

Informatieve webinar voor gedupeerde autobezitters van de Stichting Diesel Emissions Justice

29 april 2020

*Gehouden in het Engels -dit is de Nederlandse vertaling ervan**

George Tsetsekos - Welkom. Voor degenen in het publiek die onze organisatie al kennen, ontzettend bedankt voor uw belangstelling. Voor degenen die onze organisatie nog niet kennen, ik dank u voor de interesse en hoop u te motiveren om deel te nemen aan de Actie die we momenteel hebben lopen tegen Volkswagen. Mijn naam is George Tsetsekos, ik ben lid van de Raad van Toezicht, en ik word vergezeld door Femke Hendriks, de managing director van onze stichting, en Maria Jose Azar-Baud, lid van het uitvoerend bestuur van onze stichting. Over onze stichting: de *Stichting Diesel Emissions Justice* is een onafhankelijke, non-profit organisatie, gevestigd in Nederland. De stichting vertegenwoordigt het belang van huidige of vroegere eigenaren of leasees van Europese voertuigen die getroffen zijn door de dieselfraude, algemeen bekend als *Dieselgate*. Dieselgate heeft niet alleen betrekking op Volkswagen, maar ook op AUDI, Porsche, Skoda, en Seat, en ook op softwarefabrikant Bosch. In de hele geschiedenis van de autoproduktie, is Dieselgate de grootste fraude die ooit door een bedrijf gepleegd is. Na de onthullingen in de VS in 2015, gaf VW toe dat ze in ten minste 11 miljoen auto's spionagesoftware had geïnstalleerd. Het merendeel van die auto's is in Europa verkocht. De sjoemelsoftware is een geavanceerd mechanisme dat detecteert of de auto wordt getest op emissies. Wanneer de auto werd getest op emissies, zorgde de sjoemelsoftware ervoor dat de motor normale niveaus van stikstofdioxide produceerde. Wanneer de auto niet getest werd, produceerde de motor bijna 40 keer meer dan de toegestane niveaus van vervuilende stoffen. Dieselgate bewijst dus dat VW opzettelijk de autoriteiten en alle kopers heeft misleid door haar auto als schoner en efficiënter af te beelden dan dat zij daadwerkelijk waren. VW eiste een premium voor haar voertuigen, door ten onrechte een schoon dieselimage te promoten. Niet alleen in Europa of Amerika, maar wereldwijd. In 2015 kondigde de Amerikaanse *Environmental Protection Agency* aan dat Volkswagen dat bedrog heeft toegegeven, en heeft het bedrijf een schadevergoeding van miljarden moeten betalen aan chauffeurs en aan de EPA. Van 2009, in ieder geval tot 2016, en misschien langer, heeft VW testcyclusherkenningsoftware in haar auto's geïnstalleerd, beter bekend als sjoemelsoftware. Het effect dat deze software had was dat tijdens emissietest bleek dat VW aan de wet voldeed, maar onder reële omstandigheden zou het voertuig veel hogere niveaus van stikstofdioxide produceren, wat wettelijk niet is toegestaan. Die sjoemelsoftware is bij Europese wet verboden. Europese regelgeving en richtlijnen van het Europese parlement, de raad sinds 2007, geeft strikte richtlijnen over emissies en testen voor emissies voor auto's in Europa. Sjoemelsoftware, gebruikt door VW, toont een gebrek aan respect voor wetten en een schending van de wetten van de Europese Unie. Op dit punt wil ik u voorstellen aan mijn collega Maria Jose voor een update over de juridische zaken. Maria Jose is een internationaal erkende expert in collectieve vorderingen in rechtsvergelijking. Ze is hoofddocent rechten aan de Universiteit van Parijs en de oprichter van het *Observatory of Group Actions and Other Forms of Collective Redress*. Maria José.

Maria José Azar-Baud - Bedankt, George. Goede middag, dames en heren. Bedankt voor uw deelname en bedankt voor uw interesse in het initiatief van de *Stichting Diesel Emissions Justice*. Als lid van de Raad van Bestuur ben ik trots om de *Stichting Diesel Emissions Justice* samen met mijn collega's, George Tsetsekos en Femke Hendriks te vertegenwoordigen. Laat ik beginnen met een kleine introductie over George Tsetsekos, hij is toezichthouder bij de *Stichting Diesel Emissions*

Justice. Hij is hoogleraar financiën aan de Universiteit van Philadelphia, waar hij een erkend corporate bestuurscentrum heeft opgericht, en treedt regelmatig op als expert bij het beoordelen van schade in *class actions* in de Verenigde Staten. George heeft zojuist enkele feiten genoemd, onmiskenbare feiten. Feiten over fraude, misleiding, wanpraktijken en bedrog. Omdat Dieselgate een verhaal is over overtredingen en schendingen van Europese regels, maar ook van wettelijke bepalingen van verschillende lidstaten. Het is een verhaal over schade aan het milieu, schade aan de volksgezondheid en schade, financiële schade voor consumenten en bedrijven. Met de Dieselgate in Europa, heeft Volkswagen opzettelijk een systeem opgezet om de EURO 4 en EURO 5-normen te overtreden. Dit zijn normen die als doel hebben de vervuiling, veroorzaakt door wegvoertuigen die stikstofdioxide uitstoten, te beperken. Dit zijn vervuilende stoffen, waaronder stikstofmonoxide en stikstofdioxide. Wegtransport is verantwoordelijk voor meer dan 60% van de stikstofdioxide-uitstoot. Dieselmotoren leveren hieraan een belangrijke bijdrage, omdat hun uitstoot twee tot drie keer zo groot is als die van benzinemotoren. Met ongeveer 8,5 miljoen vervuilende dieselauto's op de wegen in Europa, heeft Volkswagen enorm bijgedragen aan die vervuiling, waardoor het milieu en de volksgezondheid zijn geschaad. Stikstofdioxiden veroorzaken schade aan de ozonlaag van de aarde. Ze zijn bovendien een belangrijke bron van de luchtvervuiling en dragen bij aan de vorming van *smog*, zure regen en de opwarming van de aarde. Stikstofdioxiden werken irriterend voor longen en veroorzaken ademhalingsproblemen, zoals astma, piepende ademhaling, hoesten, verkoudheid en bronchitis. Kinderen zijn in het bijzonder kwetsbaar voor het schadelijke effect van deze vervuilende stoffen. De totale verkeersvervuiling, inclusief stikstofdioxiden, is verantwoordelijk voor meer dan 500 voortijdige sterfgevallen. Elk jaar kost het de gezondheidszorg € 60 miljard. De Dieselgate-feiten tonen aan dat consumenten zijn misleid, simpelweg omdat Volkswagen hen bewust heeft misleid. Zo werd de consument zijn recht ontnomen, namelijk: het recht om vrij te kiezen voor een schone, groene auto. Volkswagen verkocht consumenten een product dat niet voldeed aan de beloofde eigenschappen op het moment van de verkoop. Bovendien werden die auto's, met het illegale, bedrieglijke apparaat, geleverd met een conformiteitscertificaat waarin niveaus vermeld worden die niet waar zijn. Die auto's hebben emissies die ver boven het maximaal toegestane niveau liggen. De betrokken voertuigen mogen in principe de weg niet op. Als gevolg hiervan heeft u, als klant van Volkswagen, financiële verliezen geleden. Velen van jullie hebben te maken gehad met een verhoogde slijtage van de auto's, met bijbehorende onderhoudskosten. Ten tweede: zelfs als Volkswagen meer dan acht miljoen auto's zou terugroepen, en een software-update aan zou bieden, zou het effect op de emissies laag zijn. En volgens onderzoek, ondervindt meer dan 45% van de autobezitters binnen een maand na de update negatieve gevolgen. Ze hadden met name te maken met onverwachte kosten door hoger brandstofgebruik, verlies van motorvermogen, door minder motorkracht en mechanische problemen die te maken hadden met de boordcomputer. Ten derde en tot slot, sommige Europese steden hebben dieselauto's uit de binnensteden verboden, wat heeft geleid tot de ineensinking van de tweedehandsmarkt en het verlies van de verkoopwaarde van de voertuigen, de dieselauto's. Dat heeft geleid tot een financiële schade die aan Volkswagen-klanten moet worden vergoed. Volkswagen en de Dieselgate vormen een misdaadverhaal; een verhaal dat is erkend door verschillende overheidsinstanties. Het milieu, de volksgezondheid en de consument betalen de prijs voor deze schendingen en schade. Om die redenen wordt Volkswagen in verschillende landen vervolgd voor misdaden als misleiding, oneerlijke handelspraktijken, bedrog en vervalsing. Volkswagen heeft boetes moeten betalen aan staten, consumenten- en milieu-instanties. Zo heeft het equivalent van de marktautoriteit in Nederland, Volkswagen de maximale boete van € 450.000 opgelegd voor oneerlijke handelspraktijken. In Duitsland is voor de verschillende betrokken bedrijven ruim € 2,3 miljard opgelegd. In Italië heeft de antitrust-autoriteit een boete van € 5

miljoen opgelegd. In Polen heeft de consumentenbeschermingsautoriteit zojuist een boete van € 28 miljoen opgelegd. En in Canada werd naast een boete, ook een milieusanctie van ongeveer \$ 196 miljoen opgelegd. In Spanje en Frankrijk lopen er strafrechtelijke procedures, maar nog steeds geen compensatietrajecten voor consumenten. De ‘asymmetrische rechtvaardigheid’, veroorzaakt door de nasleep van de Dieselgate, is één van mijn belangrijkste drijfveren om mij aan te sluiten bij het team van de *Stichting Diesel Emissions Justice*. In de Verenigde Staten is een vergoeding toegekend, waarin Volkswagen meer dan 25 miljard euro aan boetes en vergoedingen heeft moeten betalen, terwijl daar slechts 450.000 auto’s zijn verkocht. In Australië is, na een overeenkomst, meer dan 140 miljoen Australische dollar betaald ter compensatie voor 100.000 autobezitters. In Canada werd geschikt, waarna \$191 miljoen werd toegekend voor iets meer dan 100.000 auto’s. In Europa, naast de schikking in Duitsland die zo dadelijk wordt genoemd, hebben Europese consumenten geen compensatie gekregen. Volkswagen’s schulden dalen; daarom is de *Stichting Diesel Emissions Justice* opgericht. En nu geef ik het woord aan Femke Hendriks, de directeur van onze stichting, en een algemeen erkende expert in collectieve acties, niet alleen in Nederland, maar ook in de rest van Europa is zij betrokken geweest bij diverse belangrijke zaken. Femke was ook een van de belangrijkste initiatiefnemers van de wet op de afwikkeling van massale claims en collectieve acties: de WAMCA, het juridische instrument dat onze stichting gebruikt om Volkswagen ter verantwoording te roepen en de toegang tot de rechter voor alle Europese consumenten te vergemakkelijken. Dank u voor uw aandacht.

Femke Hendriks - Bedankt, Maria. En goedemiddag dames en heren. De vraag is dus: waarom is de DEJF opgericht? Het kwam tot stand omdat we in de zomer van 2019 moesten concluderen dat Volkswagen haar belofte niet nakwam om alle gedupeerde consumenten in Europa te compenseren. Overall wordt schade vergoed en worden boetes betaald, behalve in Europa. Wij zijn van mening dat Volkswagen geprofiteerd heeft van het feit dat de Europese wetgeving gefragmenteerd is en dat er geen mechanisme bestaat dat grote bedrijven, zoals Volkswagen, collectief ter verantwoording kan roepen. Daarom is de *Stichting Diesel Emissions Justice* opgericht, als een stichting zonder winstoogmerk. De stichting zal gebruik maken van de regelgeving omtrent collectieve schadevergoedingsacties, waar ik zo verder op in zal gaan, en zal als zodanig grote aantallen Europeanen met dieselauto’s die hierdoor getroffen of benadeeld zijn, vertegenwoordigen. Dus wat zijn de belangrijkste doelstellingen van de *Stichting Diesel Emissions Justice*? Allereerst is er al een paar keer benoemd dat we Volkswagen verantwoordelijk willen houden voor wat ze hebben gedaan. Wat we willen bereiken is een eerlijke en redelijke vergoeding voor alle consumenten, en hen toegang geven tot de rechter, omdat hen dat zelf niet zou lukken. Door ons op transparante wijze in te spannen, op Europees niveau, willen we hen een weg naar rechtvaardigheid bieden. Niet alleen voor consumenten, maar ook voor lease- en wagenparkbezitters, zowel huidige- als ex-VW autobezitters. En op die manier eigenlijk heel Europa vertegenwoordigen, voor hen die het dus niet alleen tegen een groot bedrijf als Volkswagen op kunnen nemen. Door dit te doen, bieden we consumenten de mogelijkheid om gehoord te worden. Wij kunnen hen beschermen omdat we hun rechten kunnen uitoefenen. Zo trekken we collectief een grens naar grote bedrijven, ook om toekomstige gevallen te voorkomen. En ervoor te zorgen dat ze de volgende keer, wanneer ze zoiets zouden overwegen, wel twee keer zullen nadenken. Het opzettelijk omzeilen van EU-emissienormen mag niet ongestraft blijven. Collectief schadeverhaal werkt het beste als mensen samenwerken en zij vertegenwoordigd worden door één enkele eiser, en dat is, hopen wij, de DEJF, die handelt in het collectieve belang van alle betrokkenen. Het Nederlandse model biedt een gouden oplossing voor deze zaak. Via ons kan Volkswagen mondiale vrede kopen, en verder gaan met veel meer toekomstgerichte doelen, zoals de overgang naar elektrisch rijden. Dus nogmaals: wij denken dat de

slimste stap voor Volkswagen zou zijn om met ons te onderhandelen over een eerlijke deal en daarmee schoon schip te maken. Waar zijn we nu qua vooruitgang? Na de zomer zijn we begonnen met het accepteren van mensen die claims in willen dienen. We lanceerden toentertijd onze campagne en hebben die sindsdien in november uitgebreid naar België. Daarna zijn we verdergegaan naar Frankrijk, waar we in januari zijn begonnen, en nu, in april 2020, staan we op het punt om onze EU-website te lanceren, waarbij we alle Europeanen die een claim in willen dienen kunnen accepteren. Daarnaast is het ook belangrijk en relevant nieuws dat we onze acties hebben uitgebreid met extra motormodellen, die de EA 288 en de EA 897 worden genoemd. Tot nu toe was er een debat gaande over het huidige model, de EA189, en of de terugroepacties effect hebben. Inmiddels hebben we ontdekt, terwijl wij onze dagvaarding aan het voorbereiden waren, via de voorgestelde wetgeving en hangende zaken in met name Duitsland, dat de reikwijdte van Dieseltgate eigenlijk veel groter is dan dat. De Duitse pers kwam naar buiten met de nieuwe ontwikkelingen die gaande zijn, waaruit bleek dat de opvolger van de EA 189-motor, de EA 288, ook is uitgerust met sjoemelsoftware. Bovendien blijkt de EA 897, het motortype voor zeer luxeauto's van zowel AUDI als Porsche, ook besmet. Daarvoor heeft AUDI een boete van 800 miljoen moeten betalen en heeft Porsche ook een zeer aanzienlijke boete moeten betalen. In Duitsland wordt het Dieseltgate 2.0 genoemd. Het is duidelijk dat de zaak nog lang niet voorbij is. De DEJF is de eerste partij in die een procedure aanspant met betrekking tot Dieseltgate, en gebruik maakt van de nieuwe collectieve schadevergoedingsactie, in Nederland de WAMCA genoemd. Dit wetsvoorstel is op 1 januari in werking getreden en eigenlijk hebben we op dat moment gewacht, omdat we van dit nieuwe mechanisme gebruik wilden maken. Het is in feite de derde bouwsteen voor een reeds bestaand, vooruitstrevend en innovatief systeem voor het collectief-verhaalmechanisme, naast de 3:305A BW regeling, een representatieve vordering die we sinds 1994 hebben, en ook het WCAM-mechanisme dat sinds 2005 bestaat. Maar waarom is het Nederlands systeem voor collectieve verhalen, via al die mechanismen en via de WAMCA-procedures, nou de perfecte oplossing? Allereerst is Nederland de enige lidstaat in Europa die over een collectief verhaalsmechanisme beschikt dat de Nederlandse rechter in staat stelt een collectieve schadevergoeding toe te kennen. Het is niet meer beperkt tot een verklaring van recht alleen, en daarom hebben we gewacht op deze nieuwe wetgeving. Deze wetgeving is eigenlijk de eerste van haar soort in Europa, die speciaal is ontworpen voor dit soort gevallen. De hopelijke, en waarschijnlijk positieve, uitkomst van de beslissing van de rechtbank geeft de stichting verdere positie, maar vergroot ook de druk op Volkswagen. We denken namelijk niet dat ze het risico zullen nemen op een ongunstige uitspraak voor een onbekend bedrag. De kans dat dit gebeurt, neemt gezien alle positieve uitspraken in Duitsland en in het Verenigd Koninkrijk, snel toe. Ten tweede kent de WAMCA-procedure ook een schikkingsmodel, waarbij een schikking bindend kan worden verklaard voor alle gedupeerde autobezitters in Europa. Dus niet alleen in Nederland, maar in heel Europa. Als dat zou gebeuren, dus als we met Volkswagen tot een minnelijke schikking zouden komen, hebben we vervolgens twee modellen hoe we daarmee om zouden kunnen gaan. De eerste is de WCAM -schikking, zoals eerder vermeld een bewezen structuur, en de ander is de WAMCA. Het verschil is dat het WCAM-systeem een opt-out-systeem heeft, waardoor iedereen gebonden is, tenzij ze aangeven dat ze niet gebonden willen zijn, terwijl het WAMCA-systeem een opt-out is voor Nederlanders, en een opt-in voor niet-Nederlanders. Ik zal de technische details voorlopig even links laten liggen, omdat het te ingewikkeld is om hier tijdens deze middagsessie te veel op in te gaan. Maar houdt voor ogen dat het Nederlandse systeem unieke handvaten biedt om de zaak voor eens en voor altijd op te lossen. Het vergemakkelijkt de toegang tot de rechter voor grote groepen gedupeerden. Als stichting zonder winstoogmerk, heeft de DEJF de Amsterdamse rechtbank verzocht om als exclusieve belangenbehartiger te dienen, om zo de procedure tegen Volkswagen te kunnen leiden. We denken dat we voldoen aan de strenge ontvankelijkheidscriteria

van de Claimcode 2019, en dat we zeer goed voor uitgerust zijn voor onze taak. We hebben een sterk bestuur, met onafhankelijke bestuursleden. Ze hebben internationaal collectieve acties gedaan en hebben een zeer goede staat van dienst. We zijn transparant over de kostenstructuur en hebben voldoende financiering om, indien nodig, zo ver te gaan als nodig, zonder risico of kosten voor deelnemers. En tot slot omvat het Nederlandse systeem actieve betrokkenheid van de rechtbank. Als het tijdens de rechtszaak tot een minnelijke schikking zou komen, zou deze onderworpen zijn aan de goedkeuring van de rechtbank. Het zorgt in feite voor een adequate bescherming van onze deelnemers en geeft de schikking een transnationaal bindend effect. Daarmee biedt de Nederlandse wetgeving, Volkswagen de kans om mondiale *vrede* te kopen, de problemen achter zich te laten, kosten te beperken en zekerheid te hebben over een oplossing, maar ook om onze stichting te gebruiken, om via ons netwerk van onze Europese advocaten hun problemen op te lossen, en om het vertrouwen van hun klanten te herstellen. Nu wil ik even een moment aandacht besteden aan enkele recente en relevante ontwikkelingen in Duitsland en Engeland. Eerst de Duitse schikking die de VZVB, de Duitse consumenten organisatie heeft onderhandeld met Volkswagen. Zoals u zelf kunt lezen, is het een minnelijke schikking van in totaal ongeveer 830 miljoen. 15% van de aankoopprijs, variërend tussen € 1350 en € 6257. Gemiddelde compensatie is ongeveer € 3200 per auto. Dat is nogal een verschil met wat er in de Verenigde Staten is betaald, en is bovendien ook niet in overeenstemming met wat Duitse rechtbanken toe hebben gekend in recente zaken. Het is ook beperkt tot Duitse inwoners, en alleen beperkt tot mensen die hebben deelgenomen aan de 'Modelproceedings'. Dus ongeveer 260,000 mensen. Dat betekent dat de rest van de Duitse gedupeerden, ongeveer 90% daarvan, dus bijna twee miljoen mensen geen deel uitmaken van deze schikking, laat staan de rest van Europa, met acht en een half miljoen betrokken auto's. Naar onze mening is de timing van deze schikking ook veelzeggend, omdat dit eind februari werd aangekondigd, met een platform dat eind maart begon, waarin deelnemers eind april moesten beslissen of ze het aanbod aan wilden nemen - morgenochtend, zelfs. Wij denken dat dit komt doordat Volkswagen bang is voor een aankomende beslissing in Duitsland van het Bundesgerichtshof, het hoogste gerechtshof in Duitsland, dat de sjoemelsoftware-kwestie behandelt. Wanneer die kwestie beslist wordt, zijn wij van mening dat de prijs ook omhoog zal gaan. Dan naar Engeland en Wales, waar op zeven april het Hooggerechtshof een, ik zou zeggen, een verwoestende uitspraak heeft gedaan voor Volkswagen. Het versterkt onze bevindingen en versterkt eigenlijk alles wat we al weten. Het was een procedure namens 91.000 mensen, en u kunt zelf al op de dia kunt zien wat daar uitkwam vanuit de rechtbank. De rechtbank oordeelde dus, als feit, dat de voertuigen waren uitgerust met sjoemelsoftware die systematisch en op frauduleuze wijze de wettelijke emissienormen omzeilde: de EURO 5-norm en de EURO-6 norm die al eerder zijn genoemd. Er werd tevens gesteld dat Volkswagen de EU-emissieregelgeving en de volksgezondheid heeft genegeerd, in haar zoektocht naar winst en marktdominantie. Ik moet zeggen dat ik nooit een sterkere formulering heb gezien als deze, de rechter vond de verdediging van Volkswagen zeer gebrekkig en absurd, en de poging om de kwestie in Engeland opnieuw te behandelen 'een misbruik van procesrecht'. Het is erg belangrijk dat we ook uit dit besluit in Engeland moeten concluderen wat de hoge rechtbank heeft verklaard over de bevindingen van de KBA, de autoriteit in Duitsland als equivalent van de Nederlandse RDW. Die zegt namelijk dat de vaststelling dat betreffende software als sjoemelsoftware moet worden bestempeld, niet alleen Duitse wetten betreft, maar ook alle lidstaten, inclusief hun rechtbanken bindt als een kwestie van EU-recht, en dat helpt de Nederlandse procedure. Dus na vele beslissingen, boetes en rechtsvervolgingen over de hele wereld, moeten we nu concluderen dat de kanzen niet heel veel beter zal worden dan dit. Wat gaat er nu gebeuren in termen van juridische procedures? We zitten nu midden in een wachttijd van drie maanden in Nederland, die begon toen we in maart onze dagvaarding uitbrachten. Het is afwachten of andere

belanghebbenden een verzoekschrift bij de rechtbank zullen indienen om ook als exclusieve belangenbehartiger te worden aangesteld. Als dat gebeurt, hebben we een zogenaamde “beauty contest”, waarbij de rechtbank moet bepalen wie het beste is toegerust om het belang van de grote groep te dienen. Als dat niet gebeurt, zal de rechtbank hoogstwaarschijnlijk de DEJF aanwijzen, door de ontvankelijkheidscriteria te beoordelen waarvan wij denken dat we eraan voldoen. Ervan uitgaande dat de DEJF wordt aangesteld als hoofdaanklager, gaan we vervolgens naar de fase van certificering waarin we de rechtbank in Amsterdam verzoeken om de groep van de mensen die wij vertegenwoordigen vast te stellen. Het is ons standpunt dat dit niet alleen getroffen Nederlanders omvat, maar ook niet-Nederlanders, dus heel Europa. Tot slot: wat kan het resultaat zijn van de Nederlandse procedure? Het kan eigenlijk tweeledig zijn. Het kan een door het Gerechtshof in Amsterdam algemeen verbindend verklaarde schikking zijn, waarna de eerdergenoemde opt-in of opt-out-modellen volgen, of we hebben een beslissing van de rechtbank in Amsterdam, die positief of negatief kan zijn, waarbij ofwel compensatie wordt toegekend, of afgewezen. Ik denk dat ik het hier voorlopig bij wil laten.

George Tsetsekos - Heel erg bedankt voor de update, Femke, ik stel het op prijs. Als het mogelijk is, zou ik graag één vraag willen beantwoorden: ‘wat moet ik nu doen?’ Als u vandaag dit seminar bijwoont, wat zou dan uw volgende stap zijn? Mijn suggestie is om naar de website te gaan, uw auto te selecteren, en de deelnemingsovereenkomst in te vullen en te ondertekenen, wat ontzettend belangrijk is. Vervolgens uploadt u uw ID en eigendomsbewijs, en logt u in op de website om de status van uw claim te bekijken. Zegt het voort, indien mogelijk, in uw naaste omgeving, omdat we op die manier nóg meer impact kunnen hebben om de verandering in gang te zetten die we zo graag zien. U kunt onze voortgang online in de gaten houden. Op onze website, Twitter, of LinkedIn. En via onze nieuwsbrief. Ik wil nogmaals benadrukken dat het voor u gratis is om deel te nemen aan de claim, en alleen als we erin slagen om voor een u een vergoeding te regelen, dan betaalt u een percentage van maximaal 27.5% van die compensatie. Als uw auto op naam van een bedrijf staat, moet degene die het bedrijf wettelijk vertegenwoordigt zich aanmelden, niet u. Natuurlijk geldt: hoe meer mensen, hoe krachtiger we zijn, dat lijkt me logisch. Heel erg bedankt voor uw aanwezigheid. We hebben verschillende kijkersvragen die aan ons zijn voorgelegd en die we hier aan de leden van het panel zullen stellen. De eerste vraag die mij wordt voorgelegd: ‘Wat is de kans op compensatie?’ Maria Jose, wil jij deze vraag beantwoorden?

Maria José Azar-Baud - Ja, natuurlijk. Die kansen zijn erg goed. De kans op een vergoeding is erg groot. We zouden dit niet doen als we niet geloofden dat het uiteindelijk succesvol zou zijn. De kans is nog nooit zo groot geweest. Ten eerste hebben rechtbanken en instanties over de hele wereld beoordeeld dat Volkswagen heeft vals gespeeld. Ten tweede heeft Volkswagen zelf toegegeven vals te hebben gespeeld, dus er is geen twijfel over het idee dat Volkswagen aansprakelijk is. Of ze er uiteindelijk voor kiezen om te schikken, of om zich te verdedigen en te procederen: ze zijn de mensen, vooral in Europa, wat verschuldigd. Vooral consumenten is financiële schade toegebracht, en daar moet Volkswagen de verantwoordelijkheid voor nemen. De stichting biedt eveneens een kans voor Volkswagen: met onze stichting kunnen zij de hele zaak afhandelen en het verhaal achter zich laten.

George Tsetsekos - Bedankt. De volgende vraag is: ‘Wat voor compensatie kan ik verwachten?’ Femke, zou jij die vraag willen beantwoorden?

Femke Hendriks - Natuurlijk, George, bedankt. Het is altijd lastig om het compensatiepakket precies te voorspellen; het kan namelijk divers zijn. Ik denk dat Maria Jose het al heeft gehad over de financiële compensatie, met betrekking tot de waardevermindering van de auto, de verhoogde onderhoudskosten, brandstofkosten en dergelijke. En natuurlijk houden we te allen tijde rekening met de schade of de vergoeding die in andere rechtsgebieden is betaald. Dus in de VS, in Canada, Australië en Duitsland, waar dan ook ter wereld. Maar ik denk dat het vooral goed is om te zien dat er ook een belangrijke juridische grond is voor de non-conformiteit, waar Maria Jose het over had, met mogelijke aanvullende compensatie-mogelijkheden als gevolg. Het ligt aan de situatie: of u nou tweedehands een auto heeft gekocht, nieuw, of u uw auto least, of u de auto nog steeds in bezit heeft, of inmiddels heeft verkocht. Het kan een terugkoop van de Volkswagen-voertuigen tot gevolg hebben, of dat consumenten bijvoorbeeld de koopsom terugkrijgen, maar het kan ook zijn dat Volkswagen verplicht is om consumenten van een nieuwe auto te voorzien. Dus het vervangen van betrokken auto's, zelfs met of zonder aftrek van gebruiksvergoeding. Dat vormt ook een grote bedreiging voor Volkswagen, en we moeten zeggen dat de Duitse ontwikkelingen, en natuurlijk de wet, dit soort vergoedingen al vele malen hebben toegekend. We moeten dus nog maar zien wat er zal gebeuren.

George Tsetsekos - Bedankt, Femke. Ik zie een andere vraag. 'Ik heb mijn auto al verkocht, is een potentiële compensatie nog steeds mogelijk?' Misschien kan ik die vraag beantwoorden. Ja, natuurlijk. Zelfs als u niet meer de eigenaar bent van de auto, kan het nog zijn dat u op verschillende manieren bent beïnvloed. Ten eerste, de verkoopwaarde is in de loop van de tijd vrijwel zeker afgenomen. Dat betekent dat als u uw auto heeft verkocht, u waarschijnlijk niet het bedrag heeft ontvangen dat u onder normale omstandigheden had moeten ontvangen. Zelfs als u least, en u uw auto niet meer heeft, moest u meer onderhoudskosten betalen, had u hogere brandstofkosten tijdens de leaseperiode, vanwege het geknoei en de poging van VW om de auto te repareren, enzovoort. Er moet dus een vergoeding komen voor het feit dat u het voertuig in die periode in uw bezit had. Inmiddels is weer een andere vraag gesteld: 'Ik ben naar een ander land verhuisd sinds ik mijn auto heb gekocht, is een claim nog inbaar?' Ik stel de vraag aan Maria Jose, wat denk jij, Maria?

Maria José Azar-Baud - Ja, zoals we al herhaaldelijk hebben gezegd: we zijn een Pan-Europese stichting; we vertegenwoordigen heel Europa, en als de auto sjoemelsoftware had, heeft het de wet van de Europese Unie geschonden. Voor ons maakt het niet uit in welk land u woont of waar u uw auto heeft gekocht. Natuurlijk geldt dat we ieder afzonderlijk geval moeten bekijken. Mensen moeten zich gewoon registreren, waarna ze te horen krijgen of ze in aanmerking komen.

George Tsetsekos - Bedankt. En ik zie een andere vraag: 'Hoe lang duurt het voordat de claim wordt behandeld?' Ik denk dat ik Femke vraag om die vraag te beantwoorden.

Femke Hendriks - Ja, bedankt George. Ja, hoe lang het duurt, is altijd moeilijk om te voorspellen, maar ik denk dat het met deze zaak vooral ligt aan welke positie Volkswagen inneemt; of ze ervoor kiezen om het aan te vechten of om te schikken. Het hangt echt af van hoe vastberaden ze zijn in de omgang met hun Europese klanten. Als ze zichzelf blijven erdedigen, zoals ze in de laatste vier en een half jaar in Europa hebben gedaan, gaat het aanzienlijk langer duren, misschien wel zeker twee jaar. Maar als ze ervoor kiezen om te schikken, kunnen we dat relatief snel doen, binnen ongeveer één jaar.

George Tsetsekos - Bedankt. En nog een vraag. 'Weet Volkswagen al wat jullie van plan zijn?', ik denk dat Maria Jose die vraag het beste kan beantwoorden.

Maria José Azar-Baud - Zoals we eerder hebben uitgelegd, zijn we momenteel in drie landen bezig. We zijn begonnen in Nederland, toen in België, en daarna in Frankrijk. We zijn inmiddels dus publiekelijk naar buiten getreden. We hebben hen in januari een formele brief gestuurd en Volkswagen uitgenodigd te onderhandelen om een eerlijke schikking te bespreken. Dat hebben ze tot nog toe geweigerd. We hadden dus geen andere keuze dan een formele rechtszaak aan te spannen tegen Volkswagen, via de dagvaarding op basis van de WAMCA. Dat hebben we afgelopen 13 maart gedaan. De brief die we in januari stuurden, staat trouwens ook op onze website. Daar kunt u alles teruglezen. Er staat duidelijk in wat ze verkeerd hebben gedaan en waarom ze daarvoor zouden moeten betalen. Dus ja, ik denk dat ze zich ervan bewust zijn dat we gerichtheid nastreven voor Europese eisers, en dat we daarvoor alles in ons arsenaal zullen gebruiken.

George Tsetsekos - Bedankt, en ik zie weer een nieuwe vraag. 'Hoe kunnen we aan VW vragen om dit te betalen tijdens deze moeilijke tijden in de coronacrisis?' Ik zal deze vraag beantwoorden, omdat ik de zakelijke kant van VW volg. Dit zijn natuurlijk voor ons allemaal zeer uitdagende tijden. Onze bedrijven, onze activiteiten, professionele activiteiten worden allemaal beïnvloed. De waarheid is dat VW een zeer winstgevende onderneming is, en om u een indicatie te geven: de winst steeg in 2019 met bijna 22 tot 23%. Ze zitten op een winst van bijna 17 miljard, en iedere dag vergroot hun winst nog, gezien hun marktaandeel en het distributienetwerk dat ze hebben. Ik begrijp het wel, ik heb veel sympathie voor het feit dat dit moeilijke tijden zijn, maar er is naar mijn mening voldoende cashflow beschikbaar om de dingen die ze verkeerd hebben gedaan, op te lossen. En het feit dat we slechte economische omstandigheden hebben, verandert niet wat ze een hoop consumenten hebben aangedaan. En wat ik persoonlijk erg beledigend vind, is het feit dat een Amerikaanse eigenaar van een VW-dieselauto anders wordt behandeld dan een Europeaan. Als u Amerikaan zou zijn geweest, had u al lang een compensatie ontvangen. Maar als Europeaan, wacht u nu al bijna vijf jaar om überhaupt aandacht te krijgen van een bedrijf dat miljarden en miljarden aan winst heeft behaald. Ik denk dat ik ook een andere vraag zal beantwoorden. 'Wat als ik een wagenpark heb?' Laat me vooropstellen dat u direct contact met ons op kunt nemen als u meer dan vijf auto's heeft. Wij zullen u dan helpen bij het invullen van de deelnameformulieren en duidelijk maken hoe u ook kunt deelnemen. En nog een vraag: 'Waarom alleen VW? Zijn er ook plannen om andere merken die óók hebben gefraudeerd op gebied van emissie te vervolgen? Misschien kan ik die vraag het beste stellen aan onze managing director, Femke.

Femke Hendriks - Nou George, dat doen we eigenlijk al. Ook al zijn we nu bezig met Volkswagen, die al hebben toegegeven wat ze verkeerd hebben gedaan. We zien nu herhaalde beslissingen van Europese rechtbanken, toezichthoudende instanties omtrent de sjoemelsoftware, en zelfs als ze ons ertoe dwingen de hele procedure te doorlopen, kijken we zeker naar andere merken. We weten dat veel meer fabrikanten min of meer dezelfde dingen hebben gedaan en software in hun auto's installeerden die testomgeving omzeilde om te kunnen 'slagen' voor de test. We zullen gerechtigheid voor gedupeerde autobezitters blijven nastreven, ongeacht het merk auto, als daar reden toe is. We verwachten hier binnenkort iets belangrijks over te kunnen aankondigen.

George Tsetsekos - Bedankt. En twee gerelateerde vragen, maar ik zal er een stellen. 'Zijn er plannen om in andere landen rechtszaken te beginnen dan in de landen waar jullie al zijn gestart? En wat gebeurt er in Frankrijk?' Ik denk dat die vraag aan Maria Jose doorspeel, omdat zij in Parijs woont.

Maria José Azar-Baud - Bedankt, George. Ja, nogmaals: de *Stichting Diesel Emissions Justice* is een Pan-Europees initiatief. Alle Europeanen komen in aanmerking om deel te nemen aan de initiatieven van onze stichting, op voorwaarde dat ze voldoen aan de criteria, namelijk: het voertuigtype en de geldigheid van de claim. Mensen moeten zich registreren en ze zullen daarna bevestiging krijgen of ze wel of niet voldoen aan de criteria om deel te kunnen nemen aan ons initiatief. We accepteren nu ook claims van de andere landen, zoals Femke heeft uitgelegd. Dit is heel belangrijk voor de *Stichting Diesel Emissions Justice*. Alle Europeanen kunnen zich registreren en kunnen dus deelnemen. En vergeet daarin dus niet dat we niet alleen aan het uitbreiden zijn qua lidstaten, maar ook qua type auto's. Wat Frankrijk betreft: dat is een zeer belangrijke vraag. Alle deelnemers, maar ook mensen die misschien nog niet deelnemen, zijn vertegenwoordigd via de dagvaarding die in maart in Nederland is ingediend. Dit is dus iets waar wij allemaal rekening mee moeten houden: we vertegenwoordigen alle Europeanen. Maar er zijn bijzonderheden in de wetgeving van de verschillende lidstaten, die onze stichting ertoe zullen brengen om in sommige andere landen ook te procederen. Het proces dat we in september 2020 in Frankrijk zullen starten komt dus niet als een verrassing. Over onze voortgang zal snel meer informatie volgen. Voordat we de procesvoering starten, zullen we namens de Franse deelnemers een formele brief sturen naar Volkswagen, een vereiste van het Franse systeem. Dit heeft een specifiek doel met betrekking tot de verjaring. Maar we sturen binnenkort dus een brief naar Volkswagen in Frankrijk. We starten de procedure in september 2020, maar de Franse deelnemers maken al deel uit van de groep die vertegenwoordigd wordt door de stichting in dit proces voor de Nederlandse rechters.

George Tsetsekos - Bedankt, en ik zie hier een paar berichten op mijn scherm verschijnen. Een van hen vraagt: 'Kan ik een vergoeding krijgen van de schade die door de reparatie is veroorzaakt? Als ik een factuur heb, kan die dan worden vergoed?'. Kan een van jullie daarop reageren?

Maria José Azar-Baud - Ga je gang, Femke, als je wilt.

Femke Hendriks - Ja, dat kan ik. Ik denk dat dit een typisch voorbeeld is van het soort schade dat consumenten hebben geleden. Bijvoorbeeld de kosten van een AdBlue-injectie, of de gevolgen van de "fix" die niet "fixte" wat het had moeten "fixen". Dat alles maakt onderdeel uit van wat ik het 'totale schadepakket' noem. Ik denk niet dat mensen er in hun eentje in zullen slagen, daarom hebben ze dit groepscollectief, de DEJF, nodig. Maar ja, dit soort kosten maken inderdaad deel uit van de schade, en moeten dus worden betaald.

George Tsetsekos - Bedankt. Ik zie hier nog een zeer bemoedigende boodschap die ik aan jullie allemaal voor wil lezen. 'Beste panel, ik wil jullie bedanken voor dit initiatief en het werk dat jullie al hebben gedaan. Ik volg wat er in de VS is gebeurd en voelde me erg in de steek gelaten, totdat ik de DEJF vond.' Ontzettend bedankt dat u dat zegt. Dat is heel bemoedigend. Ik zie nog een vraag: 'Hoeveel deelnemers hebben zich tot nu toe aangemeld bij het initiatief? Hebben jullie een schatting? En is er een minimumaantal dat de rechtbank vereist?' Ik denk dat Femke die vraag misschien het best kan beantwoorden.

Femke Hendriks - Om even te beginnen met de brief. Nee, voor het Nederlandse systeem is het niet relevant hoeveel mensen zich hebben aangemeld. Dat doet er dus niet toe, maar het zal onze onderhandelingspositie naar Volkswagen toe wel versterken, dus het is zeker relevant - en dat is bovendien ook het systeem dat we hebben gekozen. De mensen die deze webinar hebben

bijgewoond, zullen nog weten dat we hen hebben gevraagd om ons het mandaat te geven om namens hen te onderhandelen, en misschien later om ook de opt-in voor hen te kunnen verzorgen in geval van een schikking in Nederland. Het systeem stelt dus geen eisen aan de hoeveelheid deelnemers, maar in het hele plaatje is het natuurlijk zeker van belang hoeveel mensen je vertegenwoordigt wanneer de onderhandelingen met Volkswagen beginnen. Qua aantal deelnemers wil ik niet te veel zeggen omdat ik denk dat mensen, ook bij Volkswagen die niks met deze stichting te maken hebben, baat kunnen hebben bij die informatie, dus dat zou ik voorlopig privé willen houden.

George Tsetsekos - Bedankt.

George Tsetsekos - Een andere praktische vraag is: 'Als ik mijn betrokken auto wil verkopen, kan ik die nu verkopen, of moet ik wachten tot dit is opgelost? Vanuit een juridisch oogpunt is het een timingskwestie. Maria Jose, wil jij hier iets over zeggen?

Maria José Azar-Baud - Ik zou zeggen dat het niet nodig is om te wachten met de verkoop van de auto, omdat de wetten er al zijn. We hebben al benoemd hoe de tweedehandsmarkt is ingestort, en hoe de geschatte verkoopwaarde ook dramatisch is gedaald. Dus ook al verkoopt de persoon zijn of haar auto, kan hij of zij nog steeds gewoon deelnemen aan onze stichting.

George Tsetsekos - Oké.

Maria José Azar-Baud - Hetzelfde antwoord geldt voor degenen die hun auto al hebben verkocht: zij kunnen ook gewoon deelnemen.

George Tsetsekos - Oké, hier is nog een vraag. 'Zijn jullie transparant over de kosten?'. In één van de slides die langskwam liet ik het kostenplaatje zien met betrekking tot een mogelijke schikking (die zeer gewenst is) die we kunnen bereiken omdat we over voldoende financiering beschikken. We zijn heel transparant. We zijn een stichting, wat betekent dat alle informatie voor iedereen, in de rechtbank en erbuiten, volledig openbaar wordt gemaakt. Er is nog een vraag. 'Als een auto-eigenaar het bedrijf al voor de nationale rechter heeft gedaagd, kan hij of zij dan alsnog deelnemen aan de juridische stappen die de stichting onderneemt?'. Zal ik, of wil iemand anders die vraag beantwoorden?

Maria José Azar-Baud - Nou, iedereen is welkom om lid te worden van de *Stichting Diesel Emissions Justice*, maar we raden niet aan om tegelijkertijd aan twee initiatieven deel te nemen, of om betrokken te zijn bij twee parallelle procedures. Omdat wij namens *alle* deelnemers procederen, kan het een probleem zijn als zij daarnaast nog een individuele procedure voeren.

George Tsetsekos - Bedankt.

Femke Hendriks - Als ik daar nog iets aan toe mag voegen: als we uiteindelijk in Nederland tot een schikking zouden komen, moeten mensen zelf een beslissing nemen. U kunt niet tweemaal worden gecompenseerd, dus dan zou u zich moeten afmelden voor ons initiatief, of de andere procedure stop moeten zetten.

George Tsetsekos - Bedankt, er is nog een vraag. 'Waarom geeft VW in de Verenigde Staten wel makkelijker toe?'. Heeft iemand daar een reactie op? Ik kan je in ieder geval wel vertellen dat er hier in de Verenigde Staten maar een half miljoen gedupeerde autobezitters waren. In de Europese Unie zijn dat er meer dan acht miljoen, maar de schadevergoeding hier in de Verenigde Staten was 25 miljard. Waarom schikte Volkswagen zo gemakkelijk in de Verenigde Staten, en waarom is er in Europa nog bijna niks gebeurd? Femke, misschien kun jij daar meer over vertellen.

Femke Hendriks - Graag, want daar is een heel simpel antwoord voor, en ik denk dat dat meteen het grootste verschil tussen het Amerikaanse systeem en het Europese systeem illustreert. Wat we in de VS hebben gezien is een veel grotere rol voor publieke handhaving. Bovendien werd er bedreigd dat Volkswagen-auto's niet meer de weg op mochten, en dat zorgde ervoor dat ze zaak heel snel afhandelden, niet alleen qua compensatie voor gedupeerde autobezitters, maar ook qua oplossingen voor het milieu, en boetes opgelegd door verschillende toezichthouders. Zoals ik al eerder benoemde, hebben we in Europa niet zulke sterke mechanismen voor collectief verhaal, en ook niet dezelfde publieke handhaving. Maria Jose zei al eerder iets over wat overheden hadden kunnen doen, maar tot dusver heeft geen enkele overheid de Volkswagen-auto's van de weg gehaald. Dat had dan moeten gebeuren door de KBA in Duitsland, die dat niet hebben gedaan, en dat illustreert precies het verschil in perceptie: wat er in de VS gebeurt verschilt met wat er in Europa gebeurt.

Maria José Azar-Baud - En iets dat ik nog zou kunnen toevoegen: dat is reden geweest voor de Europese Unie om een voorstel over representatieve vorderingen ter bescherming van collectieve belangen te bespreken. In de toelichting wordt Dieselgate door de Europese Unie als een van de drijfveren genoemd om het te gaan hebben over deze toekomstige, aanstaande richtlijn over representatieve vorderingen voor grensoverschrijdende geschillen.

George Tsetsekos - Ik heb nog een praktische vraag die net binnenkomt. 'Als ik een tweedehands VW-auto heb gekocht, dus niet een nieuwe, uit 2015, kom ik dan nog steeds in aanmerking? Kan ik dan deelnemen aan deze actie onder de paraplu van de stichting?'

Femke Hendriks - Ja, het antwoord is ja.

George Tsetsekos - Oké.

Femke Hendriks - U kunt gewoon uw model en het type motor op onze website selecteren, daarin is vooral het bouwjaar relevant. Dan kunt u meteen zien of u in aanmerking komt. U vult de formulieren in, ondertekent alles en stuurt ons de deelnemingsovereenkomst. Dan kijken wij ernaar en als er iets niet zou kloppen, dan nemen we contact met u op.

George Tsetsekos - Nog een vraag en we hebben nog maar een paar minuten. 'Kan een inwoner van een land in de Europese Unie, die geen Europese nationaliteit heeft, ook deelnemen als zijn of haar VW-auto in Europa is gekocht?'. Hierbij gaat het dus om een inwoner van een Europees land zonder de Europese nationaliteit. Kunnen ze meedoen?

Maria José Azar-Baud - Daarvoor geldt hetzelfde antwoord op een vraag die eerder gesteld werd. Dus ja, omdat zij inwoners zijn in de Europese Unie en/of de auto gekocht is in de Europese Unie, komt de persoon in aanmerking.

George Tsetsekos - Oké, en ik denk dat ik nog een aanvullende vraag heb. De vraag luidt: 'Ik woon in Nederland, maar ik heb de Canadese nationaliteit.' Ik denk dat hiervoor hetzelfde geldt. 'Kan ik deelnemen aan de claim?'

Maria José Azar-Baud - Hetzelfde antwoord. Het gaat niet om nationaliteit.

George Tsetsekos - 'Toen ze de software van mijn auto hadden geüpdatet, liet VW mij een papier ondertekenen waarin stond dat ik tevreden was met de oplossing en dat ik geen aanvullende stappen zou ondernemen. Kan ik daardoor niet deelnemen aan deze actie?'

Maria José Azar-Baud - Dat is een vraag voor een hoogleraar consumentenrecht. Onder richtlijn 1993 is dat een oneerlijke voorwaarde, en daarom dus niet geldig. Dat hoeft u verder niet in acht te nemen.

George Tsetsekos - Heel goed. Ik denk dat we het einde van de webinar naderen. 'Waarom accepteren jullie alleen autobezitters die hun auto tot januari 2016 kochten? Ik kocht mijn Skoda tweedehands in mei 2016, en werd door Skoda pas na aankoop geïnformeerd over het probleem met de EA189-motor. Kan ik mijn claim nog steeds geaccepteerd worden via uw stichting?'

Maria José Azar-Baud - Femke.

Femke Hendriks - Ik denk dat deze persoon een auto heeft die tot onze nieuwe categorie behoort die we zojuist hebben genoemd. Ik heb het net gehad over het feit dat we de reikwijdte van onze actie uitbreiden en dat de relevante periode daarmee dus ook uitgebreid wordt na het jaar 2015. Het hangt echt af van het model, maar als u dat op onze website checkt, dan kunt u zien of het voertuig onder de reikwijdte van deze nieuwe lijst met voertuigen valt: de EA 288 en de EA 897.

George Tsetsekos - Ik heb een laatste vraag vanuit België. Die stelt: 'Test Achat Association klaagt VW ook aan. Kunnen we aan beide acties deelnemen, van zowel de DEJF als van Test Achat? Test Achat is de belangrijkste Belgische consumentenvereniging.' Femke, ik denk dat deze vraag misschien voor jou is.

Femke Hendriks - Ja, deze vraag werd een paar keer gesteld op onze persconferentie eind november voor Belgische consumenten in Brussel. Nee, dat kan niet. Uiteindelijk moeten mensen een keuze maken. Ik denk dat hiervoor ongeveer hetzelfde antwoord geldt als de vraag van zojuist. Mensen komen niet in aanmerking voor een dubbele vergoeding. Ze kunnen het proces afwachten en intussen bij beide organisaties aangemeld staan, maar op een gegeven moment, vooral wanneer de vergoeding komt, moeten ze kiezen bij wie ze aangemeld blijven en waar ze akkoord mee gaan.

George Tsetsekos - Bedankt. Ik wil jullie allemaal hartelijk bedanken. Het publiek dat heeft deelgenomen en dank aan Femke en Maria Jose voor hun reacties en bijdragen. En voor jullie allemaal, houd onze website in de gaten voor updates, en we kijken ernaar uit om met jullie samen te werken om ervoor te zorgen dat VW iedereen op een eerlijke manier vergoedt. Hartelijk bedankt.

Maria José Azar-Baud - Dank u.



Femke Hendriks - Dank u.