

Repertoriumnummer

2023/

Datum van uitspraak

27 juli 2023

Rolnummer

2016/2706/A



Niet aan te bieden aan de
ontvanger

NEDERLANDSTALIGE RECHTBANK VAN EERSTE AANLEG BRUSSEL

VON – DIV
B

1 bijlage

Aangeboden op

Niet te registreren

Vonnis

▪ TUSSENVONNIS OP TEGENSPRAAK

3^{de} kamer
burgerlijke zaken

De 3^{de} kamer wijst het volgende vonnis in de zaak:

A.R. 2016/2706/A

CONSUMENTENORGANISATIE VERBRUIKERSUNIE TEST AANKOOP vzw, met ondernemingsnummer 0407.703.668 en met zetel te 1060 Brussel, Hollandstraat 13, DIE KEUZE VAN WOONPLAATS DOET OP HET KANTOOR VAN HAAR RAADSLIEDEN TE 1000 BRUSSEL, JOSEPH STEVENSSTRAAT 7,

groepsvertegenwoordiger, eisende partij,

advocaten: mr. Bart Volders, met kantoor te 1000 Brussel, Joseph Stevensstraat 7, en mr. Karel Schulpen en mr. Thibaut Mottie, met kantoor te 2650 Edegem, Mechelsesteenweg 326,
bart.volders@arcaslaw.be - karel.schulpen@arcaslaw.be - thibaut.mottie@arcaslaw.be

tegen:

1. **VOLKSWAGEN AG**, vennootschap naar Duits recht, met zetel te Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Duitsland, handelsregister Braunschweig 100484
2. **AUDI AG**, vennootschap naar Duits recht, met zetel te Auto Unionstrasse 1, 85045 Ingolstadt, Duitsland, handelsregister Ingolstadt 1
3. **SEAT SA**, vennootschap naar Spaans recht, met zetel te Autovia A-2, Km 585 – 08760 Martorell, Spanje, handelsregister Barcelona 23662, folio 1, paginanummer 56855
4. **ŠKODA AUTO AS**, vennootschap naar Tsjechisch recht met zetel te Tř. Václava Klementa 869, 293 01 Mladá Boleslav, Mladá Boleslav II, Tsjechische Republiek, handelsregister Praag B 332
5. **DR.-ING. H.C. F. PORSCHE AG**, vennootschap naar Duits recht, met zetel te Porscheplatz 1, D-70435 Stuttgart, Duitsland, handelsregister Amtsgericht Stuttgart nr 730623

verwerende partijen, hierna afzonderlijk aangeduid als Volkswagen, Audi, Seat, Škoda en Porsche of samen als 'Volkswagen en consorten'

advocaten: mr. Nathalie Colin, mr. Jean Scalais, mr. Nino De Lathauwer en mr. Sander Baeyens, met kantoor te 1050 Brussel, Marsveldplein 5, nathalie.colin@freshfields.com - jean.scalais@freshfields.com - nino.delathauwer@freshfields.com - sander.baeyens@freshfields.com

6. **D'IETEREN AUTOMATIVE nv**, met ondernemingsnummer 0466.909.993 en met zetel te 1050 Brussel, Maliestraat 50, die het geding hervat voor D'IETEREN NV

verwerende partij, hierna aangeduid als D'Ieteren

advocaten: mr. Emmanuel Plasschaert en mr. Delphine Keppens, met kantoor te 1000 Brussel, Joseph Stevensstraat 7, eplasschaert@crowell.com – dkeppens@crowell.com

Rechtspleging

Gelet op de tussenvonnissen van deze rechtbank van 18 december 2017 en van 24 december 2018.

Gelet op de akte van gedinghervatting door nv D'leteren Automotive (hierna ook aangeduid als D'leteren) op 6 januari 2021 neergelegd ter griffie (digitaal).

Bij beschikking van 10 mei 2021 zijn, overeenkomstig artikel 747 van het Gerechtelijk Wetboek conclusietermijnen bepaald en is de rechtsdag bepaald op 14 en 15 februari 2022, waarop de zaak werd uitgesteld naar een relaiszitting van 4 april 2022 en vervolgens naar de zittingen van 15 en 22 mei 2023 voor pleidooien. Op de zitting van 22 mei 2023 is de zaak in voortzetting gezet op de zitting van 5 juni 2023.

Overeenkomstig artikel 748*bis* van het Gerechtelijk Wetboek houdt de rechtbank alleen rekening met de laatst genomen (synthese)conclusies van de partijen, nl.:

- voor eisende partij: de conclusie neergelegd op de griffie op 8 augustus 2022 (digitaal),
- voor Volkswagen en consorten: de conclusie neergelegd op de griffie op 8 december 2022 (digitaal).
- voor D'leteren: de conclusie neergelegd op de griffie op 4 maart 2022 (digitaal)

Op 17 mei 2023 zijn de stavingstukken van eisende partij neergelegd op de griffie (digitaal).

Op 28 april 2023, 2 mei 2023 en 3 juni 2023 zijn de stavingstukken van Volkswagen en consorten neergelegd op de griffie (digitaal).

Op 4 maart 2023 zijn de stavingstukken van D'leteren neergelegd op de griffie (digitaal).

Partijen zijn in onderling akkoord afgeweken van de opgelegde conclusietermijnen.

Op de openbare terechtzitting van 15 mei 2023:

- zijn verschenen:
 - o mr. Bart Volders en mr. Thibaut Mottie voor eisende partij,
 - o mr. Nathalie Colin, mr. Nino De Lathauwer en mr. Aurelie Devillers voor Volkswagen en consorten
 - o mr. Delphine Keppens voor D'leteren,
- zijn voornoemde advocaten gehoord,
- werd de zaak in voortzetting gezet naar de zitting van 22 mei 2023,

Op de openbare terechtzitting van 22 mei 2023:

- zijn verschenen:
 - o mr. Bart Volders en mr. Thibaut Mottie voor eisende partij,
 - o mr. Nathalie Colin, mr. Jean Scalais, mr. Nino De Lathauwer, mr. Sander Baeyens en mr. Aurelie Devillers voor Volkswagen en consorten
 - o mr. Delphine Keppens voor D'leteren,
- zijn de advocaten die het woord namen voor de voormelde partijen gehoord,
- werd de zaak in voorzetting gezet naar de zitting van 5 juni 2023

Op de openbare terechtzitting van 5 juni 2023:

- zijn verschenen:
 - o mr. Bart Volders voor eisende partij,
 - o mr. Nino De Lathauwer voor Volkswagen en consorten
 - o mr. Delphine Keppens voor D'leteren,
- zijn voornoemde advocaten gehoord,
- sloot de rechtbank de debatten en nam zij de zaak in beraad

De bepalingen van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken werden toegepast.

1. FEITEN EN VOORGAANDEN

1.- De rechtbank wees in deze zaak al een aantal beslissingen. In de hiernavolgende paragrafen herhaalt zij de voor de behandeling van het dossier relevante feiten en vult deze nog verder aan.

2.- Naar aanleiding van een onderzoek gevoerd door de Universiteit van West Virginia signaleerden rapporten van het Amerikaans Agentschap voor Milieubescherming (van 18 september en 2 november 2015) dat in bepaalde voertuigen van Volkswagen en Audi software aanwezig was die de stikstofoxide (of NOx)-emissiewaarden van deze voertuigen kon beïnvloeden tijdens de testfase. Deze software herkende de parameters van de testfase en stuurde de motor van deze voertuigen op die wijze aan dat de voertuigen tijdens de test voldeden aan de opgelegde NOx-emissienormen, terwijl de NOx-uitstoot in gewone omstandigheden veel hoger lag (in het eerste rapport is sprake van 10 tot 40 keer hoger, in het ander rapport tot 9 keer hoger) (zie dossier Test Aankoop, stuk II-1 en stuk II-2).

Volkswagen en consorten duiden deze software aan als 'omschakelsoftware'. Test Aankoop van haar kant heeft het over 'sjoemelsoftware'. De rechtbank duidt de software die de motor aldus aanstuurde

hierna aan als de 'manipulatiesoftware'. De voertuigen waarin deze manipulatiesoftware zich bevond duidt de rechtbank, in navolging van Test Aankoop, hierna ook aan als 'geaffecteerde voertuigen'.

3.– **Reactie door Volkswagen en D'leteren** - Al na het eerste rapport, op 22 september 2015, verstuurde Volkswagen een persbericht waarin zij communiceerde dat zij een onderzoek voerde naar de onregelmatigheden bij voertuigen met een type EA189-motor. Zij gaf aan in een herstelmaatregel te zullen voorzien om het vertrouwen te herwinnen en schade bij klanten te voorkomen (de rechtbank citeert deze verklaring in haar geheel hierna onder randnummer 50.–).

Op 26 september 2015 kondigde D'leteren aan dat zij de commercialisering stopzette van de voertuigen die mogelijk uitgerust waren met 'niet-conforme software'.

Op 28 september 2015 liet D'leteren weten dat de lopende bestellingen van EU 5 dieselmotoren van het type EA189 zouden worden vervangen door EU 6 dieselwagens.

Op 29 september 2015 kondigde Volkswagen een terugroepactie aan. D'leteren kondigde die dag aan dat voor België, 197.328 Volkswagens zouden worden teruggeroepen, 121.712 Audi's, 51.069 Škodas en 23.539 Seats. D'leteren lanceerde op diezelfde dag ook een website waarop klanten konden nakijken of hun voertuig betrokken was bij de 'dieselfraude'.

4.– **Reactie door consumentenorganisaties** - Op 24 september 2015 stuurde Test Aankoop een brief aan de D'leteren met verzoek om informatie en schadeherstel. Test Aankoop ontving hierop geen antwoord en bracht haar brief in herinnering op 1 oktober 2015.

Op 2 oktober 2015 richtte het BEUC – Bureau Européen des Unions de Consommateurs, een Europese overkoepelende consumentenorganisatie waarvan Test Aankoop lid is – een brief aan Volkswagen waarin zij onder meer opnieuw verzocht in kaart te brengen welke voertuigen geaffecteerd waren en waarin zij verzocht om herstel voor de getroffen consumenten met bevestiging dat eventuele claims tot ontbinding of (gedeeltelijke) terugbetaling zouden gehonoreerd worden.

5.– **Verdere briefwisseling en persberichten** - Op de brief van 2 oktober 2015 antwoordde Volkswagen op 20 oktober 2015 dat een terugroepactie zou worden georganiseerd vanaf januari 2016 waarbij de technische maatregelen zowel de software als hardware konden omvatten. Zij zou de beoogde maatregelen eerst aftoetsen bij de bevoegde autoriteiten en zou streven naar een oplossing voor alle geaffecteerde voertuigen met een EA189-motor die aan alle wettelijke vereisten zou voldoen zonder kosten voor de klant.

6.– Op 29 oktober 2015 stelde het BEUC nog aanvullende vragen onder meer met betrekking tot de geplande terugroepactie, de vergoedingen en herstelmaatregelen. Bij gebreke aan reactie stuurde zij

een herinnering op 26 november 2016 - waarin zij ook nog een paar bijkomende vragen stelde -, maar ook deze herinnering bleef zonder reactie.

7.- Op 29 april 2016 bracht D'leteren een persbericht uit waarin zij uitlegde waaruit de terugroepactie zou bestaan die zij in gang zou zetten. Dit bericht volgde op de bekendmaking van het verslag met aanbevelingen van de bijzondere commissie van de Kamer van volksvertegenwoordigers belast met de opvolging van het dossier Dieseldgate. De getroffen klanten zouden een brief ontvangen en uitgenodigd worden een afspraak te nemen bij een officiële concessiehouder van hun keuze. Bij het voertuig zou een 'technische interventie' worden uitgevoerd, waarna de consumenten een 'certificaat' zouden ontvangen dat bevestigde dat de uitvoering van de corrigerende maatregelen geen enkel negatief effect had op het brandstofverbruik, de CO₂-uitstoot, de motorprestaties en/of het geluidsemissieniveau van hun voertuig en dat alle gegevens met betrekking tot de homologatie van het voertuig ongewijzigd bleven.

De technische interventie, hierna aangeduid als de 'update-software' zou minder dan een uur duren en uitgevoerd kunnen worden tijdens een andere geplande interventie. In navolging van dit persbericht en om op alle vragen van consumenten te kunnen antwoorden verzocht Test Aankoop bij brief van 12 mei 2016 (in het Nederlands) aan D'leteren om haar alle informatie (inbegrepen – maar niet beperkt tot – de onderliggende testrapporten en technische analyses voorafgaand aan het eventueel afleveren van een testrapport, lijsten van voertuigen die het voorwerp zouden moeten uitmaken van de terugroepactie, en alle overige documenten, verslagen, rapporten en elementen die de inhoud van het persbericht konden staven) ter beschikking te stellen.

D'leteren gaf hierop bij brief van 18 mei 2016 (in het Frans) uitleg over de terugroepactie en gaf aan dat zij na officiële goedkeuring van de updatesoftware door het Duitse Kraftfahrt-Bundesamt (hierna aangeduid als 'KBA'), voor deze voertuigen een certificaat zou opstellen ten behoeve van de consument. Zij voegde bij deze brief klaarblijkelijk een model van dit certificaat. Bij stuk II.17 van het dossier van Test Aankoop – in de inventaris verkeerdelijk beschreven als de brief van 19 mei 2016 – waarin de interventie aangeduid is als 'actie 23R7', is dit certificaat niet gevoegd. Volgens Test Aankoop meldde D'leteren bij deze brief ook nog dat zij niet over enige (technische of andere) informatie beschikte, die in handen zou zijn van Volkswagen en het KBA. De rechtbank leest dit laatste evenwel niet in deze brief onder stuk II.17 van het dossier van Test Aankoop.

8.- In een brief van 19 mei 2016 antwoordde de FOD Mobiliteit en Transport op een vraag van Test Aankoop van 1 maart 2016 dat de consument in België niet verplicht kan worden om in te gaan op de terugroepactie.

9.- ***De briefwisseling naar aanleiding van het testen van de update-software door de KBA*** - De KBA startte met testen op de geaffecteerde voertuigen na de software-update en stemde op 19 mei

2016 in met de technische wijzigingen. De eigenlijke terugroepactie startte klaarblijkelijk na 21 december 2016 (zie haar persbericht onder stuk 1.20, dossier Volkswagen).

10.– Test Aankoop stelde zich echter vragen bij de capaciteit en de competentie van het KBA bij het uitvoeren van deze testen en de methodologie ervan. Zij schreef het KBA daarom aan op 11 september 2017. Op 13 oktober 2017 schreef het KBA dat de gevraagde informatie deel uitmaakte van verschillende in Duitse deelstaten lopende onderzoeken, maar dat een aantal openbare ministeries weigerden om informatie vrij te geven. Alleen na vrijgave van het dossier kon zij daarop terugkomen.

Test Aankoop geeft aan dat zij nooit verdere reactie op haar vragen ontving.

11.– **De huidige procedure** - Bij verzoekschrift - en niet bij dagvaarding zoals aangegeven onder nummer 24 van de conclusie van Test Aankoop – leidde Test Aankoop al eerder, op 30 juni 2016, een rechtsvordering tot collectief herstel in.

12.– Zij richtte zich, als groepsvertegenwoordiger, tegen Volkswagen, tegen Audi, Seat, Škoda (die deel uitmaken van de Volkswagen Groep) en tegen D'leteren met een vordering voor de geaffecteerde voertuigen gekocht op of na 1 september 2014.

13.– Op 18 december 2017 wees de rechtbank het tussenvonnis in deze zaak waarbij zij de vordering ontvankelijk verklaarde.

De rechtbank legde in dit vonnis, overeenkomstig artikel XVII.43 van het Wetboek Economisch Recht, een optiesysteem van opt-out op aan de schadelijders-verblijfhouders in België (voor de niet-verblijfhouders was automatisch het opt-in systeem van toepassing).

De rechtbank verzocht de griffie om, met het oog op de bekendmaking, onmiddellijk na het verstrijken van de beroepstermijn, de beslissing mee te delen aan de diensten van het Belgisch Staatsblad en de FOD Economie, K.M.O. Middenstand en Energie voor bekendmaking.

De rechtbank kende aan partijen een onderhandelingstermijn toe van zes maanden na het verstrijken van de termijn voor het uitoefenen van het keuzerecht, d.i. twee maanden na de bekendmaking in het Belgische Staatsblad.

Dit vonnis werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 8 mei 2018. Niemand oefende naar aanleiding van deze bekendmaking een keuzerecht uit, niet in de ene (opt-out voor verblijfhouders) of de andere (opt-in voor niet-verblijfhouders) zin.

14.– Partijen verzochten bij gezamenlijke verzoekschrift van 17 december 2018 om een verlenging van de onderhandelingstermijn wat de rechtbank toestond bij tussenvonnis van 24 december 2018. De verlengde onderhandelingsperiode liep tot 8 juli 2019 maar partijen kwamen niet tot een akkoord.

Partijen stelden vervolgens de zaak in staat voor behandeling ten gronde.

15.– De rechtbank vermeldt nog dat Test-Aankoop op 14 mei 2020 in de loop van de instaatstelling ten gronde een verzoekschrift op grond van artikel 19, lid 3, van het Gerechtelijk Wetboek indiende met het oog op een bevel tot overlegging door verwerende partijen van een dadingsovereenkomst die Volkswagen sloot in Duitsland. Test-Aankoop deed bij brief van 15 november 2021 afstand van deze vordering. Na afloop van deze procedure verzochten partijen ook nog om verlenging van conclusietermijnen en spraken zij een bijkomende conclusiekalender af.

16.– De rechtbank vermeldt nog andere relevante feiten bij de verdere bespreking hierna.

2. DE VORDERINGEN VAN PARTIJEN NA HET TUSSENVONNIS VAN 18 DECEMBER 2017

17.– **Test-Aankoop** - Voor zover de vordering gegrond wordt verklaard op grond van Boek VI “Marktpraktijken en consumentenbescherming” van het Wetboek Economisch Recht vordert Test Aankoop in het *petitum* van haar conclusie in hoofddorde te zeggen voor recht dat elke koper van een geaffecteerd voertuig recht heeft op de terugbetaling van de aankoopprijs voor dit voertuig, met behoud van zijn voertuig, minstens op een schadevergoeding die, *ex aequo et bono* begroot, gelijk is aan dit bedrag plus interest tegen de wettelijke interestvoet vanaf de datum van aankoop van het voertuig.

Ondergeschikt vordert Test-Aankoop te zeggen voor recht dat deze koper recht heeft op de gedeeltelijke terugbetaling van de aankoopprijs, met behoud van zijn voertuig, waarbij het bedrag van de terugbetaling niet lager kan zijn dan wat Volkswagen zich bereid toonde te betalen aan de getroffen consumenten in Duitsland op grond van de overeenkomst die Volkswagen sloot met de Duitse consumentenorganisatie Verbraucherzentrale Bundesverband, minstens op een schadevergoeding, die *ex aequo et bono* begroot, gelijk is aan dit bedrag plus interest tegen de wettelijke interestvoet vanaf de datum van aankoop van het voertuig.

Nog meer ondergeschikt vordert Test-Aankoop te zeggen voor recht dat elke koper van een geaffecteerd voertuig recht heeft op een schadevergoeding *ex aequo et bono* begroot op 3.000,00 euro voor een nieuw voertuig en 1.500,00 euro voor een tweedehands voertuig.

18.– Voor zover de vordering gegrond wordt verklaard op grond van de artikelen 1641-1643 van het Burgerlijk Wetboek vordert Test-Aankoop te zeggen voor recht dat elke koper van een geaffecteerd

voertuig recht heeft op de terugbetaling van een prijsvermindering van 20% van de aankoopprijs voor dit voertuig met behoud van zijn voertuig, minstens op een schadevergoeding, die *ex aequo et bono* begroot, gelijk is aan dit bedrag plus interest tegen de wettelijke interestvoet vanaf de datum van aankoop.

19.– Voor zoveel als nodig merkt de rechtbank tot slot op dat Test-Aankoop ter zitting aangaf niet aan te dringen op de eerder bij verzoekschrift op grond van artikel 19, lid 3, van het Gerechtelijk Wetboek gevorderde neerlegging van een dadingsakkoord door Volkswagen gesloten in Duitsland. Ook op enige oproeping in verzoening dringt zij, in weerwil van haar conclusie, niet aan (zie proces-verbaal van de terechtzitting van 15 en 22 mei 2023).

20.– **Volkswagen en consorten** – Volkswagen en consorten besluiten tot de gehele minstens gedeeltelijke niet-ontvankelijkheid van de vordering en minstens tot de ongegrondheid van de vordering.

Indien de rechtbank niet zou kunnen beoordelen of er schade is aan de zijde van de eigenaars, vorderen zij in meer ondergeschikte orde alvorens verder recht te doen de aanstelling van een deskundige met het oog op het onderzoeken van de manipulatiesoftware en de daarna uitgevoerde update ervan en vervolgens te bepalen of hieruit nadelige gevolgen voortvloeien met betrekking tot het brandstofverbruik, de prestaties, de herverkoopwaarde of de onderhoudskosten van de betrokken voertuigen.

21.– In meest ondergeschikte orde lijsten Volkswagen en consorten in hun conclusie (van pagina 153 tot en met pagina 199) de voertuigen op die uitgerust zijn met een EA189-motor en volgens hen aanspraak kunnen maken op schadevergoeding. Zij besluiten ook dat:

- Volkswagen slecht één schadevergoeding verschuldigd kan zijn per voertuig uitgerust met een EA189-motor

- dat de schadevergoeding enkel verschuldigd kan zijn aan de consument die eigenaar was van het zogenaamde geaffecteerde voertuig vóór 22 september 2015 en op 30 juni 2016 (zijnde de datum van de indiening van het inleidend verzoekschrift in deze zaak), en nog steeds eigenaar is op het tijdstip van de schadeloosstelling, minstens op het ogenblik van het tussenkomende vonnis ofwel het zogenaamde geaffecteerde voertuig heeft doorverkocht na de instelling van deze vordering én voor zover de consument minstens de volgende zaken bijbrengt:

- (i) de ondertekende procesvolmacht (inclusief kopie identiteitskaart) [*ter zitting geven Volkswagen en consorten echter aan dat het gaat om een materiële vergissing en dat dit een voorwaarde is die hier niet aan de orde is en waarop zij dus niet aandringt (zie proces-verbaal van de terechtzitting van 5 juni 2023)*]

- (ii) de aankoopfactuur

- (iii) het betalingsbewijs

- (iv) het inschrijvingsbewijs

(v) in voorkomend geval de verkoopfactuur

22.– **D'leteren** – D'leteren besluit in hoofdorde tot de niet-ontvankelijkheid minstens ongegrondheid van de vordering en vraagt buiten zake te worden gesteld. In ondergeschikte orde wijst zij er op dat voor wat haar betreft enkel consumenten die een voertuig uitgerust met een EA189-motor (i) vóór 1 september 2014 van D'leteren hebben gekocht en (ii) die geen software-update lieten uitvoeren, aanspraak kunnen maken op het laten uitvoeren van een kosteloze software-update door D'leteren.

23.– Partijen vorderen verder over en weer dat de ander zou worden veroordeeld tot de kosten met inbegrip van de rechtsplegingsvergoeding.

3. BEOORDELING

3.1. Gedinghervatting

24.– De rechtbank verleent aan D'IETEREN AUTOMATIVE nv (hiervoor en hierna aangeduid als 'D'leteren') akte van haar gedinghervatting.

Voor zoveel als nodig merkt de rechtbank op dat overeenkomstig artikel 819 Gerechtelijke Wetboek bij gedinghervatting de rechtspleging wordt voortgezet volgens de laatste gedingstukken en dat de vroeger neergelegde conclusies worden geacht te blijven gelden, tenzij in de akte nieuwe conclusies worden ter kennis gebracht.

3.2. Ontvankelijkheid

25.– Zoals reeds aangegeven in het tussenvonnis van 18 december 2017 gelden bij de beoordeling van de ontvankelijkheid van de rechtsvordering tot collectief herstel, in afwijking van de artikelen 17 en 18 van het Gerechtelijk Wetboek, de bijzondere ontvankelijkheidsvoorwaarden van artikel XVII.36 van het Wetboek Economisch Recht.

Dit artikel 36 bepaalt dat de rechtsvordering tot collectief herstel ontvankelijk is voor zover:

- 1° de ingeroepen oorzaak een mogelijke inbreuk betreft door de onderneming op een van haar contractuele verplichtingen, op een van de Europese verordeningen of de wetten bedoeld in artikel XVII. 37 of op een van hun uitvoeringsbesluiten;
- 2° de rechtsvordering wordt ingesteld door een verzoeker die voldoet aan de vereisten bedoeld in artikel XVII. 39 en door de rechter geschikt wordt bevonden;
- 3° het beroep op een rechtsvordering tot collectief herstel lijkt meer doelmatig dan een rechtsvordering van gemeen recht.

26.– De rechtbank deed bij vonnis van 18 december 2017 uitspraak over de ontvankelijkheid van de vordering van Test-Aankoop. Daarin oordeelde zij:

“ Verklaart enkel de vordering van Test Aankoop ter vergoeding van de schade die de consumenten-eigenaars van een voertuig met EA189 motor – aangekocht op en na 1 september 2014 – hebben geleden door de schending van de door eisers aangehaalde bepalingen van boek VI Marktpraktijken en Consumentenbescherming (ten overstaan van de verweerders sub 1 tot en met 5) en/of de schending van de artikelen 1641 Burgerlijk Wetboek (ten overstaan van alle verweersters) en die de toekenning van een bedrag van 1,00 euro provisioneel op het oog heeft, ontvankelijk.”

Tegen deze ontvankelijkheidsbeslissing, die aan Volkswagen en consorten werd betekend op 9 en 19 februari 2018 tekenden partijen geen beroep aan.

27.– **De vordering in zoverre gericht tegen de consorten (verweerders sub 2 tot en met 5)** - Volkswagen en consorten leiden uit het tussenvonniss af dat de vordering niet ontvankelijk is ten overstaan van Dr.-ING H.C. F POSCHE AG (hierna aangeduid als ‘Porsche’) aangezien deze nooit EA189-motoren ontwikkelde, produceerde of een voertuig op de markt bracht met een EA189-motor.

28.– Dat de rechtbank de vordering ontvankelijk verklaarde met betrekking tot bepaalde motoren, beperkt alleen het voorwerp van de vordering. Dit belet niet dat de vordering, aldus beperkt, ontvankelijk is ten overstaan van alle verweerders. De vaststelling dat één van deze verweerders dergelijke motoren niet zou produceren of verkopen, kan er bijgevolg alleen toe leiden dat de vordering niet gegrond is ten overstaan van die verweerder. De rechtbank onderzoekt deze grief van Volkswagen en consorten dan ook hierna (zie hierna randnummer 30.–).

29.– Wat betreft Audi, Seat en Škoda (en ondergeschikt ook Porsche) houden Volkswagen en consorten voor dat de vordering gericht tegen hen niet-ontvankelijk is omdat zij niet op de hoogte waren van het bestaan van de software-functie die ter discussie staat in dit geschil, laat staan van de ontwikkeling of installatie ervan.

Zelfs indien men ervan uitgaat dat naast de bijzondere ontvankelijkheidsvoorwaarden ook voldaan zou moeten zijn aan de klassieke ontvankelijkheidsvoorwaarden van artikel 17 en 18 van het Gerechtelijk Wetboek, dan nog kan deze grond van niet-ontvankelijkheid niet slagen. Deze betreft immers niet de ontvankelijkheid, maar de grond van de zaak (zie ook Cass. 26 januari 2017, R.W. 2017-18, 1216). De rechtbank onderzoekt deze grief dan ook hierna.

30.– **Voorwerp van de vordering** – Voertuigen met een EA189-motor - Volgens Volkswagen en consorten belet de ontvankelijkheidsbeslissing dat Test Aankoop vergoeding vordert voor voertuigen met een andere motor dan de EA189-motor.

Het voorwerp van de vordering is de concrete aanspraak van de eisende partij en strekt tot het bekomen van een moreel, sociaal of economisch voordeel zoals bijvoorbeeld de betaling van een geldsom, de ontbinding of vernietiging van een overeenkomst.

In toepassing van artikel XVII.64 van het Wetboek Economisch Recht mag de groepsvertegenwoordiger de rechtsvordering tot collectief herstel niet meer wijzigen of uitbreiden. Het artikel is een afwijking van artikel 807 van het Gerechtelijk Wetboek en heeft tot gevolg dat de groepsvertegenwoordiger het voorwerp van de procedure niet mag wijzigen of uitbreiden (zie E. FALLA, *La réparation des dommages de masse. Propositions visant à renforcer l'efficacité en réparation collective*, Larcier 2017, 70, nr. 50 ; S. RUTTEN, "Beslissing ten gronde" in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 108, nr. 6; E. DE BAERE, *De Belgische class action*, Wolters Kluwer 2017, 89 nr. 87, 107, nr. 106 en 159, nr. 184). Dit artikel wil de leden van de groep beschermen die correct moeten geïnformeerd zijn over de omvang van de vordering op het ogenblik dat zij hun optierecht gebruiken. Ingevolge de ontvankelijkheidsbeslissing waarin de rechtbank het voorwerp van de vordering omschrijft, is het voorwerp van de vordering hier inderdaad beperkt tot de schadevordering voor voertuigen met een EA189-motor. Anders dan Volkswagen en consorten schijnen voor te houden, betwist Test Aankoop deze beperking niet. Zij spreekt trouwens helemaal niet tegen dat de vordering alleen betrekking kan hebben op voertuigen uitgerust met 2.0 liter, 1.6 liter of 1.2l dieselmotoren en niet op 3.0 liter motoren.

31.– *Voertuigen met manipulatiesoftware* – Test Aankoop heeft het in conclusie niet alleen over het installeren van de initiële manipulatiesoftware, maar ook over de updatesoftware die volgens haar evenzeer een verboden manipulatie-instrument is en waarvan de impact op de verhouding tussen het brandstofverbruik, de uitstoot, de prestaties, de herverkoopwaarde en de onderhoudskosten niet zou vaststaan.

Test Aankoop verwijst in dit verband naar de voormelde briefwisseling tussen haar en het KBA (die de conformiteit van de updatesoftware met de Emissieverordening zou bevestigd hebben). In deze brieven drong Test Aankoop aan op informatie over de uitgevoerde testen na de software-update en trok zij de competentie van het KBA om deze testen uit te voeren in twijfel.

32.– In het inleidend verzoekschrift stelde Test Aankoop alleen een vordering in voor de kopers van de geaffecteerde voertuigen die nog geen herstel lieten uitvoeren. Het inleidend verzoekschrift bevat wel een verwijzing naar de update-software, maar dan alleen om te verduidelijken dat men de kopers van de geaffecteerde voertuigen niet kon verplichten om in te gaan op de geboden herstelmaatregel.

Het is dus niet zo dat Test Aankoop in het inleidend verzoekschrift ook een vordering instelde voor schadeherstel naar aanleiding van het installeren van de update-software. Dat de eigenaars die ingingen op de terugroepactie toch werden opgenomen in de subcategorieën die de rechtbank met

het oog op het voeren van de onderhandelingen opstelde (zie hierna) had er alleen mee te maken dat deze toen door Volkswagen als een maatregel van herstel werden voorgesteld.

Voor zover de laatste conclusie van Test Aankoop zo zou moeten worden begrepen dat zij de vordering niet alleen instelt voor de kopers van de geaffecteerde voertuigen die geen update van de software ondergingen, maar ook voor de kopers van de geaffecteerde voertuigen die de update-software wel lieten uitvoeren, is de uitbreiding van de vordering niet ontvankelijk.

Gelet op wat de rechtbank hiervoor oordeelde met betrekking tot het voorwerp van de vordering en het afwijken van artikel 807 van het Gerechtelijk in een gewone procedure, betekent dit dat Test Aankoop de vordering dan ook niet meer kan uitbreiden (voor zover zij dit doet) tot de geaffecteerde voertuigen waarbij de consument inging op de vrijwillige terugroepactie en de nieuwe software liet installeren.

De huidige vordering beperkt zich tot het herstel van het nadeel voor de geaffecteerde voertuigen die niet ingingen op de mogelijkheid om de update-software te installeren en de rechtbank wijst de vordering voor het overige alleszins af.

33.– *Morele schade* – Volkswagen en consorten wijzen ook nog op de niet-ontvankelijkheid van de vordering in zoverre Test Aankoop aanspraak maakt op morele schade. Volgens Volkswagen en consorten kan bij een vordering tot morele schadevergoeding alleen een opt-in systeem worden opgelegd. Aangezien hier een opt-out systeem werd opgelegd zou Test Aankoop geen morele schade meer kunnen vorderen. Dit is juist, maar veeleer omdat Test Aankoop vóór de ontvankelijkheidsbeslissing geen morele schade vorderde. Aldus stond niets er aan in de weg dat de rechtbank het opt-out systeem oplegde en kan Test Aankoop omwille van artikel XVII.64 van het Wetboek Economisch Recht haar vordering thans niet meer uitbreiden (zie E. DE BAERE, *De Belgische class action*, Kluwer 2017, 107, nr. 106; E. FALLA, *La réparation des dommages de masse. Propositions visant à renforcer l'efficacité en réparation collective*, Larcier 2017, 71, nr. 51).).

In elke geval bewijst Test Aankoop geen effectieve morele schade, zodat de rechtbank de vordering in elk geval als ongegrond zou moeten afwijzen.

34.– *Oorzaak van de vordering en rechtsgronden* - Volkswagen en consorten zijn van oordeel dat Test Aankoop thans, in de procedure ten gronde, geen nieuwe rechtsgronden meer kan aanvoeren zoals bedrog (waarvan zij bovendien ook voorhouden dat die niet kan worden ingeroepen omdat zij geen betrekking zou hebben op contractuele verplichtingen en het alleszins geen norm is die de rechtsvordering collectief herstel kan schragen).

Ook andere rechtsgronden dan deze die Test Aankoop voor de ontvankelijkheidsbeslissing aanvoerde, zoals artikel VI.93 van het Wetboek Economisch Recht en artikel 1382 van het oud Burgerlijk Wetboek,

kan Test Aankoop volgens Volkswagen en consorten thans niet meer aanvoeren precies gelet op die beslissing.

35.– Het voorwerp van de vordering onderscheidt zich van de oorzaak van de vordering. De oorzaak is het geheel van de rechtsfeiten en/of rechtshandelingen die het voorliggende geschil hebben uitgelokt en die de eiser aanvoert tot staving van het recht waarvan hij de erkenning of bescherming vraagt, meer algemeen tot staving van het gevorderde. De oorzaak onderscheidt zich op zijn beurt van de op het geschil toepasselijke rechtsregels, rechtsnormen of wetsbepalingen (hierna in hun geheel aangeduid als de 'rechtsgronden').

36.– In het *inleidend verzoekschrift* vorderde Test Aankoop een provisionele vergoeding van 1,00 euro voor elke koper van een geaffecteerd voertuig – aangekocht op en na 1 september 2014 – tot herstel van de schade die hij leed ingevolge de schending (door verweerders) van de bepalingen van boek VI Marktpraktijken en Consumentenbescherming en/of schending van de artikelen 1641 e.v. van het Burgerlijk Wetboek.

In haar *conclusie* voorafgaand aan de ontvankelijkheidsbeslissing stelde Test Aankoop dat de oorzaak van de schade te wijten was aan het niet-respecteren door verweerders van de bepalingen bedoeld in artikel XVII.37 WER, met name het niet respecteren van de bepalingen uit Boek VI Marktpraktijken en consumentenbescherming, Boek IX De veiligheid van producten en diensten, de wet van 25 februari 1991 betreffende de aansprakelijkheid voor producten met gebreken en de wet van 1 september 2004 betreffende de bescherming van consumenten bij verkoop van consumentengoederen. In concreto bepleitte zij echter alleen een mogelijke schending van bepalingen uit het voormelde boek VI (onder verwijzing naar randnummers 29 tot en met 37 van haar inleidend verzoekschrift) en van de contractuele verplichtingen op grond van artikel 1641-1645 van het oud Burgerlijk Wetboek (onder verwijzing naar randnummers 38 tot en met 41 van haar inleidend verzoekschrift).

In het tussenvonnis van 18 december 2017 besliste de rechtbank dat Test Aankoop, in het kader van de ontvankelijkheidsbeslissing, ten overstaan van Volkswagen en consorten een mogelijke inbreuk aantoonde voor de volgende rechtsgronden: artikel VI.97 (onjuiste of misleidende informatie), artikel VI.99 (weglaten essentiële informatie), artikel VI.100, 2° (onterecht aanbrengen van een label), artikel VI.100, 4° (onterecht voorhouden van goedkeuring) en artikel VI.100, 9° WER (voorhouden dat product legaal is) ten overstaan van Volkswagen en consorten en een schending van artikel 1641 e.v. van het (oud) Burgerlijk Wetboek (verborgen gebreken) ten overstaan van alle verweerders.

37.– Het voormelde uitbreidings- en wijzigingsverbod van artikel XVII.64 van het Wetboek Economisch Recht beoogt alleen het voorwerp van de vordering, niet de oorzaak of de uitbreiding of aanvulling van rechtsgronden. Het artikel lijkt een uitbreiding van de rechtsgronden dus niet in de weg te staan.

De ontvankelijkheidsbeslissing staat aan deze uitbreiding evenmin in de weg. Men moet namelijk in het achterhoofd houden dat de wetgever met de rechtsvordering tot collectief herstel in een bijzondere procedure heeft voorzien. Deze heeft bijzondere ontvankelijkheidsvoorwaarden die tot doel hebben na te gaan of de zaak ten gronde onder het materiële toepassingsgebied valt van de rechtsvordering tot collectief herstel. Met deze bijzondere ontvankelijkheidsvoorwaarden wou de wetgever de toegang tot de rechter verzekeren voor collectieve schade, maar misbruik van de procedure tegen bedrijven vermijden (zie ook E. FALLA, *La réparation des dommages de masse. Propositions visant à renforcer l'efficacité en réparation collective*, Larcier 2017, 65-66, nr. 46).

Zoals gezegd moet de rechtbank onder meer onderzoeken of de door de groepsvertegenwoordiger ingeroepen oorzaak (hier is dat het op de markt brengen van motorvoertuigen met verboden manipulatiesoftware) een mogelijke inbreuk op de limitatief opgesomde rechtsgronden in artikel XVII.37 van het Wetboek Economisch Recht betreft, waarbij zelfs geen sprake moet zijn van een *prima facie* schending (zie hieromtrent o.a. de randnummers 19 tot en met 22 van het tussenvonniss van 18 december 2017).

De vooraf aangevoerde rechtsgronden spelen dus een rol bij de beoordeling van de ontvankelijkheid. Wanneer de rechter oordeelt dat voor de aangevoerde oorzaak geen mogelijke inbreuk op de aangevoerde normen blijkt, zal hij de vordering, in toepassing van artikel XVII.36,1° niet-ontvankelijk verklaren, voor wat deze normen betreft (zie J. BOULARBAH, met verwijzing naar S. VOET, "Le cadre et les conditions de l'action en réparation collective" in *L'action en réparation collective*, J. ENGLEBERT et J.-L. FAGNART, *UDJ ULB*, 2015, 25, nr. 33).

Het is aan Test Aankoop om aan te tonen waarin de mogelijke inbreuken *in concreto* bestaan. Zij brengt de mogelijk geschonden rechtsgronden in debat. Bij haar onderzoek van de mogelijke inbreuken is de rechtbank dan beperkt tot die aangevoerde rechtsnormen

Het woord 'enkel' in het *petitum* van het tussenvonniss van 18 december 2017 moet in deze specifieke context bekeken worden. De rechtbank geeft daarmee alleen aan welke van de door Test Aankoop, voorafgaand aan de ontvankelijkheidsbeslissing, aangevoerde bepalingen, als een mogelijke inbreuk kunnen worden gekwalificeerd en dus toelaten de vordering ontvankelijk te verklaren.

Er is echter geen sprake van het al dan niet-ontvankelijk verklaren van een rechtsgrond op zich en het is ook niet nodig de 'ontvankelijkheid' van andere rechtsgronden in de huidige gegrondheidsfase te onderzoeken, laat staan dat dit het inroepen van andere rechtsgronden in de weg staat.

Het tussenvonniss belet dan ook niet dat de groepsvertegenwoordiger, of de rechter ambtshalve - mits respect van het recht van verdediging-, onder de navolgende gegrondheidsfase na het aflopen van de onderhandelingstermijn, andere nog niet-aangevoerde rechtsnormen uit artikel XVII.37 van het Wetboek Economisch Recht voorlegt of dat de groepsvertegenwoordiger aantoont dat er sprake is van

een inbreuk op eerdere aangevoerde normen uit artikel XVII.37 van het Wetboek Economisch Recht die de rechtbank niet in zijn ontvankelijkheidsbeoordeling betrok. Alleen deze uitlegging verzekert aan de consument bij een rechtsvordering tot collectief herstel van een maximale rechtsbescherming (zie in verband met de noodzaak van een utilitaire uitlegging van de bepalingen inzake de rechtsvordering tot collectief herstel ook P. HOFSTRÖSSLER, "L'action en réparation collective: la procédure" in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), 70, nr. 52).

38.– Test Aankoop kan dus nog andere rechtsgronden (dan deze aangevoerd voor de ontvankelijkheidsbeslissing) aanvoeren voor zover die uiteraard onder het materieel toepassingsgebied vallen van de rechtsvordering tot collectief herstel.

Wel rijst de vraag in welke mate hier sprake is van bijkomende/andere rechtsgronden.

In het verzoekschrift voerde Test Aankoop ten overstaan van alle verweerders een schending aan van de artikelen 1641 e.v. van het Burgerlijk Wetboek en bijkomend, ten overstaan van Volkswagen en consorten, een schending van artikel VI.97, VI.99, VI.100, 2, 4 en 9° van het Wetboek Economisch Recht. Thans voert zij daaraan nog het artikel VI.93 toe en richt zij zich op grond van al deze bepalingen van het Wetboek van Economisch recht ook tegen D'leteren.

Niettegenstaande de mogelijks verwarrende formulering van de vordering (zie hierover verder randnummers 122.– en 123.–) stelt de rechtbank vast dat Test Aankoop zich niet beroept op bedrog in verbintenisrechtelijke zin of op een schending van de algemene zorgvuldigheidsnorm van artikel 1382 van het oud Burgerlijk Wetboek.

39.– Test Aankoop geeft wel aan dat Volkswagen 1° erkende dat zij de geaffecteerde voertuigen uitrustte met verboden manipulatie-instrument waarmee zij volgens Test Aankoop erkende dat zij bedrog pleegde en 2° erkende dat zij daarmee een fout beging die schade berokkende aan de consument.

Dit zijn echter gewoon feitelijke vaststellingen die Test Aankoop als misleidende en opzettelijke marktpraktijken kwalificeert en dus als inbreuken op de door haar ingeroepen bepalingen van het Wetboek van Economisch Recht en als verborgen gebrek (zie ook randnummer 48.–).

Zij voert het bedrog en de erkenning van de fout dus niet aan als een afzonderlijke rechtsgrond op grond waarvan de aansprakelijkheid van Volkswagen zou vaststaan. De rechtbank merkt volledigheidshalve ook nog op dat Test Aankoop het alleen heeft over de erkenning van het bedrog en over de erkenning van de fout, maar niet over een erkenning van aansprakelijkheid.

3.3. Gegrondheid

3.3.1. Regelgevend kader

40.– *De bepalingen van Richtlijn 2007/46/EG* – Volgens de Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007¹, moet elke lidstaat een goedkeuringsinstantie benoemen die verantwoordelijk is voor de verklaring dat een bepaald voertuig voldoet aan de aan hem opgelegde bepalingen en voorschriften. Zonder deze goedkeuring (de EG-typegoedkeuring genoemd) kan en mag een voertuig niet verkocht worden.

Zonder daarin te worden tegengesproken door Test Aankoop geven verwerende partijen aan dat voor deze zaak de keuringsinstanties in Duitsland, Verenigd Koninkrijk en Spanje tussenkomen:

- het Duitse KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) voor Volkswagen, Audi en sommige Seat voertuigen;
- het Britse Vehicle Certification Agency (VCA) voor Škoda voertuigen en sommige Seat voertuigen; en
- het Spaanse Ministerie van Industrie voor alle overblijvende Seat voertuigen.

41.– Overeenkomstig artikel 5 van de Richtlijn 2007/46/EG is het de fabrikant die ten overstaan van de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de goedkeuringsprocedure en voor het waarborgen van de overeenstemming van de productie, ongeacht of hij al dan niet rechtstreeks bij alle fasen van de bouw van een voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid betrokken is.

Overeenkomstig artikel 7 van de Richtlijn 2007/46/EG is het ook de fabrikant die de aanvraag indient en die de goedkeuringsinstantie de voertuigen, onderdelen of technische eenheden ter beschikking stelt die volgens de relevante bijzondere richtlijnen of verordeningen nodig zijn om de voorgeschreven tests te kunnen verrichten.

42.– Om een EG-typegoedkeuring te bekomen moet elk voertuig onder meer voldoen aan de procedures en aan de Europese emissienormen opgenomen in de Verordening 715/2007 van 20 juni 2007 van het Europees Parlement en de Raad 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 (hierna aangeduid als de 'Emissieverordening').

Als één goedkeuringsinstantie een EG-typegoedkeuring verleent dan geldt die goedkeuring in alle andere lidstaten van de Europese Unie.

¹ tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (hiervoor en hierna aangeduid als 'Richtlijn 2007/46/EG')

De goedkeuringsinstanties testten de geaffecteerde voertuigen in casu volgens de testprocedure beschreven in de toen toepasselijke bijlage IV van de Richtlijn 2007/46/EG die verwees naar Reglement nr. 83 van de Economische Commissie van de VN voor Europa. Dit bepaalde dat de emissies moesten worden gemeten volgens een uniforme testcyclus onder laboratoriumomstandigheden (de New European Driving Cycle (Nieuwe Europese Rijcyclus) of NEDC).

43.– **De bepalingen van de Emissieverordening** – De voorschriften met betrekking tot de emissiewaarden voor de geaffecteerde voertuigen zijn terug te vinden in de Emissieverordening. Zij zijn nader uitgewerkt in Verordening 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van de Emissieverordening.

44.– Overeenkomstig de Tabellen 1 en 2 van Bijlage I bij de Emissieverordening bedraagt de grenswaarde voor NOx voor personenvoertuigen met een Euro 5-dieselmotor ten hoogste 180 mg/km.

45.– Art. 3, 10° van de Emissieverordening definieert verder in het kader van de emissiestandaard wat wordt begrepen onder een “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”

Verder bepaalt artikel 5 van deze verordening dat het gebruik van een manipulatie-instrument verboden is, behoudens in een aantal welomschreven gevallen:

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

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

Een manipulatie-instrument is dus enkel toegestaan onder welbepaalde voorwaarden.

Artikel 4, lid 2, van de Emissieverordening stipuleert vervolgens dat de werking van het emissiecontrolesysteem gegarandeerd moet zijn gedurende de levensduur van het voertuig:

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

46.– Onder de hier toepasselijke bepalingen moet de werking van het emissiecontrolesysteem van die aard zijn dat de werking in de praktijk geheel overeenstemt met de werking tijdens de test, aangezien geen waarden werden opgelegd voor de reële rijsituatie. Of de emissie-uitstoot in de praktijk gelijk was aan de test, was irrelevant zolang het verschil in uitstoot tussen de praktijk en de test te wijten is aan externe factoren zoals rijstijl, temperatuur, belading, omgeving, luchtmassa,...

Wanneer evenwel de testsituatie beïnvloed wordt door een manipulatie-instrument, dan is de werking in de praktijk anders dan tijdens de test (en niet te wijten aan externe factoren) en beantwoordde het betrokken voertuig alleszins niet aan de bepalingen van de Emissieverordening, waarin alleen de testsituatie van tel is met het oog op het afleveren van de EG-typegoedkeuring. De EG-type goedkeuring werd onrechtmatig verkregen en weerspiegelde niet de realiteit van de uitstoot in normale omstandigheden.

3.3.2. Onderzoek naar de aansprakelijkheid

47.– Uitgangspunt van de vordering van Test Aankoop is dat Volkswagen en consorten manipulatiesoftware in de voertuigen met een EA189-motor installeerden in de door hen verkochte voertuigen. De motorbeheerssoftware bij dit type motor zou zo gewijzigd zijn dat hij lagere emissie van NOx (stikstofoxide) bereikte in testsituaties. Meer bepaald stelde Volkswagen de software zo in dat zij detecteerde wanneer de wagen getest werd en op dat moment de werking van de motor aanpaste. De activering van de software verlaagde volgens Test Aankoop het vermogen en het brandstofverbruik van het voertuig en bijgevolg dus ook de emissiewaarden.

Test Aankoop houdt voor dat tijdens een normaal gebruik van het voertuig - zonder activering van de software en de vermindering van de prestaties -, de NOx-uitstoot tot 40 keer hoger was dan in de testsituatie.

48.– Test Aankoop is van oordeel dat - door het emissiecontrolesysteem zo te manipuleren dat het resultaat in een testsituatie afwijkt van het resultaat in de praktijk (abstractie makend van externe factoren die een verschillende uitstoot tot gevolg kunnen hebben) - de EG-typegoedkeuring frauduleus werd bekomen.

Zij kwalificeert deze handeling in conclusie als verboden/bedrog/misleiding die leidt tot een schending van de artikelen VI.93, VI.97, VI.99 en VI.100, 2°, 4° en 9°, van het Wetboek Economisch Recht en van de artikelen 1641 e.v. van het Burgerlijk Wetboek (verborgen gebrek). Volkswagen en consorten zouden trouwens hun fout en het verband met de schade van de consument uitdrukkelijk erkend hebben. Ook buitenlandse rechtspraak en het Hof van Justitie van de Europese Unie zouden in die zin geoordeeld hebben.

49.– **Het uitlaatgasrecirculatiesysteem (of EGR-systeem)** – Dieselloertuigen met een EA189-motor zijn uitgerust met een EGR-systeem. Anders dan een nabehandelingssysteem voor uitlaatgassen – dat de uitlaatgassen wil verminderen nadat ze zijn geproduceerd – beïnvloedt het EGR-systeem het verbrandingsproces in de motor voordat er sprake is van emissies.

Het EGR-systeem recirculeert de uitlaatgassen terug in het verbrandingsproces van de motor waardoor de temperatuur in de verbrandingskamer daalt wat dan de NO_x-uitstoot vermindert. Het EGR-systeem bestaat uit onderdelen voor de recirculatie zoals een klep die de hoeveelheid regelt en een regeleenheid die de klep bedient. Dit is de hardwarecomponent van het EGR-systeem. Daarnaast bevat het systeem een softwarecomponent die de werking van het EGR-systeem beïnvloedt. De software heeft twee modi die de parameters herkent van een testsituatie. Daardoor werkt het EGR-systeem in modus 0 onder reële rijomstandigheden. Tijdens de NEDC-test werkt het EGR-systeem in modus 1; daarbij gaat de klep meer open zodat meer uitlaatgas wordt gerecirculeerd dan in modus 0. Door de opening van de EGR te vergroten wordt een groter deel van de uitlaatgassen terug geleid en vermindert de emissie van het geteste voertuig.

50.– **Verboden manipulatie-instrument** – Buitengerechtelijke erkenning - Volkswagen publiceerde op 22 september 2015 de volgende ad-hoc verklaring (zie dossier D'leteren, stuk A.II.1):

" Volkswagen is working at full speed to clarify irregularities concerning a particular software used in diesel engines. New vehicles from the Volkswagen Group with EU6 diesel engines currently available in the European Union comply with legal requirements and environmental standards. The software in question does not affect handling, consumption or emissions. This gives clarity to customers and dealers.

Further Internal Investigations conducted to date have established that the relevant engine management software is also installed in other Volkswagen Group vehicles with diesel engines. For the majority of these engines the software does not have any effect.

Discrepancies relate to vehicles with Type EA 189 engines, involving some eleven million vehicles worldwide. A noticeable deviation between bench test results and actual road use was established solely for this type of engine. Volkswagen is working intensely to eliminate these deviations through technical measures. The company is therefore in contact with the relevant authorities and the German Federal Motor Transport Authority (KBA).

To cover the necessary service measures and other efforts to win back the trust of our customers, Volkswagen plans to set aside a provision of some 6.5 billion EUR recognized in the profit and loss statement in the third quarter of the current fiscal year. Due to the ongoing investigations the amounts estimated may be subject to revaluation. Earnings targets for the Group for 2015 will be adjusted accordingly.

Volkswagen does not tolerate any kind of violation of laws whatsoever. It is and remains the top priority of the Board Management to win back lost trust and to avert damage to our customers. The Group will inform the public on the further progress of the investigations constantly and transparently. "

(Vrije vertaling: Volkswagen werkt onversaagd aan het uitklaren van de onregelmatigheden aangaande bepaalde software gebruikt in dieselmotoren. De nieuwe voertuigen van de Volkswagengroep met EU 6 dieselmotoren die op dit ogenblik beschikbaar zijn in de Europese Unie voldoen aan de wettelijke vereisten en milieunormen. De bedoelde software heeft geen invloed op het gebruik, het verbruik of de uitstoot. Dit geeft duidelijkheid aan klanten en dealers.

Verder intern onderzoek tot op heden heeft aangetoond dat de bedoelde motor-sturende software ook geïnstalleerd is in andere voertuigen met dieselmotoren van de Volkswagengroep. Voor het overgrote deel van deze motoren blijft de software zonder gevolg.

De afwijkingen hebben betrekking op voertuigen met motoren van het type EA 189, waardoor ongeveer elf miljoen voertuigen betrokken zijn. Enkel voor deze motor werd een merkbare afwijking tussen de testresultaten en de normale rijomstandigheden vastgesteld. Volkswagen werkt hard aan het wegwerken van deze afwijkingen door middel van technische maatregelen. Het bedrijf staat met het oog daarop in contact met de bevoegde overheden en het (...) (KBA).

Om de kosten te dekken van de noodzakelijke servicemaatregelen en van de andere inspanningen om het vertrouwen van de consument terug te winnen, voorziet Volkswagen een budget van ongeveer 6,5 miljard euro, te boeken in de winst- en verliesrekening in het derde kwartaal van het lopende fiscale jaar. Afhankelijk van de lopende onderzoeken kan dit geschat bedrag het voorwerp uitmaken van herwaardering. De winstdoelstelling van de groep voor 2015 zal overeenkomstig aangepast worden.

Volkswagen tolereert op geen enkele wijze enige wetsschending. Het terugwinnen van het vertrouwen het vermijden van schade voor onze klanten is topprioriteit voor het bestuur. De Groep zal het publiek op een regelmatige basis en transparant informeren over de verdere voortgang van het onderzoek."

51.- Met deze verklaring erkende Volkswagen dat bepaalde voertuigen uitgerust met een dieselmotor van het type EA189 van de merken Volkswagen, Audi, Seat en Škoda (die deel uitmaken van de Volkswagengroep) voorzien waren van manipulatie-software die toeliet de reële uitstoot van NOx te beperken wanneer de wagens getest werden.

Hoewel Volkswagen in dezelfde tekst meteen ook verklaarde dat deze software geen enkele invloed had op het rijgedrag, het verbruik of de uitstoot van de wagens, erkende zij met deze verklaring ook dat het ging om een onregelmatigheid die zij toegaf te moeten corrigeren of herstellen, in samenwerking met de Duitse goedkeuringsinstantie KBA. Dit thans voorstellen alsof zij alleen het bestaan van een discrepantie erkende is niet terecht. In dat geval was er immers geen reden om het

woord 'onregelmatigheid' in de mond te nemen of aan te geven dat men geen wetsschendingen erkent.

De vaststelling dat de uiteindelijke uitstoot in normale omstandigheden alleszins de opgelegde grenswaarde respecteerde, dat er ook bij andere automerken een groot verschil bestond tussen de testsituatie en het rijden op de echte weg, dat de testsituatie zoals opgelegd in de jaren '70 alleen tot doel had om het verbruik en emissie te vergelijken, zoals thans voorgehouden in de conclusie van Volkswagen en consorten, doet er in ieder geval niet aan af dat Volkswagen met het voorgaande (buitengerechtelijk) bekende dat de geïnstalleerde software een onregelmatig manipulatie-instrument was.

Ook in latere communicatie (zie het feitenrelaas hiervoor), en thans ook nog in haar conclusie, erkende Volkswagen trouwens het bestaan van de manipulatie en de nood aan herstel middels de updatesoftware, daarmee bevestigend dat er sprake was van een onregelmatigheid.

De aanpassing bij de updatesoftware was voor de Belgische markt vrijwillig, in die zin dat de eigenaar van een geaffecteerd voertuig geen nadelige gevolgen moest vrezen indien hij niet aan de update deelnam. De aanpassing bestond hierin dat het EGR-systeem ook in de reële rijomstandigheden in modus 1 werkte. Bovendien zou de updatesoftware het verbrandingsproces nog verder optimaliseren (bv. injectiespecificatie, injectiedruk en injectietijd en kennis over de levensduur van de afzonderlijke componenten). Volkswagen en consorten geven ook nog aan dat voertuigen met een EA189-motor en een cilinderinhoud van 1,2 en 2,0 liter enkel een software-update krijgen. Voor voertuigen met een EA189-motor en een cilinderinhoud van 1,6 liter wordt naast de software-update ook een zogeheten "flow rectifier" (vrij vertaald: "stromingscorrector") geïnstalleerd, wat een klein gaatje is dat de nauwkeurigheid van de luchtmassasensor aanzienlijk zou verbeteren.

Voor de informatie over de update in België verwijzen Volkswagen en consorten naar de acties die D'leteren, als haar dienstverleningspartner, zou hebben gevoerd en waarbij Volkswagen de kosten draagt. Volgens Volkswagen en consorten ondervond de eigenaar van een geaffecteerd voertuig geen nadeel omdat de update in minder dan een uur kon gebeuren bij een dienstverlener van de relevante fabrikant naar keuze en met recht op een vervangwagen.

De update of update-mogelijkheid, de goedkeuring ervan door de diverse betrokken goedkeuringsinstanties tegen eind 2016 of later en de bevestiging van zijn effectiviteit door de expert die Volkswagen aanzocht (over de waarde van dit verslag zie hierna), doen niets af aan de vaststelling dat de aanvankelijke EG-typegoedkeuring werd verkregen op grond van een voertuig dat een gemanipuleerd EGR-systeem bevatte, dat Volkswagen zelf als een onregelmatigheid kwalificeerde.

52.– *De rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie* - Alleszins volgt uit de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie dat de aanwezigheid van manipulatie-instrumenten die de testsituatie beïnvloeden, zoals in casu, verboden waren op grond van de Emissieverordening.

Test Aankoop verwijst in dit verband terecht naar het arrest van het Hof van Justitie van 17 december 2020 in de zaak C-693/18 (ECLI:EU:C:2020:1040) dat op prejudiciële verwijzing beslist dat:

1° een instrument dat parameters herkent die verband houden met het verloop van de in deze verordening bedoelde goedkeuringsprocedures, met de bedoeling de prestaties van het emissiecontrolesysteem tijdens deze procedures te verbeteren teneinde de goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, een „manipulatie-instrument” in de zin van artikel 3, punt 10 van de Emissieverordening is, zelfs indien een dergelijke verbetering sporadisch ook kan worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden en

2° dat dit manipulatie-instrument, 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 van deze voertuigen te verkrijgen, niet kan vallen onder de in artikel 5, lid 2, onder a), van de Emissieverordening 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.

Volkswagen en consorten laten niets gelden tegen deze arresten en de rechtbank stelt vast dat het EGR-systeem zoals hiervoor omschreven in concreto beantwoordt aan de in dit arrest gegeven omschrijving van een manipulatie-instrument. Alleen indien er sprake is van een instrument dat een plotse en uitzonderlijke schade aan de motor wil beschermen en dat de veilige werking verzekert, kan er sprake zijn van een rechtvaardiging onder artikel 5, lid 2, a) van de Emissieverordening. Uit het arrest van 17 december 2020 volgt dat vervuiling en veroudering in beginsel voorzienbaar zijn en inherent aan de normale werking van een voertuig zodat er alleszins geen sprake kan zijn van een rechtvaardigingsgrond voor het hier bedoelde manipulatie-instrument op grond van deze redenen.

53.– Ook de arresten van het Hof van Justitie van 14 juli 2022 in de zaken C-128/20 (ECLI/EU/C:2022:570, rechtsoverweging 42), C-134/20 (ECLI:EU:C:2022:571, rechtsoverweging 49) en C-145/20 (ECLI:EU:C:2022:571) bevestigen opnieuw dat manipulatiesoftware die erop gericht is om bij een goedkeuringstest, die geen normale gebruiksomstandigheden kan nabootsen, bepaalde emissiegrenswaarden na te leven, verboden is volgens de Emissieverordening. Zij bevestigen ook dat een uitzondering onder artikel 5, lid 2, a, van het Wetboek Economisch recht alleen mogelijk is bij bescherming van de motor tegen schade of ongevallen én het verzekeren van de veilige werking van het voertuig (zij benadrukken dat er sprake is van cumulatieve voorwaarden, zie randnummer 74 van 145/20).

Anders dan Volkswagen en consorten aanvoeren is bij slechts twee van de arresten van 14 juli 2022 (te weten C-134/20 en C-145/20) de Richtlijn 1999/44/EG van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen in het geding. In ieder geval doet dit niets af aan wat het Hof in dit arrest antwoordde aangaande de draagwijdte van de Emissieverordening.

Hetzelfde geldt voor de vaststelling dat het Hof in de arresten van 14 juli 2022 niet in concreto uitspraak doet over de schade of het recht op schadevergoeding. Dit doet er niet aan af dat de nationale rechter op grond van deze prejudiciële arresten in elk geval een antwoord krijgt op de vraag welke instrumenten verboden zijn in de zin van de Emissieverordening.

54.– Hoewel de prejudiciële vragen die ten grondslag lagen aan de arresten van 14 juli 2022 betrekking hadden op de updatesoftware geven Volkswagen en consorten ter zitting aan dat de arresten in het algemeen betrekking hebben op software aangaande het thermovenster. Zij zijn daarom van oordeel dat het verweer dat zij in hun conclusie voeren ten aanzien van deze arresten ook moet onderzocht worden daar waar de rechtbank de manipulatiesoftware beoordeelt.

Volkswagen en consorten voeren tegen de arresten van 14 juli 2022 meer bepaald nog aan dat deze niet relevant zijn omdat het Hof van Justitie zich daarin uitsprak over de verkeerde feiten. Zij verwijzen daarvoor naar de volgende paragrafen in het arrest 134/20 (gelijklopende paragrafen zijn terug te vinden in het arrest C-128/20 (eigen onderlijning door de rechtbank)):

35Opgemerkt moet worden dat Volkswagen in haar schriftelijke opmerkingen aanvoert dat de verwijzende rechter de werking van de betrokken software onjuist voorstelt. Deze software leidt immers tot een verlaging van het recirculatiepercentage van de uitlaatgassen wanneer de temperatuur van de inlaatlucht in de motor, en niet de omgevingstemperatuur, beneden 15 graden Celsius ligt. Op technisch vlak staat vast dat deze temperatuur van de inlaatlucht in de motor gemiddeld 5 graden Celsius hoger is dan de omgevingstemperatuur. Bijgevolg worden alle uitlaatgassen door het recirculatiesysteem verwerkt zolang de omgevingstemperatuur niet minstens 15 graden Celsius, maar minstens 10 graden Celsius bedraagt, dat wil zeggen zowat de jaarlijkse gemiddelde omgevingstemperatuur in Duitsland, te weten 10,4 graden Celsius. Bovendien heeft deze rechter verzuimd aan te geven dat het uitlaatgasrecirculatiepercentage bij een omgevingstemperatuur van minder dan 10 graden Celsius slechts geleidelijk aan lineair wordt verlaagd tot 0, en dat tot een omgevingstemperatuur van -5 graden Celsius.

36Niettemin moet eraan worden herinnerd dat de nationale rechter in het kader van de procedure van artikel 267 VWEU, die berust op een duidelijke afbakening van de taken van de nationale rechterlijke instanties en het Hof, bij uitsluiting bevoegd is om de feiten van het hoofdgeding vast te stellen en te beoordelen alsook om het nationale recht uit te leggen en toe te passen (arrest van 9 juli 2020, Raiffeisen Bank en BRD Groupe Société Générale, C-698/18 en C-699/18, EU:C:2020:537, punt 46).

55.– Deze paragrafen zijn om te beginnen niet terug te vinden in het arrest C-145/20 waarbij het Hof zich in zijn antwoord op de tweede vraag ook uitspreekt over de draagwijdte van de Emissieverordening.

Wat de arresten C-128/20 en 134/20 aangaat, is het voor de rechtbank verder duidelijk dat het standpunt dat is weergegeven onder het voormelde punt 35 slechts een weergave is van het standpunt van de verwerende partij ten aanzien van de beslissing door de verwijzingsrechter, zonder dat het Hof zich dit standpunt eigen maakt. Het Hof herhaalt dus alleen de kritiek op de verwijzingsbeslissing door een partij, om meteen aan te geven dat het zelf uitgaat van de feiten zoals weergegeven door de verwijzingsrechter.

Dat dit de enige uitlegging kan zijn van deze paragraaf, ziet de rechtbank ten andere bevestigd bij nazicht van de twee arresten in het Frans (de werktal van het Hof) en in het Duits (de procestaal). Daaruit blijkt dat de Nederlandse vertaling in de tweede en derde zin van het punt 35 (zie de onderlijning in de hiervoor aangehaalde paragrafen) de tegenwoordige tijd aanwendt daar waar het Frans de voorwaardelijke wijs gebruikt ("Ce logiciel entraînerait"; "Or, il serait"; "En outre, (...) omettrait") en het Duits de Konjunktiv ("Diese Software führe", "Demnach erfolge" en Ausserdem habe") waarmee andermans woorden (hier Volkswagen) in de indirecte rede worden weergegeven.

56.– Ook uit de arresten van 14 juli 2022 volgt dus dat alleen instrumenten die nodig zijn om de motor tegen schade of een ongeval te beschermen en de veilige werking van het voertuig te verzekeren, in aanmerking komen als uitzondering.

57.– Volkswagen en consorten menen vervolgens nog dat zij onder die uitzondering vallen omdat het 'roeten en het aflakken' van de EGR-klep, die zouden kunnen leiden tot plotse motorschade, afhankelijk zijn van verschillende rijomstandigheden-en profielen. Men zou dit dus niet kunnen voorspellen, laat staan voorkomen door regelmatige onderhoudsbeurten. Een plotse prestatievermindering zou verder de veilige werking in het gedrang brengen. Aldus komt het EGR-systeem volgens Volkswagen en consorten in aanmerking als uitzondering onder toepassing van artikel 5, lid 2, a) van de Emissieverordening.

De poging van Volkswagen en consorten om aan te tonen dat het EGR-systeem, zoals het aanvankelijk in de geaffecteerde voertuigen werd geïnstalleerd, ervoor zorgt dat 1° plotse motorschade wordt vermeden die niet kan worden vermeden door regelmatige onderhoudsbeurten en 2° een veilige werking van het voertuig verzekert, slaagt echter niet.

Er liggen geen onafhankelijke wetenschappelijke verslagen of tegensprekelijke expertises voor die zulks aantonen. Volkswagen en consorten leggen alleen een deskundigenverslag neer van juli 2019 met betrekking tot de updatesoftware en dat dus niet relevant is voor de manipulatiesoftware. Dit verslag is trouwens, net zoals het verslag van juni 2020, dat wel in het algemeen over het

thermovenster zou gaan, eenzijdig opgesteld door een expert waar Volkswagen zelf om verzocht en is dus geenszins tegensprekelijk als bewijs van deze cumulatieve uitzonderingsvoorwaarden.

Verder is het nog maar de vraag of er werkelijk sprake is van een onvoorspelbaarheid aangezien men op zich niet lijkt te ontkennen dat het roeten en aflakken op zich in beginsel wel voorzienbaar zijn (ook al zou men niet weten wanneer ze zich exact voordoen).

Tot slot en ten overvloede stelt de rechtbank vast dat, zelfs indien het om een uitzondering op grond van artikel 5, lid 2 a° zou gaan (wat hier dus niet het geval is), het hier software betreft waarvan niet kan worden tegengesproken dat die het grootste deel van het jaar in werking is.

In zijn arresten van 14 juli 2022 verfijnde het Hof inderdaad de criteria van artikel 5, lid 2, a, van de Emissieverordening door te verduidelijken dat de uitzondering toch niet van toepassing is wanneer een manipulatie-instrument onder reële of normale verkeersomstandigheden het grootste deel van het jaar zou moeten functioneren om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren (zie bijvoorbeeld, in zaak C-134/20, rechtsoverwegingen 75 tot 77). Volgens Volkswagen en consorten betekent dit dat het EGR-systeem wel onder de uitzondering valt omdat de werking van het EGR-systeem pas verminderd wordt onder een omgevingstemperatuur van 10°C, terwijl de gemiddelde omgevingstemperatuur in de EU over het grootste deel van het jaar hoger zou zijn.

Het is nog maar de vraag of de nationale rechter de normale 'weers'omstandigheden moet onderzoeken. Het Hof zegt enkel dat de uitzondering niet geldt voor een manipulatie-instrument dat onder normale verkeersomstandigheden het grootste deel van het jaar zou moeten functioneren om de motor te beschermen en de veiligheid te verzekeren. Het Hof zegt – anders dan Volkswagen en consorten voorhouden op pagina 46 van hun conclusie – zelf nergens dat bij de beoordeling van de uitzondering rekening moet gehouden worden met de gemiddelde temperatuur gedurende het grootste deel van het jaar. Tot slot werd het EGR-systeem niet echt geïnstalleerd om slechts bij bepaalde verkeersomstandigheden in werking te treden. Het werd geïnstalleerd om bij normaal gebruik van het voertuig altijd te functioneren en is steeds in werking, ook al hangt een concrete vermindering van de uitstoot af van de temperatuur.

In elk geval betreffen al deze overwegingen de updatesoftware en niet de manipulatiesoftware die op dit punt niet vergelijkbaar is met de updatesoftware. Bij de manipulatiesoftware past het systeem ook verschillende modi toe.

58.– *Besluit* - Op grond van het voorgaande staat vast dat de door Volkswagen geïnstalleerde manipulatiesoftware in de geaffecteerde voertuigen een door de Emissieverordening verboden manipulatie-instrument is.

Het is bij dit alles niet relevant dat de goedkeuringsinstantie (met name het KBA) altijd op de hoogte zou zijn geweest van het bestaan van het EGR-systeem en dit zelfs goedkeurde (voor zover Volkswagen en consorten dit verweer ook aanvoeren met betrekking tot de manipulatiesoftware). Er wordt namelijk helemaal niet aangetoond dat de goedkeuringsinstantie ook werd ingelicht over de in concreto manipulatieve werking van het EGR-systeem.

Ook de betwistingen tussen partijen over:

- het antwoord op de vraag of de CEO van Volkswagen tijdens een uitzending van 18 juni 2019 op de Duitse nieuwszender ZDF erkende dat er sprake was van bedrog in dit dossier,
- het antwoord op de vraag of het volstaat dat het bestaan van een verboden manipulatie-instrument werd vastgesteld in buitenlandse rechtspraak,
- het bewijs (of het gebrek eraan) naar aanleiding van het gerechtelijk onderzoek naar oplichting en misleidende handelspraktijken of een boeteschikking in een buitenlandse strafprocedure, zijn dan verder niet meer van belang of dienstig en de rechtbank gaat hierop dan verder ook niet in.

3.3.2.1. Onderzoek naar de aansprakelijkheid van Volkswagen en consorten

59.– Om Volkswagen en consorten in de huidige procedure aansprakelijk te stellen voor de voorgehouden collectieve schade moet Test Aankoop in de huidige procedure het bestaan van welbepaalde inbreuken aantonen.

Verwijzingen naar uitlatingen van derden die menen dat Volkswagen aan alle Europese consumenten een schadevergoeding moet toekennen of opmerkingen naar aanleiding van personeelsswissels of beursgang, zijn daarbij niet dienstig.

Evenmin kan Test Aankoop de inbreuken of de aansprakelijkheid bewijzen door te verwijzen naar buitenlandse dadingen waarin Volkswagen een schadevergoeding zou toekennen of naar buitenlandse beslissingen die Volkswagen veroordelen tot betaling van schadevergoeding aan eigenaars van geaffecteerde voertuigen.

Een dading kan namelijk ingegeven zijn door proceseconomische redenen (in Duitsland waren op het ogenblik van de dading alleen klaarblijkelijk 65.000 zaken aanhangig en de regels voor collectieve vorderingen zouden er anders zijn) of door andere drijfveren; zij hoeft zelfs geen erkenning van aansprakelijkheid te betekenen. In ieder geval is een dading relatief in die zin dat zij enkel verbindende kracht heeft ten overstaan van de partijen die ze sloten. Een dading kan dus enkel relevant zijn in een geschil tussen deze partijen. Derden (zoals hier Test Aankoop als groepsvertegenwoordiger) kunnen zich alleen op het feitelijk bestaan van de dading beroepen. Derden kunnen zich niet beroepen op de inhoud van de dading ten overstaan van een partij bij de dading (klaarblijkelijk hier Volkswagen) of ten overstaan van andere derden. Zo heeft het dus geen zin voor Test Aankoop om naar de Duitse dading en de daarin klaarblijkelijk toegekende schadevergoeding te verwijzen.

De rechtbank is ook niet gebonden tot wat andere rechters dienaangaande in de ene of andere zin beslissen in geschillen waarin niet dezelfde partijen betrokken waren. Voor wat Belgische rechterlijke beslissingen betreft is dit principe bevestigd in artikel 6 van het Gerechtelijk Wetboek: *“De rechters mogen in de zaken die aan hun oordeel onderworpen zijn, geen uitspraak doen bij wege van algemene en als regel geldende beschikking”*. Uit niets blijkt dat de Belgische rechter gehouden is om het – overigens nog niet definitief geworden - oordeel van de buitenlandse rechters over de fouten en de aansprakelijkheid in vergelijkbare zaken bij te treden wanneer hij het bestaan van welbepaalde inbreuken naar Belgisch recht moet beoordelen. Met de erkenning en uitvoering van buitenlandse beslissingen onder de Europeesrechtelijke Verordeningen heeft dit, anders dan Test Aankoop lijkt te veronderstellen, trouwens niets vandoen.

De vordering van Test Aankoop gericht tegen Porsche

60.– Volkswagen en consorten merken terecht op dat Test Aankoop niet aantoonde dat Porsche voertuigen met EA189-motoren heeft ontworpen, ontwikkeld of uitgerust. Er blijkt ook niet dat Porsche dergelijke voertuigen op enige andere wijze uitrustte, op de markt bracht of verkocht. De rechtbank wijst de vordering van Test Aankoop tegen Porsche dan ook alleszins af als ongegrond. Waar de rechtbank hierna nog de verwijzing ‘Volkswagen en consorten’ gebruikt, bedoelt zij dan alleen nog Volkswagen, Audi, Seat en Škoda.

De vordering van Test Aankoop tegen Volkswagen, Audi, Seat en Škoda

61.– *In zoverre de vordering gesteund is op schendingen van boek VI van het Wetboek van Economisch Recht* –Test Aankoop beschouwt het installeren van de verboden manipulatie-instrumenten door Volkswagen als bedrog en misleiding die kwalificeren als een inbreuk op artikel VI.93, VI.97, VI.99, en artikel 100, 2°, 4° en 9° van het Wetboek Economisch Recht. Deze bepalingen luiden als volgt:

**** Artikel VI.93 van het Wetboek Economisch Recht (oneerlijke handelspraktijk):**

“ Een handelspraktijk is oneerlijk wanneer zij :

a) in strijd is met de vereisten van professionele toewijding

en

b) het economische gedrag van de gemiddelde consument die zij bereikt of op wie zij gericht is of, indien zij op een bepaalde groep consumenten gericht is, het economische gedrag van het gemiddelde lid van deze groep, met betrekking tot het onderliggende product wezenlijk verstoort of kan verstoren.”

**** Artikel VI.97 van het Wetboek Economisch Recht (misleidende informatie):**

“ Als misleidend wordt beschouwd een handelspraktijk die gepaard gaat met onjuiste informatie en derhalve op onwaarheden berust of, zelfs als de informatie feitelijk correct is, de gemiddelde consument op enigerlei wijze, inclusief door de algemene presentatie, bedriegt of kan bedriegen ten aanzien van

een of meer van de volgende elementen, en de gemiddelde consument er zowel in het ene als in het andere geval toe brengt of kan brengen een besluit over een transactie te nemen dat hij anders niet had genomen :

1° het bestaan of de aard van het product;

2° de voornaamste kenmerken van het product, zoals beschikbaarheid, voordelen, risico's, uitvoering, samenstelling, accessoires, klantenservice en klachtenbehandeling, procédé en datum van fabricage of verrichting, levering, geschiktheid voor het gebruik, gebruiksmogelijkheden, hoeveelheid, specificatie, geografische of commerciële oorsprong, van het gebruik te verwachten resultaten, of de resultaten en wezenlijke kenmerken van op het product verrichte tests of controles;
(...) "

**** Art. VI.99 van het Wetboek Economisch Recht (misleidende omissie):**

" § 1. Als misleidende omissie wordt beschouwd een handelspraktijk die in haar feitelijke context, al haar kenmerken en omstandigheden en de beperkingen van het communicatiemedium in aanmerking genomen, essentiële informatie welke de gemiddelde consument, naargelang de context, nodig heeft om een geïnformeerd besluit over een transactie te nemen, weglaat en die de gemiddelde consument er toe brengt of kan brengen een besluit over een transactie te nemen dat hij anders niet had genomen.

§ 2. Als misleidende omissie wordt voorts beschouwd een handelspraktijk die essentiële informatie als bedoeld in paragraaf 1, rekening houdend met de in die paragraaf geschetste details, verborgen houdt, op onduidelijke, onbegrijpelijke, dubbelzinnige wijze dan wel laattijdig verstrekt, of het commerciële oogmerk, indien dit niet reeds duidelijk uit de context blijkt, niet laat blijken, en de gemiddelde consument er zowel in het ene als in het andere geval toe brengt of kan brengen een besluit over een transactie te nemen dat hij anders niet had genomen.

§ 3. (...)

§ 4. In het geval van een uitnodiging tot aankoop wordt de volgende informatie als essentieel beschouwd, indien deze niet reeds uit de context blijkt :

1° de voornaamste kenmerken van het product, in de mate waarin zulks gezien het gebruikte medium en het betrokken product passend is;

(...)

**** Artikel VI.100 van het Wetboek van Economisch Recht:**

" Worden onder alle omstandigheden als oneerlijk beschouwd, de volgende misleidende handelspraktijken:

1° (...);

2° een vertrouwens-, kwaliteits- of ander soortgelijk label aanbrengen zonder daarvoor de vereiste toestemming te hebben gekregen;

3° (...);

4° beweren dat een onderneming, met inbegrip van haar handelspraktijken, of een product door een openbare of particuliere instelling is aanbevolen, erkend, goedgekeurd of toegelaten terwijl zulks niet het geval is, of iets dergelijks beweren zonder dat aan de voorwaarde voor de aanbeveling, erkenning, goedkeuring of toelating wordt voldaan;

(...)

9° beweren of anderszins de indruk wekken dat een product legaal kan worden verkocht wanneer dit niet het geval is;

(...) “

62.– Volkswagen en consorten laten vooraf gelden dat Test Aankoop hen in geen geval kan aanspreken voor deze inbreuken omdat het Wetboek van Economisch Recht territoriaal niet van toepassing is en omdat de gelaakte praktijken niet onder toepassing van dit Wetboek vallen. In elk geval zou het tussenvonnis van 18 december 2017 aan een veroordeling van Volkswagen en consorten op grond van het Wetboek Economisch Recht in de weg staan. Ondergeschikt voeren zij ten slotte aan dat er geen sprake is van een schending van de aangevoerde bepalingen.

- Vooraf

63.– Volkswagen en consorten houden dus vooreerst voor dat zij geen reclame maakten op de Belgische markt noch daar koopovereenkomsten sloten. Voor zover Test Aankoop de handelspraktijk van het installeren van de omschakelsoftware zou viseren, merken Volkswagen en consorten op dat deze handeling in Duitsland werd gesteld zodat het Wetboek van Economisch Recht daarop geen toepassing vindt. Verder zou het gebruik van de software louter een operatie betreffen ten overstaan van de goedkeuringsinstantie en niet ten overstaan van de consument; er zou trouwens niet aangetoond zijn dat het om een verkoopbevorderende stap ging.

Welke handeling Test Aankoop precies viseert als oneerlijke praktijk en of deze in concreto onder toepassing valt van het Wetboek Economisch Recht voor Volkswagen en consorten, komt aan bod bij het onderzoek naar de concrete inbreuk hierna. In elk geval is er *a priori* geen reden waarom het Wetboek Economisch Recht niet zou kunnen worden toegepast op handelingen die in Duitsland gesteld worden, wanneer deze een effect hebben op de Belgische markt.

Verder onderscheidde de rechtbank in zijn tussenvonnis van 18 december 2017 inderdaad twee subcategorieën. Een subcategorie A voor voertuigen verkocht door Volkswagen en een subcategorie B voor voertuigen verkocht door D'leteren. In elk van deze subcategorieën, onderscheidde de rechtbank vervolgens subcategorieën voor eigenaars en tweedehandseigenaars die zijn ingegaan op de terugroepactie en eigenaars die niet zijn ingegaan op de terugroepactie.

Volkswagen en consorten houden voor dat zij nooit een voertuig op de Belgische markt verkochten aan eigenaars. Aangezien alleen ten overstaan van hen de schending van het Wetboek Economisch

recht werd ingeroepen, menen Volkswagen en consorten dat de vordering faalt in zoverre zij op dit wetboek gesteund is.

Bij de subcategorieën die het tussenvonnis vooropstelt, wordt alleen vereist dat het voertuig verkocht wordt 'door' Volkswagen of D'leteren. Er wordt niet aangegeven dat er sprake moet zijn van een verkoop 'aan' de eigenaar op de Belgische markt. De subcategorieën worden bovendien enkel onderscheiden met het oog op het opvangen van individuele verschillen binnen de voorgehouden collectieve schade. Deze categorieën betreffen alleen de afwikkeling van schade tijdens de onderhandelingsperiode die aanvangt na de ontvankelijkheidsbeslissing. Met deze opsplitsing in subcategorieën doet de rechtbank dus geen enkele uitspraak ten gronde over de aansprakelijkheid, die in de ontvankelijkheidsbeslissing niet aan bod komt. Deze subcategorieën staan er trouwens niet aan in de weg dat de rechter de collectieve schade anders beschrijft dan in de ontvankelijkheidsbeslissing en zelfs ook de categorieën nog wijzigt bij de afwikkeling van de schade (zie E. DE BAERE, 134, *De Belgische class action*, Wolters Kluwer 2017, 133. nr. 141). Tot slot merkt de rechtbank nog op dat thans niet alleen Volkswagen en consorten worden aangesproken op grond van het Wetboek Economisch Recht, maar ook D'leteren.

- Onderzoek naar de inbreuk op artikel 100, 2, 4 of 9° van het Wetboek Economisch Recht

64.- Artikel VI.100 van het Wetboek Economisch Recht somt 23 handelspraktijken op die onder alle omstandigheden als oneerlijk/misleidend beschouwd worden. Daarvan voert Test Aankoop aan dat er hier drie aan de orde zijn:

- artikel 100, 2°: een vertrouwens-, kwaliteits- of ander soortgelijk label aanbrengen zonder daarvoor de vereiste toestemming te hebben gekregen;
- artikel 100, 4°: beweren dat een onderneming met inbegrip van haar handelspraktijken, of een product door een openbare of particuliere instelling is aanbevolen, erkend, goedgekeurd of toegelaten terwijl zulk niet het geval is, of iets dergelijks beweren zonder dat aan de voorwaarde voor de aanbeveling, erkenning, goedkeuring of toelating wordt voldaan;
- artikel 100, 9°: beweren of alleszins de indruk wekken dat een product legaal kan worden verkocht wanneer dit niet het geval is.

65.- Ook al staat in deze zaak vast dat Volkswagen de goedkeuring door de goedkeuringsinstantie verkreeg op basis van verboden manipulatie, dan betekent dit nog niet dat er sprake is van een oneerlijkheid of misleiding in de zin van de voormelde artikelen.

De diverse goedkeuringsinstanties hebben het label effectief afgegeven. Dit betekent dat de voertuigen wel met deze goedkeuring op de markt konden worden gebracht en verkocht. Anders zou het zijn indien werd voorgehouden dat het voertuig aan de EG-typegoedkeuring voldeed, zonder dat de goedkeuringsinstantie de EG-typegoedkeuring afleverde.

Ten overstaan van de consument kan dus strikt genomen geen inbreuk worden vastgesteld op de artikelen VI.100,2°; VI.100,4° of VI.100,9° van het Wetboek Economisch Recht. Deze oneerlijke handelspraktijken viseren niet de handeling waarbij de goedkeuring van de goedkeuringsinstanties werd verkregen op basis van verboden manipulatie.

- Onderzoek naar de inbreuk op artikel VI.97 en artikel VI.99 van het Wetboek Economisch Recht (misleidende handelspraktijk en dus volgens artikel VI.94 van het Wetboek Economisch Recht een oneerlijke handelspraktijk)

66.– Voor de toepassing van artikel VI.97 van het Wetboek Economisch Recht moet er sprake zijn van:

1° onjuiste informatie (onwaarheden) of juiste informatie die bedrieglijk is, die 2° bepaalde elementen betreft opgesomd in het artikel en die 3° de gemiddelde consument of het gemiddelde lid van deze groep indien de praktijk gericht is op een bepaalde groep consumenten ertoe brengt een besluit over een transactie te nemen die hij anders niet had genomen.

67.– Artikel VI.99 van het Wetboek Economisch Recht van zijn kant viseert het weglaten van essentiële informatie die de gemiddelde consument nodig heeft om een geïnformeerd besluit over een transactie te nemen en die de gemiddeld consument ertoe brengt of kan brengen een besluit over een transactie te nemen die hij anders niet had genomen.

68.– Zowel artikel VI.97 als artikel VI.99 van het Wetboek van Economisch Recht hebben tot doel de consument in staat te stellen een goed geïnformeerde efficiënte keuze te maken (zie R. TIMMERMANS, *Het tuchtrecht en het tuchtprocesrecht van de vastgoedmakelaar in Onroerend Goed in de Praktijk*, 2021, XVII.V-188, nr. 284). Consumentenbescherming begint bij een volledige, correcte en transparante voorlichting; wanneer de consument op een juiste manier geïnformeerd wordt, zal trouwens ook de concurrentiestrijd tussen ondernemingen eerlijker verlopen wat dan opnieuw de consument ten goede komt (*Ibid.*).

69.– *Standpunt Test-Aankoop* - Test Aankoop verwijt Volkswagen en consorten een inbreuk op deze bepalingen omdat zij de consumenten massaal hebben voorgehouden dat de voertuigen aan de wettelijke emissienormen voldeden, brandstofefficiënt, milieuvriendelijk en strek presterend waren terwijl dit op onwaarheden berustte. De EG-typegoedkeuring zou namelijk met manipulatie bekomen zijn terwijl de emissienormen ruim werden overschreden. Aldus zouden deze manipulaties Volkswagen een economisch, want concurrentieel, voordeel opgeleverd hebben.

Volgens Test Aankoop gaat het om onjuistheden of 'minstens misleiding' aangezien de consument foutieve informatie verkreeg over de van het gebruik te verwachten resultaten en de resultaten van op het product verrichte tests of controles (zie artikel VI.97, 2°, *in fine* van het Wetboek Economisch Recht) en ook om weglaten van informatie (zie artikel VI.99, §1, van het Wetboek Economisch Recht)

die de gemiddelde consument, had hij over de juiste/volledige informatie beschikt, zou hebben doen afzien van de aankoop minstens de (prijs)voorwaarden waaraan hij zou hebben gekocht zouden hebben beïnvloed zelfs al is er sprake van een aangeboden herstel met een terugroepactie.

70.– *Standpunt Volkswagen en consorten* – Volkswagen en consorten voeren aan dat er alleszins geen sprake kan zijn van een gedraging die tegelijkertijd een misleidende handeling (artikel VI.97 van het Wetboek Economisch Recht) en een misleidende omissie (artikel VI.99 van het Wetboek Economisch Recht) is.

Verder geven zij aan dat er geen concrete handelspraktijk voorligt waarin zij de consument concreet zouden hebben geïnformeerd over de NOx-emissies. Informatie over brandstofefficiëntie, milieuvriendelijkheid en sterke prestaties zouden geen verband houden met de NOx-emissies en de software betrof alleen de testsituatie. Er is ook geen bewijs van blootstelling aan bijkomende toxische stoffen en de bevoegde instanties zouden bevestigd hebben dat de update-software geen negatief gevolg had op het brandstofverbruik, de CO₂-uitstoot, de motorprestaties, de koppeldrempels en de geluidsemissies. Ook de herverkoopwaarde van de geaffecteerde voertuigen zou niet zijn aangetast. De consument werd volgens Volkswagen en consorten niet gehinderd in het gebruik (de updatesoftware kan worden geïnstalleerd tijdens een gewoon onderhoud) en de emissiewaarden zouden uiteindelijk afhankelijk zijn van het rijgedrag bij reëel gebruik want geen specifiek kenmerk van de geaffecteerde voertuigen zijn.

71.– *Beoordeling van de informatie* – Niet alleen onjuiste informatie maar ook (mogelijk) misleidende informatie bij de algemene presentatie van een voertuig kan aanleiding geven tot een inbreuk op artikel VI.97 van het Wetboek Economisch Recht. In dit laatste geval gaat het om informatie die feitelijk correct is, maar die de consument toch kan bedriegen door de wijze waarop zij gepresenteerd is (zie H. DE BAUW, 'Misleidende handelingen en misleidende omissies', *Oneerlijke handelspraktijken jegens consumenten*, in *Jaarboek Marktpraktijken, Intellectuele eigendom en Mededinging* 2016, 264, nr. 4).

De term 'bedriegen' is daarbij niet te begrijpen als een intentionele handeling om schade toe te brengen, maar doelt op het effect van de informatie in de handelspraktijk op de consument (zie B. VAN KEIRSBLICK, "Artikelsgewijze Commentaar Artikel VI.97 en VI. 98 van het Wetboek Economisch recht", *OHRA* 2018, 5).

Het is verder niet zozeer van belang of de NOx-emissie-uitstoot al dan niet concreet werd benoemd naar de consument toe. Zelfs het al dan niet vermelden van de EG-typegoedkeuring is niet vereist opdat er sprake zou kunnen zijn van misleidende info. De mogelijke misleiding bestaat er namelijk in dat het voertuig op de markt werd gebracht met een EG-typegoedkeuring terwijl de goedkeuringsinstanties deze goedkeuring alleen afleveren aan een voertuig dat de opgelegde Unierechtelijke emissienormen respecteert. Wanneer deze goedkeuring vervolgens blijkt te zijn bekomen door verboden manipulatie, zoals hier, dan is er sprake van een aangeboden voertuig

waarvan de algemene presentatie de consument bedriegt (en dus niet alleen de goedkeuringsinstantie zoals Volkswagen en consorten voorhouden) ongeacht het feit dat het voertuig een EG-typegoedkeuring heeft bekomen en dus strikt genomen op de markt kon worden gebracht.

Met het op de markt brengen van het voertuig en het aanbieden ervan aan de consument wordt, anders gezegd, aan de consument, impliciet maar zeker, de misleidende informatie gegeven dat het voertuig voldoet aan alle vereiste goedkeuringen en geldende normen om het op de markt te brengen en dat deze goedkeuringen zonder verboden manipulatie zijn bekomen, zelfs al wordt die goedkeuring of de normen waarop zij betrekking heeft, niet expliciet vermeld.

Deze informatie betreft het bestaan en de aard van het product en de van het gebruik te verwachten resultaten of de resultaten en wezenlijke kenmerken van op het product verrichte tests of controle (zie artikel VI.97, 1° en 2°, in fine, van het Wetboek Economisch Recht). De consument mag er namelijk van uitgaan dat het voertuig alle tests voor het op de markt brengen (dus ook de EG-typegoedkeuring) zonder manipulatie heeft doorstaan hetgeen in casu moest garanderen dat de door de Europese Unie opgelegde emissievoorwaarden die voor de test moesten worden behaald ook gerespecteerd zouden worden bij reëel gebruik. Wat de invloed van het reële rijgedrag op de concrete uitstoot bij gebruik was, is voor de beoordeling van de inbreuk niet relevant.

Er is hier dus sprake van een oneerlijke handelspraktijk in de zin van artikel VI.97 van het Wetboek Economisch Recht.

72.– De voormelde handelspraktijk komt tegelijkertijd ook in aanmerking als inbreuk op artikel VI.99 van het Wetboek Economisch Recht omdat zij de vermelding van de manipulatie van het EGR-systeem in de testsituatie voorafgaand aan het bekomen van de EG-typegoedkeuring achterwege laat. Het verborgen houden van informatie met betrekking tot deze goedkeuring is een misleidende omissie. Artikel VI.99 van het Wetboek Economisch Recht sanctioneert namelijk het verborgen houden van essentiële informatie. De labels en goedkeuringen waaraan een voertuig voldoet dat op de markt wordt gebracht betreffen essentiële informatie zelfs wanneer die niet expliciet aan de consument gemeld zijn of moeten worden. Een consument zal, zoals gezegd, zijn beslissingen aangaande een voertuig altijd nemen in de veronderstelling dat het voertuig op de markt is gebracht met labels en goedkeuringen die niet op gemanipuleerde wijze zijn bekomen. De toepassing van artikel VI.97 sluit de toepassing van artikel VI.99 op dezelfde handelspraktijk in dit geval helemaal niet uit.

73.– De voorgaande handelingen of gedragingen houden rechtstreeks verband met de verkoopbevordering, verkoop of levering van een product in de zin van artikel I.8.23° van het Wetboek van Economisch Recht.

Anders dan Volkswagen voorhoudt slaat dit artikel niet alleen op marketing en reclame, maar op alle handelingen en informatie met betrekking tot dit voertuig voorafgaand aan de verkoop ervan. De

‘handelspraktijk’ moet zeer ruim worden geïnterpreteerd en doelt op alle handelingen die tot de commerciële strategie of het marketingbeleid van een onderneming behoren in de ruime zin. Artikel 3, lid 1, van de Richtlijn 2005/29/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005 (hierna aangeduid als de ‘Richtlijn Oneerlijke Handelspraktijken’)² heeft het namelijk over de oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen ten overstaan van consumenten vóór, gedurende en na een commerciële transactie (zie ook G. STRAETMANS, “Commentaar bij artikel 1.8, 23° van het Wetboek Economisch Recht”, in *OHRA*, Kluwer 2023, 4, nr. 2 en de verwijzing naar rechtspraak van het Hof van Justitie aldaar).

Het op de markt brengen en aanbieden van een voertuig met een EG-typegoedkeuring die door verboden manipulatie bij de testfase is bekomen, maakt deel uit van het beleid en de strategie van de onderneming voorafgaand aan het sluiten van overeenkomsten en de rechtbank kwalificeert deze handeling dan ook als verkoopbevorderend.

74.– *Beoordeling van de beïnvloeding van de consument* - Vervolgens rijst de vraag of de handelingen of gedragingen het gedrag van de gemiddelde consument konden beïnvloeden. Volgens Volkswagen en consorten is dit hier niet het geval omdat de informatie over de NOx-nomen niet verplicht, niet essentieel of verkoopbevorderend is, maar technische details betreft die geen invloed konden hebben op de aankoop.

75.– Voor het aandeel van de informatie in de verkoopbevordering verwijst de rechtbank naar het randnummer 73.–.

Daar waar Volkswagen en consorten aanvoeren dat er geen sprake is van een wezenlijke verstoring van het economische gedrag van de gemiddelde consument verwijzen zij naar artikel 1.8.24° van het Wetboek Economisch Recht. Dit artikel bepaalt dat de wezenlijke verstoring de handelspraktijk bedoelt die wordt gebruikt om het vermogen van de consument om een geïnformeerd besluit te nemen merkbaar beperkt, waardoor de consument tot een transactie besluit waartoe hij anders niet had besloten.

Artikelen VI.97 en VI.99 van het Wetboek Economisch Recht refereren nochtans niet aan een wezenlijke verstoring van het economisch gedrag. Maar door de erin opgenomen vereisten, hernemen deze artikelen wel hetzelfde criterium. Artikel VI.97 van het Wetboek Economisch Recht viseert immers misleiding met betrekking tot welbepaalde (voor de consument of voor de tests wezenlijke) informatie en artikel VI.99 van het Wetboek Economisch Recht vindt toepassing bij weglating van

² Richtlijn betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt en tot wijziging van Richtlijn 84/450/EEG van de Raad, Richtlijnen 97/7/EG, 98/27/EG en 2002/65/EG van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening (EG) nr. 2006/2004 van het Europees Parlement en de Raad

essentiële (wezenlijke) informatie. Aan deze voorwaarden is hier, zoals hiervoor al onderzocht, voldaan.

Om een inbreuk op deze artikels te kunnen vaststellen, moet de rechtbank bijgevolg nog nagaan of de gemiddelde consument of het gemiddelde lid van een groep door de hier bedoelde misleiding ertoe gebracht is of er zou kunnen toe gebracht zijn een besluit over de transactie te nemen die hij anders niet had genomen. Het is dus niet zo dat dit ook effectief zo moet zijn gebeurd.

76.– Het begrip ‘besluit over een transactie’ wordt in artikel 1.8, 28° van het Wetboek Economisch Recht ruim gedefinieerd en is niet beperkt tot de beslissing om al dan niet een product aan te schaffen. Elke besluit van de consument over de vraag of, en zo ja, hoe en op welke voorwaarden hij een product koopt (zoals ook het binnengaan van een winkel), geheel of gedeeltelijk betaalt, behoudt of van de hand doet, of een contractueel recht uitoefent in verband met het product, is een besluit over een transactie ongeacht of de consument wel of niet tot handelen overgaat (Zie B. KEIRSBLICK, “Commentaar bij artikel 97-98 van het Wetboek van Economisch Recht”, *OHRA*, Kluwer 2018, 7).

77.– Een verboden manipulatie is geen ‘gebrek’ van geringe betekenis (zie het arrest van het Hof van Justitie van 14 juli 2022 met rolnummer C-145/20, r.o. 97). Een consument mag dus zeker verwachten dat hij een voertuig krijgt dat op de markt gebracht is met een goedkeuring die aan alle normen voldoet zonder bedrog bij de testfase.

Het leidt voorts geen twijfel dat de gemiddelde consument - 1° vanuit een bezorgdheid over een mogelijk verbod door de wetgever op vervuilende voertuigen (of sancties) wanneer deze (alsnog) het bedrog ontdekt en/of 2° vanuit een bezorgdheid voor het milieu en zijn gezondheid wegens verhoogde uitstoot van NOx - andere beslissingen in het aankoopproces zou hebben genomen of minstens zou hebben kunnen nemen indien hij had geweten dat de EG-typegoedkeuring met bedrog inzake de emissiewaarden werd bekomen, nog in het midden latend of hij het voertuig helemaal niet dan wel aan een andere prijs zou hebben gekocht. Te weten of de EG-typegoedkeuring verkregen is middels verboden manipulatie of niet, kan de beslissing van een gemiddelde consument bij een transactie dus inderdaad beïnvloeden.

Voor de beoordeling van de inbreuk op zich is het niet relevant dat er geen concrete hinder was in het gebruik of verbruik, noch dat Volkswagen, achteraf, aanbod om de wagens te regulariseren zonder nadelige gevolgen of dat de geaffecteerde voertuigen in concreto geen verminderde herverkoopwaarde hadden.

Deze factoren doen er immers niet aan af dat de consument in de beslissingsfase, voorafgaand aan 22 september 2015, omwille van de voormelde andere motieven, een andere beslissing had kunnen nemen indien hij over de informatie met betrekking tot de verboden manipulatie had beschikt en

geweten had dat de goedkeuringen waarover het voertuig beschikte bij het op de markt brengen, verkregen waren op grond van bedrog tijdens de testfase.

Deze rechtbank onderzoekt deze factoren wel bij de beoordeling van het (gevorderde) herstel.

- Onderzoek naar de inbreuk op artikel VI.93 van het Wetboek Economisch Recht (algemene regel)

78.– Artikel 93 van het Wetboek Economisch Recht formuleert de algemene regel inzake oneerlijke handelspraktijken. Er is sprake van een schending van dit artikel wanneer de handelspraktijk in strijd is met de vereisten van professionele toewijding en het economisch gedrag van de consument wezenlijk verstoort, zelfs indien dit geen misleidende handeling of omissie betreft.

79.– Volledigheidshalve verduidelijkt de rechtbank dat de verwijzing van Test Aankoop onder deze rubriek naar artikel 1382 van het oud Burgerlijk Wetboek helemaal niet tot doel heeft een schending van dit artikel aan te voeren (wat in het kader van de rechtsvordering tot collectief herstel trouwens niet mogelijk is, zie S. VOET, “De rechtsvordering tot collectief herstel: toepassingsgebied, hoedanigheid en ontvankelijkheidsvoorwaarden”, in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 27, nr. 3 en H. BOULARBAH, l.c., 22-23, nr. 27, hoewel andere rechtsleer dit niet helemaal uitsluit in zover sprake is van een overtreding van de opgesomde wetten en Europese rechtsnormen (zie E. DE BAERE, *De Belgische class action*, Wolters Kluwer 2017, 71, nr. 68)).

Test Aankoop haalt dit artikel alleen aan om te verduidelijken welke de foutnorm van artikel VI.93 van het Wetboek Economisch Recht is en waaraan moet getoetst worden, te weten ‘elke overtreden norm die het economische gedrag van de gemiddelde consument wezenlijk verstoort’, hetgeen dan vergelijkbaar is met de foutnorm van het voormelde artikel 1382.

80.– Op basis van wat de rechtbank hiervoor al vaststelde naar aanleiding van het onderzoek naar de inbreuken op artikel VI.97 en VI.99 van het Wetboek Economisch Recht, staat vast dat de handelspraktijken van Volkswagen in deze zaak niet stroken met de vereisten van professionele toewijding. De professionele toewijding is het niveau van bijzondere vakkundigheid en zorgvuldigheid die redelijkerwijs van een onderneming in de betrokken sector mag verwacht worden overeenkomstig de eerlijke handelsgebruiken (zie artikel I.8.25° van Wetboek van Economisch Recht). Het is duidelijk dat het misleidende gedrag van Volkswagen ook en in ieder geval een inbreuk uitmaakt op artikel VI.93 van het Wetboek van Economisch Recht.

Uit de overwegingen onder de voormelde randnummers 74.– e.v. blijkt verder ook dat er inderdaad sprake is van praktijken die het gedrag van de consument wezenlijk verstoren of kunnen verstoren (in welke mate precies zal de rechtbank hierna onderzoeken). Indien het gedrag er namelijk kan toe leiden

dat de consument een andere beslissing neemt met betrekking tot de transactie, dan gaat het om een (potentiële) wezenlijke verstoring.

81.– Besluit aangaande de inbreuken - De rechtbank besluit dat er sprake is van een misleidende handeling en misleidende omissie in de zin van artikel VI.97 en artikel VI.99 van het Wetboek Economisch Recht en oordeelt dat het gedrag tevens en alleszins een inbreuk is op de algemene regel inzake oneerlijke handelspraktijken van artikel VI.93 van het Wetboek Economisch Recht.

Hierna zal de rechtbank vervolgens onderzoeken wie in de relatie tot de consument hier in concreto precies de aansprakelijkheid draagt voor deze misleidende handelspraktijk.

- Aansprakelijkheid van Volkswagen

82.– - In geval van *rechtstreekse* verkopen van geaffecteerde voertuigen door Volkswagen op de Belgische markt aan de consument is er sprake van een schending van de artikelen VI.93, VI.97 en VI.99 van het Wetboek Economisch Recht ten overstaan van de consument die het geaffecteerde voertuig kocht. Volkswagen houdt wel voor dat er geen rechtstreekse verkopen plaatsvonden, maar in concreto is niet absoluut uit te sluiten dat een koper zich aandient die alsnog een aankoopbewijs in die zin voorlegt.

Bij de verkopen van geaffecteerde voertuigen, die *onrechtstreeks* via Seat, Audi of Škoda als fabrikant of via D'leteren als distributeur zouden zijn verlopen, was er niet noodzakelijk een verkoop waarbij Volkswagen de verkoper en de consument de koper was, maar gaat het in elk geval wel om voertuigen die Volkswagen produceerde en op de markt heeft gebracht.

Het materieel toepassingsgebied van de bepalingen inzake de oneerlijke handelspraktijken strekt zich uit tot praktijken uit de gehele overeenkomstencycclus, te weten het ontstaan, de werking en de beëindiging (zie ook hierna).

Uit een definitie van tekoopaanbieding in de voorbereidende werken leiden Volkswagen en consorten af dat het materiële toepassingsgebied van boek VI van het Wetboek van Economisch Recht beperkt is tot handelingen die tijdens het contractuele proces zelf gesteld worden (*Parl.St. Kamer, Wetsontwerp, zittingsperiode nr. 52, 2340/001, 41: "De tekoopaanbieding is dan het aanbod van goederen of diensten die voldoende gespecificeerd zijn en dat gedaan wordt in de omstandigheden waarin de consument die er kennis van neemt, in de mogelijkheid verkeert om er onmiddellijk op in te gaan en de transactie te sluiten, ongeacht of de transactie ook onmiddellijk wordt uitgevoerd"*).

Daarmee lijken zij te stellen dat de handelingen moeten worden gesteld door de onderneming met wie de eigenlijke koop wordt gesloten.

Bij nazicht van de voorbereidende werken blijkt evenwel dat het alleen gaat om een verduidelijkende passage bij het specifieke artikel inzake de prijsaanduiding maar zonder relevantie voor de andere bepalingen inzake de oneerlijke handelspraktijken.

Dat de uiteindelijke koop niet zou zijn afgesloten met Volkswagen zelf als verkoper, maar met een andere onderneming (de fabrikant of verdeler van het voertuig), staat de aansprakelijkheid van Volkswagen op grond van het Wetboek van Economische Recht niet in de weg. Volkswagen, die producent is van het geaffecteerde voertuig, het op de markt bracht en het met de EG-typegoedkeuring aanbood en commercialiseerde, kan dan ook door de uiteindelijke koper ter verantwoording worden geroepen op grond van het Wetboek Economisch Recht voor handelingen gesteld voorafgaand aan de eigenlijke koop maar die het verkoopproces van het door de consument aangekochte product hebben beïnvloed, zeker wanneer het om een verkoopsketting gaat waarin elke onderneming haar eigen rol speelt, maar deze rollen zeer nauw verweven zijn (zie ook de terugroepactie die volledig via D'leteren en de concessiehouders verliep).

Omgekeerd oordelen dat de consument zich in dit geval alleen tegen een onderneming kan richten die zijn rechtstreekse contractspartner is, zou betekenen dat het volstaat om de handelingen en de verantwoordelijkheden in de verschillende stadia van de koop van een nieuw voertuig (voor, gedurende en na) over verschillende ondernemingen te spreiden opdat een consument in geval van oneerlijke handelspraktijken zich tot niemand kan richten voor de handelingen die in het proces vóór de eigenlijke verkoop zijn gesteld, maar die zijn beslissing om aan te kopen nochtans hebben beïnvloed.

Ook in geval van kopers van tweedehandsvoertuigen kan diezelfde onderneming aansprakelijk zijn aangezien ook deze beslissing tot transactie aan de basis noodzakelijkerwijze beïnvloed is door de oneerlijke handelspraktijk voorafgaand aan de eigenlijke verkoop van dit product dat gewoonlijk wordt doorverkocht.

83.– Zoals hiervoor al aangegeven volstaat het tot slot dat de handeling een effect heeft op de Belgische markt opdat zij onder toepassing van het Wetboek van Economisch Recht zou vallen. Dat het installeren van de omschakelsoftware plaatsvond in Duitsland met het oog op het bekomen van een goedkeuring in Duitsland of in andere landen dan België doet dan niet ter zake. Aangezien Volkswagen de geaffecteerde voertuigen produceerde of op de markt bracht en daarbij akkoord ging, met een mogelijke verkoop van deze voertuigen in België, onafhankelijk van het aantal tussenpersonen dat daarbij betrokken is, is het Wetboek Economisch Recht ook op de installatie van de manipulatiesoftware in Duitsland van toepassing.

84.– Besluit - Volkswagen is op grond van artikel VI. 93, VI.97 en VI.99 van het Wetboek van Economisch Recht aansprakelijk ten overstaan van de kopers van alle geaffecteerde voertuigen, ongeacht of een andere fabrikant of distributiebeheerder ze later verder commercialiseerde en

ongeacht of het voertuig uiteindelijk verkocht werd aan een consument die de wagen daarop doorverkocht. Aldus kan de vordering gelden voor actuele en gewezen eigenaars van geaffecteerde voertuigen.

Volkswagen voert wel nog aan dat de Franstalige Kamer van Inbeschuldigingstelling van het Hof van Beroep te Brussel - in de strafprocedure naar aanleiding van het gerechtelijk onderzoek gestart na klacht met burgerlijke partijstelling door een individuele eigenaar – bij arrest van 22 november 2022 de vordering tegen haar vervallen verklaarde op grond van het *ne bis in idem* principe. Deze uitspraak staat echter de beslissing van aansprakelijkheid door de rechtbank in de huidige burgerrechtelijke procedure in geen geval in de weg (zie ook artikel XVII.67 van het Wetboek van Economisch Recht).

- Aansprakelijkheid van Seat, Audi en Škoda

85.– Volkswagen en consorten erkennen dat Seat, Audi en Škoda deel uitmaken van de Volkswagen Groep, maar zeggen dat het binnen de groep om afzonderlijke entiteiten gaat; zij ontkennen elke betrokkenheid van deze ondernemingen. Het management van deze ondernemingen zou niet op de hoogte geweest zijn van de door Volkswagen ontwikkelde software voor de EA189-motoren. De volledige verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en het technische ontwerp van de motor zou bij Volkswagen gelegen hebben.

Uiteraard kunnen Volkswagen en consorten niet zomaar zelf Seat, Audi en Škoda vrijpleiten. Er rijzen trouwens een paar vragen bij de wijze waarop Volkswagen en consorten dit doen. Zij zeggen in conclusie alleen dat het management van Seat, Audi en Škoda van niets wist en dat de ontwikkeling en het technische ontwerp van de motor bij Volkswagen lag die ook de EG-typegoedkeuring aanvroeg. Dit belet niet dat, desgevallend op andere niveaus in de onderneming, wel geweten was waartoe de motor, zoals ontwikkeld en getekend door Volkswagen, in staat was. Daarnaast gevraagd ter zitting blijven Volkswagen en consorten trouwens vaag over de precieze rol van de fabrikanten en Volkswagen zelf in het produceren en op de markt brengen van de voertuigen. Wie precies wat produceert is niet heel duidelijk. In randnummer 9 van hun conclusie lijkt het alsof de hele Volkswagen Groep bij de productie betrokken is, maar ter zitting wordt dit genuanceerd en geeft men aan dat in ieder geval de software van de motor alleen ontwikkeld zou zijn door Volkswagen.

Niettemin is het in de eerste plaats aan Test Aankoop om te bewijzen dat Seat, Audi en Škoda betrokken waren bij en/of op de hoogte waren van de ontwikkeling van de manipulatiesoftware. Zij toont niet aan of Seat, Audi en Skoda, die klaarblijkelijk voertuigen fabriceerden met een EA189-motor, effectief op de hoogte waren, konden zijn of geacht moesten worden te zijn van de mogelijke manipulatie om de EG-typegoedkeuring te verkrijgen. Test Aankoop zegt in wezen alleen dat deze ondernemingen dochterondernemingen zijn van Volkswagen, maar dit volstaat natuurlijk niet om met het oog op de toepassing van artikel VI. 93, artikel VI.97 of artikel VI.99 te bewijzen of minstens in een eerste fase aannemelijk te maken dat zij op de hoogte waren, konden of moesten zijn van de

manipulatie. Bijgevolg kan er voor wat Seat, Audi en Škoda betreft geen sprake zijn van misleiding voorafgaand aan de koop.

86.– Seat, Audi en Škoda kan geen inbreuk op de artikelen VI.93, artikel VI.97 of artikel VI.99 van het Wetboek van Economisch Recht ten laste gelegd worden.

87.– ***Inzoverre de vordering gesteund is op verborgen gebreken*** – *De stelling van Test Aankoop* - Test Aankoop richt zich ook nog tegen Volkswagen en consorten op grond van schending van contractuele verplichtingen, te weten artikel 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek. Zij voert aan dat in de geaffecteerde voertuigen een ernstig verborgen gebrek aanwezig was op het ogenblik van de eigendomsoverdracht. Op grond van de vrijwaringsverplichting voor verborgen gebreken die als *accessorium* meegaat met de verkochte zaak, meent Test Aankoop dat de consument zich ook kan richten tegen eerdere verkopers in de ketting van de koopovereenkomst. Volgens Testaankoop kan de consument zich dus niet alleen richten tot de concessiehouder van wie hij koopt, maar ook tot de invoerder en de fabrikant.

88.– Gelet op de schending van deze artikelen vordert Test Aankoop in het *petitum* van haar conclusie een terugbetaling van 20% van de aankoopprijs minstens te zeggen voor recht dat de consument recht heeft op een schadevergoeding gelijk aan dit bedrag.

In het overwegend gedeelte van haar conclusie maakt Test Aankoop gewag van de mogelijkheid om ook nog een aanvullende schadevergoeding te vorderen (op grond van artikel 1645 van het Burgerlijk Wetboek).

Uit de tabel onder randnummer 138 van haar conclusie en uit het *petitum* van de conclusie van Test Aankoop blijkt evenwel dat zij niet echt een afzonderlijke bijkomende aanvullende schadevergoeding vordert, maar dat zij dit artikel klaarblijkelijk aangrijpt om in ondergeschikte orde, een schadevergoeding te bekomen die gelijk is aan de terugbetaling van 20%.

In concreto betekent dit dat deze ondergeschikte vordering alleszins nooit dienstig is. Indien de rechtbank de vordering op grond van verborgen gebreken niet inwilligt, kan artikel 1645 niet worden toegepast. Indien het artikel wel wordt ingewilligd is het overbodig want ondergeschikt.

89.– *De stelling van Volkswagen en consorten* - Volkswagen en consorten houden voor dat kopers zich niet tot haar kunnen richten met een vordering tot vrijwaring wegens verborgen gebreken. Zij zou geen enkele rechtstreekse verkoop hebben afgesloten en het Belgische recht - dat toelaat dat de koper via de *accessorium*theorie zich tot een eerdere verkoper in de ketting richt - zou hier niet kunnen worden toegepast. In een internationale keten van contracten zou de verkoper niet verrast mogen worden door een vordering van een derde wanneer het recht op de overeenkomst die deze verkoper met zijn koper heeft, deze vordering niet toestaat. Zij verwijzen naar artikel 1, lid 1 en artikel 12, lid 1,

sub 1, van de Verordening nr. 593/2008 van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (of de Rome-I Verordening) op grond waarvan op de uitvoering van elke overeenkomst bij gebrek aan rechtskeuze het recht van het land waar de verkoper zijn gewone verblijfplaats heeft van toepassing is. Het aldus toepasselijke Duitse en Spaanse recht zou de figuur van de overdracht van de vrijwaringsvordering niet toelaten.

Volkswagen en consorten voeren ook nog aan dat Test Aankoop niet aantoont dat de personen voor wie zij zegt op te treden, op het ogenblik van het instellen van de vordering (op 30 juni 2016) eigenaar waren van de geaffecteerde voertuigen. Verder zou haar vordering niet zijn ingesteld binnen de korte termijn van artikel 1648 van het oud Burgerlijk Wetboek en zou zij in elk geval de aanwezigheid van een ernstig verborgen gebrek niet bewijzen.

90.– *Wettelijke bepalingen naar Belgisch recht* - De artikels van het oud Burgerlijk Wetboek waarop Test Aankoop zich onder deze rubriek beroept om de verweerders aansprakelijk te stellen en een prijsvermindering van 20% te bekomen, luiden:

Artikel 1641: *“De verkoper is gehouden tot vrijwaring voor de verborgen gebreken van de verkochte zaak, die deze ongeschikt maken tot het gebruik waartoe men ze bestemt, of die dit gebruik zodanig verminderen dat de koper, indien hij de gebreken gekend had, de zaak niet of slechts voor een mindere prijs zou hebben gekocht.”*

Artikel 1642: *“De verkoper moet niet instaan voor de gebreken die zichtbaar zijn en die de koper zelf heeft kunnen waarnemen.”*

Art. 1643: *“Hij moet instaan voor de verborgen gebreken, zelfs wanneer hij die niet gekend heeft, tenzij hij in dat geval bedongen heeft dat hij tot geen vrijwaring zal zijn gehouden.”*

Artikel 1644: *“In het geval van de artikelen 1641 en 1643, heeft de koper de keus om ofwel de zaak terug te geven en zich de prijs te doen terugbetalen, ofwel de zaak te behouden en zich een gedeelte van de prijs te doen terugbetalen, welk gedeelte door deskundigen zal worden bepaald.”*

Artikel 1645: *“Indien de verkoper de gebreken van de zaak gekend heeft, is hij niet alleen gehouden tot teruggave van de prijs die hij ervoor ontvangen heeft, maar bovendien tot vergoeding van alle schade aan de koper.”*

De vrijwaringsvordering is een kwalitatief recht (of *accessorium*) van de zaak die in de overdracht is inbegrepen en dus mee doorverkocht wordt aan de opeenvolgende kopers omdat zij voor de koper die op zijn beurt verkoper wordt, van geen nut meer is. Zij kleeft dus als het ware aan de zaak.

91.– *Beoordeling* – Niets belet de toepassing van het Belgische recht op de overeenkomsten die de consument op de Belgische markt *rechtstreeks* sloot met Volkswagen en consorten. Ook de artikelen

1641 e.v. van het Burgerlijk Wetboek zijn dan van toepassing. Overeenkomstig dit recht beschikt de consument over een vrijwaringsvordering voor verborgen gebreken ten overstaan van alle eerdere verkopers.

Volkswagen betwist weliswaar dat zij ooit rechtstreeks voertuigen met een EA189-motor zou hebben verkocht op de Belgische markt. Zoals hiervoor ook al aangehaald is het echter niet uit te sluiten dat een koper toch een aankoopbewijs in die zin zou voorleggen.

92.– Volkswagen en consorten zijn verder van mening dat een Belgische consument hen de Belgische vrijwaringsvordering niet kan tegenwerpen bij de *onrechtstreekse* verkopen omdat de theorie van overdracht van het vrijwaringsrecht niet bestaat volgens het recht dat van toepassing is op de overeenkomsten die zij met hun respectieve contractanten sloten.

Aldus zou het Duitse recht van toepassing zijn op de overeenkomsten tussen Volkswagen, Audi en Škoda enerzijds en D'leteren anderzijds en het Spaanse recht op de overeenkomsten tussen Seat en D'leteren. Zowel het Duitse als het Spaanse recht zouden de vrijwaringsvordering wegens verborgen gebreken kennen maar niet de accessoriumtheorie; de vordering naar Spaans recht zou trouwens in ieder geval moeten worden ingesteld binnen de zes maanden wat hier niet zou zijn gebeurd (zie stuk 6.2 van het dossier van Volkswagen).

93.– Op het verzoek van de rechtbank aan Test Aankoop om ter zitting standpunt in te nemen over dit specifieke verweer van Volkswagen en consorten, verwees Test Aankoop naar haar conclusie, waarin zij hieromtrent evenwel geen standpunt innam. Zij spreekt de toepassing van het buitenlands recht zoals voorgesteld door Volkswagen met andere woorden niet tegen.

94.– Bij onderzoek en toepassing van buitenlandse recht, moet de rechter de inhoud, betekenis en draagwijdte van dat recht bepalen (zie artikel 15 van het Wetboek van internationaal privaatrecht, zie Cass. 18 april 2005, S.04.0018.F, www.juportal.be, ECLI:BE:CASS:2005:ARR.20050418.3; Cass. 3 december 1990, www.juportal.be, 366ECLI:BE:CASS:1990:ARR.19901203.13) en kan hij rekening houden met de interpretatie die de buitenlandse wet in het buitenland krijgt.

De Duitse wetsbepalingen § 437 BGB en § 478 BGBA voorzien niet in een vrijwaringsvordering die de consument kan richten tegen eerdere verkopers in de ketting. Het is wel mogelijk hier contractueel van af te wijken of een welbepaalde garantieverklaring af te leveren (zie §479 BGB) (Zie ook T.J.K. VAN SANTEN, "Het recht van verhaal van de eindverkoper: in Duitsland, in Nederland en in de toekomst", doi: 10.5553/Contr/156608932018020003006 Contracteren 2018, nr. 3,). Test Aankoop houdt echter niet voor dat van een afwijkend beding in de vorige overeenkomsten in de ketting of van een garantie ten overstaan van de consument sprake zou zijn.

Ook het Spaanse recht lijkt een rechtstreeks verhaal van de consument tegen eerdere verkopers in de ketting niet te kennen. In elk geval stelt de rechtbank bij nazicht van de artikelen 1484 en 1490 van de Código Civil (het Spaanse Burgerlijk Wetboek) vast dat het Spaanse recht de vordering in vrijwaring wegens verborgen gebreken alleszins niet meer toelaat zes maanden na de levering (zie ook stuk 6.2 van het dossier van Volkswagen en consorten dat verwijst naar een arrest van het Spaanse Tribunal Supremo van 8 juli 2020). Een verborgen gebrek moet zich dus binnen die tijd openbaren. Aangezien de huidige vordering werd ingesteld op 30 juni 2016 en het verborgen gebrek zich hier manifesteerde op 22 september 2015 zou een vrijwaringsvordering dus alleszins laattijdig zijn naar Spaans recht en dus na die datum als kwalitatief recht ook niet meer kunnen overgaan of bestaan. Ook hier spreekt Test Aankoop niet tegen dat deze vervaltermijn inderdaad verstreken is.

Ten andere merkt de rechtbank nog op dat de Richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen (hierna aangeduid als de 'Richtlijn Consumentenkoop'), die in België werd omgezet door de artikelen 1649*bis* e.v. van het Burgerlijk Wetboek, niet verplicht tot het opnemen van een nationale bepaling noch de rechter een interpretatie oplegt waarbij die verplicht een rechtstreeks verhaal toekent van de consument tegen eerdere verkopers in de keten (zie ook B. KEIRSBlick, 'Verhaalsrechten' in Consumentenkoop en digitale inhoud, *DCCR* 2022, nr. 2-3, 282, nr. 39 en 40), maar alleen vereist dat de verkoper die door de consument wordt aangesproken, wel hogerop een verhaalsrecht kan uitoefenen.

95.– Zelfs indien Volkswagen en consorten zonder enige twijfel voertuigen commercialiseerden onder meer met de bedoeling om deze op de Belgische markt te brengen, waar volgens Belgisch recht de vrijwaring wegens verborgen gebreken ook kan worden tegengeworpen aan de eerdere verkopers in de ketting, kan de consument dit Belgisch recht niet rechtstreeks invoeren ten overstaan van Volkswagen omdat de toepassing van het Belgische recht vereist dat het *accessorium* of kwalitatieve recht mee is overgedragen bij de opeenvolgende verkopen, wat hier niet het geval blijkt.

96.– De koper kan zich dus niet tegen Volkswagen en consorten richten op grond van artikel 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek voor de onrechtstreekse verkopen. Ondergeschikt en trouwens ook voor de rechtstreekse verkopen, wijst de rechtbank een vordering tot vrijwaring wegens verborgen gebreken af gelet op hetgeen zij hierna oordeelt met betrekking tot de vordering op grond van verborgen gebrek gericht tegen D'leteren (randnummers 114.– e.v.), waarin zij het gebrek aan impact op het gebruik van het verborgen gebrek vaststelt.

3.3.2.2. Onderzoek naar de aansprakelijkheid van D'leteren

97.– *In zoverre de vordering gesteund is op schendingen van boek VI van het Wetboek van Economisch Recht* - Test Aankoop voert ook tegen D'leteren een schending aan van de artikelen VI.93, VI.97, VI.99, en artikel 100, 2°, 4° en 9°, van het Wetboek van Economisch Recht. Zowel D'leteren als

Volkswagen voeren aan dat D'leteren de onafhankelijke en exclusieve distributeur is in België van de voertuigen van de Volkswagen Groep.

Zij verduidelijken dat D'leteren de voertuigen verdeelt onder eigen naam en via een netwerk van onafhankelijke verdelers.

Over de betrokkenheid van D'leteren bij de ontwikkeling en installatie van de software zelf neemt Volkswagen (anders dan tegenover de consorten en zelfs daarnaar gevraagd op de zitting) geen standpunt in.

98.– D'leteren houdt voor dat zij enkel de distributeur was zodat zij bijgevolg niet op de hoogte was of moest zijn van de manipulatieve software die Volkswagen ontwikkelde en installeerde. Zij verwijst ook naar een beslissing van de raadkamer van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel van 23 september 2021, in de hiervoor al vermelde strafprocedure. Daarin oordeelde de raadkamer dat D'leteren niet tussenkwam in de ontwikkeling van de software en dat zij niet betrokken was bij de oneerlijke en bedrieglijke handelspraktijken.

99.– De beslissing waarbij het onderzoeksgerecht D'leteren buiten zake stelt is geen beslissing die gezag van gewijsde heeft voor de burgerlijke rechter (zie Cass. 7 januari 2015, P.01.0537.F, ECLI:BE:CASS:2015:ARR.20150107.1, www.juportal.be en Cass. 19 april 2022, P.22.0056.N, ECLI:BE:CASS:2022:ARR.20220419.2N.10, www.juportal.be).

Niettemin is de rechtbank van oordeel dat Test Aankoop, net zoals bij Audi, Seat en Škoda, hier niet in concreto bewijst dat D'leteren effectief op de hoogte was of kon zijn van de aanwezigheid van manipulatieve software. Er staat met het oog op de toepassing van de aangevoerde schendingen derhalve niet vast dat D'leteren op de hoogte was of kon zijn van de laakbare handelspraktijken zodat zij in geen geval hiervoor kan aangesproken worden op grond van de aangehaalde bepalingen van het Wetboek Economisch Recht.

100.– ***Inzoverre de vordering gesteund is op verborgen gebreken*** – De rechtbank onderzoekt tot slot de vordering die Test Aankoop in conclusie richt tegen D'leteren op grond van 1641-1648 van het oud Burgerlijk Wetboek.

101.– D'leteren verweert zich tegen de vordering wegens verborgen gebreken stellende dat deze niet tijdig werd ingesteld en dat er geen sprake is van een gebrek in de zin van artikel 1641 van het Gerechtelijk Wetboek. Minstens meent zij dat zij een geldige bevrijdingsgrond kan invoeren.

102.– ***Termijn voor het instellen van de vordering*** – Volgens D'leteren is de vordering op grond van artikel 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek laattijdig omdat Test Aankoop deze niet instelde binnen de korte termijn van artikel 1648 van het oud Burgerlijk Wetboek.

Artikel 1648 van het oud Burgerlijk Wetboek bepaalt: *“De rechtsvordering op grond van koopvernietigende gebreken moet door de koper worden ingesteld binnen een korte tijd, al naar de aard van de koopvernietigende gebreken en de gebruiken van de plaats waar de koop gesloten is.”*

Na het verstrijken van deze korte termijn is het instellen van een vordering niet meer mogelijk. De bedoeling (of *ratio legis*) van de korte termijn is onder meer het verloren gaan van bewijskrachtige elementen te beletten. Deze korte termijn geldt echter ongeacht of er in concreto sprake is van bewijsproblemen; de korte termijn die de wetgever vooropstelt, is trouwens ook bedoeld om de rechtszekerheid van de commerciële transactie te verzekeren door de verkoper na de verkoop niet te lang te verontrusten met een mogelijke vrijwaringsverbintenis (zie B. TILLEMANN, S. DE REY, N. VAN DAMME, F. VAN DEN ABEELE, *T.P.R.* 2020, 1390-1391, nr. 340). De partijen kunnen er wel contractueel van afwijken.

103.– D’Ieteren voert aan dat in de bestelbonnen voor de verkoop van de geaffecteerde voertuigen een verwijzing is opgenomen naar artikel 6.1 van de algemene voorwaarden, dat de termijn waarbinnen een koper een vordering voor verborgen gebreken kon instellen, beperkt tot twee maanden. Test Aankoop reageert niet op dit middel. Zij verwijst gewoonweg naar de korte termijn die volgens haar gerespecteerd is, zeker gelet op de ernstige onderhandelingen over een mogelijk herstel.

104.– De rechtbank stelt vast dat D’Ieteren dit artikel 6.1 van de algemene voorwaarden niet in zijn geheel citeert in haar conclusie. Dit artikel 6.1 luidt namelijk als volgt (zie stuk D.9 van het dossier van D’Ieteren, vrije vertaling uit het Frans):

“Wettelijke garantie:

Overeenkomstig de artikelen 1649bis tot 1649octies van het Burgerlijk Wetboek, vrijwaart de verkoper de koper voor elk conformiteitsgebrek dat bestond op het ogenblik van de levering en dat zich voordoet binnen de twee jaar na die levering.

Na het verstrijken van de waarborg zoals bedoeld in het eerste lid, beschikt de koper over een vrijwaringsvordering voor verborgen gebreken zoals bepaald in de artikelen 1641 tot 1649 van het Burgerlijk Wetboek indien het gebrek bestond op het ogenblik van de levering en als het gebrek het voertuig ongeschikt maakt voor gebruik of dit gebruik gevoelig vermindert.

Elk verborgen gebrek moet aan de verkoper per aangetekende brief gemeld worden binnen een termijn van twee maanden vanaf het ogenblik waarop de koper het heeft vastgesteld of het normalerwijze had moeten vaststellen.”

105.– D'leteren doet het voorkomen alsof deze bepaling van toepassing was op alle overeenkomsten gesloten met de consument. Test Aankoop neemt dienaangaande geen standpunt in en spreekt dit dus ook niet tegen.

Verder gaat D'leteren er op grond van dit artikel 6.1. klaarblijkelijk vanuit dat het verborgen gebrek nooit aangetekend werd gemeld en alleszins geen vordering wegens verborgen gebrek werd ingesteld binnen de termijn van twee maanden. Deze meldingstermijn is niet te verwarren met de verjaringstermijn die de wetgever in artikel 1649*quater*, §3 vastlegt op één jaar na de ontdekking van het gebrek, maar niet mag verstrijken voor het einde van de tweejarige termijn.

106.– Bij het onderzoek naar de juiste draagwijdte van artikel 6.1 van de algemene voorwaarden wijst de rechtbank vooreerst op het onderscheid tussen artikel 1649*bis* e.v. en artikel 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek. De artikelen 1649*bis* e.v. vormen de *lex specialis* inzake consumentenkoop ten overstaan van het gemeenrechtelijke koopregime van de artikelen 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek. De artikelen 1649*bis* e.v. zijn het resultaat van de omzetting van de Richtlijn Consumentenkoop.

Een vordering op grond van artikel 1649*bis* e.v. heeft betrekking op elk conformiteitsgebrek en dus ook op de verborgen gebreken. Er is geen verplichte meldingstermijn, maar partijen kunnen die wel conventioneel overeenkomen in welk geval die niet minder dan twee maanden mag bedragen. (zie B. TILLEMANN in *Overeenkomsten. Deel 2. Bijzondere Overeenkomsten. A.Koop. Deel 2. Gevolgen van de koop*, Wolters Kluwer, 2022, 836, nr. 760). Precies wat hier gebeurt in het artikel 6.1 dat voor de melding van het gebrek een termijn bepaalt van twee maanden.

107.– Artikel 1649*quater*, §5, van het Burgerlijk Wetboek regelt de verhouding tussen deze twee regimes door te bepalen dat de koper zich ten overstaan van zijn verkoper pas kan beroepen op de gemeenrechtelijke regeling na de termijn van twee jaar die geldt in de bijzondere regeling.

De koper kan dus tegen zijn verkoper nog na de garantietermijn van twee jaar een vrijwaring voor verborgen gebreken inleiden, indien hij nog voldoet aan de voorwaarden van het klassieke regime. Bij nader toezien wordt deze verhouding precies hernomen in de tweede paragraaf van het voormelde artikel 6.1 van de algemene voorwaarden.

De koper kan anderzijds ten overstaan van zijn verkoper geen beroep doen op artikel 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek vóór het verstrijken van de tweejarige garantietermijn (zie R. STEENNOT, Consumentenkoop, *TPR* 2015, afl. 3-4, 1820, 527).

108.– Test Aankoop steunt haar vordering tegen D'leteren in deze zaak alleen op de gemeenrechtelijke regeling van artikel 1641 tot en met artikel 1648 van het oud Burgerlijk Wetboek en verwijst in haar conclusie nergens naar de bijzondere regeling van artikel 1649*bis* e.v. van het Burgerlijk Wetboek.

Gelet op het voormelde artikel 1649^{quater}, §5, betekent dit dat de rechtbank de vordering ten overstaan van D'leteren alleszins moet afwijzen op grond van artikel 1641 tot en met 1648 van het oud Burgerlijk Wetboek in zoverre zij betrekking heeft op kopers van voertuigen waarvan de wettelijke garantietermijn van twee jaar niet was verstreken op het ogenblik van het instellen van de huidige vordering, te weten op 30 juni 2016 .

Voor de andere kopers onderzoekt zij hierna wel of voldaan is aan de voorwaarden voor het instellen van de vordering op grond van artikel 1641 tot en met artikel 1648 van het oud Burgerlijk Wetboek.

109.– De voorafgaandelijke meldingstermijn – Bij het instellen van de gemeenrechtelijke vordering op grond van artikel 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek geldt geen wettelijke meldings- of kennisgevingsplicht (zie B. TILLEMANS in *Overeenkomsten. Deel 2. Bijzondere Overeenkomsten. A.Koop. Deel 2. Gevolgen van de koop*, Wolters Kluwer, 2022 836, nr. 758).

De algemene voorwaarden waarnaar D'leteren verwijst leggen echter in de derde paragraaf van artikel 6.1 een meldingstermijn op van twee maanden voor verborgen gebreken. Door de algemene wijze waarop dit artikel geredigeerd is, geldt de meldingsplicht klaarblijkelijk ook voor de gemeenrechtelijke vordering die de consument op grond van artikel 1641 e.v. van het Burgerlijk Wetboek nog zou instellen, alhoewel de wetgever bij deze vordering geen voorafgaande kennisgeving voorschrijft.

110.– De rechtbank stelt vast dat Test Aankoop geen standpunt inneemt met betrekking tot de vraag of een voorafgaande meldingsplicht vereist is in geval van de huidige vordering en zo ja, of hieraan voldaan is.

De rechtbank stelt op grond van stuk II.4 van het dossier van Test Aankoop vast dat Test Aankoop al op 24 september 2015 het gebrek meldde aan D'leteren, dit is twee dagen na het persbericht van 22 september 2015, waarin Volkswagen de onregelmatigheid meldde. Dit was alleszins tijdig in de zin van desgevallend toepasselijke conventionele afspraken.

D'leteren ontkent weliswaar dat zij een aangetekende brief ontving, maar zij ontkent niet dat zij de brief ontving. Daarmee is voldaan aan de uitsluitende doelstelling van het aangetekende karakter van de brief, d.i. er zich van verzekeren dat de melding zijn bestemming (hier D'leteren) bereikte.

Anders dan D'leteren wil laten uitschijnen is deze termijn van twee maanden een loutere meldingstermijn. Dit is niet de korte termijn waarbinnen de koper op grond van artikel 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek zijn vordering tegen de verkoper moet instellen.

111.– De korte termijn voor het instellen van de vordering - De korte termijn voor het instellen van de vordering wegens verborgen gebreken is geen verjaringstermijn, maar een vervaltermijn.

Deze termijn moet beoordeeld worden rekening houdende met alle omstandigheden van de zaak, in het bijzonder de aard van het verkochte, de aard van het gebrek, de hoedanigheid van partijen en de door hen verrichte gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen. De termijn kan in bepaalde omstandigheden geschorst worden, zo bijvoorbeeld indien er sprake is van onderhandelingen met het oog op een minnelijke regeling of nog wanneer specifieke omstandigheden de koper doen inzien dat de herstellingen door de verkoper niet in staat waren om het gebrek op te heffen (wat veronderstelt dat de herstelling is uitgevoerd, wat hier niet het uitgangspunt is).

112.– Tussen de ontdekking van het gebrek (eind september 2015) en het instellen van de vordering (eind juni 2016) verstreken negen maanden. Test Aankoop respecteerde daarmee de korte termijn van artikel 1648 van het oud Burgerlijk Wetboek, rekening houdende met de omstandigheden dat :

- het gebrek de motor van een voertuig betrof dat niet door de distributeur D'leteren, maar door Volkswagen ontwikkeld en geproduceerd werd, die ook de onregelmatigheid erkende;
- Volkswagen in die periode meermaals een terugroepactie en mogelijke herstelmaatregelen aankondigde zonder deze te concretiseren en zonder dat de efficiëntie daarvan dus kon vaststaan; Test Aankoop had daarover veel vragen;
- D'leteren op 29 april 2016 een persbericht verspreidde waarin zij aangaf de terugroepactie te zullen opstarten en deze alsnog op zich liet wachten en zelfs bij aanvang van de huidige procedure nog steeds niet was opgestart;
- onderzoek moest gebeuren naar de verschillende verantwoordelijkheden en vereiste goedkeuringen in het kader van het gebrek en een eventueel voorgesteld herstel (zie ook het persbericht van D'leteren van 22 september 2015);
- onderzocht moet worden of de sinds 2014, door de wetgever ingerichte, in het leven geroepen specifieke rechtsvordering tot collectief herstel (of class action) kon worden aangewend, waarvoor zich ook een groepsvertegenwoordiger moet opwerpen.

113.– Besluit – Voor de kopers die hun voertuigen op 30 juni 2016 langer dan twee jaar hadden aangekocht, stelde Test Aankoop de vordering op grond van artikel 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek tijdig in.

114.– *Gebrek in de zin van artikel 1641 e.v. van het Burgerlijk Wetboek* – Artikel 1641 van het oud Burgerlijk Wetboek vereist dat het verkochte goed behept is met een ernstig verborgen gebrek dat al in de kiem bestond op het ogenblik van het sluiten van de overeenkomst. Dit gebrek moet daarenboven het gebruik aantasten in die zin dat het dit gebruik verhindert dan wel wezenlijk vermindert (zie Cass. 9 mei 2016, C.14.0404.N, www.juportal.be ECLI:BE:CASS:2016:ARR.20160509.4).

Onder het gemene recht worden de zichtbare gebreken, met inbegrip van de non-conformiteit, gedekt door de aanvaarding. Eens de koper het goed aanvaard heeft, kan hij zich alleen nog tot de verkoper richten omwille van verborgen gebreken. Een verborgen non-conformiteit kan daarbij ook een verborgen gebrek zijn.

115.- De EG-typegoedkeuring waarover het voertuig beschikte, werd verkregen door middel van verboden manipulatiesoftware die in de verkochte voertuigen werd geïnstalleerd (en hierin dus aanwezig was op het ogenblik van de eigendomsoverdracht). Dit had tot gevolg dat het voertuig in werkelijkheid meer NOx uitstootte dan toegelaten door de EG-typegoedkeuring - waaraan het op de markt gebrachte voertuig op dat moment noodzakelijk voldeed. Dit alles kwam aan het licht op 22 september 2015. Aldus is er sprake van een verborgen non-conformiteit en dus van een verborgen gebrek.

Dit volstaat echter niet om tot een vrijwaringsplicht voor de verkoper te besluiten. Daarvoor moet Test Aankoop ook nog aantonen dat het gaat om een gebrek dat de verkochte zaak ongeschikt maakt tot het gebruik waartoe men ze bestemt of die dit gebruik zodanig vermindert dat de koper, indien hij de gebreken gekend had, de zaak niet of slechts voor een mindere prijs zou hebben gekocht.

D'leteren is van oordeel dat uit niets blijkt dat de duurzaamheid, de prestaties of het verbruik van het voertuig op zich beïnvloed worden door de uitstoot van meer NOx. Het volstaat uiteraard opnieuw niet dat D'leteren of Volkswagen dit beweren opdat dit bewezen is. Niettemin rust de bewijslast van het feit dat er een effect is op het gebruik bij Test Aankoop en moet zij dit met een redelijke mate van zekerheid aantonen. Test Aankoop doet dit niet en vraagt ook niet om een onderzoeksmaatregel die haar stelling kan ondersteunen.

Het is trouwens nog maar de vraag of een tijdrovende en dure expertisemaatregel hier nuttig zou worden bevolen aangezien de betrokken goedkeuringsinstanties vaststellen dat de updatesoftware geen effect heeft op het gebruik, de prestaties of het verbruik van de auto, wat ook indicaties geeft over de gevolgen van de manipulatiesoftware op zich.

Zo bevestigt het KBA in een brief van 19 mei 2016 (stuk 1.9, dossier Volkswagen en consorten) meer bepaald (niet-betwiste vrije vertaling):

" [...]

De volgende kwesties werden door de KBA onderzocht, met de resultaten zoals weergegeven:

A) Afwezigheid van verboden manipulatie-instrumenten

Resultaat: Er werden geen verboden manipulatie-instrumenten gevonden.

B) Onthulling van toegelaten manipulatie-instrumenten

Resultaat: De bestaande manipulatie-instrumenten werden geklasseerd als zijnde toegelaten.

C) Uitlaatemissies en duurzaamheid van emissiebeperkende apparatuur

Resultaat: De grenswaarden en andere vereisten werden nageleefd.

D) Brandstofverbruik en CO2-uitstoot

Resultaat: Het niveau van brandstofverbruik en de CO2-uitstoot die de fabrikant oorspronkelijk had opgegeven, werden bevestigd door controles die werden uitgevoerd door de technische dienst.

E) Motorprestaties en maximumaandrijving

Resultaat: Eerdere motorprestaties en maximumaandrijving blijven ongewijzigd.

F) Geluidsemissies

Resultaat: Eerdere geluidsemissiewaarden blijven ongewijzigd."

Volgens het KBA heeft de updatesoftware alleen effect op de NOx-emissie, en zijn de motorprestaties, het brandstofverbruik, de CO2-uitstoot en het geluid, in vergelijking met de eerdere software, ongewijzigd gebleven. Hieruit kan men besluiten dat ook die eerdere software (de manipulatiesoftware) alleen invloed had op de NOx-emissie en niet op de motorprestaties, het brandstofverbruik, de CO2 uitstoot en het geluid.

Het KBA zegt weliswaar niets over het effect van de EGR-installatie op de duurzaamheid van het voertuig, maar het feit dat zij wel iets zegt over de duurzaamheid van de emissiebeperkende apparatuur laat veronderstellen dat de duurzaamheid van het voertuig zelf niet in het gedrang komt door deze of gene instelling van de software-instellingen van het EGR-systeem. Over de duurzaamheid van de emissiebeperkende apparatuur zelf na update spreekt het KBA zich verder niet echt uit, maar een mogelijke beïnvloeding op dit punt door de manipulatiesoftware acht de rechtbank onvoldoende om tot een verminderd gebruik van het voertuig in de zin van artikel 1641 van het oud Burgerlijk Wetboek te besluiten.

De pogingen van Test Aankoop om de besluiten van de goedkeuringsinstantie KBA af te wijzen omdat niet zou blijken of zij bevoegd of competent is om deze vaststellingen te doen, wijst de rechtbank af. Het gaat om een instantie met specifieke expertise waarvan niet wordt beweerd of aangetoond dat zij niet neutraal staat tegenover de aan haar controle onderworpen voertuigen, zodat er geen reden is om aan de objectiviteit en juistheid van haar vaststellingen te twijfelen. Bovendien hebben ook diverse auto-verenigingen (in Oostenrijk, Duitsland en Zwitserland, zie stukken D.2, D.3 en D5 (die identiek zijn) en D.6 van het dossier van D'leteren) aangegeven dat er geen significante invloed is van de updatesoftware op verbruik, prestatie of rijden, wat betekent dat deze ongewijzigd zijn gebleven en ook mag worden aangenomen dat de manipulatiesoftware geen invloed had op deze parameters.

In elk geval stelt de rechtbank vast dat de geaffecteerde voertuigen voorafgaand aan het persbericht van 22 september 2015 gewoon gebruikt werden zonder dat er een klacht kwam over het niet overeenstemmen van het gebruik met de beloofde en aangekondigde duurzaamheid (met inbegrip van nodig herstel), prestaties en verbruik niettegenstaande de erin aanwezige manipulatiesoftware. Test Aankoop vermeldde de afwezigheid van impact op het gebruik ook zelf op haar website: *"De aanwezigheid van de sjoemelsoftware heeft geen enkele impact op het rijgedrag of op de veiligheid. De software wordt immers alleen geactiveerd in testomstandigheden. In België wordt het niveau van NOx tijdens de technische controle niet gemeten. Uw auto zal hiervoor dus nooit een rode kaart krijgen."*

Deze twee vaststellingen volstaan op zich om te besluiten dat het gebruik van het voertuig zelf niet werd verhinderd of wezenlijk aangetast.

116.– *Besluit met betrekking tot de vordering op grond van artikel 1641 e.v. van het oud Burgerlijk Wetboek* - De rechtbank wijst de vordering af die Test Aankoop instelt tegen D'leteren op grond van artikel 1641 e.v. van het Burgerlijk Wetboek.

Voor een goed begrip verduidelijkt de rechtbank hier nogmaals dat de toepassing van de vrijwaringsvordering op grond van artikel 1641 van het oud Burgerlijk Wetboek een gebrek vereist dat niet alleen verborgen is (zie in dit verband ook het hier eerder al geciteerde cassatiearrest van 9 mei 2016, r.o. 12). Dit verborgen gebruik moet ook een bepaald effect hebben op het gebruik van het goed. Precies omwille van deze laatste vereiste verschilt dit artikel van de artikelen van het Wetboek Economisch Recht die de rechtbank hiervoor wel als geschonden aanwees. Bij de schending van artikel VI.93, VI.97 en VI.99 moet de rechtbank de invloed van de oneerlijke handelspraktijk op een mogelijke beslissing in het koopproces onderzoeken en niet de invloed op het gebruik. Dit laat toe dat de rechter rekening houdt met factoren zoals de bezorgdheid van de consument voor schadelijke invloed op het milieu, de luchtkwaliteit en de gezondheid, of met de bezorgdheid dat een wetgever alsnog maatregelen zou nemen tegen voertuigen met verboden manipulatiesoftware, voor de gemiddelde verkoper, zelfs wanneer de oneerlijke handelspraktijk het gebruik van het voertuig niet verhindert of vermindert.

3.3.2.3. Sanctie

117.– Voor de sanctie op de vastgestelde inbreuken op het Wetboek van Economisch Recht beroept Test Aankoop zich op artikel VI.38, tweede lid, van het Wetboek van Economisch Recht.

Dit artikel bepaalt: *“Wanneer een overeenkomst met een consument werd gesloten ingevolge een oneerlijke handelspraktijk bedoeld in de artikelen VI.93 tot VI.95, VI.100, 1° tot 11°, 13° tot 15°, 18° tot 27°, en artikel VI.103, 3° tot 7°, kan de rechter, onverminderd de gemeenrechtelijke sancties, de terugbetaling aan de consument van de door hem betaalde bedragen bevelen, zonder teruggave van het reeds geleverde product.”*

118.– Artikel VI.38 is ook van toepassing op de er niet in opgesomde, maar hier door Test Aankoop wel als geschonden aangevoerde, artikelen VI.97 en VI.99 van het Wetboek Economisch Recht. Dit volgt uit de verwijzing in artikel VI.94 van het Wetboek Economisch recht naar wat moet worden verstaan onder oneerlijke handelspraktijken (zie R. STEENNOT, “Commentaar bij artikel VI.37 WER”, OHRA, Kluwer 2021, 7, nr. 8 en de verwijzing aldaar naar Antwerpen 31 maart 2020, TBO 2020, 365 en Gent 13 december 2019, *Jaarboek Marktpraktijken, Intellectuele Eigendom en Mededinging*, 2019, 111).

119.– De rechter heeft bij de toepassing van artikel VI.38 Wetboek Economisch Recht een grote beoordelingsvrijheid. Hij oordeelt vrij of hij de sanctie uit artikel VI.38, tweede lid, van het Wetboek Economisch Recht toepast. Hij kan ook oordelen dat de consument geen recht heeft op een volledige terugbetaling van wat hij heeft betaald, maar slechts op een gedeelte ervan. De rechter kan zich daarbij laten leiden door de ernst van de inbreuk, de mate waarin het gedrag van de consument erdoor werd beïnvloed, de financiële gevolgen van de inbreuk voor de consument en het proportioneel karakter van de in concreto toekenning van de maatregelen ten overstaan van de inbreuk en de schade (zie R. STEENNOT, "Commentaar bij artikel VI.37 WER", *OHRA* – 2021, 8, nr. 10 en de verwijzing naar rechtspraak aldaar; J. BAEL, "De impact van de wetgeving inzake marktpraktijken en bescherming van de consument op de verkoop van onroerende goederen; het nieuwe boek VI van het wetboek economisch recht" in *Aansprakelijkheid, veiligheid en kwaliteit*, I. CLAES en R. STEENNOT (eds.), Wolters Kluwer, 2015 439, nr. 177).

De rechter kan ook gemeenrechtelijke sancties toepassen in de plaats van de bijzondere sanctie van (gedeeltelijke) terugbetaling en zo desgevraagd veroordelen tot de uitvoering in natura, de uitvoering bij equivalent of ontbinding met of zonder schadevergoeding (zie J. CALLEBAUT, "Marktpraktijken consumentenbescherming en Woningbouwwet: enkele aandachtspunten toegelicht", *Not.Fisc.M.* 2017/8, 237, nr. 36).

120.– **Vooraf – Illegaliteit en goedkeuring** - De wetgever zette strafsancities op de schendingen van de artikelen VI.97, VI.99 en VI.93 van het Wetboek van Economisch Recht. Deze strafonderzoeken verlopen zoals hiervoor al gezegd onafhankelijk van de hier ingestelde procedure en laten de toepassing van artikel VI.38 Wetboek Economisch Recht in het kader van de huidige procedure onverlet (zie ook X. TATON en G. ELOY, "Les interactions entre l'action en réparation collective et les autres formes de contentieux" in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 85, nr. 25).

Niettegenstaande het verboden karakter van de manipulatiesoftware, blijkt niet dat een goedkeuringsinstantie de EG-typegoedkeuring voor geaffecteerde voertuigen heeft ingetrokken. Ook de behouden goedkeuring staat de toepassing van artikel VI.38 van het Wetboek Economisch Recht echter niet in de weg, maar kan indien nodig wel geëvalueerd worden bij het bepalen van het herstel.

121.– **De omschrijving van de vordering** - De wijze waarop Test Aankoop haar vordering formuleert, is niet meteen duidelijk.

In het corpus van haar conclusie maakt Test Aankoop, onder verwijzing naar artikel VI.38, tweede lid, van het Wetboek Economisch Recht, niet alleen aanspraak op terugbetaling, maar ook (aanvullend) op een schadevergoeding naar gemeen recht (zie randnummer 139 en 142 van haar conclusie). Zij gebruikt in beide randnummers duidelijk het woord 'naast'. In het randnummer 149 van haar conclusie begroot zij die aanvullende vergoeding op 3.805,50 euro provisioneel (conform wat de benadeelde

Duitse consument volgens de pers zou hebben gekregen) minstens op 3.000,00 euro provisioneel (het bedrag waartoe Volkswagen in de collectieve procedure in Spanje zou zijn veroordeeld).

122.– Deze vraag tot toekenning van de aanvullende schadevergoeding strookt echter niet met de tabel onder randnummer 138 en het *petitum* van de conclusie van Test Aankoop. Daarin vordert Test Aankoop dat de rechter zonder teruggave van het voertuig de terugbetaling of minstens gedeeltelijke terugbetaling toekent van de betaalde aankoopprijs (met een bedrag dat niet lager kan zijn dan wat de Duitse consument ontving) en telkens daarbij 'ondergeschikt' een schadevergoeding ter hoogte van de overeenkomstige terugbetaling. Aan dit alles nog meer ondergeschikt vordert zij de toekenning van een schadevergoeding die zij vraagt in redelijkheid en billijkheid (*ex aequo et bono*) te begroten op 3.000,00 euro voor een nieuw voertuig en 1.500,00 euro voor een tweedehandsvoertuig.

Ter zitting gevraagd om haar vordering op dit punt te verduidelijken, geeft Test Aankoop aan dat zij de gevorderde schadevergoeding alleen ondergeschikt vraagt, op grond van het gemene recht, aangezien artikel VI.38 van het Burgerlijk Wetboek de rechter niet alleen de mogelijkheid geeft om een (gedeeltelijke) terugbetaling toe te kennen, maar ook om gemeenrechtelijke sancties uit te spreken zoals het toekennen van een schadevergoeding (zie daarover hiervoor).

Test Aankoop refereert dus aan de mogelijkheid waarover de rechtbank beschikt om in de plaats van de bijzondere sanctie van (gedeeltelijke) terugbetaling te veroordelen tot de uitvoering bij equivalent. Daar waar Test Aankoop een schadevergoeding vordert gelijk aan een (gedeeltelijke) terugbetaling, omvat deze vergoeding geen andere schadeposten dan het (gedeeltelijke) bedrag van de aankoopprijs.

Een aanvullende schadevergoeding daarbovenop vraagt zij dus niet.

123.– **Collectieve schade** – Volkswagen meent dat in dit dossier geen sprake is van collectieve schade in de zin van de rechtsvordering tot collectief herstel. Bovendien trekt Volkswagen de toepassing van artikel VI.38 van het Wetboek Economisch Recht binnen de rechtsvordering tot collectief herstel in twijfel in zoverre het een punitieve sanctie omvat. Zij meent dat dit artikel onverenigbaar is met het Europese Unierecht en is van oordeel dat de aanwending van de sanctie een disproportioneel voordeel oplevert waardoor Test Aankoop (voor de groepsleden) zich bezondigt aan rechtsmisbruik.

Tot slot is Volkswagen van oordeel dat Test Aankoop, conform de gemeenrechtelijke beginselen inzake de schadevergoeding, voor elk individueel groepslid een fout, oorzakelijk verband en schade moet aantonen, wat zij niet doet en wat ook niet mogelijk is volgens Volkswagen aangezien de consument geen schade zou hebben geleden (de voertuigen zijn niet in waarde verminderd).

124.– **Individuele verschillen** – Voor Volkswagen kan er geen sprake zijn van collectieve schade omdat de schade niet coherent en uniform van toepassing is op alle leden van de groep.

Uiteraard zullen bij het beoordelen van de vordering een aantal individuele aanspraken moeten worden nagegaan, maar deze beletten op zich niet dat er sprake kan zijn van een collectieve schade waarbij de individuele verschillen tussen de leden van de groep opgaan in de collectiviteit.

De individuele schade moet niet identiek zijn wanneer zij haar oorsprong vindt in een gemeenschappelijke oorzaak en de desbetreffende rechtsvragen in een enkele procedure kunnen worden behandeld (H. BOULARBAH, "Le cadre et les conditions de l'action en réparation collective" in *L'action en réparation collective*, J.ENGLEBERT et J.-L. FAGNART, (eds.), 21, nr. 22 en L. FRANKIGNOUL, "L'action en réparation collective: la procédure" in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 138-139, nr. 24; F. DANIS en E. FALLA, "Affaire Proximus: un éclairage jurisprudentiel en matière de recevabilité d'une action en réparation collective", *T.B.H.* 2018, 717, nr.16).

Die individuele verschillen kan de rechtbank opvangen door bij het begroten van de schade met subcategorieën of met bepaalde formules te werken (zie E. DE BAERE, *De Belgische class action*, Kluwer, 2017, 75 nr. 71 en 76, nr. 72 en L. FRANKIGNOUL, "L'action en réparation collective: la procédure" in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 143-144, nr. 32).

Het feit dat in het tussenvonnis subcategorieën werden voorgesteld met het oog op de onderhandelingen hoeft dan ook niet te betekenen dat geen uitspraak zou kunnen worden gedaan over een collectieve schade. Voor zoveel als nodig herhaalt de rechtbank ook nogmaals dat de subcategorieën in het tussenvonnis niet bepalend zijn voor de procedure ten gronde, maar alleen richtinggevend met het oog op de onderhandelingsfase (trouwens ook de beschrijving van de collectieve schade kan in het vonnis ten gronde uiteindelijke verschillen van de beschrijving ervan in het ontvankelijkheidsvonnis, zie E. DE BAERE, "Commentaar bij artikel XVII 54 van het Wetboek Economisch Recht", *OHRA* 2019, 4, nr. 1).

Bovendien zal een eventuele beslissing omtrent het bestaan van collectieve schade en de maatregel van collectief herstel niet beletten dat elk lid van de groep dat aanspraak maakt op herstel, aan bepaalde voorwaarden zal moeten voldoen die de schadeafwikkelaar in een latere fase onderzoekt. De rechter kan de inbreuk, het oorzakelijk verband en de schade in het huidige vonnis dus collectief onderzoeken, waarna individueel moet worden getoetst of de groepsleden aan de collectief opgelegde voorwaarden voldoen.

Opnieuw wijst de rechtbank er op dat het hier niet gaat om een klassieke vordering waarbij in het huidige vonnis elke consument zijn schade toegekend ziet, maar om een specifieke procedure die in verschillende fases verloopt, waarbij de rechtbank eerst een ontvankelijkheidsbeslissing neemt die een onderhandelingsfase opstart, waarna – indien deze onderhandelingen niets opleveren – er een beslissing ten gronde komt over de collectieve schade en het herstel (en eventueel de voorwaarden

daarvoor). De laatste fase is vervolgens een afwikkelingsfase waarbinnen de concrete aanspraken worden afgehandeld.

125.– *Punitieve sanctie* - Volkswagen voert ook nog aan dat het regime van de rechtsvordering tot collectief herstel zich verzet tegen de sanctie van artikel VI.38 van het Burgerlijk Wetboek omdat dit artikel los staat van de concrete schade en niet toelaat rekening te houden met gebruiksvoordelen of andere voor schadebegroting relevante factoren. Het onredelijke karakter van deze sanctie zou tot gevolg hebben dat artikel IV.38 Wetboek Economisch Recht strijdig is met artikel 13 van de Richtlijn Oneerlijke Handelspraktijken en een eiser die beroep doet op deze sanctie zou rechtsmisbruik plegen omdat de sanctie hem aldus een disproportioneel voordeel oplevert.

126.– Artikel VI.38 van het Wetboek Economisch Recht sanctioneert de schendingen die de rechtsvordering tot collectief herstel precies viseert in artikel XVII.37 van het Wetboek van Economisch Recht. De toepassing van artikel VI.38 van het Wetboek Economisch Recht kan dus niet zomaar uitgesloten worden in een rechtsvordering tot collectief herstel.

Volkswagen gaat er bovendien aan voorbij dat de rechtbank niet verplicht is om terugbetaling toe te staan zonder enige toetsing. De sanctie van terugbetaling is zoals gezegd facultatief en geeft de rechter een zeer grote vrijheid. Zo kan hij ook een gedeeltelijke terugbetaling bevelen. Bovendien kan de rechter ook teruggrijpen naar de gemeenrechtelijke sanctie van schadevergoeding voor herstel.

De rechtbank heeft de proportionele toepassing van de sanctie dus in handen, zodat er geen reden is om het artikel aan de kant te schuiven, het strijdig te verklaren met het Europees Unierecht (zie hierover ook R. STEENNOT, "Commentaar bij artikel VI.38" in OHRA (2021), 13, nr. 17) of Test Aankoop van rechtsmisbruik te beschuldigen bij de aanwending ervan.

127.– **Het gevorderde herstel** – Uit hetgeen de rechtbank hiervoor al besliste, volgt dat Test Aankoop zich kan beroepen op artikel VI.38, tweede lid, van het Wetboek van Economisch Recht met het oog op het sanctioneren van de hiervoor vastgestelde inbreuken. Het oorzakelijk verband tussen de vastgestelde inbreuken en de aangevoerde schade staat vast, want vloeit voort uit de toepassingsvoorwaarden van de geschonden artikels. Elk van de hiervoor vastgestelde inbreuken vereist immers een wezenlijke beïnvloeding van de consument bij een besluit over de transactie. Dit heeft tot gevolg dat in deze zaak ook meteen vaststaat dat de overeenkomst gesloten is ingevolge de gelaakte handelspraktijken.

128.– *De lijst van geaffecteerde voertuigen* - Alleen de voertuigen verkocht op of na 1 september 2014 maken het voorwerp uit van de vordering en komen in aanmerking voor herstel. Daarnaast besluit de rechtbank dat het ook moet gaan om voertuigen die zijn aangekocht vóór 23 september 2015. Eens de verboden manipulatie gekend was, hielden de hiervoor vastgestelde inbreuken namelijk op en werd de koper een geïnformeerde consument.

Het is niet geweten op welk moment van de dag Volkswagen op 22 september 2015 precies de publieke verklaring over de manipulatiesoftware aflegde; verkopen op die dag gesloten gebeurden trouwens mogelijks nog in de onwetendheid van de verklaring. Vanaf 23 september 2015 mag men er echter vanuit gaan dat het publiek wist dat bepaalde dieselveertuigen van de Volkswagen Groep met een EA189-motor uitgerust waren met een softwareprogramma dat de resultaten van de NOx-emissietest beïnvloedde. Deze kunnen dan ook geen aanspraak meer maken op herstel aangezien ten aanzien van hen geen inbreuk vaststaat.

Verder stelt de rechtbank vast dat Volkswagen in haar conclusie een lijst van voertuigen met een EA189-motor opgeeft die volgens haar (in meest ondergeschikte orde) in aanmerking komen voor herstel (pagina 153 tot en met 199 van de voormelde conclusie).

Daarin zijn een aantal voertuigen opgenomen die niet voorkomen in de tabel van Test Aankoop op pagina 10 van haar conclusie. Test Aankoop heeft echter uitdrukkelijk aangegeven dat de lijst in deze tabel niet limitatief is. Aangezien Volkswagen erkent dat ook deze voertuigen geaffecteerde voertuigen zijn die in aanmerking komen voor herstel, neemt de rechtbank deze lijst in zoverre als uitgangspunt. Een aantal voertuigen die wel voorkomen in de tabel van Test Aankoop, komen anderzijds niet voor op de lijst van Volkswagen. Het gaat vooreerst om de Transporter en de T5 waarvan Volkswagen in haar conclusie aangeeft dat de manipulatiesoftware erin nooit actief geparametriseerd werd en om de Touareg, A7, A8/A8L en Q7 waarvan Volkswagen ter zitting aangeeft dat zij buiten de lijst vallen omdat het om grotere motoren gaat. Met betrekking tot de Beetle neemt Volkswagen geen standpunt in (zie proces-verbaal van de terechtzitting van 5 juni 2022).

Dat de Transporter en de T5 niet werden geparametriseerd spreekt Test Aankoop niet tegen. Met betrekking tot de andere voertuigen blijkt uit haar eigen tabel dat het telkens gaat om motoren met een 3.0 liter motor, waarvan de rechtbank hier eerder al vaststelde dat deze niet het voorwerp kunnen uitmaken van de huidige vordering.

Dit alles leidt tot het besluit dat de lijst van geaffecteerde voertuigen overeenstemt met de lijst die Volkswagen voorlegt onder pagina 153 tot en met 199 (hier als bijlage aan dit vonnis gehecht).

129.– *De herstelmaatregel* - Test Aankoop vordert in hoofddorde de bijzondere sanctie van terugbetaling van de aankoopprijs (met behoud van het voertuig), dan wel een vergoeding die daarmee overeenstemt. In ondergeschikte orde vordert zij de gedeeltelijke terugbetaling van de aankoopprijs (met behoud van het voertuig) dan wel de vergoeding die daarmee overeenstemt en in meer ondergeschikte orde een schadevergoeding *ex aequo et bono* te begroten op 3.000,00 euro voor nieuwe voertuigen en op 1.500,00 euro voor tweedehandsvoertuigen (met behoud van het voertuig).

130.– De rechtbank heeft hiervoor al geoordeeld dat indien de (gemiddelde) koper bij de aankoop op de hoogte was geweest van de verboden manipulatie door Volkswagen, hij in de wetenschap van de mogelijke dreiging van boetes of acties door de wetgever tegen de vervuilende auto's en de vrees voor het negatieve effect van het voertuig op het milieu of zijn gezondheid (zelfs indien die niet aanwezig zijn) een andere aankoopbeslissing had genomen of had kunnen nemen.

Daarbij is niet aannemelijk dat hij het voertuig helemaal niet zou hebben aangekocht. Zelfs indien men zich na de arresten van het Hof van Justitie van 14 juli 2022 kan afvragen of de installatie van de update-software wel conform het EU-recht is, was de consument toch nooit bedreigd in het gebruik van zijn voertuig (met EG-typegoedkeuring) en geen enkele goedkeuringsinstantie trok ooit de goedkeuring van de voertuigen (met of zonder update-software) in.

Wel is het mogelijk dat de koper het voertuig zou hebben aangekocht tegen een lagere prijs omdat hij zelf de voormelde bezwaren belangrijk vond, dan wel omdat hij vreesde dat zijn eventuele toekomstige koper, aan wie hij verder zou doorverkopen, deze aspecten belangrijk zou (kunnen) vinden en dus minder voor de wagen zou betalen.

Het hier te vergoeden nadeel is alleen de minwaarde van het voertuig in het licht van deze koopmotieven. Met de impact van de manipulatiesoftware, waarvan de rechtbank al vaststelde dat die het gebruik en de prestaties van de geaffecteerde voertuigen niet beïnvloedde, heeft dit geen uitstaans.

Effectieve schadelijke gevolgen voor de gezondheid neemt de rechtbank bij het bepalen van de herstelmaatregel niet in acht, evenmin als tijdverlies of genotsderving. Test Aankoop lijkt niet echt aanspraak te maken op deze schadeposten. In ieder geval bewijst Test Aankoop deze schade niet.

131.– De gedeeltelijke terugbetaling van de aankoopprijs verschilt in wezen niet van de hier door Test Aankoop in ondergeschikte orde gevorderde herstelmaatregel van schadevergoeding voor hetzelfde bedrag. Wel zal de (gedeeltelijke) terugbetaling alleen kunnen worden bevolen indien rechtstreeks van Volkswagen gekocht wordt. Voor alle andere kopers van een nieuw geaffecteerd voertuig en in elk geval voor kopers van tweedehandsvoertuigen bestaat het herstel noodzakelijk in een schadevergoeding die gelijk is aan dit bedrag of dus in een schadevergoeding per equivalent.

132.– Begroting van de minwaarde - Bij de begroting van de terugbetaling of de schadevergoeding houdt de rechtbank wel rekening met de mogelijkheid die bestond tot het installeren van updatesoftware.

De consument kan helemaal niet gedwongen worden om deze software te installeren om het hier bedoelde nadeel te compenseren, maar de hier te bepalen minwaarde van het voertuig kan wel afgestemd worden op de kostprijs en het ongemak van het installeren van een update-software die

tracht het nadeel te compenseren waardoor het voertuig (meer) overeenstemt met de ervoor betaalde prijs).

Volkswagen houdt voor dat het slechts om een zeer beperkte ingreep gaat die zeer snel kan gebeuren. Dit belet niet dat de ingreep een kostprijs heeft en op zich ook mogelijke nadelen: niet iedereen kan tijdens een onderhoud de update laten doen, de koper moet zich in elk geval vrijmaken en niets belet dat de ingreep zelf gepaard gaat met of aanleiding geeft tot verdere problemen of verwikkelingen. Daarbij moet men er ook rekening mee houden dat de updatesoftware, gelet op de arresten van het Hof van Justitie van 14 juli 2022, verboden kan zijn, en dus toch nog de prijs in negatieve zin zou kunnen beïnvloeden.

133.– Met een verslag van Deloitte van 3 februari 2022 (stuk 3.9, dossier Volkswagen) wil Volkswagen nog weerleggen dat de marktwaarde van de geaffecteerde voertuigen überhaupt gedaald zou zijn na de bekendmaking van de manipulatie in september 2015.

Het verslag van Deloitte is een eenzijdig verslag. Bovendien onderzocht Deloitte in dit verslag weliswaar alleen de verkopen in de periode na 22 september 2015 op basis van het GoCar-platform, maar blijkt helemaal niet of dit platform er ook rekening mee hield dat in deze periode uiteraard ook voertuigen werden verkocht die al een update-software ondergingen die de nadelige gevolgen van de manipulatiesoftware op de prijs (omwille van mogelijke dreiging van boetes of sancties door de wetgever en bezorgdheid omtrent het algemene effect op het milieu, op de luchtkwaliteit en/of gezondheid), wou wegwerken. Om de marktwaarde van de geaffecteerde voertuigen voor update-software te onderzoeken moest het verslag van 3 februari 2022 (dit is vóór de arresten van 14 juli 2022) dit gegeven natuurlijk uit de onderzoeksresultaten filteren.

134.– Besluit – Bij gebrek aan andere objectieve referentiepunten dan de prijs begroot de rechtbank de herstelmaatregel voor een geaffecteerde voertuig op de lijst van Volkswagen – aangekocht in de periode van 1 september 2014 tot en met 22 september 2015 – in alle redelijkheid en billijkheid op 5% van de betaalde aankoopprijs voor de kopers/tot op heden eigenaars en op 5% van het verschil tussen aankoopprijs en verkoopprijs voor kopers/niet actuele eigenaars tenzij de verkoopprijs de aankoopprijs in dit laatste geval overstijgt. Dit geldt uiteraard alleen voor kopers die niet zijn ingegaan op de mogelijkheid om de update-software in het voertuig te laten installeren.

Met de keuze voor een welbepaald percentage slaat de rechtbank dus geen acht op de door Test Aankoop in ondergeschikte orde specifiek gevorderde bedragen. Zij statueert daarmee niet *ultra petita* aangezien de rechtbank de in hoofdorde volledige terugbetaling/schadevergoeding ook vrij kan verminderen en kan begroten, zoals hier.

135.– Kopers die een geaffecteerd voertuig aankochten in de periode tussen 1 september 2014 en 22 september 2015, daarvan tot op heden eigenaar zijn en geen software-update lieten uitvoeren,

kunnen in het kader van de huidige procedure aanspraak maken op een vergoeding mits voorlegging van een aankoopbewijs, betalingsbewijs en inschrijvingsbewijs van het bedoelde voertuig.

Andere kopers, niet-eigenaars, die een geaffecteerd voertuig aankochten in de periode tussen 1 september 2014 en 22 september 2015, geen software-update lieten uitvoeren en die hun voertuig doorverkochten, zullen naast het aankoopbewijs en het betalingsbewijs ook de verkoopfactuur moeten voorleggen of enig ander bewijs dat aantoonst hoeveel zij voor het voertuig ontvingen.

De status van de koper (eigenaar of niet-eigenaar) is deze op de datum van het huidige vonnis. Met verdere verkopen van de geaffecteerde voertuigen en veranderingen van eigenaar houdt de rechtbank geen rekening meer. Het nadeel van het risico dat deze situaties de afwikkeling bemoeilijken dan wel speculatieve constructies veroorzaken is te groot ten overstaan van het voordeel van eigenaars die een geaffecteerd voertuig aanschaffen of verkopen in deze periode.

Dit betekent dat indien men eigenaar was tot op het ogenblik van het huidige vonnis, men een aanspraak kan laten gelden als eigenaar zelfs indien men het voertuig nadien nog doorverkocht. Wat betreft de niet-eigenaars gaat het alleen om diegenen die niet-eigenaar waren op de datum van huidig vonnis en niet om diegenen die na deze datum niet-eigenaar zijn geworden.

Het is wel mogelijk dat aldus voor één voertuig meerdere vergoedingen moeten betaald worden (bijvoorbeeld aan twee niet-eigenaars indien het voertuig op datum van dit vonnis al een tweede keer was doorverkocht), maar dat zal dan niet telkens aan de volle 5% van de eerste aankoopprijs zijn.

Voor een eventuele latere herziening van de schade, in geval zich nog andere schade zou voordoen dan deze waarover de rechtbank met huidig vonnis uitspraak doet (of ze deze toekent of niet), moet verder in beginsel de rechtbank opnieuw gevat worden (zie ook S. RUTTEN, "Beslissing ten gronde" in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 117, nr. 14).

4. SCHADEAFWIKKELING

136.– Test Aankoop maakt in haar conclusie geen enkele allusie op het specifiek karakter van de huidige procedure. Nochtans verloopt de rechtsvordering tot collectief herstel verder volgens het bepaalde in de artikelen XVII.54 e.v. van het Wetboek Economisch Recht en vangt met deze beslissing, anders dan in de 'klassieke' procedures, een nieuwe stap in de procedure ten gronde aan.

De rechtbank moet namelijk in het bijzonder een schadeafwikkelaar aanstellen tot uitvoering van de huidige beslissing (zie artikel XVII.57 van het Wetboek van Economisch Recht). De schadeafwikkeling verloopt dan verder volgens Artikel XVII.58 van het Wetboek van Economisch Recht dat bepaalt:

“ § 1. Binnen een redelijke termijn maakt de schadeafwikkelaar, op basis van de gegevens die de griffie hem overmaakt, een voorlopige lijst op van de leden van de groep die herstel wensen te bekomen, in voorkomend geval per subcategorie. Deze voorlopige lijst omvat de gegevens van de groepsleden die zich uitdrukkelijk bekend hebben gemaakt.

Wanneer de schadeafwikkelaar van oordeel is dat een groepslid dat zich heeft bekend gemaakt, niet voldoet aan de beschrijving van de groep, of, in voorkomend geval, van de subcategorie of aan de voorgeschreven modaliteiten, vermeldt hij de betwisting van zijn inschrijving op de voorlopige lijst, met opgave van de redenen.

§ 2. Van zodra de voorlopige lijst is opgesteld, maakt de schadeafwikkelaar ze over aan de rechter, aan de groepsvertegenwoordiger en aan de verweerder. Hij brengt op hetzelfde ogenblik de leden van de groep die hij voorstelt uit te sluiten, op de hoogte met opgave van de reden van hun uitsluiting. De lijst ligt ter inzage op de griffie.

§ 3. Binnen dertig dagen na de betekening van de voorlopige lijst, verlengbaar door de rechter op verzoek van de schadeafwikkelaar of op vraag van één der partijen, kan de groepsvertegenwoordiger of de verweerder bij de griffie de inschrijving of uitsluiting van een groepslid op de voorlopige lijst betwisten, met opgave van de redenen.

Uiterlijk binnen veertien dagen na het verstrijken van de termijn voorzien in het eerste lid brengt de griffie het betrokken groepslid en de schadeafwikkelaar daarvan op de hoogte met opgave van de ingeroepen redenen.

Binnen een termijn van veertien dagen kunnen de groepsvertegenwoordiger, de verweerder, de leden van de groep waarvan inschrijving op de voorlopige lijst wordt betwist en de schadeafwikkelaar, hun standpunt kenbaar maken aan de griffie.

§ 4. Binnen dertig dagen na het verstrijken van de termijnen voorzien in paragraaf 3, roept de rechter de schadeafwikkelaar, de groepsvertegenwoordiger, en de verweerder, evenals de leden van de groep waarvan de inschrijving op de voorlopige lijst werd betwist, op ten einde een uitspraak te doen over de definitieve lijst.

Tijdens de in het eerste lid bedoelde zitting hoort de rechter de schadeafwikkelaar, de groepsvertegenwoordiger, de verweerder en de leden van de groep van wie de inschrijving op de lijst wordt betwist.

§ 5. De definitieve lijst van de leden van de groep die recht op herstel hebben, wordt opgesteld na afloop van de zitting bedoeld in paragraaf 4.

De griffie deelt de definitieve lijst mee aan de schadeafwikkelaar, aan de groepsvertegenwoordiger en aan de verweerder. Zij verwittigt op hetzelfde ogenblik de leden van de groep wiens inschrijving op de definitieve lijst is geweigerd door de rechter.”

137.– Uit het voorgaande volgt dat er een eerste fase zal starten waarin de groepsleden zich kenbaar maken op de griffie met de vereiste documenten (zie artikel XVII.54, 8° van het Wetboek van Economisch Recht (zie ook S. RUTTEN, “Beslissing ten gronde” in Class Actions, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Larcier 2015, 117, nr. 14; P. HOFSTRÖSSLER, “L’action en réparation collective: la procédure” in Class Actions, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 70, nr. 51;

L. FRANKIGNOUL, "L'action en réparation collective: la procédure" in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 137-138, nr. 23, door E. DE BAERE ook aangeduid als 'take up period' in "Commentaar bij artikel XVII.58-XVII.62 van het Wetboek Economisch Recht", *OHRA* 2019, 6, nr. 1).

De rechtbank bepaalt de termijn voor het zich kenbaar maken op de griffie op vier maanden na de hierna vermelde publicatie in het Belgisch Staatsblad. Deze termijn start de dag na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad (zie E. FALLA, *La réparation des dommages de masse. Propositions visant à renforcer l'efficacité en réparation collective*, Larcier 2017, 71, nr. 51).

Na deze vier maanden maakt de griffie de gegevens die zij ontving, over aan de schadeafwikkelaar die zij hierna aanstelt en die bij beslissing van de algemene vergadering van deze rechtbank werd opgenomen op de lijst van schade-afwikkelaars, aangelegd ten behoeve van bij de rechtbank aanhangig gemaakte rechtsvorderingen tot collectief herstel.

De schadeafwikkelaar vat zijn werkzaamheden aan en voert ze uit zoals in de wet beschreven, meer bepaald door het voormelde artikel XVII.58 van het Wetboek Economisch Recht en door artikel XVII.61 van het Wetboek Economisch Recht.

De schadeafwikkelaar zal daarbij in eerste instantie de gegevens die de griffie hem zal overmaken inhoudelijk beoordelen (voorwaarden, termijn,...) en dan een voorlopige lijst opstellen (zie L. FRANKIGNOUL, "L'action en réparation collective: la procédure" in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 158-159, nr. 61 en 160, nrs. 63 e.v.). Deze voorlopige lijst kan hij 'betekenen' aan de griffie met een aangetekende brief of in het elektronisch dossier. De rechtbank vraagt dat hij ook wanneer hij dit met aangetekende brief doet, in elk geval de voorlopige lijst neerlegt in het elektronisch dossier. De schadeafwikkeling zal daarna haar verder verloop kennen.

De rechtbank herinnert daarbij ook aan artikel XVII.61 van het Wetboek van Economisch Recht dat onder meer voorschrijft dat de schadeafwikkelaar lopende de uitvoering een driemaandelijks verslag zal uitbrengen met betrekking tot de voortgang van de uitvoering van de beslissing waarin hij ook telkens een gedetailleerd overzicht geeft van zijn kosten en prestaties (zie voor een duidelijk overzicht van de taken van de schadeafwikkelaar (E. FALLA, *La réparation des dommages de masse. Propositions visant à renforcer l'efficacité en réparation collective*, Larcier 2017, 73, nr. 54).

5. PUBLICATIE VAN HET HUIDIGE VONNIS

138.– **Publicatie op de website van de FOD Economie, K.M.O. , Middenstand en Energie en in het Belgisch Staatsblad** - Artikel XVII.55 van het Wetboek Economisch Recht luidde aanvankelijk: "De griffie deelt onmiddellijk, na het verstrijken van de beroepstermijn, de beslissing van de rechter over de

grond mee aan de diensten van het Belgisch Staatsblad die de integrale bekendmaking verzekeren binnen tien dagen. Een kopie wordt eveneens overgezonden aan de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie, die deze beslissing integraal bekendmaakt op zijn website."

Artikel XVII.55 van het Wetboek Economisch Recht zoals gewijzigd door artikel 16 van de wet van 2 februari 2021 bepaalt:

"De griffie deelt onmiddellijk, in voorkomend geval na het verstrijken van de beroepstermijn, de beslissing van de rechter over de grond, onder elektronische vorm mee aan de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie die ze onmiddellijk integraal bekendmaakt op zijn website en die een bericht laat bekendmaken in het Belgisch Staatsblad dat de referentie van die beslissing vermeldt en de link naar de pagina van de website waar de integrale tekst van de beslissing wordt weergegeven. Het Belgisch Staatsblad verzekert de bekendmaking van dit bericht binnen de tien dagen."

In de voorbereidende werken bij de wetwijziging geeft de wetgever aan dat het de bedoeling is ervoor te zorgen dat de beslissing ruim kan worden gekend door de rechtsonderhorigen, zonder een onredelijke kost voor de partijen (zie Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake Economie, *Parl.St. Kamer*, 2019-2020, 1515/001, 10 en Verslag Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake Economie, *Parl.St. Kamer*, 2019-2020, 1515/002, 4).

Door deze wetwijziging blijft de kostprijs van de publicatie in het Belgisch Staatsblad beperkt tot de kostprijs voor de bekendmaking van de referentie en de link, wat een aantal regels betekent en niet het volledige vonnis.

139.– De wetgever bepaalt echter niets over de wijze waarop de betaling van de aldus beperkte kosten moet gebeuren. Volgens artikel XVII.54 van het Wetboek Economisch Recht blijven die nog altijd voor rekening van de in het ongelijk gestelde partij.

De rechtbank zal hierna daarom ter griffie van deze rechtbank een voorschot laten betalen. Na voorlegging van een kostenstaat uitgaande van het Belgisch Staatsblad kan de griffie dit voorschot vrijgeven aan de Belgische Staat of aan diegene die de kosten heeft uitgestaan, ten belope van het in de kostenstaat vermelde bedrag.

140.– Verder legt de wetgever evenmin uit waarom hij de mededeling door de griffie 'na het verstrijken van de beroepstermijn' veranderde naar 'in voorkomend geval na het verstrijken van de beroepstermijn' (net zoals voor de ontvankelijkheidsbeslissing).

De rechtbank zelf leidt uit deze bewoordingen af dat zij de keuze heeft het vonnis ofwel onmiddellijk te publiceren na uitspraak, dan wel nadat het eerst betekend is en de beroepstermijn verstreken is zonder dat hoger beroep is aangetekend. In haar ogen is daarbij van belang of zij de vordering al dan niet gegrond verklaarde.

In het geval de vordering niet gegrond verklaard wordt, zijn er immers geen groepsleden die bij de griffie hun aanspraak kenbaar moeten maken. De publicatie veroorzaakt dus geen 'administratieve fase' die later nutteloos kan blijken en kan dus ook gebeuren voor de betekening.

Anders is het wanneer de rechtbank de vordering, zoals in deze zaak, (deels) gegrond verklaart. In dat geval start een termijn waarbinnen de groepsleden hun aanspraak kenbaar moeten maken. Bijgevolg is het raadzaam de publicatie pas te bevelen na het verstrijken van de beroepstermijn (en voor zover geen hoger beroep is aangetekend), om te vermijden dat deze 'administratieve fase' wordt opgestart, die ingevolge een hervorming in een latere beroepsprocedure overbodig blijkt.

141.– Het afhankelijk maken van de publicatie van het verstrijken van de beroepstermijn brengt ook nog de moeilijkheid met zich mee dat deze termijn afhankelijk is van betekening door de partijen en dat de rechtbank niet weet wanneer de beslissing betekend wordt.

De rechtbank vraagt daarom dat de meest gerede partij de griffie verwittigt van de betekening, die op haar beurt de schadeafwikkelaar hiervan verwittigt.

142.– **Aanvullende maatregelen tot bekendmaking** – De aard van de zaak en de noodzaak aan effectieve verspreiding onder het publiek evenals de inmiddels verstreken tijd (ingevolge de keuze-en onderhandelingstermijnen, de in de loop van de procedure gevorderde maatregelen en de gevraagde instaatstellingen en bijkomende conclusietermijnen door partijen met als laatste datum 11 april 2023) vereisen bijkomende maatregelen tot bekendmaking van het huidige vonnis (zie XVII.54, §1, 6° van het Wetboek Economisch Recht).

De rechtbank beveelt daarom, na het verstrijken van de beroepstermijn zonder dat hoger beroep is aangetekend de bekendmaking, op verzoek van de meest gerede partij, in twee Nederlandstalige, twee Franstalige en een Duits algemeen dagblad (telkens op hun website en in de papieren versie), niet van de integrale beslissing, maar wel van de referentie van de huidige beslissing en de link naar de pagina van de website van de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie waar de integrale tekst van de beslissing wordt weergegeven.

Ook voor eventuele kosten van deze publicatie legt de rechtbank de betaling van een voorschot op dat de griffie, op voorlegging van een kostenstaat door de publicerende instantie, kan vrijgeven aan de deze instantie dan wel aan diegene die de kosten heeft uitgestaan, ten belope van het in de kostenstaat vermelde bedrag.

6. GERECHTSKOSTEN

143.– Wat de kosten en de uitgaven betreft, wijkt de rechtsvordering tot collectief herstel niet af van de gemeenrechtelijke bepalingen van artikel 1017 e.v. van het Gerechtelijk Wetboek (zie F. LEFEVRE et G. CROISANT in *Class Actions*, J. ROZIE, S. RUTTEN, A. VAN OEVELEN (eds.), Intersentia 2015, 121, nr. 37).

Test Aankoop vordert betaling van alle kosten voorlopig begroot op 39.000,00 euro rechtsplegingsvergoeding. Volkswagen vordert betaling van een rechtsplegingsvergoeding van 22.500,00 euro en D'leteren vordert betaling van alle kosten door Test Aankoop, voorlopig voor wat haar betreft begroot op 19.500,00 euro.

Zowel in de procesverhouding tussen Test Aankoop en Volkswagen en consorten (voor wie dezelfde advocaat optreedt) als in de procesverhouding tussen D'leteren en Test Aankoop geldt dat partijen over en weer in enig geschilpunt in het ongelijk zijn gesteld, waardoor de rechtbank de kosten overeenkomstig artikel 1017, vierde lid, Gerechtelijk Wetboek omslaan zoals zij dit raadzaam oordeelt (o.a. Cass. 23 november 2012, AR F.11.0144.N). Dit is namelijk ook mogelijk wanneer slechts door één van de partijen een vordering werd ingesteld (o.a. Cass. 25 maart 2010, AR C.09.0288.N; Cass. 19 januari 2012, F.10.0142.N) en zelfs indien de rechtbank deze vordering wel ongegrond bevindt maar een aangevoerde exceptie afwijst (zie Cass. 25 maart 2010, *R.W.* 2011-2012, 1).

In toepassing hiervan veroordeelt de rechtbank Volkswagen tot:

1° terugbetaling aan Test Aankoop van de rolrechten van het inleidende verzoekschrift, de publicatiekosten van het ontvankelijkheidsvonnis in het Belgisch Staatsblad en de betekeningkosten van de ontvankelijkheidsbeslissing aan Volkswagen zoals hierna begroot;

2° de betaling aan Test Aankoop van een rechtsplegingsvergoeding die de rechtbank begroot op de basisrechtsplegingsvergoeding voor de hoogste in geld waardeerbare vordering (nu beide partijen ervan uitgaat dat de waarde van de vordering daarop moet worden geschat), of dus 22.500,00 euro;

3° de kosten van de schadeafwikkelaar (zie ook het Koninklijk van 6 december 2018 betreffende de vergoeding van de schadeafwikkelaar in het kader van de rechtsvordering tot collectief herstel (*B.S.* 17 december 2018)), waarbij de rechtbank Volkswagen veroordeelt tot betaling van een provisie zoals hierna bepaald;

4° betaling van de desgevallende publicatiekosten van het huidige vonnis in het Belgisch Staatsblad en in de voormelde dagbladen waarbij de rechtbank Volkswagen eveneens veroordeelt tot betaling van een provisie zoals hierna bepaald.

De rechtbank slaat de overige kosten tussen partijen om in die zin dat elk haar eigen kosten draagt en zij over en weer geen rechtsplegingsvergoeding verschuldigd zijn.

7. VOORLOPIGE TENUITVOERLEGGING EN KANTONNEMENT

144.– Test Aankoop vordert het vonnis uitvoerbaar bij voorraad te verklaren. Zij vordert ook dat Volkswagen zou worden uitgesloten van elke mogelijkheid tot kantonnement, borgstelling of andere zekerheidsstelling.

Volkswagen van haar kant verzoekt om een schorsing van de tenuitvoerlegging verwijzende naar haar hoge slaagkansen in hoger beroep en het risico dat zij bij een hervorming in hoger beroep de door haar betaalde bedragen niet meer zal kunnen recupereren. Om die laatste reden verzet zij zich ook tegen de door Test Aankoop gevorderde uitsluiting van kantonnement.

145.– Op de huidige zaak is artikel 1397 Gerechtelijk Wetboek van toepassing dat voorziet in de principiële uitvoerbaarheid van de eindvonnissen. De principiële voorlopige tenuitvoerlegging waarvoor de wetgever koos, geldt van rechtswege en kan slechts om bijzondere redenen worden geweigerd. Daarbij zijn de slaagkansen van het beroep hier niet aan de orde; deze kunnen niet dienstig worden beoordeeld door de rechter die de vordering ten nadele van Volkswagen heeft toegekend. Het risico van een mogelijke hervorming van het huidige vonnis in de beroepsprocedure, ligt inderdaad bij de consumenten waarvoor Test Aankoop als groepsvertegenwoordiger optreedt, maar dit risico en de mogelijke nadelige gevolgen ervan voor Volkswagen zijn hier voldoende ondervangen door de voorwaarden die gelden voor het opstarten van de schadeafwikkeling waardoor deze pas kan starten na het verstrijken van de beroepstermijnen (zie daarover ook hierna).

146.– Om de uitsluiting van het recht op kantonnement te verkrijgen moet Test Aankoop in concreto aantonen dat een vertraging bij de uitvoering de consumenten, die zij vertegenwoordigt, aan een ernstig nadeel blootstelt (artikel 1406 van het Gerechtelijk Wetboek). Dit nadeel is hier niet aanwezig aangezien de termijn voor het indienen van de aanspraken door de consument (en dus de concrete schadeafwikkeling) pas kan aanvangen na de publicatie van het vonnis en de rechtbank deze publicatie pas beveelt na het verstrijken van de beroepstermijn (en voor zover geen hoger beroep is aangetekend) waardoor de aansprakelijkheid van Volkswagen niet meer in vraag kan worden gesteld.

8. BESLISSING

De rechtbank,

Verder rechtsprekend in eerste aanleg na tegenspraak,

Neemt akte van de gedinghervatting door de NV D'IETEREN AUTOMATIVE.

A. TEST AANKOOP tegen AUDI AG, SEAT S.A., ŠKODA AUTO A.S., DR.-ING H.C. F. PORSCHE AG en de NV D'IETEREN AUTOMATIVE.

Verklaart de vordering van Test Aankoop gericht tegen Audi AG, Seat SA., Škoda Auto AS, Dr.-Ing H.C. F. Porsche AG en de nv D'ieteren Automotive ontvankelijk maar ongegrond.

B. TEST AANKOOP tegen VOLKSWAGEN AG

Verklaart de vordering van Test Aankoop tegen Volkswagen AG ontvankelijk en als volgt gegrond.

Zegt dat de koper-verblijfhouders die:

1° in de periode van 1 september 2014 tot en met 22 september 2015 een voertuig aankocht uit de lijst bij dit vonnis gevoegd als bijlage;

2° in dit voertuig geen software-update liet uitvoeren en

3° tot op heden eigenaar is van het voertuig

recht heeft op een vergoeding ten belope van 5% van de aankoopprijs, mits voorlegging van een aankoopbewijs, betalingsbewijs en inschrijvingsbewijs van het bedoelde voertuig.

Zegt dat de koper-verblijfhouders die:

1° in de periode van 1 september 2014 tot en met 22 september 2015, een voertuig aankocht uit de lijst bij dit vonnis gevoegd als bijlage;

2° in dit voertuig geen software-update liet uitvoeren, en

3° op heden daarvan geen eigenaar meer is,

recht heeft op een vergoeding ten belope van 5% van het verschil tussen aankoopprijs en doorverkoopprijs - tenzij deze doorverkoopprijs de aankoopprijs overstijgt-, mits voorlegging van een aankoopbewijs, betalingsbewijs en doorverkoopfactuur of enig ander bewijs dat aantoonde hoeveel hij voor het voertuig ontving.

C. SCHADEAFWIKKELAAR

Stelt aan als schadeafwikkelaar:

Jan GOEDHUYS

Advocaat

Ambachtenlaan 6-8

3001 LEUVEN

Tel: 016/40.07.17

email: advocaten@maxius.be

D . SCHADEAFWIKKELING

EERSTE FASE: de kopers maken zich kenbaar op de griffie

1. De voormelde kopers moeten vooreerst hun aanspraak laten gelden door zich **met een brief** kenbaar te maken op de burgerlijke griffie van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel ten laatste **BINNEN DE VIER MAANDEN NA PUBLICATIE** van de verwijzing naar het huidige vonnis in het Belgisch Staatsblad.

Voor de koper die op datum van dit vonnis eigenaar was van het voertuig bevat deze brief:

- de referte van de huidige zaak: 2016/2706/A: Volkswagen / Test Aankoop;
- zijn naam en de contactgegevens
- de vermelding dat hij aanspraak maakt op een vergoeding
- het aankoopbewijs, het betalingsbewijs en het inschrijvingsbewijs

Voor de koper die op datum van dit vonnis geen eigenaar was van het voertuig bevat deze brief:

- de referte: 2016/2706/A: Volkswagen / Test Aankoop;
- zijn naam en de contactgegevens
- de vermelding dat hij aanspraak maakt op een vergoeding
- het aankoopbewijs, het betalingsbewijs, de doorverkoopfactuur of enig ander bewijs dat aantoont hoeveel de koper voor het voertuig ontving.

2. De koper moet deze brief:

* ofwel fysiek (tegen afgiftebewijs) neerleggen op de griffie op het volgende adres:

Burgerlijke griffie van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel

Gerechtsgebouw – Montesquieu (tweede verdieping)

Quatre Brasstraat 13

1000 Brussel

* ofwel aangetekend opsturen op het volgende adres:

Burgerlijke griffie van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel
Gerechtsgebouw – Montesquieu
Quatre Brasstraat 13
1000 Brussel

* ofwel opladen in het elektronisch dossier via de link:
<https://access.eservices.just.fgov.be/edeposit/nl/login>. Hij moet in dat geval zijn identiteitskaart en het refertenummer van de zaak AR16/2706/A bij de hand houden voor het inloggen.

TWEEDE FASE: onderzoek door de schadeafwikkelaar in wisselwerking met de rechtbank

De schadeafwikkelaar moet zijn werk aanvangen en uitvoeren overeenkomstig het bepaalde in de artikelen XVII.57 e.v. van het Wetboek van Economisch Recht, waaronder artikel XVII.61:

“ § 1. De schadeafwikkelaar maakt een gedetailleerd driemaandelijks verslag over aan de rechter over de uitvoering van zijn opdracht. Dit verslag wordt eveneens ter informatie aan de groepsvertegenwoordiger en de verweerder overgemaakt.

Het driemaandelijks verslag bevat alle nuttige informatie met betrekking tot de voortgang van de uitvoering van het gehomologeerd akkoord of de beslissing van de rechter ten gronde, alsook een gedetailleerd overzicht van de kosten en van de elementen die toelaten om de vergoeding verschuldigd aan de schadeafwikkelaar vast te stellen.

De rechter beslist over het driemaandelijks verslag. De goedkeuring van het driemaandelijks verslag door de rechter geldt als uitvoerbare titel op basis waarvan de schadeafwikkelaar de betaling van zijn kosten en de prestaties kan terugvorderen van de verweerder.

§ 1/1. Wanneer het gehomologeerde akkoord of de beslissing van de rechter ten gronde, volledig is uitgevoerd, maakt de schadeafwikkelaar een eindverslag over aan de rechter. Dit verslag wordt eveneens ter informatie aan de groepsvertegenwoordiger en de verweerder overgemaakt.

Dit eindverslag bevat alle informatie die nodig is om de rechter toe te laten een beslissing te nemen over de definitieve afsluiting van de rechtsvordering tot collectief herstel. In voorkomend geval preciseert het eindverslag het bedrag van het resterende saldo dat niet aan de kmo's en/ of de consumenten werd uitgekeerd. Het eindverslag bevat eveneens een gedetailleerd overzicht van de kosten en de vergoeding van de schadeafwikkelaar.

§ 2. De rechter beslist over het eindverslag. Hij duidt de bestemming aan die de verweerder aan het eventueel resterende saldo, bedoeld in paragraaf 1/1, tweede lid, dient te geven. Door het goed te keuren, maakt de rechter definitief een einde aan de uitvoeringsprocedure verzekerd door de schadeafwikkelaar.

De goedkeuring van het eindverslag door de rechter vormt een uitvoerbare titel op grond waarvan de

*schadeafwikkelaar de gemaakte kosten en zijn vergoeding kan terugvorderen van de verweerder.
§ 3. De vergoeding van de schadeafwikkelaar bedoeld in paragraaf 1, tweede lid, en in paragraaf 1/1, derde lid, wordt berekend overeenkomstig de regels die door de Koning zijn vastgelegd. "*

Zegt dat de neerlegging van de voormelde verslagen ter griffie mogelijk is middels de volgende link:
<https://access.eservices.just.fgov.be/edeposit/nl/login>.

E. DE KOSTEN

Veroordeelt Volkswagen tot betaling aan Test Aankoop van de:

- rolrechten inleidend verzoekschrift: p.m.
- publicatiekosten in het Belgisch Staatsblad van
het tussenvonnis van 18 december 2017
volgens de ter griffie ontvangen kostenstaat: 4.843,99 euro
- betekeningkosten van het tussenvonnis van 18 december 2017
aan verweerders sub 1 tot en met 5: p.m.
- rechtsplegingsvergoeding: 22.500,00 euro
- kosten van de schadeafwikkelaar: p.m.
- publicatiekosten van de beslissing ten gronde: p.m.

Veroordeelt Volkswagen tot betaling van een voorschot van 500,00 euro, op de rekening van de burgerlijke griffie van deze rechtbank, nr. BE51 6792 0065 0762 (BIC : PCH QBEBB), met mededeling "PP/2300452 - voorschot publicatiekosten vonnis ten gronde A.R. 16/2706/A". Zegt dat de griffie, op voorlegging van een kostenstaat van de publicerende instantie, deze provisie kan vrijgeven aan deze instantie zelf dan wel aan diegene die de kosten heeft uitgestaan, ten belope van het in de kostenstaat vermelde bedrag.

Veroordeelt Volkswagen tot betaling van een provisie van 10.500,00 euro (met inbegrip van BTW), binnen de 15 dagen na publicatie van het huidige vonnis in het Belgisch Staatsblad, op de rekening van de burgerlijke griffie van deze rechtbank, nr. BE51 6792 0065 0762 (BIC : PCH QBEBB), met mededeling "PP/2300452 - voorschot kosten schadeafwikkelaar A.R. 16/2706/A".

De rechtbank slaat de overige kosten tussen partijen om in die zin dat elke partij haar eigen kosten draagt en over en weer geen andere rechtsplegingsvergoedingen verschuldigd zijn.

F. AANHOUDEN VAN DE ZAAK EN PUBLICATIE VAN HET VONNIS

Houdt de zaak aan met het oog op de schadeafwikkeling en de beslissing over de hiervoor pro-memorie of slechts provisioneel begrote kosten.

Verzoekt de griffie om onmiddellijk na het verstrijken van de beroepstermijn ten overstaan van Volkswagen AG en voor zover geen hoger beroep werd ingesteld, in toepassing van artikel XVII.55 van het Wetboek Economisch Recht, de huidige beslissing onder elektronische vorm mee te delen aan de FOD Economie, K.M.O. Middenstand en Energie die dan overeenkomstig het voormelde artikel de beslissing integraal zal bekendmaken op haar website en een bericht laat bekendmaken in het Belgische Staatsblad dat de referentie van de beslissing vermeldt en de link naar de pagina van de website die de integrale tekst weergeeft.

Verzoekt de meest gerede partij om met het oog op de publicatie van het vonnis de griffie van de rechtbank te verwittigen van de betekening en daarvan het bewijs over te leggen. De griffie zal vervolgens ook de schadeafwikkelaar inlichten van de betekening.

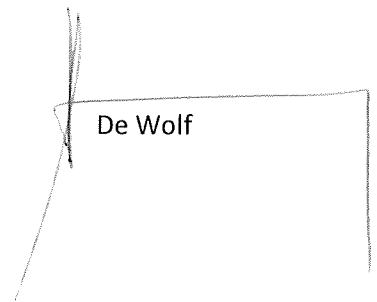
Beveelt na het verstrijken van de voormelde beroepstermijn ook de publicatie van de referentie van de huidige beslissing en de link naar de pagina van de website van de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie die de integrale tekst van de beslissing weergeeft, in twee Nederlandstalige en twee Franstalige algemene dagbladen en één Duitstalige algemeen dagblad (telkens op hun website en in de papieren versie), dit op verzoek van de meest gerede partij.

Aldus uitgesproken ter buitengewone openbare terechtzitting van de 3^{de} kamer van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel, op 27 juli 2023,
waar aanwezig waren en zitting namen :

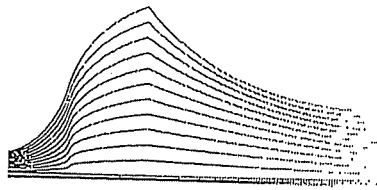
- mevrouw A. De Wolf, rechter,
- mevrouw T. Couck, griffier.



Couck



De Wolf



**Bijlage bij vonnis d.d. 27/07/2023 van de 3^{de} kamer,
Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel,
in de zaak A.R. 2016/2706/A (p. 153/205 tot en met 199/205)**

- *ALTEA 2.0 CR+REFER4P103 D91CM6*
- *ALTEA 2.0 CR+STYLE4P103 D91C6M*
- *ALTEA XL 2.0 CR+REFER4P103 D91CM6*
- *ALTEA XL 2.0 CR+STYLE4P103 D91C6M*
- *ALTEA 2.0 CR+STYLE4P103 D91AU6*
- *ALTEA XL 2.0 CR+REFER4P103 D91AU6*
- *ALTEA XL 2.0 CR+STYLE4P103 D91AU6*
- *ALTEA XL 2.0 CR+REFER4P103 D91M6T*
- *ALTEA XL 2.0 CR+STYLE4P103 D91M6T*
- *ALTEA Freetrack 2.0 CR+STYLE4P103 D91M6T*
- *ALTEA Freetrack 2.0 CR+REFER4P103 D91M6T*
- *Amarok DC Basis 120 TDLAL6*
- *Amarok DC Basis 120 TDISG6*
- *Amarok DC Basis 90 TDI AL6*
- *Amarok DC Basis 90 TDI SG6*
- *Amarok DC Basis 90 TDLAL6*
- *Amarok DC Basis 90 TDISG6*
- *Amarok DC High 120 TDLAL6*
- *Amarok DC High 120 TDISG6*
- *Amarok DC High 90 TDI AL6*

- *Amarok DC Trend 120 TDL416*
- *Amarok DC Trend 90 TDI AL6*
- *Amarok DC Trend 90 TDI SG6*
- *Amarok DC Trend 90 TDL416*
- *Amarok DC Trend 90 TDISG6*
- *Amarok SC Basis 90 TDI AL6*
- *Caddy KA Basis 103 CRDAG6*
- *Caddy KA Basis 103 CRDSG6*
- *Caddy KA Basis 55 CRD SG5*
- *Caddy KA Basis 55 CRDSG5*
- *Caddy KA Basis 75 CRD AG7*
- *Caddy KA Basis 75 CRD SG5*
- *Caddy KA Basis 75 CRDAG7*
- *Caddy KA Basis 75 CRDSG5*
- *Caddy KA Basis4M103 CRDAG6*
- *Caddy KA Basis4M103 CRDAL6*
- *Caddy KA Basis4M81 CRD SL6*
- *Caddy KA Basis4M81 CRDSG6*
- *Caddy KA BasisBT55 CRDSG5*
- *Caddy KA BasisBT75 CRDSG5*
- *Caddy KA BM Basis 75 CRDSG5*
- *Caddy KA Econo 55 CRDSG5*
- *A1 Sportb TDI1.6 R4 66 DSG*
- *A1 Sportb TDI1.6 R4 66 M5S*
- *A1 Sportb TDI1.6 R4 77 M5S*
- *A1 Sportb TDI2.0 R4100 M6S*
- *A1 Sportb TDI2.0 R4105 M6S*

- *A1 TDI 1.6 R4 66 DSG*
- *A1 TDI 1.6 R4 66 M5S*
- *A1 TDI 1.6 R4 77 M5S*
- *A1 TDI 2.0 R4100 M6S*
- *A1 TDI1.6 R4 66 DSG*
- *A1 TDI1.6 R4 66 M5S*
- *A1 TDI1.6 R4 77 M5S*
- *A1 TDI2.0 R4105 M6S*
- *A3 Cabrio TDI1.6 R4 77 CR M5S*
- *A3 Cabrio TDI2.0 R4100 CR DSG*
- *A3 Cabrio TDI2.0 R4100 CR M6S*
- *A3 Cabrio TDI2.0 R4100 DSG*
- *A3 Cabrio TDI2.0 R4100 M6S*
- *A3 Cabrio TDI2.0 R4103 CR DSG*
- *A3 Cabrio TDI2.0 R4103 CR M6S*
- *A3 Cabrio TDI2.0 R4103 DSG*
- *A3 Cabrio TDI2.0 R4103 M6S*
- *A3 Spb TDI 1.6 R4 77 DPFM5E*
- *A3 Spb TDI qu2.0 R4103 M6S*
- *A3 Spb TDI qu2.0 R4125 M6S*
- *A3 Sportb TDI1.6 R4 66 CR M5S*
- *A3 Sportb TDI1.6 R4 77 CR DSG*
- *A3 Sportb TDI1.6 R4 77 CR M5S*
- *A3 Sportb TDI2.0 R4100 DSG*
- *A3 Sportb TDI2.0 R4100 M6S*
- *A3 Sportb TDI2.0 R4103 DSG*
- *A3 Sportb TDI2.0 R4103 M6S*

- *A3 Sportb TDI2.0 R4125 DSG*
- *A3 Sportb TDI2.0 R4125 M6S*
- *A3 TDI 1.6 R4 77 CR DSG*
- *A3 TDI 1.6 R4 77 CR M5S*
- *A3 TDI 2.0 R4103 DSG*
- *A3 TDI 99g1.6 R4 77 DPFM5E*
- *A3 TDI quatt.2.0 R4103 M6S*
- *A3 TDI quatt.2.0 R4125 M6S*
- *A3 TDI2.0 R4100 DSG*
- *A3 TDI2.0 R4100 M6S*
- *A3 TDI2.0 R4103 DSG*
- *A3 TDI2.0 R4103 M6S*
- *A3 TDI2.0 R4125 DSG*
- *A3 TDI2.0 R4125 M6S*
- *A4 Allr.q.TDI2.0 R4100 M6S*
- *A4 Allr.q.TDI2.0 R4105 M6S*
- *A4 Allr.q.TDI2.0 R4110 M6S*
- *A4 Allr.q.TDI2.0 R4120 A7S*
- *A4 Allr.q.TDI2.0 R4120 M6S*
- *A4 Allr.q.TDI2.0 R4125 M6S*
- *A4 Allr.q.TDI2.0 R4130 A7S*
- *A4 Allr.q.TDI2.0 R4130 M6S*
- *A4 Av. q. TDI2.0 R4105 M6S*
- *A4 Av. q. TDI2.0 R4110 M6S*
- *A4 Ava.q. TDI2.0 R4125 M6S*
- *A4 Ava.q. TDI2.0 R4130 A7S*
- *A4 Ava.q. TDI2.0 R4130 M6S*

- *A4 Avant TDI2.0 R4 88 M6S*
- *A4 Avant TDI2.0 R4100 A8M*
- *A4 Avant TDI2.0 R4100 M6S*
- *A4 Avant TDI2.0 R4105 A8M*
- *A4 Avant TDI2.0 R4105 M6S*
- *A4 Avant TDI2.0 R4110 A8M*
- *A4 Avant TDI2.0 R4110 M6S*
- *A4 Avant TDI2.0 R4120 A8M*
- *A4 Avant TDI2.0 R4120 M6S*
- *A4 Avant TDI2.0 R4125 M6S*
- *A4 Avant TDI2.0 R4130 A8M*
- *A4 Avant TDI2.0 R4130 M6S*
- *A4 Avant TDIe2.0 R4100 M6S*
- *A4 Lim. q. TDI2.0 R4105 M6S*
- *A4 Lim. q. TDI2.0 R4110 M6S*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4 88 M6S*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4100 A8M*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4100 M6S*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4105 A8M*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4105 M6S*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4110 A8M*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4110 M6S*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4120 A8M*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4120 M6S*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4125 M6S*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4130 A8M*
- *A4 Lim. TDI2.0 R4130 M6S*

- *A4 Lim. TDIe2.0 R4100 M6S*
- *A4 Lim.q. TDI2.0 R4125 M6S*
- *A4 Lim.q. TDI2.0 R4130 A7S*
- *A4 Lim.q. TDI2.0 R4130 M6S*
- *A5 Cab.q. TDI2.0 R4130 M6S*
- *A5 Cabrio TDI2.0 R4105 M6S*
- *A5 Cabrio TDI2.0 R4110 M6S*
- *A5 Cabrio TDI2.0 R4120 A8M*
- *A5 Cabrio TDI2.0 R4120 M6S*
- *A5 Cabrio TDI2.0 R4125 M6S*
- *A5 Cabrio TDI2.0 R4130 A8M*
- *A5 Cabrio TDI2.0 R4130 M6S*
- *A5 Coupe qTDI2.0 R4125 M6S*
- *A5 Coupe qTDI2.0 R4130 A7S*
- *A5 Coupe qTDI2.0 R4130 M6S*
- *A5 Coupe TDI2.0 R4120 A8M*
- *A5 Coupe TDI2.0 R4120 M6S*
- *A5 Coupe TDI2.0 R4125 M6S*
- *A5 Coupe TDI2.0 R4130 A8M*
- *A5 Coupe TDI2.0 R4130 M6S*
- *A5 Spb qTDI2.0 R4125 M6S*
- *A5 Spb qTDI2.0 R4130 A7S*
- *A5 Spb qTDI2.0 R4130 M6S*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4100 A8M*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4100 M6S*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4105 A8M*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4105 M6S*

- *A5 Sportb TDI2.0 R4110 A8M*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4110 M6S*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4120 A8M*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4120 M6S*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4125 M6S*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4130 A8M*
- *A5 Sportb TDI2.0 R4130 M6S*
- *A6 Avant TDI2.0 R4100 A7M*
- *A6 Avant TDI2.0 R4100 A8M*
- *A6 Avant TDI2.0 R4100 M6*
- *A6 Avant TDI2.0 R4120 A6M*
- *A6 Avant TDI2.0 R4120 A7M*
- *A6 Avant TDI2.0 R4120 A8M*
- *A6 Avant TDI2.0 R4120 M6*
- *A6 Avant TDI2.0 R4120 M6S*
- *A6 Avant TDI2.0 R4125 A7M*
- *A6 Avant TDI2.0 R4125 M6S*
- *A6 Avant TDI2.0 R4130 A8M*
- *A6 Avant TDI2.0 R4130 M6*
- *A6 Avant TDI2.0e R4100 M6S*
- *A6 Lim. TDI2.0 R4100 A7M*
- *A6 Lim. TDI2.0 R4120 A7M*
- *A6 Lim. TDI2.0 R4120 M6S*
- *A6 Lim. TDI2.0 R4125 A7M*
- *A6 Lim. TDI2.0 R4125 M6S*
- *A6 Lim. TDI2.0e R4100 M6S*
- *A6 Limo TDI2.0 R4100 A8M*

- *A6 Limo TDI2.0 R4100 M6*
- *A6 Limo TDI2.0 R4120 A8M*
- *A6 Limo TDI2.0 R4120 M6*
- *A6 Limo TDI2.0 R4130 A8M*
- *A6 Limo TDI2.0 R4130 M6*
- *ALHAM 2.0 TDIRefer 100 D94D6F*
- *ALHAM 2.0 TDIRefer 100 D94M6F*
- *ALHAM 2.0 TDIRefer 103 D91D6F*
- *ALHAM 2.0 TDIRefer 103 D91M6F*
- *ALHAM 2.0 TDIRefer 85 DE4M6F*
- *ALHAM 2.0 TDISStyle 100 D94D6F*
- *ALHAM 2.0 TDISStyle 100 D94M6F*
- *ALHAM 2.0 TDISStyle 103 D91D6F*
- *ALHAM 2.0 TDISStyle 103 D91M6F*
- *ALHAM 2.0 TDISStyle 130 DE2D6F*
- *ALHAM 2.0 TDISStyle 130 DE2M6F*
- *ALHAM 2.0 TDISStyle 85 DE4M6F*
- *ALHAM 2.0 TDISStyle4MI03 D91M6A*
- *ALHAMBRA NfRefer 100 TDID6F*
- *ALHAMBRA NfRefer 100 TDIM6F*
- *ALHAMBRA NfRefer 103 TDIM6F*
- *ALHAMBRA NfRefer 85 TDIM6F*
- *ALHAMBRA NfStyle 100 TDID6F*
- *ALHAMBRA NfStyle 100 TDIM6F*
- *ALHAMBRA NfStyle 103 TDID6F*
- *ALHAMBRA NfStyle 103 TDIM6F*
- *ALHAMBRA NfStyle 125 TDID6F*

- *ALHAMBRA Nf Style 125 TDIM6F*
- *ALHAMBRA Nf Style 130 TDID6F*
- *ALHAMBRA Nf Style 130 TDIM6F*
- *ALHAMBRA Nf Style 85 TDIM6F*
- *ALHAMBRA Nf Style4M103 TDIM6A*
- *ALTEA 1.6 TDIENTRY4T 66 D36 5G*
- *ALTEA 1.6 TDIITECH4T 77 D38 5G*
- *ALTEA 1.6 TDIITECH4T 77 D38AU7*
- *ALTEA 1.6 TDIREFER4T 66 D36 5G*
- *ALTEA 1.6 TDIREFER4T 77 D38 5G*
- *ALTEA 1.6 TDIREFER4T 77 D38AU7*
- *ALTEA 1.6 TDISTYLE4T 77 D38 5G*
- *ALTEA 1.6 TDISTYLE4T 77 D38AU7*
- *ALTEA 2.0 CR REFER D91 6G*
- *ALTEA 2.0 CR STYLE D91 6G*
- *Amarok DC High 90 TDI SG6*
- *Amarok DC High 90 TDIAI6*
- *Amarok DC High 90 TDISG6*
- *Caddy KA Econo 75 CRDSG5*
- *Caddy KO Basis 75 CRDSG5*
- *Caddy KO BM Trend 75 CRDSG5*
- *Caddy KO Comfo 103 CRDAG6*
- *Caddy KO Comfo 103 CRDSG6*
- *Caddy KO Comfo 75 CRDAG7*
- *Caddy KO Comfo 75 CRDSG5*
- *Caddy KO Comfo4M103 CRDAG6*
- *Caddy KO Comfo4M81 CRDSG6*

- *Caddy KO ComfoBT75 CRDSG5*
- *Caddy KO Cross 103 CRDAG6*
- *Caddy KO Cross 103 CRDSG6*
- *Caddy KO Cross 125 CRDAG6*
- *Caddy KO Cross 55 CRDSG5*
- *Caddy KO Cross 75 CRDAG7*
- *Caddy KO Cross 75 CRDSG5*
- *Caddy KO Cross4M103 CRDAG6*
- *Caddy KO Cross4M81 CRDSG6*
- *Caddy KO High 103 CRDAG6*
- *Caddy KO High 103 CRDSG6*
- *Caddy KO High 125 CRDAG6*
- *Caddy KO High 4M103 CRDAG6*
- *Caddy KO High 4M81 CRDSG6*
- *Caddy KO High 75 CRDAG7*
- *Caddy KO High 75 CRDSG5*
- *Caddy KO Start 55 CRDSG5*
- *Caddy KO Start 75 CRDAG7*
- *Caddy KO Start 75 CRDSG5*
- *Caddy KO Start4M81 CRDSG6*
- *Caddy KO StartBT55 CRDSG5*
- *Caddy KO StartBT75 CRDSG5*
- *Caddy KO Trend 103 CRDAG6*
- *Caddy KO Trend 103 CRDSG6*
- *Caddy KO Trend 125 CRDAG6*
- *Caddy KO Trend 55 CRDSG5*
- *Caddy KO Trend 75 CRDAG7*

- *Caddy KO Trend 75 CRDSG5*
- *Caddy KO Trend4M103 CRDAG6*
- *Caddy KO Trend4M81 CRDSG6*
- *Caddy KO TrendBT55 CRDSG5*
- *Caddy KO TrendBT75 CRDSG5*
- *Caddy Maxi KABasis 103 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KABasis 103 CRDSG6*
- *Caddy Maxi KABasis 125 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KABasis 75 CRD AG7*
- *Caddy Maxi KABasis 75 CRD SG5*
- *Caddy Maxi KABasis 75 CRDAG7*
- *Caddy Maxi KABasis 75 CRDSG5*
- *Caddy Maxi KABasis4M103 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KABasis4M103 CRDAL6*
- *Caddy Maxi KABasis4M81 CRD SL6*
- *Caddy Maxi KABasis4M81 CRDSG6*
- *Caddy Maxi KABasisBT75 CRDSG5*
- *Caddy Maxi KOComfo 103 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KOComfo 103 CRDSG6*
- *Caddy Maxi KOComfo 125 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KOComfo 75 CRDAG7*
- *Caddy Maxi KOComfo 75 CRDSG5*
- *Caddy Maxi KOComfo4M103 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KOComfo4M81 CRDSG6*
- *Caddy Maxi KOComfoBT75 CRDSG5*
- *Caddy Maxi KOHigh 103 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KOHigh 103 CRDSG6*

- *Caddy Maxi KOHigh 125 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KOHigh 4M103 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KOHigh 4M81 CRDSG6*
- *Caddy Maxi KOHigh 75 CRDAG7*
- *Caddy Maxi KOHigh 75 CRDSG5*
- *Caddy Maxi KOSTart 75 CRDAG7*
- *Caddy Maxi KOSTart 75 CRDSG5*
- *Caddy Maxi KOSTart4M81 CRDSG6*
- *Caddy Maxi KOSTartBT75 CRDSG5*
- *Caddy Maxi KOTrend 103 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KOTrend 103 CRDSG6*
- *Caddy Maxi KOTrend 75 CRDAG7*
- *Caddy Maxi KOTrend 75 CRDSG5*
- *Caddy Maxi KOTrend4M103 CRDAG6*
- *Caddy Maxi KOTrend4M81 CRDSG6*
- *Caddy Maxi KOTrendBT75 CRDSG5*
- *Eos 2.0 TDI 100fTDID6F*
- *Eos 2.0 TDI 100fTDIM6F*
- *Eos 2.0 TDI 103fTDID6F*
- *Eos 2.0 TDI 103fTDIM6F*
- *Eos 2.0 TDI BluMo 103fTDID6F*
- *Eos 2.0 TDI BluMo 103fTDIM6F*
- *Eos 2.0 TDI BMT 103fTDID6F*
- *Eos 2.0 TDI BMT 103fTDIM6F*
- *EXEO 2.0 CR REFER4T 88 D90 6G*
- *EXEO 2.0 CR REFER4T105 D92 6G*
- *EXEO 2.0 CR SPORT4T105 D92 6G*

- EXEO 2.0 CR SPORT4T105 D92 AU
- EXEO 2.0 CR SPORT4T125 D93 6G
- EXEO 2.0 CR STYLE4T 88 D90 6G
- EXEO 2.0 CR STYLE4T105 D92 6G
- EXEO 2.0 CR STYLE4T105 D92 AU
- EXEO 2.0 CR STYLE4T125 D93 6G
- EXEO 2.0 CR2 REFER4T 88 D90 6G
- EXEO 2.0 CR2 SPORT4P105 D92AUT
- EXEO 2.0 CR2 SPORT4P105 D92CM6
- EXEO 2.0 CR2 SPORT4P125 D93CM6
- EXEO 2.0 CR2 STYLE4P 88 D90CM6
- EXEO 2.0 CR2 STYLE4P105 D92CM6
- EXEO 2.0 CR2 STYLE4T 88 D90 6G
- EXEO 2.0 CR2 STYLE4T105 D92 6G
- EXEO 2.0 CR2 STYLE4T105 D92 AU
- EXEO 2.0 ECOSTYLE4P 88 D90C6M
- EXEO 2.0 ECOSTYLE4P105 D92C6M
- EXEO ST 2.0CRREFER4T 88 D90 6G
- EXEO ST 2.0CRREFER4T105 D92 6G
- EXEO ST 2.0CRSPORT4T105 D92 6G
- EXEO ST 2.0CRSPORT4T105 D92 AU
- EXEO ST 2.0CRSPORT4T125 D93 6G
- EXEO ST 2.0CRSTYLE4T 88 D90 6G
- EXEO ST 2.0CRSTYLE4T105 D92 6G
- EXEO ST 2.0CRSTYLE4T105 D92 AU
- EXEO ST 2.0CRSTYLE4T125 D93 6G
- EXEO ST2.0CR2SPORT4P105 D92AUT

- *EXEO ST2.0CR2SPORT4P105 D92CM6*
- *EXEO ST2.0CR2SPORT4T105 D92 6G*
- *EXEO ST2.0CR2STYLE4P 88 D90CM6*
- *EXEO ST2.0CR2STYLE4P105 D92CM6*
- *EXEO ST2.0CR2STYLE4T 88 D90 6G*
- *EXEO ST2.0CR2STYLE4T105 D92 6G*
- *EXEO ST2.0ECOSTYLE4P 88 D90C6M*
- *EXEO ST2.0ECOSTYLE4P105 D92C6M*
- *EXEOST 2.0CR2REFER4T 88 D90 6G*
- *EXEOST 2.0CR2STYLE4T105 D92 AU*
- *FABIA ACT TD55/1.2 M5F*
- *FABIA ACT TD66/1.6 M5F*
- *FABIA AMB TD55/1.2 M5F*
- *FABIA AMB TD66/1.6 M5F*
- *FABIA AMB TD77/1.6 M5F*
- *FABIA COMACT TD55/1.2 M5F*
- *FABIA COMACT TD77/1.6 M5F*
- *FABIA COMAMB TD55/1.2 M5F*
- *FABIA COMAMB TD66/1.6 M5F*
- *FABIA COMAMB TD77/1.6 M5F*
- *FABIA COMDPFAc.GLL455/1,2 5G*
- *FABIA COMDPFGL L455/1,2 5G*
- *FABIA COMELE TD66/1.6 M5F*
- *FABIA COMGL ACT TD55/1.2 M5F*
- *FABIA COMSCO TD55/1.2 M5F*
- *FABIA COMSCO TD77/1.6 M5F*
- *FABIA COMTDLActivL455/1,2 5G*

- *Fabia Com TDIActivL466/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIAmbieL455/1,2 5G*
- *Fabia Com TDIAmbieL466/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIAmbieL477/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIAmbitL455/1,2 5G*
- *Fabia Com TDIAmbitL466/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIAmbitL477/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIClassL455/1,2 5G*
- *Fabia Com TDIClassL466/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIClassL477/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIElegaL455/1,2 5G*
- *Fabia Com TDIElegaL466/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIElegaL477/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIScoutL455/1,2 5G*
- *Fabia Com TDIScoutL466/1,6 5G*
- *Fabia Com TDIScoutL477/1,6 5G*
- *Fabia DPF Ac.GLL455/1,2 5G*
- *Fabia DPF GL L455/1,2 5G*
- *FABIA ELE TD55/1.2 M5F*
- *FABIA ELE TD66/1.6 M5F*
- *FABIA GL ACT TD55/1.2 M5F*
- *Fabia TDI ActivL455/1,2 5G*
- *Fabia TDI ActivL466/1,6 5G*
- *Fabia TDI AmbieL455/1,2 5G*
- *Fabia TDI AmbieL466/1,6 5G*
- *Fabia TDI AmbieL477/1,6 5G*
- *Fabia TDI AmbitL455/1,2 5G*

- *Fabia TDI AmbitL466/1,6 5G*
- *Fabia TDI AmbitL477/1,6 5G*
- *Fabia TDI ClassL455/1,2 5G*
- *Fabia TDI ClassL466/1,6 5G*
- *Fabia TDI ElegaN455/1,2 5G*
- *Fabia TDI ElegaN466/1,6 5G*
- *Fabia TDI ElegaN477/1,6 5G*
- *Fabia TDI ScoutL455/1,2 5G*
- *Fabia TDI ScoutL466/1,6 5G*
- *Fabia TDI ScoutL477/1,6 5G*
- *GoCa 1,6L TL 77 TDIM5F*
- *GoCa 1,6L TLBMT 77 TDIM5F*
- *GoCa 2,0L TLBMT 103 TDID6F*
- *GoCa 2,0L TLBMT 103 TDIM6F*
- *GOLF 1,6 99g TREND 77 fTDIM5F*
- *GOLF 1,6 BLU COMFO 77 fTDID7F*
- *GOLF 1,6 BLU TREND 77 fTDIM5F*
- *GOLF 1,6 HIGHL 77 fTDID7F*
- *GOLF 1,6 HIGHL 77 fTDIM5F*
- *GOLF 1,6 TREND 66 fTDIM5F*
- *GOLF 1,6 TREND 77 fTDID7F*
- *GOLF 1,6 TREND 77 fTDIM5F*
- *GOLF 2,0 119gCOMFO 81 fTDIM5F*
- *GOLF 2,0 119gHIGHL 81 fTDIM5F*
- *GOLF 2,0 119gTREND 81 fTDIM5F*
- *GOLF 2,0 BLU HIGHL 100fTDIM6F*
- *GOLF 2,0 COMFO 103fTDIM6F*

- *GOLF 2,0 COMFO 81 fTDID6F*
- *GOLF 2,0 COMFO 81 fTDIM5F*
- *GOLF 2,0 GTD 125fTDID6F*
- *GOLF 2,0 GTD 125fTDIM6F*
- *GOLF 2,0 HIGHL 100fTDIM6F*
- *GOLF 2,0 HIGHL 103fTDID6F*
- *GOLF 2,0 HIGHL 103fTDIM6A*
- *GOLF 2,0 HIGHL 103fTDIM6F*
- *GOLF 2,0 HIGHL 81 fTDID6F*
- *GOLF 2,0 HIGHL 81 fTDIM5F*
- *GOLF 2,0 TREND 103fTDID6F*
- *GOLF 2,0 TREND 103fTDIM6F*
- *GOLF 2,0 TREND 81 fTDID6F*
- *GOLF 2,0 TREND 81 fTDIM5F*
- *GOLF BLU 1,6TREND 77 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 1,6CLBMT 77 fTDID7F*
- *GOLF PLUS 1,6CROSS 77 fTDID7F*
- *GOLF PLUS 1,6CROSS 77 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 1,6HIGHL 77 fTDID7F*
- *GOLF PLUS 1,6HIGHL 77 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 1,6HL 77 fTDID7F*
- *GOLF PLUS 1,6HL 77 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 1,6HLBMT 77 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 1,6TL 66 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 1,6TL 77 fTDID7F*
- *GOLF PLUS 1,6TL 77 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 1,6TLBMT 77 fTDIM5F*

- *GOLF PLUS 1,6TREND 66 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 1,6TREND 77 fTDID7F*
- *GOLF PLUS 1,6TREND 77 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 2,0COMFO 81 fTDIM5F*
- *GOLF PLUS 2,0CROSS 103fTDID6F*
- *GOLF PLUS 2,0CROSS 103fTDIM6F*
- *GOLF PLUS 2,0HIGHL 100fTDIM6F*
- *GOLF PLUS 2,0HIGHL 103fTDID6F*
- *GOLF PLUS 2,0HIGHL 103fTDIM6F*
- *GOLF PLUS 2,0HL 100fTDIM6F*
- *GOLF PLUS 2,0HL 103fTDID6F*
- *GOLF PLUS 2,0HL 103fTDIM6F*
- *GOLF PLUS 2,0TREND 81 fTDIM5F*
- *IBIZ 1.2TDICRREFER3T55 D28 5G*
- *IBIZ 1.2TDICRSTYLE3T55 D28 5G*
- *IBIZ 1.2TDICRSTYLE5T55 D28 5G*
- *IBIZ 1.6TDICRFR 3T77 D38 5G*
- *IBIZ 1.6TDICRFR 5T77 D38 5G*
- *IBIZ 1.6TDICRREFER3T66 D36 5G*
- *IBIZ 1.6TDICRREFER5T66 D36 5G*
- *IBIZ 1.6TDICRSPORT3T66 D36 5G*
- *IBIZ 1.6TDICRSPORT3T77 D38 5G*
- *IBIZ 1.6TDICRSTYLE3T66 D36 5G*
- *IBIZ 1.6TDICRSTYLE3T66 D36 AG7*
- *IBIZ 1.6TDICRSTYLE3T77 D38 5G*
- *IBIZ 1.6TDICRSTYLE5T66 D36 AG7*
- *IBIZ 1.6TDICRSTYLE5T77 D38 5G*

- *IBIZ 2.0TDICRFR 3T105 D92 6G*
- *IBIZ 2.0TDICRFR 3T105 D92 G6*
- *IBIZ 2.0TDICRFR 3T105D92 6G*
- *IBIZ 2.0TDICRFR 5T105 D92 6G*
- *IBIZ 2.0TDICRFR 5T105 D92 G6*
- *IBIZ 2.0TDICRFR 5T105D92 6G*
- *IBIZ ST1.2ECOREFER5T55 D28 5G*
- *IBIZ ST1.2ecoSTYLE5T55 D28 5G*
- *IBIZ ST1.2ECOSTYLE5T55SD28 5G*
- *IBIZ1.2CR ECOREFER3T55 D28 5G*
- *IBIZ1.2CR ECOREFER5T55 D28 5G*
- *IBIZ1.2CR ECOREFER5T55SD28 5G*
- *IBIZ1.2CR ECOSTYLE3T55 D28 5G*
- *IBIZ1.2CR ECOSTYLE5T55 D28 5G*
- *IBIZ1.2CR ECOSTYLE5T55SD28 5G*
- *IBIZA ST 1.2DREFER5T55 D28 5G*
- *IBIZA ST 1.2DSTYLE5T55 D28 5G*
- *IBIZA ST 1.6DFR 5T77 D38 5G*
- *IBIZA ST 1.6DREFER5T66 D36 5G*
- *IBIZA ST 1.6DSPORT5T77 D38 5G*
- *IBIZA ST 1.6DSTYLE5T66 D36 5G*
- *IBIZA ST 1.6DSTYLE5T66 D36 AG7*
- *IBIZA ST 1.6DSTYLE5T77 D38 5G*
- *IBIZA1.2TDI REFER3T55 D28 5G*
- *IBIZA1.2TDI REFER5T55 D28 5G*
- *IBIZA1.2TDI STYLE3T55 D28 5G*
- *IBIZA1.2TDI STYLE5T55 D28 5G*

- *IBIZA1.2TDICRREFER5T55 D28 5G*
- *IBIZA1.6TDICRSPORT5P66 D36 C5M*
- *IBIZA1.6TDICRSPORT5T77 D38 5G*
- *IBIZA1.6TDICRSTYLE5T66 D36 5G*
- *IBIZA1.6TDICRSTYLE5T66 D36 AG7*
- *IBIZA1.6TDICRSTYLE5T77 D38 5G*
- *IBIZA1.6TDICRSTYLE5T77 D385G*
- *JETTA 1,6 COMFO 77 fTDID7F*
- *JETTA 1,6 COMFO 77 fTDIM5F*
- *JETTA 1.6 COMFO 77 fTDID7F*
- *JETTA 1.6 COMFO 77 fTDIM5F*
- *JETTA 2,0 COMFO 100fTDIM6F*
- *JETTA 2,0 COMFO 103 TDIM6F*
- *JETTA 2,0 COMFO 103fTDID6F*
- *JETTA 2,0 COMFO 103fTDIM6F*
- *JETTA 2,0 COMFO 125fTDIM6F*
- *JETTA 2,0 HIGH 103 TDID6F*
- *JETTA 2,0 HIGH 103 TDIM6F*
- *JETTA 2.0 COMFO 103fTDID6F*
- *JETTA 2.0 COMFO 103fTDIM6F*
- *JETTA 2.0 NARCOMFO 103fTDIM6F*
- *Jetta BluemotCOMFO 77 fTDID7F*
- *Jetta BluemotCOMFO 77 fTDIM5F*
- *LEON 1.6 TDIENTRY4T66 D36 5G*
- *LEON 1.6 TDIREFER4T 77 D38AU7*
- *LEON 1.6 TDIREFER4T 77 D38G0J*
- *LEON 1.6 TDIREFER4T66 D36 5G*

- *LEON 1.6 TDIREFER4T77 D38 5G*
- *LEON 1.6 TDIREFER4T77 D38G0J*
- *LEON 1.6 TDISPORT4T 77 D38 5G*
- *LEON 1.6 TDISPORT4T 77 D38AU7*
- *LEON 1.6 TDISTYLE4T 77 D38 5G*
- *LEON 1.6 TDISTYLE4T 77 D38AU7*
- *LEON 1.6 TDISTYLE4T 77 D38G0J*
- *LEON 1.6 TDISTYLE4T77 D38 5G*
- *LEON 1.6 TDISTYLE4T77 D38AU7*
- *LEON 1.6 TDISTYLE4T77 D38G0J*
- *LEON 2.0 CR 4T103 D91 6G*
- *LEON 2.0 CR 4T103 D91AU6*
- *LEON 2.0 CR 4T125 D93 6G*
- *LEON 2.0 CR FR 4T125 D93 6G*
- *LEON 2.0 CR FR 4T125 D93AU6*
- *LEON 2.0 CR FR 4T 103 D91 6G*
- *LEON 2.0 CR STYLE 4T 103 D91 6G*
- *LEON 2.0 CR STYLE103 D91 6G*
- *LEON 2.0 CR SPORT4P103 D91 6G*
- *LEON 2.0 CR FR4T103 D91 6G*
- *LEÓN 2.0 CR+STYLE4P103 D91CA6*
- *LEÓN 2.0 CR+SPORT4P103 D91CA6*
- *LEÓN 2.0 CR+FR 4P103 D91CA6*
- *NBC NF 1,6 BASIS 77 M5F*
- *NBC NF 1,6 DESIG 77 D7F*
- *NBC NF 1,6 DESIG 77 M5F*
- *NBC NF 2,01 DESIG 103 D6F*

- *NBC NF 2,0l DESIG 103 M6F*
- *NBC NF 2,0l SPORT 103 D6F*
- *NBC NF 2,0l SPORT 103 M6F*
- *NBC NF BluemoDESIG 77 D7F*
- *NBC NF BluemoDESIG 77 M5F*
- *NBC NF BMTDESIG 77 D7F*
- *NBC NF BMTDESIG 77 M5F*
- *NBL NF 1,6 BASIS 77 M5F*
- *NBL NF 1,6 DESIG 77 D7F*
- *NBL NF 1,6 DESIG 77 M5F*
- *NBL NF 2,0l DESIG 103 D6F*
- *NBL NF 2,0l DESIG 103 M6F*
- *NBL NF 2,0l SPORT 103 D6F*
- *NBL NF 2,0l SPORT 103 M6F*
- *NBL NF BluemoDESIG 77 D7F*
- *NBL NF BluemoDESIG 77 M5F*
- *NBL NF BMTDESIG 77 D7F*
- *NBL NF BMTDESIG 77 M5F*
- *OCT.COM CR 4x4Am 103/2.06AG*
- *OCT.COM CR 4x4Am 103/2.06G*
- *OCT.COM CR 4x4Am 77/1.6 6G*
- *OCT.COM CR 4x4El 103/2.06AG*
- *OCT.COM CR 4x4El 103/2.06G*
- *OCT.COM CR 4x4El 77/1.6 6G*
- *OCT.COM CR 4x4LK 103/2.06AG*
- *OCT.COM CR 4x4LK 103/2.06G*
- *OCT.COM CR 4x4Sc 103/2.06AG*

- *OCT.COM CR 4x4Sc 103/2.06G*
- *OCT.COM CR Activ 77/1.6 5G*
- *OCT.COM CR Am. GL 77/1.6 5G*
- *OCT.COM CR Ambie 103/2.06AG*
- *OCT.COM CR Ambie 103/2.06G*
- *OCT.COM CR Ambie 77/1.6 5G*
- *OCT.COM CR Ambie 77/1.6 7AG*
- *OCT.COM CR Ambit 103/2.06AG*
- *OCT.COM CR Ambit 103/2.06G*
- *OCT.COM CR Ambit 77/1.6 5G*
- *OCT.COM CR Ambit 77/1.6 7AG*
- *OCT.COM CR Class 77/1.6 5G*
- *OCT.COM CR Elega 103/2.06AG*
- *OCT.COM CR Elega 103/2.06G*
- *OCT.COM CR Elega 77/1.6 5G*
- *OCT.COM CR Elega 77/1.6 7AG*
- *OCT.COM CR L&K 103/2.06AG*
- *OCT.COM CR L&K 103/2.06G*
- *OCT.COM CR RS 125/2.06AG*
- *OCT.COM CR RS 125/2.06G*
- *OCT.COM CRDPF4x4Aml477/1.6 6G*
- *OCT.COM CRDPF4x4Ell477/1.6 6G*
- *OCT.COM CRDPFAm. GLL477/1.6 5G*
- *OCT.COM CRDPFAmbieL477/1.6 5G*
- *OCT.COM CRDPFAmbiel477/1.6 7AG*
- *OCT.COM CRDPFClassL477/1.6 5G*
- *OCT.COM CRDPFElegL477/1.6 5G*

- *OCT.COM CRDPFElegal477/1.6 7AG*
- *OCT.COM CRDPFRS 14125/2.06AG*
- *OCT.COM CRDPFRS 14125/2.06G*
- *OCT.LIM CR Activ 77/1.6 5G*
- *OCT.LIM CR Am.GL 77/1.6 5G*
- *OCT.LIM CR Ambie 103/2.06AG*
- *OCT.LIM CR Ambie 103/2.06G*
- *OCT.LIM CR Ambie 77/1.6 5G*
- *OCT.LIM CR Ambie 77/1.6 7AG*
- *OCT.LIM CR Ambit 103/2.06AG*
- *OCT.LIM CR Ambit 103/2.06G*
- *OCT.LIM CR Ambit 77/1.6 5G*
- *OCT.LIM CR Ambit 77/1.6 7AG*
- *OCT.LIM CR Class 77/1.6 5G*
- *OCT.LIM CR Elega 103/2.06AG*
- *OCT.LIM CR Elega 103/2.06G*
- *OCT.LIM CR Elega 77/1.6 5G*
- *OCT.LIM CR Elega 77/1.6 7AG*
- *OCT.LIM CR GL II 77/1.6 5G*
- *OCT.LIM CR L&K 103/2.06AG*
- *OCT.LIM CR L&K 103/2.06G*
- *OCT.LIM CR RS 125/2.06AG*
- *OCT.LIM CR RS 125/2.06G*
- *OCT.LIM CRDPFam.GLL477/1.6 5G*
- *OCT.LIM CRDPFAmbieL477/1.6 5G*
- *OCT.LIM CRDPFAmbiel477/1.6 7AG*
- *OCT.LIM CRDPFClassL477/1.6 5G*

- OCT.LIM CRDPFElegal477/1.6 5G
- OCT.LIM CRDPFElegal477/1.6 7AG
- OCT.LIM CRDPFRS 14125/2.06G
- PASSAT ALLTR.BMT 103 M6A
- PASSAT ALLTR.BMT 103 M6F
- PASSAT ALLTR.BMT 125 D6A
- PASSAT ALLTR.BMT 130 D6A
- Passat CC BluSport 103fTDIM6F
- Passat CC SP B 103 TDID6F
- Passat CC SP B 103 TDIM6F
- Passat CC SPBMT 100 TDID6F
- Passat CC SPBMT 100 TDIM6F
- Passat CC SPBMT 103 TDID6F
- Passat CC SPBMT 103 TDIM6A
- Passat CC SPBMT 103 TDIM6F
- Passat CC SPBMT 125 TDID6A
- Passat CC SPBMT 125 TDID6F
- Passat CC Sport 100 TDID6F
- Passat CC Sport 100 TDIM6F
- Passat CC Sport 103fTDID6F
- Passat CC Sport 103fTDIM6A
- Passat CC Sport 103fTDIM6F
- Passat CC Sport 105 TDID6F
- Passat CC Sport 105 TDIM6F
- Passat CC Sport 125 TDID6A
- Passat CC Sport 125 TDID6F
- PASSAT Lim. BM 77 M6F

- *PASSAT Lim. CLBMT 100 M6F*
- *PASSAT Lim. CLBMT 103 D6F*
- *PASSAT Lim. CLBMT 103 M6A*
- *PASSAT Lim. CLBMT 103 M6F*
- *PASSAT Lim. CLBMT 77 D7F*
- *PASSAT Lim. CLBMT 77 M6F*
- *PASSAT Lim. COMFO 100fTDID6F*
- *PASSAT Lim. COMFO 100fTDIM6F*
- *PASSAT Lim. COMFO 103 TDIM6F*
- *PASSAT Lim. COMFO 103fTDID6F*
- *PASSAT Lim. COMFO 103fTDIM6F*
- *PASSAT Lim. COMFO 105fTDID6F*
- *PASSAT Lim. COMFO 105fTDIM6F*
- *PASSAT Lim. COMFO 81fTDIM5F*
- *PASSAT Lim. HIGHL 100fTDID6F*
- *PASSAT Lim. HIGHL 100fTDIM6F*
- *PASSAT Lim. HIGHL 103fTDID6F*
- *PASSAT Lim. HIGHL 103fTDIM6F*
- *PASSAT Lim. HIGHL 125fTDID6F*
- *PASSAT Lim. HIGHL 125fTDIM6F*
- *PASSAT Lim. HIGHL 81fTDIM5F*
- *PASSAT Lim. HL B 103 D6F*
- *PASSAT Lim. HL B 103 M6F*
- *PASSAT Lim. HLBMT 100 M6F*
- *PASSAT Lim. HLBMT 103 D6F*
- *PASSAT Lim. HLBMT 103 M6A*
- *PASSAT Lim. HLBMT 103 M6F*

- *PASSAT Lim. HLBMT 125 D6F*
- *PASSAT Lim. HLBMT 130 D6A*
- *PASSAT Lim. HLBMT 77 D7F*
- *PASSAT Lim. HLBMT 77 M6F*
- *PASSAT Lim. SPORT 100fTDID6F*
- *PASSAT Lim. SPORT 100fTDIM6F*
- *PASSAT Lim. SPORT 125fTDID6F*
- *PASSAT Lim. SPORT 125fTDIM6F*
- *PASSAT Lim. TLBMT 77 M6F*
- *PASSAT Lim. TREND 103fTDIM6F*
- *PASSAT Lim.4MCOMFO 103fTDIM6A*
- *PASSAT Lim.4MHIGHL 103fTDIM6A*
- *PASSAT Lim.4MSPORT 103fTDIM6A*
- *PASSAT LimBluCOMFO 77fTDIM5F*
- *PASSAT LimBLUCOMFO 81fTDIM5F*
- *PASSAT LimBLUHIGHL 81fTDIM5F*
- *PASSAT LimBLUTREND 81fTDIM5F*
- *PASSAT Var. BM 77 M6F*
- *PASSAT Var. CLBMT 100 M6F*
- *PASSAT Var. CLBMT 103 D6F*
- *PASSAT Var. CLBMT 103 M6A*
- *PASSAT Var. CLBMT 103 M6F*
- *PASSAT Var. CLBMT 125 D6A*
- *PASSAT Var. CLBMT 130 D6A*
- *PASSAT Var. CLBMT 77 D7F*
- *PASSAT Var. CLBMT 77 M6F*
- *PASSAT Var. COMFO 100fTDID6F*

- *PASSAT Var. COMFO 100fTDIM6F*
- *PASSAT Var. COMFO 103fTDID6F*
- *PASSAT Var. COMFO 103fTDIM6F*
- *PASSAT Var. COMFO 105fTDID6F*
- *PASSAT Var. COMFO 105fTDIM6F*
- *PASSAT Var. COMFO 125fTDID6F*
- *PASSAT Var. COMFO 81fTDIM5F*
- *PASSAT Var. HIGHL 100fTDID6F*
- *PASSAT Var. HIGHL 100fTDIM6F*
- *PASSAT Var. HIGHL 103fTDID6F*
- *PASSAT Var. HIGHL 103fTDIM6F*
- *PASSAT Var. HIGHL 125fTDID6F*
- *PASSAT Var. HIGHL 125fTDIM6F*
- *PASSAT Var. HIGHL 81fTDIM5F*
- *PASSAT Var. HL B 103 D6F*
- *PASSAT Var. HL B 103 M6F*
- *PASSAT Var. HLBMT 100 M6F*
- *PASSAT Var. HLBMT 103 D6F*
- *PASSAT Var. HLBMT 103 M6A*
- *PASSAT Var. HLBMT 103 M6F*
- *PASSAT Var. HLBMT 125 D6A*
- *PASSAT Var. HLBMT 125 D6F*
- *PASSAT Var. HLBMT 130 D6A*
- *PASSAT Var. HLBMT 130 D6F*
- *PASSAT Var. HLBMT 77 D7F*
- *PASSAT Var. HLBMT 77 M6F*
- *PASSAT Var. SPORT 100fTDID6F*

- *PASSAT Var. SPORT 100fTDIM6F*
- *PASSAT Var. SPORT 103fTDID6F*
- *PASSAT Var. SPORT 103fTDIM6F*
- *PASSAT Var. SPORT 125fTDID6F*
- *PASSAT Var. SPORT 125fTDIM6F*
- *PASSAT Var. TLBMT 77 M6F*
- *PASSAT Var. TREND 103fTDIM6F*
- *PASSAT Var.4MCOMFO 103fTDIM6A*
- *PASSAT Var.4MHIGHL 103fTDIM6A*
- *PASSAT Var.4MSPORT 103fTDIM6A*
- *PASSAT VarBluCOMFO 77fTDIM5F*
- *PASSAT VarBLUCOMFO 81fTDIM5F*
- *PASSAT VarBLUHIGHL 81fTDIM5F*
- *PASSAT VarBLUTREND 81fTDIM5F*
- *POLO 1.2 87gTREND 55fTDI M5F*
- *POLO 1.2 89gTREND 55fTDI M5F*
- *POLO 1.2 COMFO 55fTDI M5F*
- *POLO 1.2 CROSS 55fTDI M5F*
- *POLO 1.2 HIGHL 55fTDI M5F*
- *POLO 1.2 TREND 55fTDI M5F*
- *POLO 1.6 BMT COMFO 66fTDI M5F*
- *POLO 1.6 BMT HIGHL 66fTDI M5F*
- *POLO 1.6 BMT TREND 66fTDI M5F*
- *POLO 1.6 COMFO 66fTDI D7F*
- *POLO 1.6 COMFO 66fTDI M5F*
- *POLO 1.6 CROSS 66fTDI D7F*
- *POLO 1.6 CROSS 66fTDI M5F*

- *POLO 1.6 CROSS 77fTDI M5F*
- *POLO 1.6 HIGHL 66fTDI D7F*
- *POLO 1.6 HIGHL 66fTDI M5F*
- *POLO 1.6 HIGHL 77fTDI M5F*
- *POLO 1.6 TREND 66fTDI D7F*
- *POLO 1.6 TREND 66fTDI M5F*
- *POLO A05 87gTREND 55fTDI M5F*
- *POLO A05 89gTREND 55fTDI M5F*
- *POLO A05 BMT COMFO 66fTDI M5F*
- *POLO A05 BMT HIGHL 66fTDI M5F*
- *POLO A05 BMT TREND 66fTDI M5F*
- *POLO A05 COMFO 55fTDI M5F*
- *POLO A05 COMFO 66fTDI D7F*
- *POLO A05 COMFO 66fTDI M5F*
- *POLO A05 CROSS 55fTDI M5F*
- *POLO A05 CROSS 66fTDI D7F*
- *POLO A05 CROSS 66fTDI M5F*
- *POLO A05 CROSS 77fTDI M5F*
- *POLO A05 HIGHL 55fTDI M5F*
- *POLO A05 HIGHL 66fTDI D7F*
- *POLO A05 HIGHL 66fTDI M5F*
- *POLO A05 HIGHL 77fTDI M5F*
- *POLO A05 TREND 55 TDI M5F*
- *POLO A05 TREND 55fTDI M5F*
- *POLO A05 TREND 66fTDI D7F*
- *POLO A05 TREND 66fTDI M5F*
- *Q3 TDI 2.0 R4100 M6S*

- *Q3 TDI 2.0 R4103 M6S*
- *Q3 TDI 2.0 R4130 M6S*
- *Q3 TDI quatt.2.0 R4103 A7*
- *Q3 TDI quatt.2.0 R4103 M6S*
- *Q3 TDI quatt.2.0 R4120 A7*
- *Q3 TDI quatt.2.0 R4130 A7*
- *Q3 TDI quatt.2.0 R4130 M6S*
- *Q5 quat. TDI2.0 R4100 M6S*
- *Q5 quat. TDI2.0 R4105 M6S*
- *Q5 quat. TDI2.0 R4110 M6S*
- *Q5 quat. TDI2.0 R4120 A7S*
- *Q5 quat. TDI2.0 R4120 M6S*
- *Q5 quat. TDI2.0 R4125 A7S*
- *Q5 quat. TDI2.0 R4125 M6S*
- *Q5 quat. TDI2.0 R4130 A7S*
- *Q5 quat. TDI2.0 R4130 M6S*
- *Q5 TDI2.0 R4100 M6S*
- *Q5 TDI2.0 R4105 M6S*
- *Q5 TDI2.0 R4110 M6S*
- *RAPID ACT TD66/1.6 A7F*
- *RAPID ACT TD66/1.6 M5F*
- *RAPID ACT TD77/1.6 M5F*
- *RAPID Activ 77/1.6 5G*
- *RAPID AMB TD66/1.6 A7F*
- *RAPID AMB TD66/1.6 M5F*
- *RAPID AMB TD77/1.6 M5F*
- *RAPID Ambit 77/1.6 5G*

- *RAPID ELE TD66/1.6 A7F*
- *RAPID ELE TD66/1.6 M5F*
- *RAPID ELE TD77/1.6 M5F*
- *RAPID Elega 77/1.6 5G*
- *RAPID GL ACT TD66/1.6 M5F*
- *RAPID SPB ACT TD66/1.6 A7F*
- *RAPID SPB ACT TD66/1.6 M5F*
- *RAPID SPB ACT TD77/1.6 M5F*
- *RAPID SPB AMB TD66/1.6 A7F*
- *RAPID SPB AMB TD66/1.6 M5F*
- *RAPID SPB AMB TD77/1.6 M5F*
- *RAPID SPB ELE TD66/1.6 A7F*
- *RAPID SPB ELE TD66/1.6 M5F*
- *RAPID SPB ELE TD77/1.6 M5F*
- *RAPID SPB GL ACT TD66/1.6 M5F*
- *ROOMSTER ACT TD55/1.2 M5F*
- *ROOMSTER ACT TD66/1.6 M5F*
- *ROOMSTER AMB TD55/1.2 M5F*
- *ROOMSTER AMB TD66/1.6 M5F*
- *ROOMSTER AMB TD77/1.6 M5F*
- *Roomster DPF GL L455/1,2 5G*
- *ROOMSTER ELE TD55/1.2 M5F*
- *ROOMSTER ELE TD66/1.6 M5F*
- *ROOMSTER ELE TD77/1.6 M5F*
- *ROOMSTER GL ACT TD55/1.2 M5F*
- *Roomster TDiActivL455/1,2 5G*
- *Roomster TDiActivL466/1,6 5G*

- *Roomster TDIActivL477/1,6 5G*
- *Roomster TDIAmbitL455/1,2 5G*
- *Roomster TDIAmbitL466/1,6 5G*
- *Roomster TDIAmbitL477/1,6 5G*
- *Roomster TDIComfL455/1,2 5G*
- *Roomster TDIComfL466/1,6 5G*
- *Roomster TDIComfL477/1,6 5G*
- *Roomster TDIElegal455/1,2 5G*
- *Roomster TDIElegal466/1,6 5G*
- *Roomster TDIElegal477/1,6 5G*
- *Roomster TDiRoom L455/1,2 5G*
- *Roomster TDiRoom L466/1,6 5G*
- *Roomster TDiRoom L477/1,6 5G*
- *Roomster TDIScoutL466/1,6 5G*
- *Roomster TDIScoutL477/1,6 5G*
- *Roomster TDISStyleL455/1,2 5G*
- *Roomster TDISStyleL466/1,6 5G*
- *Roomster TDISStyleL477/1,6 5G*
- *Scirocco 2,0 SPBMT 103 TDID6F*
- *Scirocco 2,0 SPBMT 103 TDIM6F*
- *Scirocco 2,0 SPORT 100 TDID6F*
- *Scirocco 2,0 SPORT 100 TDIM6F*
- *Scirocco 2,0 SPORT 103 TDID6F*
- *Scirocco 2,0 SPORT 103 TDIM6F*
- *Scirocco 2,0 SPORT 125 TDID6F*
- *Scirocco 2,0 SPORT 125 TDIM6F*
- *Scirocco 2,0 SPORT 130 TDID6F*

- *Scirocco 2,0 SPORT 130 TDIM6F*
- *SE352 1.6 TDI ENTRY 4T 66 D36 5G*
- *SE352 1.6 TDI ITECH 4T 77 D38 5G*
- *SE352 1.6 TDI ITECH 4T 77 D38AU7*
- *SE352 1.6 TDI REFER 4T 66 D36 5G*
- *SE352 1.6 TDI REFER 4T 77 D38 5G*
- *SE352 1.6 TDI REFER 4T 77 D38AU7*
- *SE352 1.6 TDI STYLE 4T 77 D38 5G*
- *SE352 1.6 TDI STYLE 4T 77 D38AU7*
- *SE352 2.0 CR REFER D91 6G*
- *SE352 2.0 CR STYLE D91 6G*
- *SE352 2.0 CR REFER D91 6G*
- *SE352 2.0 CR STYLE D91AU6*
- *SE357 1.6 TDI FREE 4T 77 D385GF*
- *SE357 1.6 TDI REFER 4T 77 D385GF*
- *SE357 1.6 TDI STYLE 4T 77 D385GF*
- *SE357 2.0 CR FREE 4T125 D936GA*
- *SE357 2.0 CR STYLE 4T125 D936GA*
- *SE357 2.0 CR STYLE D916GA*
- *SE357 2.0 CR REFER D936GA*
- *SHARAN 4M CLBMT 103 CRM6A*
- *SHARAN 4M HLBMT 103 CRM6A*
- *SHARAN CLBMT 100 CRD6F*
- *SHARAN CLBMT 100 CRM6F*
- *SHARAN CLBMT 103 CRD6F*
- *SHARAN CLBMT 103 CRM6F*
- *SHARAN CLBMT 130 CRD6F*

- *SHARAN CLBMT 85 CRM6F*
- *SHARAN HLBMT 100 CRD6F*
- *SHARAN HLBMT 100 CRM6F*
- *SHARAN HLBMT 103 CRD6F*
- *SHARAN HLBMT 103 CRM6F*
- *SHARAN HLBMT 130 CRD6F*
- *SHARAN TLBMT 100 CRD6F*
- *SHARAN TLBMT 100 CRM6F*
- *SHARAN TLBMT 103 CRM6F*
- *SHARAN TLBMT 85 CRM6F*
- *SHARAN-Nf 4M CLBMT 103 CRM6A*
- *SHARAN-Nf 4M HLBMT 103 CRM6A*
- *SHARAN-Nf CLBMT 100 CRD6F*
- *SHARAN-Nf CLBMT 100 CRM6F*
- *SHARAN-Nf CLBMT 103 CRD6F*
- *SHARAN-Nf CLBMT 103 CRM6F*
- *SHARAN-Nf CLBMT 125 CRD6F*
- *SHARAN-Nf CLBMT 130 CRD6F*
- *SHARAN-Nf CLBMT 85 CRM6F*
- *SHARAN-Nf Comfo 100 CRD6F*
- *SHARAN-Nf Comfo 100 CRM6F*
- *SHARAN-Nf Comfo 103 CRD6F*
- *SHARAN-Nf Comfo 103 CRM6F*
- *SHARAN-Nf Comfo 125 CRD6F*
- *SHARAN-Nf High 100 CRD6F*
- *SHARAN-Nf High 100 CRM6F*
- *SHARAN-Nf High 103 CRD6F*

- *SHARAN-Nf High 103 CRM6F*
- *SHARAN-Nf High 125 CRD6F*
- *SHARAN-Nf HLBMT 100 CRD6F*
- *SHARAN-Nf HLBMT 100 CRM6F*
- *SHARAN-Nf HLBMT 103 CRD6F*
- *SHARAN-Nf HLBMT 103 CRM6F*
- *SHARAN-Nf HLBMT 125 CRD6F*
- *SHARAN-Nf HLBMT 130 CRD6F*
- *SHARAN-Nf TLBMT 100 CRD6F*
- *SHARAN-Nf TLBMT 100 CRM6F*
- *SHARAN-Nf TLBMT 103 CRD6F*
- *SHARAN-Nf TLBMT 103 CRM6F*
- *SHARAN-Nf TLBMT 85 CRM6F*
- *SHARAN-Nf Trend 100 CRD6F*
- *SHARAN-Nf Trend 100 CRM6F*
- *SHARAN-Nf Trend 103 CRD6F*
- *SHARAN-Nf Trend 103 CRM6F*
- *SUP.CO CR DPF4X4AML4103/2,06AG*
- *SUP.CO CR DPF4X4AML4125/2,06G*
- *SUP.CO CR DPF4X4ELL4103/2,06AG*
- *SUP.CO CR DPF4X4ELL4125/2,06G*
- *SUP.CO CR DPF4x4LKL4103/2,06AG*
- *SUP.CO CR DPFACTIVL4 77/1,65G*
- *SUP.CO CR DPFACTIVL4103/2,06AG*
- *SUP.CO CR DPFACTIVL4103/2,06G*
- *SUP.CO CR DPFAMBIEL4 77/1,65G*
- *SUP.CO CR DPFAMBITL4 77/1,65G*

- *SUP.CO CR DPFAMBITL4103/2,06AG*
- *SUP.CO CR DPFAMBITL4103/2,06G*
- *SUP.CO CR DPFAMBITL4125/2,06AG*
- *SUP.CO CR DPFAMBITL4125/2,06G*
- *SUP.CO CR DPFCOMFOL4 77/1,65G*
- *SUP.CO CR DPFCOMFOL4103/2,06AG*
- *SUP.CO CR DPFCOMFOL4103/2,06G*
- *SUP.CO CR DPFELEGAL4 77/1,65G*
- *SUP.CO CR DPFELEGAL4103/2,06AG*
- *SUP.CO CR DPFELEGAL4103/2,06G*
- *SUP.CO CR DPFELEGAL4125/2,06AG*
- *SUP.CO CR DPFELEGAL4125/2,06G*
- *SUP.CO CR DPFL&K L4125/2,06AG*
- *SUP.COM GL ACT TD77/1.6 M6F*
- *SUP.COM GL AMB TD77/1.6 M6F*
- *SUP.COM GL ELE TD77/1.6 M6F*
- *SUP.COM GrtACT TD103/2.0A6F*
- *SUP.COM GrtACT TD103/2.0M6F*
- *SUP.COM GrtACT TD77/1.6 A7F*
- *SUP.COM GrtACT TD77/1.6 M6F*
- *SUP.COM GrtAMB TD103/2.0A6F*
- *SUP.COM GrtAMB TD103/2.0M6A*
- *SUP.COM GrtAMB TD103/2.0M6F*
- *SUP.COM GrtAMB TD125/2.0A6A*
- *SUP.COM GrtAMB TD125/2.0A6F*
- *SUP.COM GrtAMB TD125/2.0M6F*
- *SUP.COM GrtAMB TD77/1.6 A7F*

- *SUP.COM GrtAMB TD77/1.6 M6F*
- *SUP.COM GrtELE TD103/2.0A6F*
- *SUP.COM GrtELE TD103/2.0M6A*
- *SUP.COM GrtELE TD103/2.0M6F*
- *SUP.COM GrtELE TD125/2.0A6A*
- *SUP.COM GrtELE TD125/2.0A6F*
- *SUP.COM GrtELE TD125/2.0M6F*
- *SUP.COM GrtELE TD77/1.6 A7F*
- *SUP.COM GrtELE TD77/1.6 M6F*
- *SUP.COM GrtL&K TD103/2.0A6F*
- *SUP.COM GrtL&K TD103/2.0M6F*
- *SUP.COM GrtL&K TD125/2.0A6A*
- *SUP.COM GrtL&K TD125/2.0M6F*
- *SUPERB CR DPF4X4AML4103/2,06AG*
- *SUPERB CR DPF4X4AmL4125/2,06G*
- *SUPERB CR DPF4X4ELL4103/2,06AG*
- *SUPERB CR DPF4X4ElL4125/2,06G*
- *SUPERB CR DPFACTIVL4 77/1,65G*
- *SUPERB CR DPFACTIVL4103/2,06AG*
- *SUPERB CR DPFACTIVL4103/2,06G*
- *SUPERB CR DPFAMBITL4 77/1,65G*
- *SUPERB CR DPFAMBITL4103/2,06AG*
- *SUPERB CR DPFAMBITL4103/2,06G*
- *SUPERB CR DPFAMBITL4125/2,06AG*
- *SUPERB CR DPFAMBITL4125/2,06G*
- *SUPERB CR DPFCOMFOL4 77/1,65G*
- *SUPERB CR DPFCOMFOL4103/2,06AG*

- *SUPERB CR DPFCOMFOL4103/2,06G*
- *SUPERB CR DPFELEGAL4 77/1,65G*
- *SUPERB CR DPFELEGAL4103/2,06AG*
- *SUPERB CR DPFELEGAL4103/2,06G*
- *SUPERB CR DPFELEGAL4125/2,06AG*
- *SUPERB CR DPFELEGAL4125/2,06G*
- *SUPERB GL ACT TD77/1.6 M6F*
- *SUPERB GL AMB TD77/1.6 M6F*
- *SUPERB GL ELE TD77/1.6 M6F*
- *SUPERB GrtACT TD103/2.0M6F*
- *SUPERB GrtACT TD77/1.6 A7F*
- *SUPERB GrtACT TD77/1.6 M6F*
- *SUPERB GrtAMB TD103/2.0A6F*
- *SUPERB GrtAMB TD103/2.0M6A*
- *SUPERB GrtAMB TD103/2.0M6F*
- *SUPERB GrtAMB TD125/2.0A6A*
- *SUPERB GrtAMB TD125/2.0M6F*
- *SUPERB GrtAMB TD77/1.6 A7F*
- *SUPERB GrtAMB TD77/1.6 M6F*
- *SUPERB GrtELE TD103/2.0A6F*
- *SUPERB GrtELE TD103/2.0M6A*
- *SUPERB GrtELE TD103/2.0M6F*
- *SUPERB GrtELE TD125/2.0A6A*
- *SUPERB GrtELE TD125/2.0A6F*
- *SUPERB GrtELE TD125/2.0M6F*
- *SUPERB GrtELE TD77/1.6 A7F*
- *SUPERB GrtELE TD77/1.6 M6F*

- *SUPERB GrtL&K TD103/2.0A6F*
- *SUPERB GrtL&K TD103/2.0M6F*
- *SUPERB GrtL&K TD125/2.0A6A*
- *SUPERB GrtL&K TD125/2.0A6F*
- *SUPERB TDiDPF4X4AmL4125/2,06G*
- *SUPERB TDiDPF4X4EiL4125/2,06G*
- *SUPERB TDiDPFAMBITL4125/2,06AG*
- *SUPERB TDiDPFAMBITL4125/2,06G*
- *SUPERB TDiDPFELEGAL4125/2,06AG*
- *SUPERB TDiDPFELEGAL4125/2,06G*
- *Tiguan 2.0 SPORT4M100 TDIA6A*
- *Tiguan 2.0 SPORT4M100 TDID7A*
- *Tiguan 2.0 SPORT4M100 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0 SPORT4M103 TDIA6A*
- *Tiguan 2.0 SPORT4M103 TDID7A*
- *Tiguan 2.0 SPORT4M103 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0 SPORT4M120 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0 SPORT4M125 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0 SPORTFR103 TDIM6F*
- *Tiguan 2.0 TRACK4M100 TDIA6A*
- *Tiguan 2.0 TRACK4M100 TDID7A*
- *Tiguan 2.0 TRACK4M100 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0 TRACK4M103 TDIA6A*
- *Tiguan 2.0 TRACK4M103 TDID7A*
- *Tiguan 2.0 TRACK4M103 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0 TRACK4M120 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0 TRACK4M125 TDIM6A*

- *Tiguan 2.0 Trend4M100 TDLA6A*
- *Tiguan 2.0 Trend4M100 TDID7A*
- *Tiguan 2.0 Trend4M100 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0 Trend4M103 TDLA6A*
- *Tiguan 2.0 TREND4M103 TDID7A*
- *Tiguan 2.0 Trend4M103 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0 TRENDFR103 TDIM6F*
- *Tiguan 2.0BMTSPORT4M103 TDID7A*
- *Tiguan 2.0BMTSPORT4M103 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0BMTSPORT4M130 TDID7A*
- *Tiguan 2.0BMTSPORT4M130 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0BMTSPORTFR 81 TDIM6F*
- *Tiguan 2.0BMTSPORTFR103 TDIM6F*
- *Tiguan 2.0BMTTRACK4M103 TDID7A*
- *Tiguan 2.0BMTTRACK4M103 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0BMTTREND4M103 TDID7A*
- *Tiguan 2.0BMTTREND4M103 TDIM6A*
- *Tiguan 2.0BMTTrendFR 81 TDIM6F*
- *Tiguan 2.0BMTTRENDFR103 TDIM6F*
- *Tiguan 2.0EU3TRACK4M103 TDLA6A*
- *Tiguan Sport4M100 TDLA6A*
- *Tiguan Sport4M100 TDIM6A*
- *Tiguan SPORT4M103 TDLA6A*
- *Tiguan SPORT4M103 TDIM6A*
- *Tiguan Sport4M120 TDIM6A*
- *Tiguan Sport4M125 TDIM6A*
- *Tiguan TRACK4M100 TDLA6A*

- *Tiguan TRACK4M100 TDIM6A*
- *Tiguan TRACK4M103 TDLA6A*
- *Tiguan TRACK4M103 TDIM6A*
- *Tiguan TRACK4M120 TDIM6A*
- *Tiguan TRACK4M125 TDIM6A*
- *Tiguan Trend4M100 TDLA6A*
- *Tiguan Trend4M100 TDIM6A*
- *Tiguan Trend4M103 TDLA6A*
- *Tiguan Trend4M103 TDIM6A*
- *Tiguan TRENDFR103 TDIM6F*
- *TOLEDO 1.6 TDI REFER 4T 66 D365G*
- *TOLEDO 1.6 TDI REFER 4T 77 D385G*
- *TOLEDO 1.6 TDI STYLE 4T 66 D365G*
- *TOLEDO 1.6 TDI STYLE 4T 66 D36AU7*
- *TOLEDO 1.6 TDI STYLE 4T 77 D385G*
- *TOURAN 1.6 COMFO 77 TDID7F*
- *TOURAN 1.6 COMFO 77 TDIM6F*
- *TOURAN 1.6 CROSS 77 TDID7F*
- *TOURAN 1.6 CROSS 77 TDIM6F*
- *TOURAN 1.6 HIGHL 77 TDID7F*
- *TOURAN 1.6 HIGHL 77 TDIM6F*
- *TOURAN 1.6 TREND 66 TDIM6F*
- *TOURAN 1.6 TREND 77 TDID7F*
- *TOURAN 1.6 TREND 77 TDIM6F*
- *TOURAN 1.6BMTHIGHL 77 TDID7F*
- *TOURAN 1.6BMTHIGHL 77 TDIM6F*
- *TOURAN 1.6BMTTREND 77 TDID7F*

- *TOURAN 1.6BMTTREND 77 TDIM6F*
- *TOURAN 2.0 COMFO 103 TDID6F*
- *TOURAN 2.0 COMFO 103 TDIM6F*
- *TOURAN 2.0 CROSS 103 TDID6F*
- *TOURAN 2.0 CROSS 103 TDIM6F*
- *TOURAN 2.0 HIGHL 103 TDID6F*
- *TOURAN 2.0 HIGHL 103 TDIM6F*
- *TOURAN 2.0BMTHIGHL 103 TDID6F*
- *TOURAN 2.0BMTHIGHL 103 TDIM6F*
- *TTC quat. TDI2.0 R4125 DSG*
- *TTC quat. TDI2.0 R4125 M6S*
- *TTR quat. TDI2.0 R4125 DSG*
- *TTR quat. TDI2.0 R4125 M6S*
- *US Passat COMFO 103 TDID6F*
- *VARIANT 1,6 CL 77 fTDID7F*
- *VARIANT 1,6 CL 77 fTDIM5F*
- *VARIANT 1,6 COMFO 77 fTDID7F*
- *VARIANT 1,6 COMFO 77 fTDIM5F*
- *VARIANT 1,6 HIGHL 77 fTDID7F*
- *VARIANT 1,6 HIGHL 77 fTDIM5F*
- *VARIANT 1,6 HIGHL 77 fTDIM6A*
- *VARIANT 1,6 HL 77 fTDID7F*
- *VARIANT 1,6 HL 77 fTDIM5F*
- *VARIANT 1,6 HL 77 fTDIM6A*
- *VARIANT 1,6 HLBMT 77 fTDID7F*
- *VARIANT 1,6 HLBMT 77 fTDIM5F*
- *VARIANT 1,6 TL 66 fTDIM5F*

- *VARIANT 1,6 TL 77 fTDID7F*
- *VARIANT 1,6 TL 77 fTDIM5F*
- *VARIANT 1,6 TL 77 fTDIM6A*
- *VARIANT 1,6 TLBMT 77 fTDID7F*
- *VARIANT 1,6 TLBMT 77 fTDIM5F*
- *VARIANT 1,6 TREND 66 fTDIM5F*
- *VARIANT 1,6 TREND 77 fTDID7F*
- *VARIANT 1,6 TREND 77 fTDIM5F*
- *VARIANT 1,6 TREND 77 fTDIM6A*
- *VARIANT 1.6 CL 77 FTDID7F*
- *VARIANT 1.6 CL 77 FTDIM5F*
- *VARIANT 1.6 HL 77 FTDID7F*
- *VARIANT 1.6 HL 77 FTDIM5F*
- *VARIANT 1.6 HLBMT 77 FTDID7F*
- *VARIANT 1.6 HLBMT 77 FTDIM5F*
- *VARIANT 1.6 TL 66 FTDIM5F*
- *VARIANT 1.6 TL 77 FTDID7F*
- *VARIANT 1.6 TL 77 FTDIM5F*
- *VARIANT 2,0 BASISUS103fTDID6F*
- *VARIANT 2,0 CL 103fTDID6F*
- *VARIANT 2,0 CL 103fTDIM6F*
- *VARIANT 2,0 COMFO 100fTDIM6F*
- *VARIANT 2,0 COMFO 103fTDID6F*
- *VARIANT 2,0 COMFO 103fTDIM6F*
- *VARIANT 2,0 HIGHL 100fTDIM6F*
- *VARIANT 2,0 HIGHL 103fTDID6F*
- *VARIANT 2,0 HIGHL 103fTDIM6F*

- *VARIANT 2,0 HL 100fTDIM6F*
- *VARIANT 2,0 HL 103fTDID6F*
- *VARIANT 2,0 HL 103fTDIM6F*
- *VARIANT 2.0 HL 100FTDIM6F*
- *VARIANT 2.0 HL 103FTDID6F*
- *VARIANT 2.0 HL 103FTDIM6F*
- *VARIANT BLU HIGHL 77 fTDID7F*
- *VARIANT BLU HIGHL 77 fTDIM5F*
- *VARIANT BLU TREND 77 fTDID7F*
- *VARIANT BLU TREND 77 fTDIM5F*
- *Volkswagen CCSP B 103 TDID6F*
- *Volkswagen CCSP B 103 TDIM6F*
- *Volkswagen CCSPBMT 100 TDID6F*
- *Volkswagen CCSPBMT 100 TDIM6F*
- *Volkswagen CCSPBMT 103 TDID6F*
- *Volkswagen CCSPBMT 103 TDIM6A*
- *Volkswagen CCSPBMT 103 TDIM6F*
- *Volkswagen CCSPBMT 125 TDID6A*
- *Volkswagen CCSPBMT 125 TDID6F*
- *Volkswagen CCSPBMT 130 TDID6A*
- *Volkswagen CCSPBMT 130 TDID6F*
- *Yeti 4x4 CR Activ 81/2.0 6MG*
- *Yeti 4x4 CR Ambit 103/2.06AG*
- *Yeti 4x4 CR Ambit 103/2.06MG*
- *Yeti 4x4 CR Ambit 125/2.06MG*
- *Yeti 4x4 CR Ambit 81/2.0 6MG*
- *Yeti 4x4 CR Elegia 103/2.06AG*

- *Yeti 4x4 CR Elega 103/2.06MG*
- *Yeti 4x4 CR Elega 125/2.06MG*
- *Yeti 4x4 CR Elega 81/2.0 6MG*
- *Yeti 4x4 CR Exper 103/2.06AG*
- *Yeti 4x4 CR Exper 103/2.06MG*
- *Yeti 4x4 CR Exper 125/2.06MG*
- *Yeti 4x4 CR Exper 81/2.0 6MG*
- *YETI ACT TD81/2.0 M5F*
- *YETI ACT TD81/2.0 M6A*
- *YETI AMB TD103/2.0A6A*
- *YETI AMB TD81/2.0 M5F*
- *YETI AMB TD81/2.0 M6A*
- *Yeti CR Ac.GL 77/1.6 5MG*
- *Yeti CR Activ 81/2.0 5MG*
- *Yeti CR Am.GL 77/1.6 5MG*
- *Yeti CR Ambit 103/2.06MG*
- *Yeti CR Ambit 81/2.0 5MG*
- *Yeti CR El.GL 77/1.6 5MG*
- *Yeti CR Elega 103/2.06MG*
- *Yeti CR Elega 81/2.0 5MG*
- *Yeti CR Ex.GL 77/1.6 5MG*
- *Yeti CR Exper 81/2.0 5MG*
- *YETI GL ACT TD77/1.6 M5F*
- *YETI GL AMB TD77/1.6 M5F*
- *YETI GrtACT TD77/1.6 A7F*
- *YETI GrtAMB TD103/2.0M6F*
- *YETI GrtAMB TD77/1.6 A7F*

- *YETI OUTD ACT OTD81/2.0 M5F*
- *YETI OUTD ACT OTD81/2.0 M6A*
- *YETI OUTD AMB OTD103/2.0A6A*
- *YETI OUTD AMB OTD103/2.0M6A*
- *YETI OUTD AMB OTD81/2.0 M5F*
- *YETI OUTD AMB OTD81/2.0 M6A*
- *YETI OUTD ELE OTD103/2.0A6A*
- *YETI OUTD ELE OTD103/2.0M6A*
- *YETI OUTD ELE OTD125/2.0A6A*
- *YETI OUTD ELE OTD125/2.0M6A*
- *YETI OUTD ELE OTD81/2.0 M5F*
- *YETI OUTD ELE OTD81/2.0 M6A*
- *YETI OUTD GL ACT OTD77/1.6 M5F*
- *YETI OUTD GL AMB OTD77/1.6 M5F*
- *YETI OUTD GL ELE OTD77/1.6 M5F*
- *YETI OUTD GritACT OTD77/1.6 A7F*
- *YETI OUTD GritAMB OTD103/2.0M6F*
- *YETI OUTD GritAMB OTD77/1.6 A7F*
- *YETI OUTD GritELE OTD103/2.0M6F*
- *YETI OUTD GritELE OTD77/1.6 A7F*
- *YETI OUTD L&K OTD103/2.0A6A*
- *YETI OUTD L&K OTD103/2.0M6A*
- *YETI OUTD L&K OTD125/2.0A6A*