6:97 BW).

45. Autobezitters A en B hebben bij de Handelaren Getroffen Voertuigen aangeschaft in de gerechtvaardigde veronderstelling dat deze zouden voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving en geen illegale en/of schadelijke onderdelen zouden bevatten. Deze eigenschappen zijn zó essentieel, dat deze Autobezitters er niet aan hoefden te twijfelen dat de Getroffen Voertuigen daaraan zouden voldoen. De Getroffen Voertuigen bezitten voornoemde essentiële eigenschappen *niet*. Zij voldoen niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving, onder meer omdat zij zijn uitgerust met verboden Manipulatie-Instrumenten. De Handelaren hebben de Autobezitters A en B onjuist (artikel 6:228 lid 1 sub a BW) dan wel onvolledig (artikel 6:228 lid 1 sub b BW) ingelicht over (de afwezigheid van) essentiële eigenschappen van de Getroffen Voertuigen. In ieder geval is sprake van wederzijdse dwaling (artikel 6:228 lid 1 sub c BW). Als gevolg hiervan hebben de Autobezitters A en B over deze essentiële eigenschappen van de Getroffen Voertuigen steeds gedwaald.
46. De Autobezitters A en B zijn de Koopovereenkomsten aangegaan onder invloed van dwaling. Dit maakt dat zij bevoegd zijn om deze Koopovereenkomsten te vernietigen (artikel 6:228 lid 1 aanhef BW). Op bovengenoemde gronden vordert Car Claim ten behoeve van de Autobezitters A en B dat de Handelaren de door hen aan deze Autobezitters te veel betaalde bedragen aan deze Autobezitters zullen terugbetalen ook op grond van dwaling. Car Claim stelt deze vordering subsidiair in, voor het geval de vordering tot gedeeltelijke ontbinding van de Koopovereenkomsten en het daaraan gekoppelde recht op prijsvermindering (het primair jegens de Handelaren gevorderde) niet zou worden toegewezen.

VIII. SCHADE

47. De Autobezitters hebben schade geleden door de aan de Gedaagden verweten gedragingen. Deze schade bestaat uit de volgende componenten:
 - i. te hoge koopprijs en te hoge leaseprijs: de Autobezitters hebben voor een combinatie van gepretendeerde eigenschappen van de Getroffen Voertuigen betaald, maar zij hebben die niet geleverd gekregen. Zij hebben uit hoofde van de gesloten overeenkomsten dan ook een prijs betaald die hoger is dan de waarde van de geleverde tegenprestatie. De door Autobezitters geleden schade dient ten minste gelijk te worden gesteld aan dit te veel betaalde bedrag;
 - ii. te hoge bijtelling: Particuliere Partijen C die hun Getroffen Voertuigen hebben geleased, hebben voor hun privégebruik van de Getroffen Voertuigen bijtelling moeten betalen. De bijtelling is gebaseerd op de cataloguswaarde van het desbetreffende Getroffen Voertuig. De gebreken aan de Getroffen Voertuigen hebben tot gevolg dat de werkelijke

(catalogus)waarde van de geleasede Getroffen Voertuigen lager is dan de (catalogus)waarde waarop de leasepremies en de bijtelling zijn gebaseerd;

- iii. kosten voor toereikend herstel (voor zover mogelijk) van de gebreken van de Getroffen Voertuigen: de Getroffen Voertuigen stoten te veel NOx uit en voldoen (mede) daardoor niet aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Daarnaast zijn de Getroffen Voertuigen voorzien van verboden Manipulatie-Instrumenten en zijn ze niet zodanig ontworpen en geconstrueerd dat ze onder normale gebruiksomstandigheden aan de Emissieverordening voldoen. Deze gebreken dienen te worden hersteld. De kosten van dit herstel kwalificeren eveneens als schade;
- iv. waardedaling en verminderd gebruiksgenot: nu de Getroffen Voertuigen verboden Manipulatie-Instrumenten bevatten, zullen de Autobezitters een beperkter genot van hun Getroffen Voertuig hebben. Deze, en andere, negatieve gevolgen van de aanwezigheid van verboden Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen zorgt dus voor maatschappelijke onrust. Dit heeft een negatieve inwerking op het gebruiksgenot en de restwaarde van de Getroffen Voertuigen. Dit is schade waarvoor de Autobezitters dienen te worden gecompenseerd; en
- v. (toegenomen) kosten na een toegepaste update: BMW heeft volgens berichtgeving ruim 300.000 Duitse voertuigen van een vrijwillige software-update voorzien. Het is daarbij niet bekend of deze 'updates' ook in Nederland zijn aangeboden en zo ja, in welke Getroffen Voertuigen deze in Nederland zijn toegepast. Indien en voor zover een update in bepaalde Getroffen Voertuigen van de Autobezitters zou zijn toegepast, lijden de Autobezitters ook als gevolg daarvan schade.

IX. TOEPASSELIJKHEID VAN DE WAMCA

- 48. De gedragingen van Gedaagden vallen volledig onder de werkingssfeer van de WAMCA.
- 49. De WAMCA is temporeel van toepassing op collectieve actieprocedures die aanhangig zijn gemaakt op of na het tijdstip waarop de WAMCA in werking trad (1 januari 2020) en die betrekking hebben op gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden op of na 15 november 2016.
- 50. De WAMCA is daarnaast eveneens van toepassing op collectieve actieprocedures die aanhangig zijn gemaakt op of na 1 januari 2020 en die betrekking hebben op een reeks van gebeurtenissen die zowel vóór als na 15 november 2016 hebben plaatsgevonden. Deze situatie doet zich in deze zaak voor.

WAMCA-overgangsrecht speelt geen rol bij vorderingen

51. Waar het gaat om de vorderingen van Car Claim ten behoeve van de Particuliere Partijen (zijnde: consumenten) valt deze procedure onder de werking van de Richtlijn Representatieve Vorderingen. Gelet hierop kan (en mag) het overgangsrecht niet worden toegepast op de vorderingen van Car Claim ten behoeve van de Particuliere Partijen. Op basis van de Richtlijn Representatieve Vorderingen en artikel 119a lid 3 ONBW is Car Claim per definitie bevoegd om ten behoeve van dat deel van haar achterban collectieve schadevergoedingsvorderingen in te stellen. Oók met betrekking tot gebeurtenissen van vóór 15 november 2016.

Het WAMCA-overgangsrecht

52. Bepalend voor het WAMCA-overgangsrecht is wat in deze zaak de schadeveroorzakende gebeurtenissen zijn en of die zowel voor als na 15 november 2016 hebben plaatsgevonden.
53. Car Claim meent primair dat het *moment van aanschaf van Getroffen Voertuigen door Autobezitters* als schadeveroorzakende gebeurtenis moet worden aangemerkt. Subsidiair meent Car Claim dat aansluiting kan worden gezocht bij *het op de Nederlandse markt brengen* van de Getroffen Voertuigen.
54. In beide vallen de gedragingen van Gedaagden volledig onder de werkingssfeer van de WAMCA.

Uiterst subsidiair: artikel 3:305a BW (oud)

55. Ter voorkoming van ieder misverstand merkt Car Claim nog op dat – indien en voor zover de rechtbank tot het oordeel zou komen dat de WAMCA op de onderhavige collectieve actieorders geheel of gedeeltelijk niet van toepassing zou zijn – Car Claim haar vorderingen (waarop de WAMCA alsdan niet van toepassing zou zijn) instelt op grond van artikel 3:305a BW (oud) (de Wet collectieve afwikkeling massaschade, zoals deze gold voor inwerkingtreding van de WAMCA). In dat geval komen de vorderingen die strijdig zijn met het (oude) verbod voor 305a-organisaties om schadevergoeding in geld te vorderen (artikel 3:305a lid 3 BW (oud)), te vervallen.

X. CAR CLAIM IS ONTVANKELIJK

56. Car Claim is een stichting in de zin van 3:305a lid 1 BW. Zij streeft geen commerciële doeleinden na. Zij heeft geen winstoogmerk. Zij heeft haar governance structuur opgezet in overeenstemming met de principes van de Claimcode. Car Claim beschikt over professionele en deskundige raden van bestuur en toezicht die haar in staat stellen de belangen van de Autobezitters op adequate wijze te behartigen.

Aanwijzing van een exclusieve belangenbehartiger

57. Bij de aanwijzing van de exclusieve belangenbehartiger dienen alle omstandigheden van het geval in aanmerking te worden genomen, waaronder in ieder geval:
- a. de omvang van de groep personen voor wie de belangenbehartiger opkomt;
 - b. de grootte van het door deze groep vertegenwoordigde financiële belang;
 - c. de overige werkzaamheden die de belangenbehartiger verricht voor de personen voor wie zij opkomt in of buiten rechte; en
 - d. de eerdere door de belangenbehartiger verrichte werkzaamheden of ingestelde collectieve vorderingen.³
58. Car Claim meent dat zij op basis van elk van deze gezichtspunten en andere mogelijk door de rechtbank in aanmerking te nemen gezichtspunten geschikt is om in deze collectieve procedure als exclusieve belangenbehartiger te worden aangewezen.

Ontvankelijkheidsvereisten

59. Car Claim voldoet aan alle ontvankelijkheidsvereisten die de WAMCA stelt:
- a. Car Claim is een stichting in de zin van artikel 3:305a lid 1 BW;
 - b. Car Claim beschikt over een toereikende statutaire doelomschrijving;⁴
 - c. Car Claim heeft in de gegeven omstandigheden voldoende getracht om het gevorderde door het voeren van overleg met Gedaagden te bereiken;⁵
 - d. de belangen van de Autobezitters zijn voldoende gewaarborgd;⁶
 - e. de collectieve vordering heeft een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer;⁷
 - f. de vorderingen strekken tot de bescherming van gelijksoortige belangen en lenen zich voor bundeling;⁸

³ Artikel 1018d lid 1 aanhef en sub a t/m d BW.

⁴ Artikel 3:305a lid 1 BW.

⁵ Artikel 3:305a lid 3 sub c BW.

⁶ Artikel 3:305a lid 1 en lid 2 BW.

⁷ Artikel 3:305a lid 3 sub b BW.

⁸ Artikel 3:305a lid 1 BW en artikel 1018c lid 1 sub c Rv.

- g. het voeren van deze collectieve vordering is efficiënter en effectiever dan het instellen van individuele vorderingen.⁹

XI. INTERNATIONALE BEVOEGDHEID NEDERLANDSE RECHTER

60. Voor de Importeur en de Handelaren geldt dat zij statutair in Nederland zijn gevestigd. De Nederlandse rechter is derhalve bevoegd om van de vorderingen van Car Claim jegens de Gedaagden kennis te nemen op grond van artikel 2 Rv.
61. BMW is in Duitsland gevestigd. Ook ten aanzien van BMW komt de Nederlandse rechter rechtsmacht toe, op grond van zowel artikel 7 lid 2 als artikel 8 lid 1 Brussel I-bis-Vo.

XII. RELATIEVE BEVOEGDHEID RECHTBANK AMSTERDAM

62. Naast de internationale bevoegdheid bepaalt artikel 8 lid 1 Brussel I bis-Vo tevens de relatieve bevoegdheid van een gerecht.¹⁰
63. Een aantal Handelaren is gevestigd binnen het arrondissement van de rechtbank Amsterdam.¹¹ Elk van hen kan fungeren als ankergedaagde, zodat de rechtbank Amsterdam ook relatief bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen van Car Claim tegen BMW en (op grond van artikel 107 Rv) eveneens jegens de Importeur en de overige Handelaren. Het hof Amsterdam heeft dit in andere dieselemissiezaken meermaals bevestigd.¹²
64. Bovendien zou een verweer van Gedaagden – dat erop zou neerkomen dat Car Claim haar vorderingen jegens de respectieve Gedaagden bij afzonderlijke, gelijkkluidende dagvaardingen in alle arrondissementen in Nederland had moeten instellen – strijd opleveren met de goede procesorde.¹³

⁹ Artikel 1018c lid 5 sub b Rv.

¹⁰ AG J. Kokott 3 april 2025, ECLI:EU:C:2025:243 (C-672/23), antwoord op vraag 4.

¹¹ Dusseldorp Oostzaan B.V., Van Poelgeest Amsterdam B.V. en Van Poelgeest Amstelveen B.V. zijn allen in het arrondissement Amsterdam gevestigd. Deze Gedaagden zijn onderdeel van de grootste dealerorganisaties voor BMW en MINI in Nederland.

¹² Hof Amsterdam 13 augustus 2024, ECLI:NL:GHAMS:2024:2238 (*FCA Chrysler*), r.o. 4.7 e.v.; Hof Amsterdam 13 augustus 2024, ECLI:NL:GHAMS:2024:2242 (*Volkswagen*), r.o. 4.6 e.v.; Hof Amsterdam 13 augustus 2024, ECLI:NL:GHAMS:2024:2245 (*Mercedes*), r.o. 4.13.

¹³ Hof Amsterdam 7 oktober 2025, ECLI:NL:GHAMS:2025:2666 (*TikTok*), r.o. 4.22.1-2.

XIII. TOEPASSELIJK RECHT

65. Op alle vorderingen van Car Claim jegens Gedaagden is Nederlands recht van toepassing. Voor de Importeur en de Handelaren volgt dit uit het gegeven dat zij hun statutaire zetel in Nederland hebben. Voor BMW volgt dit uit artikel 4 lid 1 Rome-II-Vo.

XIV. DE EIS

dat het de rechtbank behage bij vonnis, zoveel als mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

Ontvankelijkheid en exclusieve belangenbehartiger

1. voor recht te verklaren dat Car Claim ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure;
2. Car Claim aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv;

Opt out en opt in

3. te bepalen dat:
 - i. iedere Autobezitter met woonplaats of verblijf in Nederland gedurende een periode van vier weken na de aankondiging van de uitspraak waarbij Car Claim als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten zich van de behartiging van diens belangen in deze collectieve vordering te onttrekken (opt-out, artikel 1018f lid 1 Rv);
 - ii. iedere Autobezitter zonder woon- of verblijfplaats in Nederland gedurende een periode van vier weken na de aankondiging van de uitspraak waarbij Car Claim als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten deel te willen nemen aan deze collectieve vordering (opt-in, artikel 1018f lid 5 slotzin Rv);

Verklaringen voor recht

4. voor recht te verklaren dat:
 - i. BMW en de Importeur onrechtmatig hebben gehandeld jegens de Autobezitters;
 - ii. BMW en de Importeur hoofdelijk aansprakelijk zijn voor vergoeding van de door de Autobezitters geleden en nog te lijden schade;

- iii. de door Autobezitters geleden schade ten minste gelijk is aan de door de rechtbank in goede justitie vast te stellen prijsvermindering onder respectievelijk 5(iii) en 5(v);
 - iv. BMW en de Importeur over de aan de Autobezitters te betalen schadevergoeding wettelijke rente verschuldigd zijn vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs, leaseprijs of bijtelling hebben voldaan;
5. voor recht te verklaren dat:

primair

- i. de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn, althans dat de Getroffen Voertuigen andere dan gebruiksbepalende eigenschappen bezitten die niet aan de Koopovereenkomsten voldoen;
- ii. de redelijke termijn van de Handelaren tot herstel en/of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;
- iii. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Koopovereenkomsten op grond van gedeeltelijke ontbinding te verminderen op een nader door de rechtbank vast te stellen wijze;

subsidiar

- iv. de sub 5(i) genoemde gebreken en de omissies aan de Getroffen Voertuigen zo essentieel zijn dat weldenkende kopers bij een juiste voorstelling van zaken de Koopovereenkomsten niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden, zouden hebben gesloten;
- v. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Koopovereenkomsten op grond van gedeeltelijke vernietiging te verminderen op een nader door de rechtbank vast te stellen wijze;

primair en subsidiar

- vi. de respectieve Handelaren over de prijsvermindering onder 5(iii) en 5(v) jegens de Particuliere Partijen A en B wettelijke rente, en jegens de Zakelijke Partijen A en B wettelijke handelsrente verschuldigd zijn vanaf de datum waarop de desbetreffende Autobezitters de koopprijs aan de betreffende Handelaren hebben voldaan;

Vordering tot ongedaanmaking, terugbetaling en schadevergoeding

Jegens BMW en de Importeur

6. BMW en de Importeur hoofdelijk te veroordelen aan de Autobezitters de schade te vergoeden die zij hebben geleden, door middel van betaling aan hen van een nader door de rechtbank vast te stellen schadevergoeding, te vermeerderen met wettelijke rente;

Jegens de Handelaren

primair

7. de gedeeltelijke ontbinding van de Koopovereenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken;

subsidiar

8. de gedeeltelijke vernietiging van de Koopovereenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken;

primair en subsidiar

9. de respectieve Handelaren te veroordelen tot betaling aan Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van dat deel van de koopprijs dat deze Autobezitters aan de betreffende Handelaren te veel hebben betaald voor de Getroffen Voertuigen (de prijsvermindering), in geval van Particuliere Partijen te vermeerderen met wettelijke rente en in geval van Zakelijke Partijen wettelijke handelsrente, vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs hebben voldaan;

Collectieve schadeafwikkeling

10. te bepalen dat alle door Gedaagden aan Autobezitters verschuldigde vergoedingen aan Car Claim zullen worden betaald onder nader door de rechtbank te stellen voorwaarden van collectieve schadeafwikkeling, met inachtneming van het bepaalde in artikel 1018i lid 2 Rv;

Buitengerechtelijke kosten en (proces)kosten (art. 6:96 BW en art. 1018l lid 2 Rv)

11. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen tot vergoeding aan Car Claim van:
 - i. de volledige door Car Claim gemaakte buitengerechtelijke kosten, te vermeerderen met

de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening;

- ii. de volledige proceskosten van Car Claim en andere kosten, waaronder de volledige kosten van haar procesfinancier, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen vonnis tot aan de dag van algehele voldoening;
- iii. de kosten die Car Claim zal maken in verband met de handelingen die Car Claim in haar hoedanigheid van exclusieve belangenbehartiger tot aan het eindvonnis geacht zal worden uit te voeren, waaronder maar niet beperkt tot kosten ex artikel 1018f lid 3 BW;
- iv. de volledige kosten van Car Claim die zij in verband met de schadeafwikkeling zal maken vanaf het in deze procedure te wijzen eindvonnis, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening;

en

- v. de kosten die Car Claim zal maken ter vaststelling van de schade en de aansprakelijkheid, waaronder de kosten van de door Car Claim ingeschakelde deskundigen, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening.

XV. BEGRIPPENLIJST

Autobezitters	De Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen
Autobezitters A en B	Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B tezamen
BMW	Bayerische Motoren Werke AG, fabrikant van onder meer de merken BMW en MINI, gedaagde sub 1
Car Claim	De stichting Stichting Car Claim, eiseres
CvO	Certificaat van Overeenstemming
ECU/EDC	Electronic Control Unit / Electronic Diesel Control (unit)
ECU Software	Bij de ECU/EDC behorende (motormanagement) software
EGR	Exhaust gas recirculation
Emissieverordening	Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie
Gedaagde	Eén van de Gedaagden
Gedaagden	BMW, de Importeur en de Handelaren tezamen
Getroffen Voertuigen	Euro 5 en Euro 6 dieselloertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van artikel 2 van de Emissieverordening, die onder de merken BMW en MINI vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019 op de markt zijn gebracht
Handelaren	Gedaagden sub 3 – 40, Nederlandse BMW en MINI dealers
HvJEU	Hof van Justitie van de Europese Unie

Hoogtemeter	Een Manipulatie-Instrument dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem van een voertuig beperkt bij bepaalde binnen de EU normaal geachte hoogtes
Importeur	BMW Nederland B.V., gedaagde sub 2
Kaderrichtlijn	Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen
Koopovereenkomsten	De koopovereenkomsten die Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B hebben gesloten met de respectieve Handelaren c.q. Importeur met betrekking tot de koop en levering van een Getroffen Voertuig
LNT	Lean NOx Trap. Dit is een nabehandelingssysteem dat NOx opvangt en vervolgens via regeneratie omzet in minder schadelijke stoffen. LNT wordt ook wel als Nox Storage Catalyst aangeduid, NSC.
Manipulatie-Instrument	Manipulatie-instrument in de zin van artikel 3 lid 10 van de Emissieverordening
Mercedes-Benz	Mercedes-Benz AG
NEDC	New European Driving Cycle
NOx	Stikstofoxiden
Particuliere Partijen	De Particuliere Partijen A, Particuliere Partijen B en Particuliere Partijen C
Particuliere Partijen A	Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Koopovereenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht

Particuliere Partijen B

Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Koopovereenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht

Particuliere Partijen C

Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw of gebruikt Getroffen Voertuig van een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht (al dan niet via leasekoop), of door middel van een leaseconstructie (bijvoorbeeld operational lease of private lease) in gebruik hebben gekregen

Renault c.s.

Renault S.A., Renault S.A.S. en Automobile Dacia S.A.

Rome II-Vo

Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen

Snelheidsvenster

Een Manipulatie-Instrument dat aan de hand van bepaalde snelheden van het Getroffen Voertuig de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen beperkt

Stellantis PSA c.s.

Stellantis N.V., Stellantis Auto S.A.S., Automobiles Peugeot S.A., Automobiles Citroën S.A., GM Deutschland Holdings GmbH, Opel Automobile GmbH, General Motors Holdings LLC en General Motors Company

Testverordening

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

Temperatuurvenster

Een Manipulatie-Instrument dat aan de hand van temperatuurafhankelijke parameters de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen beperkt

Volkswagen c.s.	Volkswagen AG, Audi AG, SEAT S.A., Škoda a.s.
WAMCA	Wet Afwikkeling Massaschade in Collectieve Actie
WLTP	Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure
Zakelijke Partijen	Zakelijke Partijen A, Zakelijke Partijen B en Zakelijke Partijen C
Zakelijke Partijen A	Niet-Particulieren die op het moment dat de desbetreffende Koopovereenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht
Zakelijke Partijen B	Niet-Particulieren die op het moment dat de desbetreffende Koopovereenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht
Zakelijke Partijen C	Niet-Particulieren die op het moment dat de desbetreffende overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw of gebruikt Getroffen Voertuig van een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht (al dan niet via leasekoop) van, of door middel van een leaseconstructie (bijvoorbeeld operational lease of private lease) in gebruik hebben gekregen, bijvoorbeeld in een particuliere transactie of bij een occasion dealer