

vonnis

RECHTBANK AMSTERDAM

afdeling privaatrecht

Vonnis van 24 januari 2024

in de op de rol gevoegde zaken

C/13/686493 / HA ZA 20-697 van

de stichting

STICHTING DIESEL EMISSIONS JUSTICE,

gevestigd te Amsterdam,

e i s e r e s,

advocaat mr. L.C.M. Berger te Amsterdam **Fout! De documentvariabele ontbreekt.**

tegen

1. de vennootschap naar buitenlands recht
MERCEDES-BENZ GROUP AG
gevestigd te Stuttgart, Duitsland,
3. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
MERCEDES-BENZ NEDERLAND B.V.
gevestigd te Nieuwegein,
advocaat mr. J.S. Kortmann te Amsterdam,
4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
ASV AUTOMOBIELBEDRIJVEN B.V.,
gevestigd te Veghel,
5. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO KÖKCÜ B.V.,
gevestigd te Vijfhuizen,
6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO WÜST DORDRECHT B.V.,
gevestigd te Oud-Beijerland,
7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO WÜST HELLEVOETSLUIS B.V.,
gevestigd te Oud-Beijerland,
8. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO WÜST B.V.,
gevestigd te Oud-Beijerland,
9. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

VAN DRIEL AUTOBEDRIJF B.V.,

gevestigd te Liempde,

10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

LOUWMAN MB G B.V.

gevestigd te 's-Gravenhage,

11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

LOUWMAN MB R B.V.

gevestigd te 's-Gravenhage,

12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOSERVICE VAN DEN AKKER B.V.,

gevestigd te Uden,

14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

BAAN TWENTE B.V.,

gevestigd te Zuna, gemeente Wierden,

15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

COR MILLENAAR B.V.,

gevestigd te Amstelveen,

16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

GOMES NOORD HOLLAND B.V.,

gevestigd te Alkmaar,

17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

LOUWMAN MB B.V.,

gevestigd te 's-Gravenhage,

18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

MERCEDES-BENZ DEALER BEDRIJVEN B.V.,

gevestigd te 's-Gravenhage,

19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

SMEETS M.B. EINDHOVEN B.V.,

gevestigd te Heerlen,

20. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

SMEETS M.B. VENLO B.V.,

gevestigd te Heerlen,

21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

SMEETS M.B. ZUID-LIMBURG B.V.,

gevestigd te Heerlen,

22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

HEDIN AUTOMOTIVE 1M B.V.,

(voorheen STERN 1M B.V.),

gevestigd te Utrecht,

23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

VAN MOSSEL MB B.V.,

gevestigd te Rotterdam,

24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

WENSINK AUTOMOTIVE B.V.,

gevestigd te Apeldoorn,

advocaat eerst mr. M.H.C. Sinninghe Damsté, vervolgens mr. C.W.M. Lieverse, thans mr. B. Kemp te Amsterdam,

g e d a a g d e n,

en

C/13/695611 / HA ZA 21-60 van

de stichting

STICHTING CAR CLAIM,

gevestigd te Rotterdam,

e i s e r e s,

advocaat mr. P. Haas te Rotterdam,

tegen

de hiervoor genoemde gedaagden.

Stichting Diesel Emissions Justice zal hierna SDEJ worden genoemd, Stichting Car Claim zal hierna Car Claim worden genoemd. Gedaagden 1 en 3 zullen hierna gezamenlijk Mercedes worden genoemd. Gedaagden 4 tot en met 12 en 14 tot en met 24 zullen hierna gezamenlijk de Partners worden genoemd.

De zaken zullen hierna afzonderlijk ook de SDEJ-zaak en de Car Claim-zaak worden genoemd.

1. Het verloop van de procedures

In beide zaken

1.1. Bij tussenvonnis van 22 juni 2022 (ECLI:NL:RBAMS:2022:3586) heeft de rechtbank (i) Stichting Emission Claim (hierna: SEC) niet-ontvankelijk verklaard, (ii) zich onbevoegd verklaard voor zover het betreft de door SDEJ en Car Claim tegen Mercedes-Benz Group AG ingestelde vorderingen ten behoeve van Niet NL Kopers, (iii) verstaan dat artikel 3:305a (oud) BW van toepassing is op deze zaken en de ingestelde vorderingen en (iv) de zaken verwezen naar de rol voor conclusies van Mercedes en de Partners met betrekking tot (a) de ontvankelijkheid van SDEJ respectievelijk Car Claim volgens artikel 3:305a (oud) BW en (b) het toepasselijk recht, in het bijzonder in de verhouding tussen de NL Kopers en Mercedes-Benz Group AG.

1.2. Bij rolbeslissing van 19 oktober 2022 heeft de rechtbank de verzoeken van Mercedes en de Partners om de procedures te schorsen dan wel aan te houden voor de duur van het door SEC ingestelde hoger beroep afgewezen.

1.3. Op 9 november 2022 heeft Mercedes in elk van beide zaken een partiële conclusie van antwoord ‘fase 2’ inzake ontvankelijkheid en toepasselijk recht, met producties, ingediend. Eveneens op 9 november 2022 hebben de Partners in de SDEJ-zaak een antwoordconclusie ontvankelijkheid SDEJ en toepasselijk recht, met producties, ingediend en hebben de Partners in de Car Claim zaak een antwoordconclusie ontvankelijkheid SCC en toepasselijk recht, met producties, ingediend.

1.4. Bij tussenvonnis van 21 december 2022 is een mondelinge behandeling bepaald over onder meer de hiervoor onder 1.1 onder (iv) vermelde onderwerpen.

1.5. Deze mondelinge behandeling is gehouden op 24 mei 2023. Daarvan is proces-verbaal opgemaakt.

1.6. Zoals ter zitting van 24 mei 2023 is aangekondigd, heeft de rechtbank op 7 juni 2023 een tussenvonnis gewezen (ECLI:NL:RBAMS:2023:8485) over, kort gezegd, de achterbannen, de procesfinancieringsovereenkomsten en de nagekomen producties, steeds van SDEJ en Car Claim. In dat vonnis is tevens overwogen dat partijen zich in de in te dienen akten desgewenst tevens kunnen uitlaten over de gevolgen voor elk van beide zaken van het op 14 maart 2023 uitgesproken faillissement van Cor Millenaar B.V. (gedaagde 15).

1.7. Bij rolbeslissing van 5 juli 2023 (ECLI:NL:RBAMS:2023:8583) zijn, kort gezegd, de beslissingen van het tussenvonnis van 7 juni 2023 gehandhaafd.

1.8. Op 2 augustus 2023 heeft SDEJ in de SDEJ-zaak een akte overlegging gegevens omvang achterban en financieringsovereenkomst, met producties, ingediend en heeft Car Claim in de Car Claim-zaak een akte houdende uitlating ex artikel 22 Rv tevens houdende vordering tot bevel tot geheimhouding met vordering tot oplegging van dwangsommen tevens houdende akte overlegging producties, met producties, ingediend.

1.9. Op 30 augustus 2023 heeft Mercedes in elk van beide zaken een akte inzake de onderbouwing van een daadwerkelijke achterban en de overgelegde financieringsovereenkomst ingediend en hebben de Partners in elk van beide zaken een antwoordakte omvang achterban en financieringsovereenkomsten, met producties, ingediend.

1.10. Bij brief van 11 september 2023 heeft de griffier, voor zover hier van belang, aan de advocaten van Car Claim en Mercedes geschreven:

De rechtbank stelt voorop dat de accountantsverklaring een rol speelt bij de – ambtshalve – beoordeling van de ontvankelijkheid van Car Claim met het oog op (de omvang van) haar achterban. De door Mercedes in haar antwoordakte naar voren gebrachte bezwaren tegen de accountantsverklaring zullen in deze beoordeling worden betrokken. Hetzelfde geldt voor het verweer van de accountant tegen deze bezwaren. De brief van 30 augustus 2023 van de advocaat van Car Claim en de brief van dezelfde datum van de advocaat van Mercedes worden daarom toegevoegd aan het dossier. Indien en voor zover bij de beoordeling vanuit een oogpunt van hoor en wederhoor daartoe aanleiding blijkt te bestaan, zal

(zullen) de betrokken partij(en) in de gelegenheid worden gesteld zich bij akte (nader) over de accountantsverklaring uit te laten.

1.11. Tot slot is vonnis bepaald.

Overzicht van dit vonnis

In dit vonnis beoordeelt de rechtbank de ontvankelijkheid van SDEJ en Car Claim in hun vorderingen. Daarbij is onder meer van belang of de belangen waarvoor de stichtingen opkomen voldoende gelijksoortig zijn, zodat deze bundelbaar zijn. Dat is voor de meeste vorderingen het geval. De beide stichtingen zijn gezien de omvang van hun achterban voldoende representatief. Uit de door SDEJ in het geding gebrachte overeenkomst met haar procesfinancier blijkt dat zij voldoende onafhankelijk is van haar financier. Bij Car Claim wordt weliswaar een bepaling aangetroffen waarin deze onafhankelijkheid is neergelegd, maar omdat niet de volledige overeenkomst in het geding is gebracht kan de rechtbank de onafhankelijkheid nog niet beoordelen. Car Claim krijgt de gelegenheid de financieringsovereenkomst alsnog volledig in het geding te brengen. Het oordeel over haar ontvankelijkheid zal hier van afhangen. SDEJ wordt in dit vonnis al ontvankelijk verklaard in de meeste vorderingen. Verder bevat het vonnis bepalingen over de verdere voortgang van de procedure

2. De feiten

In beide zaken

In het tussenvonnis van 22 juni 2022 zijn een aantal feiten opgenomen. Deze feiten worden hier, voor zover nog van belang, herhaald en aangevuld.

In de SDEJ-zaak

2.1. De op 19 mei 2020 gewijzigde statuten van SDEJ openen, voor zover hier van belang, als volgt:

DEFINITIES

In de statuten wordt verstaan onder:

(...)

b. Claim of Claims: klachten, eisen en/of vorderingen van de Gedupeerden en/of de stichting in het belang van de Gedupeerden, op welke rechtsgrondslag dan ook, jegens een of meer Entiteiten en/of hun Beleidsbepalers met betrekking tot iedere vorm van benadeling, verlies of schade die de Gedupeerden stellen te hebben geleden of te lijden, individueel of gezamenlijk, als gevolg van ongeoorloofde manipulatie van de uitstoot van voertuigen in bepaalde testsituaties en/of de verkeerde voorstelling van zaken door de Entiteiten met betrekking tot de daadwerkelijke niveaus van deze uitstoot, algemeen bekend als het dieselemissieschandaal, dat uitdrukkelijk omvat, maar niet beperkt is tot vorderingen van Gedupeerden in verband met de aankoop, het bezit of de lease van voertuigen en vorderingen in verband met de uitstoot van milieugevaarlijke stoffen;

c. Gedupeerden: alle natuurlijke personen, dan wel privaaf- of publiekrechtelijke rechtspersonen, of hun rechtsopvolgers die direct of indirect op welke manier dan ook geschaad of benadeeld zijn door het handelen of nalaten van de Entiteiten en Beleidsbepalers en waarop de Claims zijn gebaseerd, dit in de ruimste zin van het woord;

d. Entiteiten:

- i. alle (rechts)personen, in het bijzonder fabrikanten van personenauto's, bedrijfswagens, vrachtwagens en andere voertuigen, inclusief de aan hen gelieerde ondernemingen, die zich richten op de productie en/of verkoop van dergelijke voertuigen, waarvan is gebleken of bij de stichting enig vermoeden bestaat dat die één of meer Ongeoorloofde Manipulatie-instrumenten bevatten, dit alles in de ruimste zin van het woord;
 - ii. alle (rechts)personen die betrokken zijn of waren bij de productie en/of ontwikkeling van een Ongeoorloofd Manipulatie-instrument, dit alles in de ruimste zin van het woord;
 - iii. alle (rechts)personen die betrokken zijn of waren bij de import, distributie en/of verkoop of lease van voertuigen met een Ongeoorloofd Manipulatie-instrument, waaronder begrepen de (exclusieve) importeurs en dealers van de betreffende autofabrikanten bedoeld onder sub i. hiervoor, dit alles in de ruimste zin van het woord;
 - iv. de Beleidsbepalers van de hiervoor onder sub i. tot en met sub iii. bedoelde entiteiten; en/of
 - v. andere entiteiten en/of (toezichhoudende) organisaties, en/of hun Beleidsbepalers, die op enigerlei wijze betrokken zijn (geweest) bij de toelating en/of goedkeuring van de betreffende voertuigen;
- e. Ongeoorloofd Manipulatie-instrument of Ongeoorloofde Manipulatie-instrumenten een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3 sub 10 van Europese Verordening nr. 715/2007, dan wel in de zin van een vergelijkbare bepaling in opvolgende wetgeving, dat niet valt onder een van de in deze verordening of opvolgende wetgeving omschreven uitzonderingen;
- f. Participant: een Gedupeerde die een overeenkomst met de stichting heeft gesloten;

2.2. De statuten van SDEJ luiden verder, voor zover hier van belang:

DOEL

ARTIKEL 2

1. De stichting heeft ten doel het behartigen en voortzetten van de belangen van de Gedupeerden in het algemeen en de Participanten in het bijzonder, waaronder begrepen maar niet beperkt tot:

- a. het wereldwijd behartigen van de belangen van Gedupeerden in verband met de Claim;
- b. het behartigen van de belangen van Gedupeerden en het vertegenwoordigen van Gedupeerden in juridische procedures binnen Nederland en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;
- c. het verkrijgen en verdelen van financiële compensatie voor (een gedeelte van) de schade die de Gedupeerden, waaronder Participanten, stellen te hebben geleden;
- d. het behartigen van de collectieve belangen van Gedupeerden in milieuzaken, in juridische procedures binnen Nederland en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;
- e. al hetgeen met vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin van het woord; een en ander voor zover dit door het bestuur opportuun wordt geacht.

2. De stichting tracht dit doel onder meer te bereiken door:

a het voeren van juridische procedures op welke basis dan ook in alle jurisdicties, waaronder begrepen maar niet beperkt tot procedures op grond van artikel 3:305a van het Burgerlijk Wetboek, het beschermen van de belangen van de Gedupeerden, in naam van de stichting en/of in naam van de Gedupeerden, naargelang hetgeen van toepassing is, het onderhandelen over en het aangaan van overeenkomsten namens of in het belang van de Gedupeerden en de Participanten, het oplossen van openstaande geschillen via een of meer vaststellingsovereenkomsten, waaronder begrepen maar niet beperkt tot vaststellingsovereenkomsten die vervolgens op verzoek van de stichting door het gerechtshof Amsterdam bindend kunnen worden verklaard op grond van artikel 7:907 van het Burgerlijk Wetboek;

- b. het optreden als woordvoerder en vertegenwoordiger van Gedupeerden, Participanten en andere uiteindelijk belanghebbenden;
 - c. het stroomlijnen en coördineren van de overeenkomsten tussen de Gedupeerden en derden;
 - d. het verkrijgen van financiering tegen een financieringsvergoeding om haar doelstelling te vervullen;
 - e. het selecteren, aanhouden en toezicht houden op de advocaten, advocatenkantoren en experts die door de stichting zijn gekozen om te procederen en/of te onderhandelen namens de stichting en/of de Participanten;
 - f. het verkrijgen en het distribueren – of het monitoren en toezicht houden op – de distributie van iedere financiële compensatie of uitkering ten behoeve van de Participanten;
 - g. de mogelijkheid te bieden aan geïnteresseerde partijen binnen en buiten Nederland om deel te nemen aan de stichting als Participanten door het aangaan van de Participatieovereenkomst.
3. De stichting heeft geen winstoogmerk.

ORGANEN EN GOVERNANCE STRUCTUUR

ARTIKEL 3

1. De stichting kent de volgende organen:
- a. een bestuur;
 - b. een raad van toezicht; en
 - c. een gemeenschappelijke vergadering van bestuur en raad van toezicht.
2. De stichting kent Participanten.

(...)

BESTUUR: TAAK EN BEVOEGDHEDEN

ARTIKEL 6

(...)

4. De hoofdlijnen van de governance structuur van de stichting worden elk jaar, aan de hand van de principes uit de Claimcode door het bestuur uiteengezet. Het bestuur geeft aan in hoeverre zij de in de Claimcode opgenomen bepalingen opvolgt.

Voor zover de stichting de bepalingen in de Claimcode niet opvolgt, geeft het bestuur aan waarom en in hoeverre zij daarvan afwijkt.

5. Het bestuur is verplicht om elke voorgenomen substantiële wijziging in de governance structuur van de stichting ter bespreking voor te leggen aan de raad van toezicht. Het bestuur zal het voorafgaande als een afzonderlijk agendapunt op de agenda van de vergadering zetten.

(...)

RAAD VAN TOEZICHT: SAMENSTELLING, BENOEMING, DEFUNGEREN

ARTIKEL 10

1. De raad van toezicht van de stichting bestaat uit drie of meer natuurlijke personen.

(...)

3. Leden van raad van toezicht worden benoemd en geschorst door de raad van toezicht. De Claimcode bevat bepalingen inzake de gewenste samenstelling van de raad van toezicht van de stichting. Bij het benoemen van leden van de raad van toezicht worden deze bepalingen zoveel mogelijk opgevolgd.

In de Car Claim-zaak

2.3. De op 3 juli 2020 gewijzigde statuten van Car Claim openen, voor zover hier van belang, als volgt:

DEFINITIES

In de statuten wordt verstaan onder:

(...)

b. Autobezitter: (rechts)persoon die in de Relevante Periode één of meerdere Gemanipuleerde Voertuigen heeft gekocht of geleased;

c. Autofabrikant: alle rechtspersonen (en hun (feitelijke) beleidsbepalers) die behoren of hebben behoord tot de groep van vennootschappen van een autofabrikant die betrokken is of is geweest bij een emissieschandaal (...);

(...)

i. Gemanipuleerd Voertuig: een voertuig van een van de merken die gevoerd worden door een Autofabrikant, uitgerust met of voorzien van hard- en/of software (...) met de bedoeling om emissietesten te manipuleren en/of ten gevolge waarvan de wettelijke emissienormen worden overschreden;

(...)

k. Lokale Handelaar: een officieel door een Autofabrikant erkende handelaar in (een of meerdere) Gemanipuleerde Voertuigen gedurende de Relevante Periode met (destijds) een verkooppunt in Nederland;

l. Participant: (rechts)persoon die een participatieovereenkomst met de stichting heeft gesloten;

(...)

o. Relevante Periode: de periode waarin Gemanipuleerde Voertuigen zijn verkocht en/of geleverd;

(...)

u. Update: op (een deel van) de Gemanipuleerde Voertuigen toegepaste soft- en/of hardware aanpassingen waarmee de verboden soft- en/of hardware beweerd is verwijderd, waardoor de Gemanipuleerde Voertuigen beweerd aan wettelijke emissienormen zouden voldoen;

(...)

w. Vordering: klachten, eisen en/of claims van de Autobezitters en/of van de stichting in het belang van de Autobezitters, op welke rechtsgrondslag dan ook, jegens een of meer Autofabrikanten met betrekking tot iedere vorm van benadeling, verlies en/of schade die de Autobezitters hebben geleden, lijden en/of nog zullen lijden, ten gevolge van de manipulatie van de uitstoot van Gemanipuleerde Voertuigen in bepaalde testsituaties en/of de verkeerde voorstelling van zaken door Autofabrikanten met betrekking tot de werkelijke niveaus van deze uitstoot.

2.4. De statuten van Car Claim luiden verder, voor zover hier van belang:

DOEL

ARTIKEL 2

1. De stichting heeft ten doel het behartigen van de belangen van de Autobezitters, waaronder begrepen maar niet beperkt tot:

- a. het vaststellen en het onderzoeken van de gang van zaken die heeft geleid tot en betrekking heeft op (i) het ontwikkelen en het installeren van verboden soft- en/of hardware in de Gemanipuleerde Voertuigen en (ii) het verkopen en/of leveren van de Gemanipuleerde Voertuigen aan de Autobezitters;
- b. het vaststellen en het onderzoeken van de gang van zaken die heeft geleid tot en betrekking heeft op (de gevolgen van) de toepassing van een of meer Updates op de Gemanipuleerde Voertuigen;
- c. het vaststellen en het onderzoeken van (i) alle (financiële) gevolgen van het bovenstaande voor de Autobezitters, (ii) de mogelijkheid voor de Autobezitters om Vorderingen jegens (een of meer) Autofabrikanten geldend te (doen) maken, waaronder begrepen, maar niet beperkt tot het ontbinden van de door hen gesloten koopovereenkomsten van Gemanipuleerde Voertuigen met Lokale Handelaren tegen (volledige) terugbetaling van de koopprijs, (iii) de mogelijkheid voor de Autobezitters tot (algehele) vergoeding van de door hen geleden en nog te lijden schade te verkrijgen van de verantwoordelijke partijen, (iv) de mogelijkheid voor de Autobezitters om alle noodzakelijke vrijwaringen en/of garanties te (doen) verkrijgen ten aanzien van alle mogelijke negatieve gevolgen van de manipulatie van de Gemanipuleerde Voertuigen – zowel voor als na één of meer Updates – voor Gemanipuleerde Voertuigen, ten einde het ongestoord gebruik van de Gemanipuleerde Voertuigen te continueren en (v) alternatieve mogelijkheden tot oplossing van de uitstootproblemen van Gemanipuleerde Voertuigen;
- d. het verkrijgen van een (aansprakelijkheids)verklaring voor recht van iedere bevoegde rechtbank dat (een of meer) Autofabrikanten, Bosch, hun (voormalige) besturen, hun (voormalige) raden van commissarissen, (een of meer) Importeurs, (een of meer) Lokale Handelaren en/of andere verwijtbare partijen toepasselijke wet- en regelgeving waaronder begrepen maar niet beperkt tot schending van wet- en regelgeving op het gebied van milieu(normen), oneerlijke handelspraktijken, misleidende reclame en/of het (consumenten)kooprecht en enige daaruit voor hen voortvloeiende plichten jegens de Autobezitters hebben geschonden;
- e. het instellen van ge- of verbodsacties in rechte en/of het leggen van beslagen;
- f. het verkrijgen van compensatie voor de (financiële) gevolgen voor de Autobezitters; en
- g. al hetgeen met het vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin van het woord.

2. De stichting tracht dit doel onder meer te bereiken door:

- a. het mogelijk te maken dat Autobezitters zich als Participant bij de stichting kunnen aansluiten;
- b. het onderhandelen en het aangaan van overeenkomsten om geschillen tussen respectievelijk (een of meer) Autofabrikanten, (...), (een of meer) Importeurs, (een of meer) Lokale Handelaren en/of andere verwijtbare partijen enerzijds en de stichting en/of de Participanten en/of de Autobezitters anderzijds te schikken door middel van een vaststellingsovereenkomst, die onder de Nederlandse wetgeving algemeen verbindend kan worden verklaard op basis van de Wet afwikkeling massaschade in collectieve actie (*Wamca*) en/of de Wet Collectieve Afwikkeling Massaschade (*Wcam*);
- c. het identificeren en voeren van mogelijke juridische procedures tegen respectievelijk (een of meer) Autofabrikanten, (...), (een of meer) Importeurs, (een of meer) Lokale Handelaren en/of andere verwijtbare partijen voor hun verantwoordelijkheid met betrekking tot hetgeen beschreven wordt in artikel 2 lid 1;
- d. het eisen van compensatie voor de (financiële) gevolgen voor de Participanten en/of de Autobezitters van respectievelijk (een of meer) Autofabrikanten, (...), (een of meer) Importeurs, (een of meer) Lokale Handelaren en/of andere verwijtbare partijen voor hun verantwoordelijkheid met betrekking tot hetgeen beschreven wordt in artikel 2 lid 1;
- e. het uitzoeken, onderzoeken, analyseren en nagaan van alle mogelijke wegen binnen en buiten Nederland voor het verkrijgen van compensatie voor de Participanten en/of de Autobezitters zowel in als buiten rechte;

- f. het bijstaan van ieder openbaar onderzoeksorgaan binnen en buiten Nederland bij het onderzoeken van hetgeen werkelijk gebeurd is inzake het handelen en/of het nalaten van (een of meer) Autofabrikanten, (...), (een of meer) Importeurs en/of (een of meer) Lokale Handelaren inzake het ontwikkelen, het produceren en het installeren van verboden soft- en/of hardware in de Gemanipuleerde Voertuigen en/of het importeren, verkopen en/of het (doen) leveren van de Gemanipuleerde Voertuigen aan de Autobezitters, zoals beschreven in artikel 2 lid 1, en mogelijk het initiëren van onderzoeken binnen en buiten Nederland daaromtrent;
 - g. het verkrijgen van financiering – in overeenstemming met het bepaalde in de Claimcode – om haar doelstellingen te vervullen;
 - h. het selecteren, aanhouden en toezicht houden op de advocaten, advocatenkantoren en experts die door de stichting zijn gekozen om te procederen en/of te onderhandelen namens de stichting, de Participanten en/of de Autobezitters;
 - i. het verkrijgen en het distribueren – of het monitoren en toezicht houden op de distributie – van iedere financiële compensatie of uitkering ten behoeve van de Participanten en/of de Autobezitters.
3. De stichting heeft geen winstoogmerk.

ORGANEN EN GOVERNANCE STRUCTUUR

ARTIKEL 3

- 1. De stichting kent de volgende organen:
 - a. een bestuur;
 - b. een raad van toezicht; en
 - c. een gemeenschappelijke vergadering van bestuur en raad van toezicht.
- 2. De governance structuur van de stichting is opgezet in overeenstemming met de bepalingen van de Claimcode. Deze code is opgesteld door de Commissie Claimcode en is van toepassing op onder meer stichtingen die optreden overeenkomstig artikel 3:305a BW en stichtingen die optreden met het oog op het aangaan en verbindendverklaring van een vaststellingsovereenkomst als bedoeld in artikel 7:907 BW.
- 3. Het bestuur en de raad van toezicht zijn verantwoordelijk voor de instandhouding van de governance structuur van de stichting en voor de naleving van Claimcode.
- 4. De stichting kent Participanten.

BESTUUR: SAMENSTELLING, BENOEMING, DEFUNGEREN

ARTIKEL 5

- 1. Het bestuur van de stichting bestaat uit een door de raad van toezicht vast te stellen aantal van drie of meer natuurlijke personen.
- 2. In de Claimcode zijn bepalingen over de gewenste samenstelling van het bestuur van de stichting opgenomen. Bij de benoeming van bestuursleden worden deze bepalingen zoveel mogelijk gevolgd.
(...)

BESTUUR: TAAK EN BEVOEGDHEDEN

ARTIKEL 6

(...)

4. Het bestuur is verplicht jaarlijks de hoofdlijnen van de governance structuur van de stichting aan de hand van de Claimcode uiteen te zetten. In deze uiteenzetting neemt het bestuur op in hoeverre de stichting de bepalingen in de Claimcode opvolgt. Voor zover van de Claimcode wordt afgeweken, geeft het bestuur aan waarom en in hoeverre de stichting daarvan afwijkt.

5. Het bestuur is verplicht om elke voorgenomen wijziging in de governance structuur van de stichting en in de naleving van de Claimcode ter bespreking voor te leggen aan de raad van toezicht. Het bestuur zal het voorafgaande als een afzonderlijke agendapunt op de agenda van de vergadering zetten.

RAAD VAN TOEZICHT: SAMENSTELLING, BENOEMING, DEFUNGEREN

ARTIKEL 10

1. De raad van toezicht van de stichting bestaat uit een door de raad van toezicht vast te stellen aantal van drie of meer natuurlijke personen.

2. In de Claimcode zijn bepalingen over de gewenste samenstelling van raad van toezicht van de stichting opgenomen. Bij de benoeming van leden van de raad van toezicht worden deze bepalingen zoveel mogelijk gevolgd.

In beide zaken

2.5. Mercedes-Benz Group AG produceert onder meer voertuigen met dieselmotoren. Mercedes-Benz Nederland B.V. importeert onder meer deze voertuigen in Nederland.

2.6. De als de Partners aangeduide groep van gedaagden bestaat uit dealers en servicepartners. De dealers verkopen nieuwe door Mercedes-Benz Group AG geproduceerde (en door Mercedes-Benz Nederland B.V. geïmporteerde) voertuigen. Zij voeren ook onderhoud aan deze voertuigen uit. De servicepartners verkopen geen nieuwe door Mercedes-Benz Group AG geproduceerde (en door Mercedes-Benz Nederland B.V. geïmporteerde) voertuigen. Zij voeren wel onderhoud aan deze voertuigen uit. Zij handelen daarnaast in gebruikte voertuigen, waaronder door Mercedes-Benz Group AG geproduceerde (al dan niet door Mercedes-Benz Nederland B.V. geïmporteerde) voertuigen.

In de SDEJ-zaak

2.7. Bij brief van 20 mei 2020 heeft SDEJ, voor zover hier van belang, aan Mercedes-Benz Group AG (en in kopie aan Mercedes-Benz Nederland B.V. en “Other Mercedes-Benz dealers in the Netherlands”) geschreven:

This letter is sent to you on behalf of *Stichting Diesel Emissions Justice*, a foundation established under the laws of the Netherlands (also referred to as **DEJF** or the **Foundation**), acting in the collective interest of all the persons and entities whose interests the Foundation represents, and on behalf of the individual participants that the Foundation represents.

Introduction

This letter is a notification of liability to:

- Daimler AG (**Daimler**);

(...);

- the importers of Mercedes-Benz vehicles in the Netherlands, i.e. Mercedes-Benz Cars Nederlands B.V. (**MBCN**) for passenger cars and Mercedes-Benz Vans Nederland B.V. (**MBVN**) for vans; and

- individual car dealers based in the Netherlands (as listed in enclosed attachment as **Annex 1**, the **Dealers**),

collectively referred to as: the **Respondents** and the entities mentioned above in sub (i), (ii), (iii) and (iv) collectively referred to as: **Mercedes**. This notice of liability concerns the design, development, manufacturing, installation and utilization of impermissible defeat devices (**Defeat Devices**) in diesel engines that were installed in vehicles of the Mercedes-Benz brand or any other brand of the Daimler group (**Vehicles**), which Vehicles were sold or leased in the European market.

The Defeat Device, the presence and functioning of which was not disclosed to the relevant authorities, regulators, consumers and the market in general, falsely and fraudulently influenced measurements during vehicle emissions testing in accordance with EU type-approval legislation. The Defeat Devices were installed in hundreds of thousands or even millions of Vehicles which Mercedes sold or leased in the European Union (EU).

The Vehicles were developed by Daimler (...). MBCN and MBVN imported the Vehicles into the Netherlands and the Dealers sold or leased the Vehicles. Due to the presence of the Defeat Devices, the Vehicles were not in compliance with the EU applicable emission and type approval regulations that are applicable to the Vehicles. Daimler also issued false certificates of conformity (CoCs), in which Mercedes incorrectly stated that the Vehicles complied with the relevant applicable European emission regulations. As a result, the value of the Vehicles has greatly depreciated, and owners and lessees of the Vehicles run the risk that they may no longer be able to use their Vehicles on the road, or may be confronted with use restrictions. Moreover, there are strong indications that software updates proposed by Daimler (...) do not fix the problem but rather create additional problems, leading to additional damage. For the same reasons, the qualities of the Vehicles were inconsistent with the reasonable expectations of their purchasers or lessees, particularly as Daimler has marketed the Vehicles as 'clean' (or even the 'cleanest') and 'environmentally friendly'. In this letter, we refer to this constellation of facts as: the **Fraud**.

With the development and large-scale application of Defeat Devices in their Vehicles, Daimler (...) aimed to circumvent the ever-stricter European emissions standards. These standards found their way into the regulations as set out in the EU vehicle type-approval framework Directive 2007/46/EC and developed further in the Euro 4 Regulation (applicable as of January 2005), the Euro 5 Regulation (applicable as of September 2009) and, currently, the Euro 6 Regulation (applicable as of September 2014). These regulations aim to curb ever-growing emissions substances in car exhaust fumes with deleterious effects on public health and the environment.

This letter contains a description of the objectives of the Foundation, a summary of the relevant facts within their legal context, a brief analysis of the legal grounds of liability of the Respondents under Dutch law and a description of the remedies sought by the Foundation. We conclude with a few remarks concerning the way forward.

This letter also serves as formal notice aimed at interrupting the limitation period (*stuitingsbrief*), as referred to in Section 3:317 of the Dutch Civil Code (DCC) for any and all claims relating to the Fraud of any and all parties whose interests the Foundation represents.

(...)

Next steps

The Foundation primarily intends to resolve this matter through settlement negotiations and requests the Respondents to enter into settlement discussions (Section 3:305a(3)(c) DCC (Recast)).

We would like to point out specifically that the Foundation is willing to discuss a pan-European settlement with you in order to ensure that Daimler can move forward with its (truly) green transition. Through its pan-European basis of participants, its expertise and experience, the Foundation is best placed to ensure the implementation of a European settlement, both in and out of court.

However, if this invitation remains unanswered or does not result in a first settlement discussion being scheduled within two weeks from the date of receipt of this letter, the Foundation will pursue litigation without giving prior notice to the Respondents.

2.8. Mercedes-Benz Group AG heeft niet, althans niet inhoudelijk, op deze brief gereageerd. Op één uitzondering na hebben ook de partijen aan wie een kopie is gezonden niet, althans niet inhoudelijk, op deze brief gereageerd.

In de Car Claim-zaak

2.9. Bij brief van 20 juli 2020 heeft Car Claim, voor zover hier van belang, aan Mercedes-Benz Group AG geschreven:

Introduction

1. This is a claim letter on behalf of the Dutch foundation, Stichting Car Claim (the ‘**Foundation**’). The Foundation represents the interests of all former and current owners and users of cars with Euro 5 and Euro 6 diesel engines (the ‘**Car Owners**’), which cars are equipped with illegal defeat devices (the ‘**Affected Vehicles**’).
2. This claim letter contains a notice of liability and an invitation from the Foundation to Daimler AG (‘**Daimler**’) to enter into discussions regarding a collective resolution of the claims of European Car Owners against Daimler. The Foundation wishes to enter into a dialogue and explore an amicable settlement. Such settlement can be declared binding by the Amsterdam Court of Appeal in the Netherlands, providing a swift and cost-efficient solution for the European Car Owners and Daimler.

(...)

Daimler’s involvement in the diesel emission scandal

10. In the past few years, it became apparent that Daimler is (...) involved in the diesel emission scandal. Daimler recalled many of its diesel models for reasons related to the emission control system. The German type approval authority (KBA) has repeatedly ordered Daimler to recall its diesel cars and to implement measures to fix the defects related to the emission control systems. To date, Daimler conducted over 30 recalls in connection with the emission control systems in different categories of its Euro 5 and Euro 6 diesel models equipped with various engine types.

11. According to KBA, all Daimler Affected Vehicles that are registered in KBA’s database as being recalled contain inadmissible defeat devices. KBA explains that these defeat devices reduce the effectiveness of the emission control systems in the recalled Affected Vehicles, which is not permitted under Regulation 715/2007. KBA indicates that the published list of recalled vehicles is not exhaustive, because the test procedures are still being conducted. Daimler has already recalled over three million Affected Vehicles and is likely to recall more, as the investigations are ongoing.

12. The Foundation noticed in the media that Daimler has applied software updates to some of its Affected Vehicles. However, as recent test results confirm, the applied software updates have not solved the emission problems. Even after the software updates, the emissions of Daimler Affected Vehicles still exceed the European limits. The German Minister of Transport had accused Daimler of trickery and asked Daimler “*to clean up the mess*”.

(...)

Legal obligations of car manufacturers including Daimler

(...)

29. Aforementioned investigations and tests show that car manufacturers use various types of defeat devices reducing the effectiveness of emission control systems under normal conditions of operation. To date, at least the following types of defeat devices have been identified in Affected Vehicles of various car manufacturers:

- (1) thermal window defeat device;
- (2) test recognition defeat device;
- (3) hot restart defeat device; and
- (4) timer defeat device.

Daimler fails to comply with EU emission regulation

30. Unfortunately, Daimler is no exception. Test results show that Daimler uses at least three of these defeat devices: the thermal window defeat device, the hot restart defeat device and the test recognition defeat device. The latter is reported to be present for the purpose of limiting the injection of (a sufficient amount of) urea mixture Adblue, which neutralizes the NOx, to test situations. Other reports identify Daimler Affected Vehicles also being fitted with a so-called “coolant setpoint temperature control”. This ensures that the coolant circuit is artificially kept cooler, delaying the warm-up of the engine oil and thus ensuring that the test cycle complies with the emission limit values in the laboratory, while on the road the same car exceeds these limits.

31. Aforementioned investigations and tests have also revealed that many diesel cars made by Daimler fail to meet the European emission limits under normal operational conditions. The Euro 5 limits allow diesel cars to emit no more than 180 mg NOx per kilometre. The Euro 6 limits allow diesel cars to emit no more than 80 mg NOx per kilometre. The Affected Vehicles of Daimler emit more NOx than allowed under the European emission regulations. The Foundation elaborates a few.

(...)

Notice of liability

47. Daimler Euro 5 and Euro 6 Affected Vehicles are fitted with illegal defeat devices. Daimler developed, produced, marketed and distributed its Affected Vehicles to the European Car Owners. Therefore, the Foundation holds Daimler accountable and liable for all damage of the European Car Owners in connection with the illegal defeat devices in their Affected Vehicles.

Interruption of prescription period

48. If and insofar any prescription period would apply to claims of Car Owners against Daimler in relation to the Affected Vehicles, and to the extent legally possible, the Foundation herewith interrupts these prescription periods.

Invitation to enter into settlement negotiations

49. The infringement of the emission limits and the use of illegal defeat devices have been going on for years. Daimler has not solved this problem and to date did not show any intention to solve the problem properly. The reasonable period of time in which it should have dealt with its problems has passed.

50. The Foundation requests Daimler to

- (1) recall all Daimler Affected Vehicles owned by European Car Owners and ensure that their Affected Vehicles will fully comply with the applicable emission limits under normal conditions of use and with the emission regulations of the European Union and the respective Member States, all within a reasonable period of time;
- (2) ensure and guarantee that the measures that will be taken in order to have the Affected Vehicles to comply with the applicable emission limits and regulations of the European Union and the respective Member States, will not have any

negative effects whatsoever on the Affected Vehicles or the way these are being used by the Car Owners under normal conditions of operation,

if and to the extent that it is not possible to properly and fully repair the Affected Vehicles and to ensure that the measures will have no negative effects, to

(1) make it possible for the European Car Owners to return their Affected Vehicles to Daimler (dealers) and to repay to the Car Owners the purchase price thereof; or

(2) if Car Owners for whatever reason cannot or do not wish to return the Affected Vehicle to (a) Daimler (dealer), to properly and fully compensate those Car Owners for the damage due to the presence of defeat devices in their Affected Vehicles.

51. The Foundation would appreciate and urge you to review these claims of the European Car Owners and consider whether it is willing to meet these claims. We kindly invite you to enter into a constructive dialogue with the Foundation about the available options in order to reach a Pan-European solution for all European Car Owners along the lines set out above. The Foundation truly believes that its initiative may provide a real opportunity for you to come to a meaningful and solid solution on a European level, in the interest of all parties and resolve the diesel emission crisis once and for all.

52. The Foundation kindly requests you to reply to this letter within 30 days after today.

2.10. Bij brief van 18 augustus 2020 heeft Mercedes-Benz Group AG, voor zover hier van belang, aan Car Claim geschreven:

We refer to a claim notice of 20 July 2020 (...) of Stichting Car Claim (SCC).

In the claim notice SCC suggests it has the power to act on behalf of all former and current European owners and users of cars with Euro 5 and Euro 6 diesel engines. It is unclear to us what the basis would be for such a wide representation – no evidence has been provided.

We kindly request you to send us the documentation showing your authority to represent the persons you call ‘Car Owners’, in the absence of which we will regard your letter as to have no effect whatsoever.

In the meantime, we reject SCC’s allegations and do not accept any liability. We reserve all rights and defences.

2.11. Bij e-mailbericht van 15 december 2020 heeft de advocaat van Car Claim, voor zover hier van belang, aan de advocaat van Mercedes-Benz Nederland B.V. geschreven:

Namens mijn cliënte Stichting Car Claim (‘**Stichting**’) wend ik mij tot u met het volgende.

De Stichting behartigt onder andere de belangen van de voormalige en huidige eigenaren en gebruikers van Euro 5 en Euro 6 dieselloertuigen van Daimler AG (‘**Daimler**’), die gedupeerd zijn door het Daimler-diesemissieschandaal (‘**Autobezitters**’). In dit verband heeft de Stichting op 20 juli 2020 Daimler aansprakelijk gesteld en uitgenodigd om in overleg te treden over een redelijke oplossing. Een kopie van die brief met bijlage treft u hierbij aan (...). Voor meer informatie over de Stichting, haar initiatief en het Daimler-emissieschandaal verwijs ik graag naar de inhoud van deze bijlage.

Op 30 juli 2020 heeft een andere belangenorganisatie, Stichting Diesel Emissions Justice (‘**SDEJ**’), tegen Daimler, haar Nederlandse importeurs Mercedes-Benz Vans Nederland B.V. en Mercedes-Benz Cars Nederland en haar Nederlandse

dealers, een WAMCA-procedure aanhangig gemaakt (hier gezamenlijk: ‘**Daimler c.s.**’). (...). U treedt in die procedure op als advocaat van zowel Daimler, als van de Importeurs.

De dagvaarding van SDEJ van 30 juli 2020 is in het centrale register voor collectieve actieprocedures ingeschreven op 31 juli 2020 ingeschreven op 31 juli 2020. Bij rolbeslissing van 30 september 2020 heeft de rechtbank de termijn waarbinnen de Stichting aan Daimler c.s. een dagvaarding vorderingen (‘**Vorderingen**’) dient uit te brengen, met twee maanden verlengd (dus tot en met 31 december 2020). Kopie van deze rolbeslissing is bijgevoegd (...).

Evenals SDEJ, is de Stichting van opvatting dat Daimler c.s. tegenover de Autobezitters aansprakelijk is voor de gevolgen van het Daimler-dieselemissieschandaal. De Stichting is daarom voornemens om Daimler c.s. te dagvaarden op dezelfde gronden en met instelling van de Vorderingen zoals SDEJ heeft opgenomen in haar dagvaarding van 30 juli 2020. Ik verwijs in dit verband naar de dagvaarding van SDEJ, met de inhoud waarvan uw cliënten bekend zijn.

De Stichting begrijpt dat de Importeurs niet inhoudelijk zijn ingegaan op de uitnodiging tot overleg van SDEJ van 20 mei 2020 (...). Desalniettemin nodigt de Stichting (...) de Importeurs hierbij uit om met haar in overleg te treden over een redelijke oplossing voor de gevolgen van het Daimler-dieselemissieschandaal en de Vorderingen van de Stichtingen jegens uw cliënten. Namens de Stichting houd ik mij graag beschikbaar voor overleg en verneem in ieder geval uiterlijk op dinsdag 29 december 2020 van u of uw cliënten bereid zijn om de Vorderingen jegens uw cliënten volledig te voldoen, bij gebreke waarvan de Stichting uw cliënten zal dagvaarden. Deze uitnodiging geldt ook voor Daimler, die he eerste voorstel van de Stichting om in overleg te treden over een redelijke oplossing, niet heeft aanvaard.

Mercedes-Benz Nederland B.V. is op deze uitnodiging tot overleg niet ingegaan.

2.12. Bij e-mailbericht van dezelfde datum heeft de advocaat van Car Claim, voor zover hier van belang, aan de toenmalige advocaat van de Partners geschreven:

Namens mijn cliënte Stichting Car Claim (‘**Stichting**’) wend ik mij tot u met het volgende.

De Stichting behartigt onder andere de belangen van de voormalige en huidige eigenaren en gebruikers van Euro 5 en Euro 6 dieselloertuigen van Daimler AG (‘**Daimler**’), die gedupeerd zijn door het Daimler-dieselemissieschandaal (‘**Autobezitters**’). In dit verband heeft de Stichting op 20 juli 2020 Daimler aansprakelijk gesteld en uitgenodigd om in overleg te treden over een redelijke oplossing. Een kopie van die brief met bijlage treft u hierbij aan (...). Voor meer informatie over de Stichting, haar initiatief en het Daimler-emissieschandaal verwijs ik graag naar de inhoud van deze bijlage.

Op 30 juli 2020 heeft een andere belangenorganisatie, Stichting Diesel Emissions Justice (‘**SDEJ**’), tegen Daimler, haar Nederlandse importeurs Mercedes-Benz Vans Nederland B.V. en Mercedes-Benz Cars Nederland en haar Nederlandse dealers, een WAMCA-procedure aanhangig gemaakt (hier gezamenlijk: ‘**Daimler c.s.**’). (...). U treedt in die procedure op als advocaat van de Nederlandse dealers van Daimler.

De dagvaarding van SDEJ van 30 juli 2020 is in het centrale register voor collectieve actieprocedures ingeschreven op 31 juli 2020. Bij rolbeslissing van 30 september 2020 heeft de rechtbank de termijn waarbinnen de Stichting aan Daimler

c.s. een dagvaarding met gelijksoortige vorderingen ('**Vorderingen**') dient uit te brengen, met twee maanden verlengd (dus tot en met 31 december 2020). Kopie van deze rolbeslissing is bijgevoegd (...).

Evenals SDEJ, is de Stichting van opvatting dat Daimler c.s. tegenover de Autobezitters aansprakelijk is voor de gevolgen van het Daimler-diesemissieschandaal. De Stichting is daarom voornemens om Daimler c.s. te dagvaarden op dezelfde gronden en met instelling van de Vorderingen zoals SDEJ heeft opgenomen in haar dagvaarding van 30 juli 2020. Ik verwijs in dit verband naar de dagvaarding van SDEJ, met de inhoud waarvan uw cliënten bekend zijn.

De Stichting begrijpt dat uw cliënten inhoudelijk niet zijn ingegaan op de uitnodiging tot overleg van SDEJ van 20 mei 2020 (...). Desalniettemin nodigt de Stichting (...) hierbij uit om met haar in overleg te treden over een redelijke oplossing voor de gevolgen van het Daimler-diesemissieschandaal en de Vorderingen van de Stichtingen jegens uw cliënten. Namens de Stichting houd ik mij graag beschikbaar voor overleg en verneem in ieder geval uiterlijk op dinsdag 29 december 2020 van u of uw cliënten bereid zijn om de Vorderingen jegens uw cliënten volledig te voldoen, bij gebreke waarvan de Stichting uw cliënten zal dagvaarden. Deze uitnodiging geldt ook voor Daimler, die het eerste voorstel van de Stichting om in overleg te treden over een redelijke oplossing, niet heeft aanvaard.

Indien uw cliënten niet voornemens zijn om op de uitnodiging van de Stichting tot overleg in te gaan, dan verneem ik graag uiterlijk op maandag 28 december a.s. vóór 9.00 uur van u of de dagvaardingen tegen uw cliënten aan uw kantoor kunnen worden betekend.

De Partners zijn op deze uitnodiging tot overleg niet ingegaan. Het voor de Partners bestemde exploit van dagvaarding is op 30 december 2020 met toestemming van hun toenmalige advocaat gedaan aan het kantoor van deze advocaat.

3. De geschillen

In de SDEJ-zaak

3.1. Na het tussenvonniss van 22 juni 2022 (waarin is verstaan dat artikel 3:305a (oud) BW van toepassing is op de ingestelde vorderingen) zijn de onderdelen 1, 2 en 3 van de gewijzigde eis van SDEJ vervallen (zie hierna in 8.1). De overige onderdelen luiden (woordelijk) als volgt:

REDENEN WAAROM de Stichting de Rechtbank verzoekt, zo veel als mogelijk uitvoerbaar bij voorraad, te oordelen als volgt:

Voor zover de Rechtbank oordeelt dat op de vorderingen de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie van toepassing is, zoals die op 1 januari 2020 in werking is getreden,

Ontvankelijkheid, exclusieve belangenbehartiger en nauw omschreven groep

(...)

Verklaringen voor recht

4. voor recht te verklaren dat:

4.1 ten aanzien van de bescherming van kleine zelfstandigen, dat verenigingen en stichtingen zonder winst oogmerk, alsmede, alsmede eenmanszaken, combinaties van natuurlijke personen zoals bijvoorbeeld vennootschappen onder firma, of rechtspersonen met slechts één werknemer waarvan de omzet in het boekjaar voorafgaand aan het jaar van aankoop van het Getroffen Voertuig niet hoger was dan EUR 100.000, in de in deze procedure toe te wijzen vonnissen hebben te gelden als consumenten.

4.2 ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken:

4.2.1 de gedragingen van de Daimler en de Importeur(s) (thans na de fusie Mercedes-Benz Nederland B.V., hierna in enkelvoud de “**Importeur**”) als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding kwalificeren als een oneerlijke handelspraktijk en mitsdien jegens de Consumenten onrechtmatig zijn;

4.2.2 de gedragingen van de Daimler en de Importeur als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding aan de Dealers zijn toe te rekenen zodat de oneerlijke handelspraktijken ook aan de Dealers kunnen worden tegengeworpen en hun gedragingen onrechtmatig zijn jegens de Consumenten;

4.2.3 de Overeenkomsten die tussen Consumenten en de Dealers tot stand zijn gekomen – althans voor 14 juni 2014 – tot stand zijn gekomen als gevolg van voornoemde oneerlijke handelspraktijken, vernietigbaar zijn;

4.2.4 de Dealers, Daimler en de Importeur gelet op de oneerlijke handelspraktijken jegens de Consumenten hoofdelijk schadeplichtig zijn.

4.3 ten aanzien van dwaling:

4.3.1 de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers bevoegd zijn de Overeenkomsten te vernietigen.

4.4 ten aanzien van conformiteit, productaansprakelijkheid en wanprestatie:

4.4.1 dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten beantwoorden;

4.4.2 dat de redelijke termijn tot herstel of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;

4.4.3 dat de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers gerechtigd zijn van de betreffende Dealers vervanging van het onderhavige Getroffen Voertuig te vorderen voor zover zij hun Getroffen Voertuig nog in hun bezit hebben;

4.4.4 dat de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers de bevoegdheid hebben om hun respectieve Overeenkomsten met de respectievelijke Dealers te ontbinden.

4.5 ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken, dwaling, non-conformiteit, productaansprakelijkheid en wanprestatie:

4.5.1 dat de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers die op grond van de in het kader van dit petium toe te wijzen vorderingen, waaronder verklaringen voor recht, vernietiging dan wel ontbinding van de Overeenkomst met de desbetreffende Dealers vorderen, dan wel zaaksvervangings, bij toewijzing daarvan geen vergoeding voor het gebruik van het betreffende Getroffen Voertuig verschuldigd zijn;

4.6 ten aanzien van onrechtmatige daad:

4.6.1 dat ieder van Daimler, de Importeur en de Dealers, althans een of meer van hen, jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees onrechtmatig hebben gehandeld;

4.6.2 dat het onrechtmatig handelen van de Daimler en de Importeur jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees eveneens aan de Dealers kan worden tegengeworpen;

4.6.3 dat ieder van Daimler, de Importeur en de Dealers, althans een of meer van hen, zich jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees schuldig hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van artikel 6:166 BW;

Vorderingen tot vernietiging, ontbinding, zaaksvervangings en schadevergoeding

5. ten aanzien van de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers die ten tijde van het in dezen te wijzen vonnis nog in het bezit van hun voertuig zijn en die voor het in deze procedure te wijzen eindvonnis niet kenbaar hebben gemaakt hun Getroffen Voertuig te willen behouden, te oordelen als volgt:

5.1 primair:

5.1.1 de vernietiging van de Overeenkomst tussen de Consument, Lessees Kopers of de Zakelijke Koper en de desbetreffende Dealers uit te spreken, de betreffende Dealers te veroordelen de gehele koopprijs van het Getroffen Voertuig terug te betalen, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

5.2 Subsidiair:

5.2.1 de betreffende Dealers van wie de Consument, Lessees Koper of de Zakelijke Koper het Getroffen Voertuig heeft gekocht te veroordelen het Getroffen Voertuig terug te nemen en te vervangen door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

subsidiair

5.2.2 de Daimler en de Importeur hoofdelijk te veroordelen het Getroffen Voertuig terug te nemen en te vervangen door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

5.3 Meer subsidiair:

5.3.1 Te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Consumenten, Lessees Kopers of de Zakelijke Kopers met de desbetreffende Dealers hebben gesloten zijn ontbonden en deze gehouden zijn aan de betreffende Consumenten en de Zakelijke Kopers de koopprijs terug te betalen, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

5.4 Meer subsidiair:

5.4.1 Te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers met de desbetreffende Dealers hebben gesloten op eerste verzoek daartoe van een Consument, Lessees Kopers of een Zakelijke Koper als vernietigd dan wel meer subsidiair ontbonden hebben te gelden, waarna de desbetreffende Dealers gehouden zijn aan de betreffende Consumenten, Lessees Kopers of Zakelijke Kopers de koopprijs terug te betalen, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

5.5 meer subsidiair:

5.5.1 Daimler, de Importeur en de Dealers hoofdelijk te veroordelen de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers de schade te vergoeden die zij hebben geleden door middel van:

5.5.1.1 – indien de Consument, Lessees Koper en de Zakelijke Koper daarvoor opteert en verzoekt – een schadevergoeding anders dan in geld, namelijk door vervanging van het Getroffen Voertuig door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat de Verweerders daarbij aanspraak zullen kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan;

5.5.1.2 een schadevergoeding.

6. ten aanzien van de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers die ten tijde van het in dezen te wijzen vonnis niet langer in het bezit van hun Getroffen Voertuig zijn dan wel die voor het in deze procedure te wijzen eindvonnis kenbaar hebben gemaakt hun Getroffen Voertuig te willen behouden:

6.1 Daimler, de Importeur en de Dealers hoofdelijk te veroordelen de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers de schade te vergoeden die zij hebben geleden, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen.

7. ten aanzien van Lessees:

7.1 Daimler en de Importeur hoofdelijk te veroordelen de Lessees de schade te vergoeden die zij hebben geleden, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen

8. In alle gevallen waarin een geldvordering wordt toegewezen, deze te vermeerderen met wettelijke rente vanaf het moment dat de Gedaagden, dan wel een of meer van hen, in verzuim zijn, waarbij de Stichting ten behoeve van de zakelijke gedupeerden aanspraak maakt op wettelijke handelsrente in de zin van artikel 6:119a BW.

9. Gedaagden te veroordelen in de kosten van dit geding, inclusief, indien van toepassing, de redelijke en evenredige kosten als bedoeld in artikel 10181 lid 2 BW die de Stichting met het oog op de procedure heeft gemaakt, één en ander te vermeerderen met wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen vonnis.

een en ander met dien verstande dat voor zover Uw Rechtbank van oordeel is dat op het onderliggende feitencomplex het collectieve actierecht van toepassing is zoals dat gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie, dan heeft te gelden dat de vorderingen sub 1, 2 en 3 van dit petitum komen te vervallen, alsmede de vorderingen tot betaling van een schadevergoeding in geld.

3.2. De in de dagvaarding van SDEJ opgenomen lijst van afkortingen en definities luidt (woordelijk), voor zover hier van belang:

Consument	Een persoon, op wie de wettelijke consumentenbescherming van toepassing is – al dan niet via de zogenoemde reflexwerking – en die een Getroffen Voertuig heeft aangeschaft, geleased of anderszinds gebruikt.
(...)	
Daimler	Daimler Aktiengesellschaft, fabrikant van voertuigen van onder meer het merk Mercedes-Benz en één van de Gedaagden in deze procedure.
Dealers	In Nederland gevestigde autodealers en leasemaatschappijen die één of meer Getroffen Voertuigen van het merk Mercedes-Benz aan één of meer Gedupeerden hebben geleased, verkocht of geleverd en die medegedaagden zijn in deze procedure.
Dieselschandaal	De grootschalige en systematische inzet van Illegale Manipulatie-instrumenten in dieselveertuigen van onder meer autofabrikanten, zoals VW c.s. en Daimler, waarmee onder meer autoriteiten en bezitters van Getroffen Voertuigen zijn misleid.
(...)	

Gedupeerden	De (rechts)personen, waaronder Consumenten, Zakelijke Kopers, en Lessees, die benadeeld zijn door het Dieselschandaal, omdat zij een Getroffen Voertuig hebben gekocht, geleased of geleverd hebben gekregen.
Getroffen Voertuig	Een door Daimler, waaronder begrepen een of meer aan haar gelieerde ondernemingen, gefabriceerde en van een Illegaal Manipulatie-instrument voorzien dieservoertuig van het merk Mercedes-Benz dat door een typegoedkeuringsinstantie in de Europese Unie, zoals het KBA, is goedgekeurd op basis van de Euro 5 or Euro 6 grenswaarden en door een Gedupeerde in de periode 1 januari 2009 tot en met 31 januari 2019 is gekocht, geleased of anderszins is verkregen.
(...)	
Illegaal Manipulatie-instrument of Illegale Manipulatie-instrumenten	Een of meer manipulatie-instrumenten zoals bedoeld in artikel 5 lid 2 eerste zin van Europese Verordening nr. 715/2007 en dus de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, zonder dat één of meer van de uitzonderingen genoemd in hetzelfde lid 2 (tweede zin en de opsomming) van toepassing is.
Importeurs	MBCN en MBVN, beide importeurs van voertuigen van onder meer het merk Mercedes-Benz in Nederland.
(...)	
KBA	Het <i>Kraftfahrt Bundesamt</i> , de Duitse organisatie die verantwoordelijk is voor het testen en goedkeuren van in Duitsland ter typegoedkeuring aangeboden voertuigtypen. Het KBA is het equivalent van de Nederlandse Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).
Lessee	Een Consument of een Zakelijke Koper, die een Getroffen Voertuig heeft geleased.

Lessee Koper	Een Lessee die zijn of haar Getroffen Voertuig uit hoofde van een financial leaseovereenkomst heeft verworven en na afloop van de leaseovereenkomst juridisch eigenaar geworden is.
Manipulatie-instrument	Een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3 sub 10 van Europese Verordening nr. 715/2007, zijnde 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 normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn.
(...)	
Nauw Omschreven Groep	De nauw omschreven groep bedoeld in art. 1018e lid 2 Rv die in deze dagvaarding in onderdeel VI.B nader is afgebakend.
(...)	
Overeenkomst(en)	De koopovereenkomst(en), dan wel leaseovereenkomst(en) op grond waarvan de Gedupeerden de beschikking gekregen hebben over de Getroffen Voertuigen.
(...)	
Stichting	Stichting Diesel Emissions Justice, de eiseres.
(...)	
Vergelijkbaar Type	Een voertuig dat qua (milieu-)prestaties, rijstijl, uitstraling en waarde – ervan uitgaande dat er geen sprake zou zijn geweest van een Illegaal Manipulatie-Instrument bij het Getroffen Voertuig – en dat vergelijkbaar is met het Getroffen Voertuig.

(...)	
Zakelijke Koper	Een (rechts)persoon die een Getroffen Voertuig heeft gekocht die geen Consument is.

“Daimler” staat inmiddels voor “Mercedes-Benz Group A-G” en “Importeurs” voor “Importeur”.

3.3. Mercedes sluit haar hiervoor onder 1.3 bedoelde conclusie in de SDEJ-zaak als volgt af:

Mercedes-Benz Group c.s. verzoekt uw Rechtbank om bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

1. SDEJ niet-ontvankelijk te verklaren in haar vorderingen, dan wel haar deze te ontzeggen;
2. SDEJ te veroordelen tot betaling van de kosten van het geding, te vermeerderen met de nakosten ten belope van EUR 163,- zonder betekening, dan wel EUR 248,- in het geval van betekening, een en ander te voldoen binnen veertien dagen na dagtekening van het vonnis, en – voor het geval voldoening van de kosten niet binnen die termijn plaatsvindt – te vermeerderen met de wettelijke rente over de kosten te rekenen vanaf veertien dagen na dagtekening van het vonnis.

3.4. De Partners sluiten hun hiervoor onder 1.3 bedoelde conclusie in de SDEJ-zaak als volgt af:

MET CONCLUSIE:

dat het uw Rechtbank behage bij vonnis, steeds voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

- SDEJ in haar vorderingen niet-ontvankelijk te verklaren, althans die vorderingen af te wijzen;
- SDEJ te veroordelen tot betaling van de proceskosten, inclusief de nakosten van een bedrag van EUR 255 zonder betekening, verhoogd met een bedrag van EUR 85 in geval van betekening, met bepaling dat, als deze kosten niet binnen veertien dagen na de dagtekening van het in dezen te wijzen vonnis worden voldaan, daarover vanaf de vijftiende dag na dagtekening van het vonnis wettelijke rente is verschuldigd.

In de Car Claim-zaak

3.5. Na het tussenvonnis van 22 juni 2022 (waarin is verstaan dat artikel 3:305a (oud) BW van toepassing is op de ingestelde vorderingen) zijn de onderdelen 1 en 2 van de gewijzigde eis van Car Claim vervallen (zie hierna in 8.2). De overige onderdelen luiden (woordelijk) als volgt:

REDENEN WAAROM Car Claim de Rechtbank verzoekt, voor zoveel mogelijk uitvoerbaar bij voorraad, te oordelen als volgt:

Voor zover de Rechtbank oordeelt dat op de vorderingen de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie van toepassing is, zoals die op 1 januari 2020 in werking is getreden,

Ontvankelijkheid exclusieve belangenbehartiger en nauw omschreven groep

A. voor recht te verklaren dat Car Claim ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure;

(...)

Verklaringen voor recht

3. voor recht te verklaren dat:

3.1 ten aanzien van de bescherming van kleine zelfstandigen, dat verenigingen en stichtingen zonder winstoogmerk, alsmede eenmanszaken, combinaties van natuurlijke personen zoals bijvoorbeeld vennootschappen onder firma, of rechtspersonen met slechts één werknemer waarvan de omzet in het boekjaar voorafgaand aan het jaar van aankoop van het Getroffen Voertuig niet hoger was dan EUR 100.000, in de in deze procedure toe te wijzen vonnissen hebben te gelden als consumenten;

3.2 ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken:

3.2.1 de gedragingen van Mercedes-Benz en de Importeur als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding kwalificeren als oneerlijke handelspraktijk en mitsdien jegens de Consumenten onrechtmatig zijn;

3.2.2 Mercedes-Benz en de Importeur gelet op de oneerlijke handelspraktijken jegens de Consumenten hoofdelijk schadelijkt zijn;

3.3 ten aanzien van dwaling:

3.3.1 de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers bevoegd zijn de tussen hen en de respectieve Handelaren gesloten Overeenkomsten te vernietigen;

3.4 ten aanzien van non-conformiteit en wanprestatie:

3.4.1 dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten beantwoorden;

3.4.2 dat de redelijke termijn tot herstel of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;

3.4.3 dat de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers gerechtigd zijn van de betreffende Handelaren vervanging van het onderhavige Getroffen Voertuig te vorderen voor zover zij hun Getroffen Voertuig nog in hun bezit hebben;

3.4.4 dat de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers de bevoegdheid hebben om hun respectieve Overeenkomsten met de respectieve Handelaren te ontbinden, althans gedeeltelijk te ontbinden en daarbij recht hebben op een nader door de Rechtbank vast te stellen prijsvermindering;

3.5 ten aanzien van dwaling, non-conformiteit en wanprestatie:

3.5.1 dat de Consumenten, Lessees Kopers en Zakelijke Kopers die op grond van de in het kader van dit petitum toe te wijzen vorderingen tot ongedaanmaking van hun Overeenkomsten, dan wel tot zaaksvervanging geen vergoeding voor het gebruik van het betreffende Getroffen Voertuig verschuldigd zijn;

3.6 ten aanzien van onrechtmatige daad:

3.6.1 dat Mercedes-Benz en de Importeur jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees onrechtmatig hebben gehandeld;

Vordering tot schadevergoeding

4. Mercedes-Benz en de Importeur hoofdelijk te veroordelen de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers de schade te vergoeden die zij hebben geleden, door middel van:

4.1 indien de Consument, Lessees Koper en de Zakelijke Koper daarvoor opteert en verzoekt – een schadevergoeding anders dan in geld, namelijk door vervanging van het Getroffen Voertuig door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat de Gedaagden daarbij aanspraak zullen kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan;

4.2 een schadevergoeding, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen;

5. Mercedes-Benz en de Importeur hoofdelijk te veroordelen de Lessees de schade te vergoeden die zij hebben geleden, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen;

6. In alle gevallen waarin een geldvordering wordt toegewezen, deze te vermeerderen met wettelijke rente vanaf het moment dat de Gedaagden, dan wel een of meer van hen, in verzuim zijn, waarbij Car Claim ten behoeve van de zakelijke gedupeerden aanspraak maakt op wettelijke handelsrente in de zin van artikel 6:119a BW;

7. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen in de kosten van dit geding, inclusief, indien van toepassing, de redelijke en evenredige kosten als bedoeld in artikel 10181 lid 2 BW die Car Claim met het oog op de procedure heeft gemaakt, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen, één en ander te vermeerderen met wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen vonnis;

een en ander met dien verstande dat voor zover de Rechtbank van oordeel is dat op het onderliggende feitencomplex het collectieve actierecht van toepassing is zoals dat gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie, dan heeft te gelden dat de vorderingen sub 1 en 2 van dit petitum komen te vervallen, alsmede de vorderingen tot betaling van een schadevergoeding in geld.

3.6. De in de dagvaarding van Car Claim opgenomen begrippenlijst luidt (woordelijk), voor zover hier van belang:

Autobezitters	De (rechts)personen, waaronder Consumenten, Zakelijke Kopers, Lessees en Lessees Kopers zoals gedefinieerd in de SDEJ Dagvaarding, die benadeeld zijn door het dieselemissieschandaal, omdat zij een Getroffen Voertuig hebben gekocht, geleased of geleverd hebben gekregen
(...)	
Consumenten	Personen, op wie de wettelijke consumentenbescherming van toepassing is – al dan niet via de zogenoemde reflexwerking – en die een Getroffen Voertuig hebben aangeschaft, geleased of anderszins gebruikt
Daimler	Daimler AG, gedaagde sub 1
(...)	
Getroffen Voertuigen	Een door Daimler, waaronder begrepen een of meer aan haar gelieerde ondernemingen, gefabriceerde en van een Illegaal Manipulatie-instrument voorzien dieselveertuig van het merk Mercedes-Benz dat door een typegoedkeuringsinstantie in de Europese Unie, zoals het KBA, is goedgekeurd op basis van de Euro 5 of Euro 6 grenswaarden en door een Gedupeerde in de periode 1 januari 2009 tot en met 31 januari 2019 is gekocht, geleased of anderszins is verkregen
Handelaren	De Nederlandse handelaren en/of leasemaatschappijen, gedaagden sub 4 t/m sub 23, die één of meer Getroffen Voertuigen aan één of meer Autobezitters hebben geleased, verkocht of geleverd
(...)	
Importeurs	MBCN en MBVN tezamen

KBA	Het Kraftfahrt Bundesamt, de Duitse organisatie die verantwoordelijk is voor het testen en goedkeuren van in Duitsland ter typegoedkeuring aangeboden voertuigtypen. Het KBA is het equivalent van de Nederlandse Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)
Lessees	Consumenten of Zakelijke Kopers, die een Getroffen Voertuig hebben geleased
Lessees Kopers	Lessees die hun Getroffen Voertuig uit hoofde van een financial leaseovereenkomst hebben verworven en na afloop van de leaseovereenkomst juridisch eigenaar zijn geworden
(...)	
Illegaal Manipulatie-instrument	Een of meer manipulatie-instrumenten zoals bedoeld in artikel 5 lid 2 eerste zin van de Verordening en dus de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, zonder dat één of meer van de uitzonderingen genoemd in hetzelfde lid 2 (tweede zin en de opsomming) van toepassing is
Nauw Omschreven Groep	De nauw omschreven groep zoals bedoeld in artikel 1018e lid 2 Rv, die in paragraaf VI.B van de SDEJ Dagvaarding nader is afgebakend
(...)	
Overeenkomsten	De door de Autobezitters gesloten koop- en/of leaseovereenkomsten, zoals gedefinieerd in paragraaf II.B.3 van de SDEJ Dagvaarding
(...)	
SDEJ	De stichting Stichting Diesel Emissions Justice
SDEJ Dagvaarding	Dagvaarding van SDEJ d.d. 30 juli 2020

(...)	
Stichting	De stichting Stichting Car Claim, eiseres
Vergelijkbaar Type	Een voertuig dat qua (milieu-)prestaties, rijstijl, uitstraling en waarde – ervan uitgaande dat er geen sprake zou zijn geweest van een Illegaal Manipulatie-Instrument bij het Getroffen Voertuig – en dat vergelijkbaar is met het Getroffen Voertuig
Verordening	Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie
(...)	
Zakelijke Kopers	(Rechts-)personen, niet zijnde een Consument, die een Getroffen Voertuig hebben gekocht

“Daimler” staat inmiddels voor “Mercedes-Benz Group A-G” en “Importeurs” voor “Importeur”.

3.7. Mercedes sluit haar hiervoor onder 1.3 bedoelde conclusie in de Car Claim-zaak als volgt af:

Mercedes-Benz Group c.s. verzoekt uw Rechtbank om bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

1. Car Claim niet-ontvankelijk te verklaren in haar vorderingen, dan wel haar deze te ontzeggen;
2. Car Claim te veroordelen tot betaling van de kosten van het geding, te vermeerderen met de nakosten ten belope van EUR 163,- zonder betekening, dan wel EUR 248,- in het geval van betekening, een en ander te voldoen binnen veertien dagen na dagtekening van het vonnis, en – voor het geval voldoening van de kosten niet binnen die termijn plaatsvindt – te vermeerderen met de wettelijke rente over de kosten te rekenen vanaf veertien dagen na dagtekening van het vonnis.

3.8. De Partners sluiten hun hiervoor onder 1.3 bedoelde conclusie in de Car Claim-zaak als volgt af:

MET CONCLUSIE:

dat het uw Rechtbank behage bij vonnis, steeds voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

- de dagvaarding van SCC nietig te verklaren;
- SCC in haar vorderingen niet-ontvankelijk te verklaren, althans die vorderingen af te wijzen;
- SCC te veroordelen tot betaling van de proceskosten, inclusief de nakosten van een bedrag van EUR 255 zonder betekening, verhoogd met een bedrag van EUR 85 in geval van betekening, met bepaling dat, als deze kosten niet binnen veertien dagen na de dagtekening van het in dezen te wijzen vonnis worden voldaan, daarover vanaf de vijftiende dag na dagtekening van het vonnis wettelijke rente is verschuldigd.

4. De verdere beoordeling – inleiding

In de SDEJ-zaak

4.1. De rechtbank merkt op dat de advocaat van SDEJ bij brief van 31 mei 2023, voor zover hier van belang, aan haar heeft geschreven:

Tijdens de mondelinge behandeling (...) op 24 mei 2023 stelde de rechtbank de vraag of Emissions Justice of zij bereid is haar vorderingen in te trekken voor de volgende groep van Gedupeerden: (rechts)personen die een Getroffen Voertuig in Nederland (van het merk Mercedes-Benz) hebben gekocht of geleased, maar woonplaats hebben in een ander EU land dan Nederland (hierna: de **Niet-NL Bezitters**).

(...)

Hoewel Emissions Justice onverminderd blijft opkomen voor alle (buitenlandse) Gedupeerden, waaronder de Niet-NL Bezitters, is Emissions Justice evenwel bereid om haar eis in de onderhavige procedure dusdanig te wijzigen dat zij de vorderingen die ten behoeve van deze Niet-NL Bezitters zijn ingesteld niet langer handhaaft. Emissions Justice zal haar eis in de volgende (inhoudelijke) fase overeenkomstig wijzigen (uiteraard alleen indien aan de orde).

Het feit dat een Getroffen Voertuig op enig moment naar het buitenland is geëxporteerd, laat overigens onverlet dat het betreffende voertuig toen als nieuw in Nederland is verkocht en mogelijk daarna, ook een of meerdere keren, als gebruikt voertuig weer is verkocht aan een koper/afnemer in Nederland. De vorderingen die zien op deze transacties en betrekking hebben op (uiteindelijk) geëxporteerde Getroffen Voertuigen blijven gewoon binnen het bereik van de ingestelde vorderingen.

In de Car Claim-zaak

4.2. Car Claim heeft haar eis bij akte houdende overlegging producties tevens houdende vermindering van eis ter gelegenheid van de mondelinge behandeling van 24 mei 2023 gewijzigd. Deze wijzigingen zijn al verwerkt in de weergave van de gewijzigde eis in 3.5 hiervoor. Verder luidt deze akte als volgt:

III. 2 Eisverminderingen

III.2.1 Ten aanzien van alle Gedaagden

12. Car Claim komt in deze procedure niet langer op voor buitenlandse gedupeerden (Petitum (oud), sub 1.1). Zij komt uitsluitend op voor *Nederlandse* gedupeerden, die op het moment dat zij de betreffende overeenkomst(en) aangingen hun verblijfplaats in Nederland hadden en in Nederland een Getroffen Voertuig hebben aangeschaft (Petitum, sub 1.1, 1.1.1 en 1.2.1).
(...)

15. Car Claim beperkt de definitie van Getroffen Voertuigen tot Euro 5 en Euro 6 dieselveertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 van art. 2 van de Emissieverordening, die onder het merk Mercedes-Benz vanaf 1 september 2009 tot en met 31 december 2019 op de markt zijn gebracht.

5. Nietigheid van de dagvaarding

In de Car Claim-zaak

5.1. Zoals hiervoor onder 3.8 is vermeld, concluderen de Partners allereerst tot nietigverklaring van de dagvaarding van Car Claim. Zij voeren hiertoe het volgende aan.
In het tussenvonnissen van 22 juni 2022 is beslist dat de Car Claim-zaak en de SDEJ-zaak afzonderlijk dienen te worden voortgezet. De rolvoeging doet aan de zelfstandigheid van elk van beide zaken niet af, zoals in de rolbeslissing van 19 oktober 2022 is bevestigd. De dagvaarding van Car Claim moet dan ook zelfstandig voldoen aan de vereisten van artikel 111 lid 2 aanhef en onder d Rv. De dagvaarding van Car Claim voldoet niet aan deze vereisten. Zowel voor een deel van de feitelijke onderbouwing van haar vorderingen als voor een deel van de juridische onderbouwing van haar vorderingen verwijst Car Claim in haar dagvaarding enkel naar delen van de daarbij als productie 1 in het geding gebrachte dagvaarding van SDEJ. Car Claim merkt daarbij op dat die delen van de dagvaarding van SDEJ als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd. Deze benadering volstaat niet, aldus de Partners.

5.2. Car Claim voert verweer.

5.3. De rechtbank overweegt als volgt.

a. Op grond van artikel 111 lid 2 aanhef en onder d Rv moet het exploit van dagvaarding de eis en de gronden daarvan vermelden. In de gronden van de eis vermeldt de eiser de feiten en rechten waarop zijn eis is gebaseerd, anders gezegd: motiveert de eiser zijn eis. De eiser die feiten en rechten wil inroepen die niet in de dagvaarding zijn vermeld, dient dit op een zodanige wijze te doen dat voor de rechter duidelijk is wat hem als grondslag voor de eis ter beoordeling wordt voorgelegd, en voor de gedaagde waarop hij zijn verdediging dient af te stemmen. Artikel 120 lid 1 Rv verbindt aan niet-inachtneming van artikel 111 lid 2 aanhef en onder d Rv de sanctie van nietigheid van het exploit van dagvaarding.

b. Uitgaande van de toepasselijkheid van de WAMCA heeft SDEJ op de voet van het huidige artikel 3:305a BW in verbinding met artikel 1018c Rv een geding aanhangig gemaakt tegen de Partners (en Mercedes).

c. Op de voet van artikel 1018d Rv heeft vervolgens ook Car Claim een collectieve vordering ingesteld tegen de Partners (en Mercedes). Artikel 1018d lid 1 Rv bepaalt dat een dergelijke volgende collectieve vordering slechts kan worden ingesteld voor dezelfde gebeurtenis of gebeurtenissen als waarop de eerste collectieve vordering betrekking heeft, over gelijksoortige feitelijke en rechtsvragen. De Partners voeren niet aan dat Car Claim zich niet aan dit voorschrift heeft gehouden.

d. Car Claim heeft de dagvaarding van SDEJ als productie 1 in het geding gebracht en in haar dagvaarding daarbij vermeld:

15. In de aanloop naar het uitbrengen van deze dagvaarding heeft de Stichting verkend in welke vorm zij Gedaagden in rechte wil betrekken, en welke (rechts)positie zij jegens SDEJ en de Gedaagden wil innemen in de reeds door SDEJ gestarte WAMCA-procedure. In dit verband heeft de Stichting met SDEJ op de achtergrond overleg gevoerd. Na overleg te hebben gevoerd met SDEJ en met het oog op een efficiënte procesvoering, heeft de Stichting geopteerd voor het uitbrengen van een beknopte dagvaarding, waarbij zij zoveel als mogelijk aansluiting zoekt bij de door SDEJ (...) ingestelde vorderingen, alsmede bij de daartoe door SDEJ gestelde feiten, omstandigheden en rechtsgrondslagen, tenzij de Stichting in deze dagvaarding uitdrukkelijk anders vermeldt.

16. Waar toepasselijk doet de Stichting dit door middel van expliciete verwijzingen naar de paragrafen met relevante stellingen en onderbouwing uit de SDEJ Dagvaarding, die op de daartoe aangewezen plaats in deze dagvaarding steeds als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.

e. Car Claim heeft, “indien en voor zover ook Emissions Justice ontvankelijk is”, gevorderd dat SDEJ wordt aangewezen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv en dat wordt bepaald dat het haar, Car Claim, wordt toegestaan zelfstandig proceshandelingen te verrichten, “een en ander zo veel mogelijk afgestemd met de exclusieve belangenbehartiger” (onderdelen B en C van haar vordering).

f. Met verwijzing naar artikel 1018d lid 3 Rv is in de rolbeslissing van 20 januari 2021 overwogen dat een redelijke wetsuitleg meebrengt dat de door SDEJ ingestelde collectieve vordering en de door Car Claim ingestelde collectieve vordering gezamenlijk worden behandeld als één zaak. In die ene zaak waren zowel de eis (en de gronden daarvan) van SDEJ als de eis (en de gronden daarvan) van Car Claim aan de orde. Vergelijk de doorwerking van dit gegeven in artikel 1018e lid 2 Rv (de rechter beoordeelt, naast de aanwijzing van de meest geschikte eiser als exclusieve belangenbehartiger, wat de collectieve vordering precies inhoudt) en artikel 1018g Rv (de rechter stelt na de aanwijzing van een exclusieve belangenbehartiger een termijn voor het aanvullen van de gronden).

g. De hiervoor onder 1.1 onder (iii) weergegeven beslissing van 22 juni 2022 heeft aan de behandeling van de door SDEJ en Car Claim ingestelde collectieve vorderingen aan de hand van de WAMCA een einde gemaakt. SDEJ en Car Claim (die tot dan toe in procesrechtelijke zin ook volgens de Partners niets verkeerd hadden gedaan), en met hen de Partners (en Mercedes), zijn hierdoor in een wezenlijk ander procesrechtelijk regime terechtgekomen, te weten dat van artikel 3:305a (oud) BW (en Rv zonder titel 14A). In plaats van een zaak is er nu sprake van twee zaken.

h. Mede gelet op doel en strekking van artikel 111 lid 2 aanhef en onder d Rv moet worden aangenomen dat de verwijzing door Car Claim naar de dagvaarding van SDEJ ook nadat de zaak als twee zaken is voortgezet geacht moet worden haar betekenis te behouden. Dus kunnen de Partners Car Claim onder de hiervoor geschetste, enigszins ongewone, omstandigheden niet tegenwerpen dat zij duidelijker had kunnen zijn – en onder gewone omstandigheden mogelijk had moeten zijn – over de gronden van haar eis. De Partners voeren ook niet, althans niet voldoende, aan dat zij door de benadering van Car Claim in hun processuele positie zijn geschaad.

5.4. Het beroep van de Partners op nietigheid van de dagvaarding van Car Claim wordt daarom verworpen.

6. Ontvankelijkheid - inleiding

In beide zaken

6.1. De vraag of SDEJ en Car Claim zelf ontvankelijk zijn en de vraag of zij ontvankelijk zijn in de door hen ingestelde collectieve vordering zijn procesrechtelijk van aard. Mede gelet op artikel 10:3 BW moeten deze vragen worden beantwoord naar Nederlands recht. Dit geldt ook in de verhouding tussen SDEJ respectievelijk Car Claim enerzijds en Mercedes-Benz Group AG anderzijds, voor zover in die verhouding materieel geen Nederlands maar buitenlands recht van toepassing is.

6.2. Artikel 3:305a (oud) BW luidt, voor zover hier van belang:

1. Een stichting of vereniging met volledige rechtsbevoegdheid kan een rechtsvordering instellen die strekt tot bescherming van gelijksoortige belangen van andere personen, voorzover zij deze belangen ingevolge haar statuten behartigt.
2. Een rechtspersoon als bedoeld in lid 1 is niet ontvankelijk, indien hij in de gegeven omstandigheden onvoldoende heeft getracht het gevorderde door het voeren van overleg met de verweerder te bereiken. Een termijn van twee weken na de ontvangst door de verweerder van een verzoek tot overleg onder vermelding van het gevorderde, is daartoe in elk geval voldoende. Een rechtspersoon als bedoeld in lid 1 is eveneens niet ontvankelijk, indien met de rechtsvordering de belangen van de personen ten behoeve van wie de rechtsvordering is ingesteld onvoldoende gewaarborgd zijn.
3. Een rechtsvordering als bedoeld in lid 1 (...) kan niet strekken tot schadevergoeding te voldoen in geld.

6.3. De hiervoor onder 6.1 bedoelde vragen moeten ambtshalve worden beantwoord, en wel op basis van de feiten en omstandigheden ten tijde van de beantwoording ('ex nunc').

6.4. Op SDEJ respectievelijk Car Claim rust in beginsel de stelplicht en, bij voldoende betwisting, de bewijslast met betrekking tot de vereisten van artikel 3:305a lid 1 (oud) BW: het zogeheten gelijksoortigheidsvereiste en het zogeheten statutenvereiste. Dit zijn immers (positief geformuleerde) voorwaarden voor ontvankelijkheid. Op Mercedes en de Partners rust in beginsel de stelplicht en, bij voldoende betwisting, de bewijslast met betrekking tot de feiten en omstandigheden van artikel 3:305a lid 2 (oud) BW: het zogeheten overlegvereiste en het zogeheten waarborgvereiste. Dit zijn immers (negatief geformuleerde) voorwaarden voor niet-ontvankelijkheid.

7. Ontvankelijkheid – stichtingen

In de SDEJ-zaak

7.1. SDEJ is een stichting (in de zin van artikel 2:285 lid 1 BW), zodat zij een vordering in kan stellen als bedoeld in artikel 3:305a lid 1 (oud) BW.

In de Car Claim-zaak

7.2. Ook Car Claim is een stichting (in de zin van artikel 2:285 lid 1 BW).

8. Ontvankelijkheid – geldelijke schadevergoeding

In de SDEJ-zaak

8.1. Gelet op het hiervoor onder 6.2 weergegeven deel van artikel 3:305a lid 3 (oud) BW geldt de slotzin van het petitum: de onderdelen 1, 2 en 3 alsmede de vorderingen tot betaling van een schadevergoeding in geld vervallen. Naar de rechtbank begrijpt, betreft dit laatste de onderdelen 5.5.1.2, 6, 6.1, 7 en 7.1 alsmede onderdeel 8, voor zover het op deze onderdelen voortbouwt.

In de Car Claim-zaak

8.2. Gelet op het hiervoor onder 6.2 weergegeven deel van artikel 3:305a lid 3 (oud) BW geldt de slotzin van het petitum: de onderdelen 1 en 2 alsmede de vorderingen tot betaling van een schadevergoeding in geld vervallen. Naar de rechtbank begrijpt, betreft dit laatste de onderdelen 4.2, 5 en 6, voor zover de nevenvorderingen die daarmee samenhangen op deze onderdelen voortbouwen.

9. Ontvankelijkheid – statuten

In beide zaken

9.1. Artikel 3:305a lid 1 (oud) BW bepaalt, voor zover hier van belang, dat een belangenorganisatie een rechtsvordering kan instellen die strekt tot bescherming van gelijksoortige belangen, “voorzover zij deze belangen ingevolge haar statuten behartigt”.

9.2. Het statutenvereiste omvat twee subvereisten. Het eerste subvereiste is dat de statuten van de belangenorganisatie voorzien in de behartiging van de met de rechtsvordering te beschermen belangen van andere personen. Het tweede subvereiste is dat uitgangspunt is dat de enkele doelomschrijving van een belangenorganisatie deze nog niet bevoegd maakt om een rechtsvordering in te stellen tot bescherming van belangen van andere personen; uitzonderingen op dit uitgangspunt zijn echter denkbaar (HR 27 juni 1986, ECLI:NL:HR:1986:AO8410; De Nieuwe Meer).

In de SDEJ-zaak

9.3. SDEJ stelt dat haar vorderingen passen binnen haar statutaire doelstelling en dat zij actief was en is op het gebied van, wat zij noemt, het Dieselschandaal.

In de Car Claim-zaak

9.4. Car Claim stelt dat haar collectieve vorderingen passen binnen haar (gewijzigde) statutaire doelstelling en dat zij actief was en is ten behoeve van de Autobezitters zoals door haar gedefinieerd.

In beide zaken

9.5. Mercedes en de Partners voeren geen verweer.

9.6. De rechtbank ziet in de processtukken geen aanleiding om ambtshalve te oordelen dat SDEJ en/of Car Claim niet aan het statutenvereiste voldoet (voldoet). De conclusie is dan ook dat SDEJ en Car Claim voldoen aan het statutenvereiste.

10. Ontvankelijkheid – gelijksoortigheid

In beide zaken

10.1. Artikel 3:305a lid 1 (oud) BW bepaalt, voor zover hier van belang, dat de ingestelde rechtsvordering moet strekken tot bescherming van gelijksoortige belangen van andere personen.

10.2. Volgens vaste rechtspraak van de Hoge Raad is aan het gelijksoortigheidsvereiste voldaan als de belangen ter bescherming waarvan de rechtsvordering strekt zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd. “Aldus kan immers in één procedure geoordeeld worden over de door de rechtsvordering aan de orde gestelde geschilpunten en vorderingen, zonder dat daarbij de bijzondere omstandigheden aan de zijde van de individuele belanghebbenden betrokken behoeven te worden” (HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756, Baas in Eigen Huis/Plazacasa). Hierbij past een zekere abstracte toetsing; vergelijk HR 27 november 2009, ECLI:NL:HR:2009:BH2162 (WorldOnline).

In de SDEJ-zaak

10.3. SDEJ stelt dat aan het gelijksoortigheidsvereiste is voldaan.

In de Car Claim-zaak

10.4. Car Claim stelt dat aan het gelijksoortigheidsvereiste is voldaan.

In beide zaken

10.5. Mercedes en de Partners voeren hiertegen, kort samengevat, aan dat de zaken in meerdere opzichten te divers zijn om te kunnen spreken van gelijksoortigheid, of van bundelbaarheid van de bij de ingestelde vorderingen betrokken belangen die een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan bevorderen. Volgens Mercedes en de Partners betreft dit zowel de personen voor wie SDEJ en Car Claim opkomen als de betrokken dieselloertuigen als de (grondslagen van de) ingestelde vorderingen. De Partners voegen hieraan toe dat ook zichzelf in meerdere opzichten te divers zijn om van gelijksoortigheid of bundelbaarheid te kunnen spreken. Volgens de Partners betreft dit zowel de feitelijke positie als de juridische positie van ieder van hen.

10.6. De rechtbank bespreekt hierna de gelijksoortigheid aan de hand van drie onderwerpen: de groepen belanghebbenden voor wie wordt opgekomen (10.6.1 en verder), de dieselloertuigen (10.6.6 en verder) en de grondslagen van de ingestelde vorderingen, waarbij zes categorieën vorderingen worden besproken (10.6.13 en verder). De conclusie is dat voldoende sprake is van gelijksoortigheid voor een deel van de vorderingen.

De “andere personen” van artikel 3:305a lid 1 (oud) BW

In de SDEJ-zaak

10.6.1. SDEJ definieert in het petitum van haar dagvaarding de “Nauw Omschreven Groep” als “alle personen en/of rechtspersonen die (...) een of meer nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuigen hebben gekocht (...) of (...) een of meer nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuigen uit hoofde van financial lease in bezit hebben, waarbij de Lessee nog geen juridisch eigenaar geworden is”. Daarbij maakt SDEJ bij koop onderscheid tussen (i) Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Dealer (Partner; *rechtbank*) hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben, (ii) Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die het Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben, (iii) Lessees Kopers die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben, (iv) Lessees Kopers die hun Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben, (v) Consumenten die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Dealer hebben gekocht, (vi) Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben, (vii) Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Dealer hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuigen niet langer in bezit hebben en (viii) Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Dealer hebben gekocht.

10.6.2. Bij de hiervoor onder 4.1 geciteerde brief van 31 mei 2023 heeft de advocaat van SDEJ aangekondigd dat SDEJ bij voortzetting van de procedure haar eis zal wijzigen in die zin dat zij de ten behoeve van “Niet-NL Bezitters” ingestelde vorderingen niet zal handhaven. “Niet-NL Bezitters” wordt in die brief gedefinieerd als “(rechts)personen die een Getroffen Voertuig in Nederland (van het merk Mercedes-Benz) hebben gekocht of geleased, maar woonplaats hebben in een ander EU land dan Nederland”.

In de Car Claim-zaak

10.6.3. Car Claim definieert de “Nauw Omschreven Groep” volgens haar laatste eisenwijziging als “alle personen en/of rechtspersonen die, een of meer nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuigen hebben gekocht (...) of (...) een of meer nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuigen uit hoofde van financial lease in bezit hebben, waarbij de Lessee nog geen juridisch eigenaar geworden is en die op het moment dat de betreffende overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden”.

Bij koop maakt Car Claim onderscheid tussen (i) Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Handelaar (Partner; *rechtbank*) hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben, (ii) Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Handelaar hebben gekocht en die het Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben, (iii) Lessees Kopers die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben, (iv) Lessees Kopers die hun Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben, (v) Consumenten die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Handelaar hebben gekocht, (vi) Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Handelaar hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben, (vii) Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Handelaar hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuigen niet langer in bezit hebben en (viii) Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Handelaar hebben gekocht.

In beide zaken

10.6.4. Het uit de WAMCA afkomstige begrip “Nauw Omschreven Groep” is in deze zaken niet (meer) van toepassing, maar bakent ook naar het wel toepasselijke artikel 3:305a lid 1 (oud) BW de groep van personen af tot bescherming van wier belangen de door SDEJ respectievelijk Car Claim ingestelde vorderingen strekken, oftewel bepaalt wie de belanghebbenden zijn bij de door SDEJ respectievelijk Car Claim ingestelde collectieve vorderingen.

10.6.5. De na de (aangekondigde) eisenwijzigingen resterende groep van belanghebbenden is nog altijd divers. Dat blijkt ook uit de hiervoor onder 10.6.1 en 10.6.3 aangehaalde definities. Zo behoren tot de groep van belanghebbenden kopers en lessees, kopers en lessees van nieuwe dieselveertuigen en kopers en lessees van gebruikte dieselveertuigen, kopers en lessees van een Partner en kopers en lessees van een andere wederpartij, consumenten en zakelijke gebruikers. Dit neemt niet weg dat al deze (rechts)personen, naar SDEJ en Car Claim stellen, één ding gemeen hebben: zij zijn koper of lessee (geweest) van een of meer door Mercedes-Benz Group AG geproduceerde dieselveertuigen (van het merk Mercedes-Benz) met een illegaal manipulatie-instrument (hierna: IMI). Alle belanghebbenden hebben dus, naar SDEJ en Car Claim stellen, dezelfde feitelijke positie. In deze zin is sprake van voldoende gelijksoortigheid, althans van bundelbaarheid van de bij de ingestelde vorderingen betrokken belangen die een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden bevorderen.

De dieselveertuigen

In de SDEJ-zaak

10.6.6. SDEJ definieert in haar dagvaarding “Getroffen Voertuig” als “een door Daimler (inmiddels Mercedes-Benz Group AG; *rechtbank*) (...) gefabriceerde en van een Illegaal Manipulatie-instrument voorzien dieselvoertuig van het merk Mercedes-Benz dat door een typegoedkeuringsinstantie in de Europese Unie, zoals het KBA, is goedgekeurd op basis van de Euro 5 of Euro 6 grenswaarden en door een Gedupeerde in de periode 1 januari 2009 tot en met 31 januari 2019 is gekocht, geleased of anderszins is verkregen”.

In de Car Claim-zaak

10.6.7. Car Claim hanteert in haar dagvaarding dezelfde definitie van “Getroffen Voertuig” als SDEJ. Bij haar akte van 24 mei 2023 heeft Car Claim haar eis verminderd in die zin dat zij de definitie van “Getroffen Voertuigen” beperkt tot “Euro 5 en Euro 6 dieselvoertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van art. 2 van de Emissieverordening, die onder het merk Mercedes-Benz vanaf 1 september 2009 tot en met 31 december 2019 op de markt zijn gebracht”.

In beide zaken

10.6.8. Mercedes en de Partners voeren, kort samengevat, het volgende aan. Mercedes-Benz Group AG heeft in de door SDEJ en Car Claim gehanteerde relevante periode (1 januari 2009 respectievelijk 1 september 2009 tot en met 31 januari 2019) een grote verscheidenheid aan technieken voor het beheersen van NO_x-uitstoot in dieselvoertuigen gebruikt. Deze technieken waren toelaatbaar en nuttig. Voor de vele verschillende dieselvoertuigen en voertuigtypes die in de bedoelde periode op de markt zijn gebracht, zijn vele duizenden softwareversies ontworpen met verschillende instellingen (‘kalibraties’). Voor zover de softwareversies van de dieselvoertuigen die onder de door SDEJ en Car Claim ingestelde vorderingen vallen op een bepaald punt dezelfde kalibratie bevatten, kan de vraag of de desbetreffende “Betrokken Voertuigen” een IMI bevatten nog steeds niet op collectieve basis beantwoord worden. Daarvoor moeten ook andere kalibraties in aanmerking worden genomen die met de kalibratie in kwestie samenhangen, evenals de fysieke eigenschappen van deze voertuigen. Eenzelfde kalibratie kan namelijk uiteenlopende invloed hebben op het emissiegedrag van het voertuig, afhankelijk van (onder meer) de carrosserie, het gewicht, de transmissie, de *engine control unit* en de luchtweerstand van het voertuig. Uiteindelijk zal altijd onderzocht moeten worden hoeveel NO_x het voertuig uitstoot in welke omstandigheden. Ook de vraag of een bekritiseerde functionaliteit gerechtvaardigd is kan alleen worden beantwoord aan de hand van de individuele kenmerken van het desbetreffende voertuig. Gevolg van dit alles is dat de “Betrokken Voertuigen” zo divers zijn dat er geen algemene conclusies kunnen worden getrokken over de (onderling zeer verschillende) functionaliteiten daarin. Dat verklaart overigens ook waarom ten aanzien van Mercedes-Benz het *Kraftfahrt-Bundesamt* (KBA) geen terugroepactie heeft bevolen voor een hele vloot voertuigen met dezelfde motor, of zelfs maar voor voertuigen met hetzelfde typegoedkeuringsnummer.

10.6.9. Partijen hebben nader gedebatteerd over de vraag of en, zo ja, welke “Betrokken Voertuigen” (onder de collectieve vorderingen van SDEJ en Car Claim vallende dieselvoertuigen) ook “Getroffen

Voertuigen” (dieselvoertuigen met een IMI) zijn. In dit verband zijn onder meer de (wel) door het KBA bevolen terugroepacties en de door Mercedes-Benz Group AG daartegen aanhangig gemaakte bezwaar- en beroepsprocedures aan de orde gekomen. Met betrekking tot de door het KBA geïdentificeerde series van (motoren van) dieselvoertuigen met IMI's kan (zo lang daar in hoger beroep niet anders over is geoordeeld) uit worden gegaan van de aanwezigheid van IMI's. Dus is sprake van bundelbaarheid van de bij de ingestelde vorderingen betrokken belangen die een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan bevorderen. De kopers en lessees van die dieselvoertuigen bevinden zich in dezelfde feitelijke positie en hebben er belang bij dat collectief voor hen wordt opgekomen. Bovendien kan bij de beoordeling of sprake is van een IMI, worden gedifferentieerd naar (bijvoorbeeld) type voertuig, model en/of uitvoering. Het argument dat voor de verschillende dieselvoertuigen en voertuigtypes vele duizenden softwareversies en kalibraties zijn gebruikt staat aan bundelbaarheid niet in de weg, omdat het kennelijk zo is dat het KBA series van voertuigen heeft aangewezen die van een(zelfde) IMI zijn voorzien. De eigenaren/lessees van alle voertuigen uit een dergelijke serie verkeren daarmee in een gelijke positie en hun belangen zijn dus bundelbaar.

10.6.10. Mede gelet op de omstandigheid dat de dagvaardingen dateren van enkele jaren geleden, de omstandigheid dat Mercedes en de Partners in deze zaken inmiddels nadere informatie hebben gegeven over de “Betrokken Voertuigen” en de omstandigheid dat zich inmiddels buiten deze zaken relevante ontwikkelingen (kunnen) hebben voorgedaan, is er wel aanleiding om nader te bezien welke voertuigen behoren tot de “Getroffen Voertuigen”. Allereerst ligt het op de weg van Mercedes om SDEJ en Car Claim en de rechtbank te informeren over het volgende, omdat zij over de gegevens beschikt:

- zijn er behoudens de in de processtukken genoemde door het KBA bevolen terugroepacties nog andere terugroepacties bevolen met betrekking tot dieselvoertuigen van Mercedes op grond van de aanwezigheid van een IMI?
- welke bezwaar- en/of hoger beroepsprocedures tegen bevolen terugroepacties lopen nog?
- zijn er bevelen tot het houden van een terugroepactie vernietigd?
- in welke gevallen is het bevel tot het houden van een terugroepactie in kracht van gewijsde gegaan?

De rechtbank beveelt Mercedes op grond van het bepaalde in artikel 22 Rv haar stellingen nader toe te lichten door het beantwoorden van bovenstaande vragen. De zaak zal daartoe naar de rol worden verwezen. Het verdere procesverloop wordt besproken aan het einde van dit vonnis.

De Partners

10.6.11. De Partners voeren daarnaast, kort samengevat, nog het volgende aan. Ieder van de gedaagden voert een totaal verschillend bedrijf en heeft een eigen rol in het ontwikkelings-, productie-, import- en verkoopproces van de Betrokken Voertuigen. Met name tussen de Partners zijn wezenlijke verschillen aan te wijzen, zowel in (omvang van) hun bedrijfsactiviteiten als in hun kennisniveau en hoedanigheid (dealers en/of servicepartners). Ook bestaan verschillen in de transacties die de Partners gedurende de relevante periode hebben verricht (waaronder maar niet beperkt tot typen

voertuigen en technische specificaties daarvan) en de daarbij gehanteerde voorwaarden. Deze verschillen maken dat de Partners niet als homogene groep kunnen worden aangemerkt.

10.6.12. Niet in geschil is dat alle in Nederland verkochte nieuwe “Betrokken Voertuigen” zijn verkocht door de Partners. De Partners hebben daarnaast gebruikte “Betrokken Voertuigen” verkocht. Dit betekent in ieder geval dat, indien en voor zover Mercedes in Nederland nieuwe “Getroffen Voertuigen” op de markt heeft gebracht, elk van deze voertuigen door een van de Partners is verkocht. Onder deze omstandigheden is voor gelijksoortigheid en bundelbaarheid niet vereist dat ieder van de Partners “Betrokken Voertuigen” aan elke groep van belanghebbenden heeft verkocht en is ook het aantal voertuigen dat elk van de Partners heeft verkocht niet relevant. Wel is vereist dat elke groep van belanghebbenden van ten minste een van de Partners heeft gekocht. Omdat de Partners samen alle nieuwe Betrokken Voertuigen hebben verkocht en ook een deel van de gebruikte Betrokken Voertuigen, kan dit worden aangenomen. De Partners stellen dat alleen dealers nieuwe voertuigen verkopen en dealers en servicepartners tweedehands voertuigen. Omdat de vorderingen mede betrekking hebben op tweedehands voertuigen met een IMI is dat onderscheid echter voor de bundelbaarheid niet van belang. Er kan vanuit worden gegaan dat als de servicepartners tweedehands voertuigen hebben verkocht dat ook voertuigen met een IMI (kunnen) zijn geweest. Indien een Partner meent dat zij in de relevante periode geen enkel (nieuw of tweedehands) Betrokken Voertuig heeft verkocht, kan zij dat in de inhoudelijke fase stellen en onderbouwen. De Partners stellen dat er tussen hen verschillen in kennisniveau zijn. Zij hebben echter niet toegelicht waarom dat relevant zou zijn voor de bundelbaarheid van de vorderingen die in dit geding zijn ingesteld, zodat de rechtbank aan dat argument voorbij gaat.

SDEJ en Car Claim zullen evenwel niet-ontvankelijk worden verklaard in hun vorderingen tegen de Partners voor zover deze strekken tot behartiging van belangen van (rechts)personen die in de relevante periode een diesellootje van Mercedes door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (‘leaserijders’). De Partners hebben toegelicht dat zij geen leaseovereenkomsten sluiten en dat lease-activiteiten zijn ondergebracht in aparte vennootschappen. Hierop hebben SDEJ en Car Claim niet gereageerd. Bij deze stand van zaken hebben SDEJ en Car Claim onvoldoende onderbouwd dat de ‘leaserijders’ een vordering hebben tegen de Partners, zodat ook geen sprake is van gelijksoortige belangen. SDEJ en Car Claim zullen in deze vorderingen daarom niet-ontvankelijk worden verklaard.

De (grondslagen van de) vorderingen

10.6.13. Zoals in het tussenvonnis van 22 juni 2022, onder 6.15, al is opgemerkt, zijn niet alle vorderingen tegen alle gedaagden ingesteld ten behoeve van dezelfde (groepen van) belanghebbenden.

10.6.14. Hierna zal per (categorie van) vorderingen worden beoordeeld of het belangen betreft die zich voldoende laten veralgemeniseren. Hierbij geldt als uitgangspunt of bij de beoordeling van de vordering (voldoende) kan worden geabstraheerd van de bijzonderheden van individuele gevallen.

I. Verklaring voor recht dat bepaalde partijen hebben te gelden als consumenten

10.6.15. Dit betreft onderdeel 4.1 van de vordering van SDEJ en onderdeel 3.1 van de vordering van Car Claim.

10.6.16. Deze onderdelen, die zien op de zogeheten reflexwerking ten behoeve van de betrokken belanghebbenden, kunnen niet collectief worden beoordeeld. Voor beantwoording van de vraag of de betrokken belanghebbenden een beroep kunnen doen op de aan een consument toekomende bescherming zijn de individuele omstandigheden van de betrokkene van belang, bijvoorbeeld voor welk voorgenomen gebruik het dieselvoertuig is gekocht. SDEJ en Car Claim zijn in deze onderdelen van hun vorderingen dus niet ontvankelijk.

II. Verklaringen voor recht ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken

10.6.17. Dit betreft onderdeel 4.2 (met subonderdelen 4.2.1 tot en met 4.2.4) van de vordering van SDEJ en onderdeel 3.2 (met subonderdelen 3.2.1 en 3.2.2) van de vordering van Car Claim. SDEJ en Car Claim beginnen hetzelfde. Hun eerste subonderdeel strekt ertoe dat voor recht wordt verklaard dat de gedragingen van Mercedes oneerlijke handelspraktijken zijn en “mitsdien jegens de Consumenten onrechtmatig zijn”.

Vervolgens neemt (alleen) SDEJ een afslag. Haar tweede subonderdeel strekt ertoe dat voor recht wordt verklaard dat de gedragingen van Mercedes zijn toe rekenen aan de Partners, zodat de oneerlijke handelspraktijken ook aan hen kunnen worden tegengeworpen en hun gedragingen onrechtmatig zijn jegens de Consumenten. Het derde subonderdeel van SDEJ strekt ertoe dat de overeenkomsten die tussen Consumenten en de Partners tot stand zijn gekomen (althans, naar de rechtbank begrijpt, voor 14 juni 2014 tussen Consumenten en de Partners tot stand zijn gekomen) als gevolg van voornoemde oneerlijke handelspraktijken vernietigbaar zijn. Tot slot eindigen SDEJ en Car Claim weer voor een groot deel hetzelfde. Hun vierde, respectievelijk tweede, subonderdeel strekt ertoe dat voor recht wordt verklaard dat Mercedes gelet op de oneerlijke handelspraktijken jegens de Consumenten hoofdelijk schadeplichtig zijn. SDEJ betreft hierbij ook de Partners.

10.6.18. De belangen van de personen voor wie SDEJ en Car Claim opkomen zijn voldoende gelijksoortig en bundelbaar voor zover het gaat om de gedragingen die Mercedes op dit onderdeel worden verweten. Het gaat daarbij in essentie om het niet vermelden dat de voertuigen een IMI bevatten, hetgeen volgens SDEJ en Car Claim bij alle getroffen voertuigen het geval was. Gelet hierop zijn de belangen van de personen voor wie SDEJ opkomt ook voldoende gelijksoortig en bundelbaar voor zover het gaat om de toerekenbaarheid van de gedragingen van Mercedes aan de Partners. De voor deze toerekening gestelde gronden (tekst en strekking van de richtlijn en de wet, de rol van Mercedes-Benz Nederland B.V. en de Partners in de productie- en verkoopketen en de maatschappelijke maatstaven) vereisen geen individuele beoordeling per Partner maar gelden voor alle Partners. Dat geldt ook voor de op deze grond gebaseerde vernietigbaarheid van de overeenkomsten tussen Consumenten en Partners. Dat niet iedere Partner betrokken is geweest bij verschillende verkopen maakt dit niet anders. Tot slot zijn de belangen van de personen voor wie SDEJ en Car Claim opkomen voldoende gelijksoortig en bundelbaar voor zover het gaat om de hoofdelijke schadeplichtigheid, ook voor zover het de Partners betreft.

III. Verklaringen voor recht ten aanzien van dwaling

10.6.19. Dit betreft onderdeel 4.3 en subonderdeel 4.3.1 van de vordering van SDEJ en onderdeel 3.3 en subonderdeel 3.3.1 van de vordering van Car Claim.

10.6.20. In het algemeen vereist een beroep op dwaling (en de daarop gebaseerde vernietiging van de rechtshandeling) een beoordeling van individuele omstandigheden aan de zijde van de belanghebbende en de invloed daarvan op diens wilsvorming. In deze zaken gaat het echter bij alle belanghebbenden om precies dezelfde omstandigheid, namelijk de onbekendheid met de (gestelde) aanwezigheid van een IMI bij de aankoop van het dieselvoertuig en het als gevolg daarvan niet voldoen aan de toepasselijke Nederlandse en Europese wet- en regelgeving. Deze omstandigheid, als dit komt vast te staan, is van dermate groot belang dat dit ook zonder bijkomende individuele omstandigheden tot toewijzing van de gevorderde verklaringen voor recht kan leiden. Hetzelfde geldt voor de onbekendheid van de belanghebbenden met de (gestelde) minder milieuvriendelijke prestaties van de dieselvoertuigen. De belangen van de personen voor wie SDEJ en Car Claim opkomen zijn dus in zoverre voldoende gelijksoortig om in collectief te worden beoordeeld. Of de aanwezigheid van een IMI en/of de minder milieuvriendelijke prestaties van een voertuig zulke essentiële eigenschappen zijn dat geen weldenkende koper bij wetenschap daarvan het betrokken voertuig zou kopen, zal in de inhoudelijke fase van de procedure worden beoordeeld.

10.6.21. Dat de vorderingen uit hoofde van dwaling bundelbaar zijn heeft tot gevolg dat de daaruit voortvloeiende en daarop voortbouwende vorderingen (5.1-5.5.1.1 van SDEJ en 4/4.1 van Car Claim) dat eveneens zijn.

IV. Verklaringen voor recht ten aanzien van conformiteit, productaansprakelijkheid en wanprestatie

10.6.22. Dit betreft onderdeel 4.4 (met subonderdelen 4.4.1 tot en met 4.4.4) van SDEJ en onderdeel 3.4 (met subonderdeel 3.4.1 tot en met 3.4.4) van Car Claim. Anders dan SDEJ baseert Car Claim zich als gevolg van haar laatste eisenwijziging niet langer op productaansprakelijkheid, zoals ook blijkt uit nummer 14 van haar hiervoor onder 4.2 geciteerde akte van die datum.

10.6.23. Indien het gestelde verwijt over de aanwezigheid van een IMI komt vast te staan, komen de posities van de belanghebbenden op dat essentiële punt met elkaar overeen. De vraag ligt dan voor of de gestelde omstandigheid dat een dieselvoertuig is voorzien van een IMI en daardoor niet voldoet aan de geldende wet- en regelgeving moet worden gekwalificeerd als non-conform. Of dat zo is, is een vraag die in zijn algemeenheid kan worden beantwoord. In dit verband is van belang dat over de aanwezigheid van het gestelde IMI niets is medegedeeld aan de belanghebbenden. De informatie die door de Partners wel is verstrekt (en die van geval tot geval verschillend kan zijn geweest), heeft in elk geval niet de strekking gehad dat werd gewaarschuwd voor de aanwezigheid van een IMI of dat werd medegedeeld dat het voertuig niet voldeed aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Daarom staan de verschillen in wat aan de kopers en lessees is medegedeeld in zoverre niet aan gelijksoortigheid en bundelbaarheid in

de weg. SDEJ zal in het vervolg van haar zaak de gestelde productaansprakelijkheid en de plaats daarvan in het kader van conformiteit en wanprestatie nader moeten toelichten.

10.6.24. De gevorderde verklaring voor recht dat de redelijke termijn tot herstel of vervanging van de gebreken (de rechtbank leest: *wegens* de gebreken) in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken (subonderdeel 4.4.2 van de vordering van SDEJ, subonderdeel 3.4.2 van de vordering van Car Claim) kan eveneens worden beoordeeld zonder individuele omstandigheden van de belanghebbenden in aanmerking te nemen. Ook de gevorderde verklaring voor recht dat de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers gerechtigd zijn van de betreffende Partners vervanging van het onderhavige Getroffen Voertuig te vorderen voor zover zij hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben (subonderdeel 4.4.3 van de vordering van SDEJ, subonderdeel 3.4.3 van de vordering van Car Claim) kan worden beoordeeld zonder individuele omstandigheden van de belanghebbenden in aanmerking te nemen. Ook deze vorderingen zijn dus bundelbaar.

10.6.25. Subonderdeel 4.4.4 van de vordering van SDEJ en subonderdeel 3.4.4 van de vordering van Car Claim lopen niet helemaal parallel. Het subonderdeel van Car Claim ziet ook op gedeeltelijke ontbinding en strekt ook tot prijsvermindering. De rechtbank heeft hiervoor al geoordeeld dat de gevorderde verklaringen voor recht met betrekking tot non-conformiteit voldoende gelijksoortig zijn. De gevorderde verklaringen voor recht met betrekking tot ontbinding liggen in het verlengde daarvan, omdat ontbinding een van de remedies is bij non-conformiteit. Op de voet van artikel 7:22 lid 1 aanhef en onder a BW moet worden beoordeeld of een betrokken voertuig met een IMI aan de overeenkomst beantwoordt. Of een betrokken voertuig met een IMI een afwijking van het overeengekomene vormt, die de gevolgen van ontbinding rechtvaardigt, kan in het algemeen worden beantwoord. Individuele omstandigheden hoeven bij dit oordeel niet te worden betrokken. Ook de vraag of in dit geval is voldaan aan het verzuimvereiste laat zich in algemene zin beantwoorden nu de aard van het gestelde gebrek in de prestatie voor alle belanghebbenden gelijk is. De vraag of de Partners zich kunnen beroepen op de “tenzij-formule” van artikel 6:265 BW/7:22 lid 1 aanhef en onder b BW kan in ieder geval voor zover het gaat om een op grond van de aanwezigheid van een IMI ingeroepen (gedeeltelijke) ontbinding dan wel prijsverlaging beoordeeld worden zonder dat daarvoor individuele omstandigheden van belang zijn. De posities van alle eigenaren/lessees van Getroffen voertuigen zijn immers op dat punt gelijk. In het geval dat de verwijten van Car Claim terecht zijn, kan de vraag of een koop prijsvermindering geboden is bij een op de gestelde non-conformiteit gebaseerde gedeeltelijke ontbinding (of in geval van consumentenkoop op grond van art. 7:22 lid 1 onder b BW), ook in algemene zin worden beantwoord. Mogelijk dat in dit geval ook over de omvang van een koop prijsvermindering vanwege de gestelde aanwezigheid van een IMI (welke omstandigheid voor alle belanghebbenden zou gelden) in zijn algemeenheid een oordeel kan worden gegeven. In dat geval kan worden geabstraheerd van individuele omstandigheden. In het verlengde hiervan is Car Claim ook ontvankelijk in subonderdeel 6 van haar vordering die betrekking heeft op de verschuldigdheid van wettelijke rente over een prijsvermindering. De vraag of wettelijke rente is verschuldigd, laat zich namelijk ook in algemene zin beantwoorden.

V. *Vorderingen waarin wordt meegenomen dat Mercedes geen aanspraak kan maken op een vergoeding in verband met gebruik of waardevermindering van een Getroffen Voertuig*

10.6.26. Dit betreft diverse subonderdelen van de vorderingen van SDEJ en Car Claim. Het standpunt dat het in alle gevallen onjuist en onredelijk is om te bepalen dat belanghebbenden enige gebruiks- of waardevergoeding verschuldigd zijn vanwege de opzettelijke en structurele misleiding door Mercedes-Benz Group AG die aan ieder van de gedaagden zou zijn toe te rekenen, laat zich in zijn algemeenheid beoordelen. Aan dat standpunt ligt immers ten grondslag dat de specifieke omstandigheden van de individuele belanghebbende er vanwege de opzettelijke misleiding niet toe doen. Voor het overige – dat wil zeggen voor zover inhoudelijk zou worden geoordeeld dat voornoemd standpunt niet wordt gevolgd – lenen voornoemde vorderingen zich niet voor collectieve beoordeling. Indien komt vast te staan dat bij het bepalen van de gevolgen van een (gedeeltelijke) vernietiging, ontbinding of zaaksvervanging gedaagden wel aanspraak kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het voertuig en/of de waardevermindering daarvan, moeten bij de vaststelling van de hoogte daarvan de individuele omstandigheden van de belanghebbende, zoals de staat van het voertuig, in aanmerking worden genomen.

VI. Verklaringen voor recht ten aanzien van onrechtmatige daad

10.6.27. Dit betreft onderdeel 4.6 (subonderdelen 4.6.1 tot en met 4.6.3) van SDEJ en onderdeel 3.6 en subonderdeel 3.6.1 van Car Claim. Anders dan SDEJ richt Car Claim sinds de laatste eiswijziging geen op onrechtmatige daad gebaseerde vordering meer tegen de Partners. Verder vordert Car Claim, anders dan SDEJ, vanaf die datum geen verklaring voor recht meer dat Mercedes zich schuldig heeft gemaakt aan onrechtmatig handelen in de zin van artikel 6:166 BW (zie de nummers 13 en 16 van haar akte van 24 mei 2023).

10.6.28. Deze onderdelen strekken tot bescherming van gelijksoortige belangen, zodat ze collectief kunnen worden beoordeeld. Gelet op wat SDEJ en Car Claim aan de jegens Mercedes gevorderde verklaringen voor recht ten grondslag hebben gelegd, zal in de inhoudelijke fase moeten worden beoordeeld of de dieselloertuigen die gedurende de relevante periode op de Nederlandse markt zijn gebracht en vervolgens door de belanghebbenden zijn gekocht of geleased IMI's bevatten. Bij de beoordeling van de vraag of onrechtmatig is gehandeld, kan worden geabstraheerd van bijzondere omstandigheden aan de zijde van de belanghebbenden. Die omstandigheden zijn pas relevant bij vragen over bijvoorbeeld schade-omvang en causaal verband. Die vragen liggen in deze procedure niet voor en kunnen na een gegeven onrechtmatigheidsoordeel in individuele vervolgpcedures aan de orde komen. Dat verschillen bestaan tussen belanghebbenden, doet dus niet af aan de mogelijkheid deze onderdelen collectief te behandelen. De belangen van de personen voor wie SDEJ en Car Claim opkomen, komen op dit punt met elkaar overeen en zijn dus bundelbaar. Ook de verwijten die SDEJ in haar zaak de Partners maakt, zijn collectief te behandelen. Ook in zoverre is sprake van voldoende gelijksoortigheid en bundelbaarheid.

Verschillen in toepasselijke voorwaarden

10.6.29. In de door de Partners aangevoerde verschillen in verkooptransacties en de daarbij gehanteerde voorwaarden ziet de rechtbank onvoldoende reden om SDEJ en Car Claim in een of meer van hun vorderingen niet-ontvankelijk te verklaren. Als het gaat om een beperking van een eventuele

schadevergoedingsplicht geldt dat de omvang van schade in deze procedure niet aan de orde is vanwege de toepasselijkheid van het oude collectieve actierecht. Verder zal in de hoofdzaak moeten worden beoordeeld of (ook) de zakelijke kopers de rechten kunnen uitoefenen die de wet hen toekent bij non-conformiteit. Dat zal in elk geval voor een gedeelte collectief kunnen worden beoordeeld. Als het gaat om de termijn waarbinnen moet worden geklaagd, geldt dat eveneens algemene vragen moeten worden beantwoord, zoals de vraag of kan worden gevegd dat wordt geklaagd. Het beroep van de Partners op de toepasselijke voorwaarden betekent dus niet dat de beoordeling van een of meer vorderingen noodzakelijkerwijs en volledig beperkt is tot een beoordeling van de individuele omstandigheden van een betrokkene. Hetzelfde geldt voor het beroep van de Partners op schending van de klachtplicht en op verjaring.

Conclusie

10.6.30. Binnen de hiervoor getrokken grenzen is zowel in de SDEJ-zaak als in de Car Claim-zaak voldaan aan het gelijksoortigheidsvereiste.

11. Ontvankelijkheid – waarborgvereiste

In beide zaken

11.1. Artikel 3:305a lid 2, laatste volzin, (oud) BW bepaalt dat een belangenorganisatie niet ontvankelijk is indien met de rechtsovereenkomst de belangen van de personen ten behoeve van wie deze is ingesteld onvoldoende gewaarborgd zijn.

11.2. In het tussenvonnis van 7 juni 2023 is, voor zover hier van belang, overwogen:

De achterbannen

2.3. SDEJ en Car Claim hebben in hun dagvaardingen de toepasselijkheid van de WAMCA als uitgangspunt genomen. Mercedes en de Partners voeren aan dat SDEJ en Car Claim niet hebben aangetoond dat zij opkomen voor een daadwerkelijk bestaande, voor deze zaken relevante achterban en dat zij geen verifieerbare stellingen hebben ingenomen over het aantal bij hen aangesloten belanghebbenden. Mercedes en de Partners voeren voorts aan dat zij niet of nauwelijks klachten hebben ontvangen over hun dieselveertuigen. Mercedes en de Partners achten een en ander eens te meer van belang omdat SDEJ en Car Claim ad hoc zouden zijn opgericht door Amerikaanse advocatenkantoren met eigen commerciële doelstellingen.

2.4. SDEJ stelt hier tegenover dat op 12 mei 2023 15.456 Mercedes-dieselveertuigen bij haar waren geregistreerd en dat de aanmelders hun steun hebben uitgesproken voor haar werkzaamheden en de door haar aanhangig gemaakte procedure. Car Claim stelt tegenover het verweer van Mercedes en de Partners dat zich op 24 mei 2023 ongeveer 6.000 Autobezitters (zoals gedefinieerd in haar dagvaarding) bij haar hadden aangemeld.

2.5. De rechtbank overweegt als volgt.

Het zogenoemde waarborgvereiste uit artikel 3:305a lid 2 (oud) BW heeft tot doel belangenorganisaties met onzuivere motieven te weren. Of de belangen waarop de collectieve actie ziet voldoende zijn gewaarborgd moet worden beoordeeld

aan de hand van de feiten en omstandigheden van het concrete geval. Uit de wetsgeschiedenis volgt dat bij de beoordeling of met de collectieve actie de belangen van de betrokken personen al dan niet voldoende zijn gewaarborgd, de rechter dient te onderzoeken i) in hoeverre de betrokkenen uiteindelijk baat hebben bij de collectieve actie indien het gevorderde wordt toegewezen en ii) in hoeverre erop vertrouwd mag worden dat de eisende organisatie over voldoende kennis en vaardigheden beschikt om de procedure te voeren. In de wetsgeschiedenis worden een aantal factoren genoemd die bij de beantwoording van deze vragen in algemene zin een rol kunnen spelen. De omvang van de groep benadeelden die zijn aangesloten bij de belangenorganisatie en in hoeverre zij de collectieve actie ondersteunen zijn zulke factoren. Artikel 3:305a (oud) BW stelt, anders dan het huidige artikel 3:305a lid 2 BW, voor ontvankelijkheid in een collectieve actie niet de eis dat de belangenorganisatie voldoende representatief is. Wel kunnen de factoren die een rol spelen bij de beoordeling van de representativiteit van een belangenorganisatie worden meegewogen bij de beoordeling of is voldaan aan het waarborgvereiste. De wetsgeschiedenis benadrukt dat het aantal benadeelden dat is aangesloten bij een belangenorganisatie geen formeel vereiste is. Het vormt wel een belangrijke aanwijzing dat is voldaan aan het waarborgvereiste, maar moet niet altijd doorslaggevend zijn.

2.6. Tegen deze achtergrond heeft de rechtbank behoefte aan inzicht in de volgende, door SDEJ respectievelijk Car Claim bij akte te verstrekken gegevens:

- a. het aantal individuele belanghebbenden dat per 1 juni 2023 specifiek voor de vorderingen jegens Mercedes en de Partners bij haar is aangesloten (hierna: belanghebbenden);
- b. op welke wijze hebben belanghebbenden zich aangemeld;
- c. welke contactgegevens hebben zij opgegeven (waarbij het niet om die contactgegevens zelf gaat);
- d. zijn zij al dan niet in Nederland woonachtig;
- e. welke gegevens hebben zij over het betrokken voertuig opgegeven (waarbij het niet om die gegevens zelf gaat);
- f. zijn zij koper of lessee van het betrokken voertuig;
- g. bevinden zich onder hen eigenaren of lessees van meer dan een voertuig en, zo ja, om hoeveel voertuigen gaat het;
- h. welk bedrag heeft ieder van hen aan haar betaald of is ieder van hen aan haar verschuldigd;
- i. heeft zij met ieder van hen een overeenkomst gesloten over het af te dragen percentage indien de belanghebbende een vergoeding ontvangt van Mercedes en/of de Partners en zo ja, hoe luidt deze overeenkomst;
- j. op welke wijze heeft ieder van hen de inbreng van de belanghebbenden georganiseerd bij de te nemen vervolgstappen.

De rechtbank verzoekt SDEJ en Car Claim bij hun akte een verklaring van een accountant te voegen over de juistheid van de verstrekte gegevens.

(...)

De procesfinancieringsovereenkomsten

2.8. Niet in geschil is dat de zaak van SDEJ wordt gefinancierd door Consumer Justice Network B.V. en die van Car Claim door CF ND Car Ltd. Mercedes en de Partners betogen dat de desbetreffende overeenkomsten in het geding moeten worden gebracht. Zij voeren aan dat zeker moet zijn dat de procesfinanciers geen oneigenlijke invloed kunnen uitoefenen. SDEJ en Car Claim (als haar verweer dat zij niet gehouden is de overeenkomst in het geding te brengen wordt gepasseerd) zijn op zichzelf bereid om de financieringsovereenkomsten in het geding te brengen, maar wensen delen van de aan Mercedes en de Partners ter beschikking te stellen afschriften onleesbaar te maken. Dit betreft in het bijzonder het voor ieder van hen beschikbare budget.

2.9. Naar het oordeel van de rechtbank is het met het oog op de beoordeling van de ontvankelijkheid van SDEJ en Car Claim noodzakelijk dat zij hun financieringsovereenkomsten integraal, zonder onleesbaar gemaakte delen aan de rechtbank overleggen. Dit geldt ook voor de bijlagen, met uitzondering van de bijlage(n) betreffende de rechtsverhouding tussen SDEJ respectievelijk Car Claim en haar advocaat. Daarbij verlangt de rechtbank ook een bevestiging dat de aldus verstrekte stukken alle afspraken bevatten tussen SDEJ respectievelijk Car Claim en haar financiers. Op deze wijze kan de rechtbank zich ervan vergewissen dat SDEJ en Car Claim over voldoende middelen beschikken om de kosten van hun zaken te dragen en dat de zeggenschap in deze zaken in voldoende mate bij henzelf ligt. In de aan Mercedes en de Partners ter beschikking te stellen afschriften van de procesfinancieringsovereenkomsten mogen SDEJ en Car Claim desgewenst het voor ieder van hen beschikbare budget onleesbaar maken. Mercedes en de Partners hebben hiertegen geen bezwaar gemaakt. Voor het onleesbaar maken van (andere) commercieel gevoelige informatie ziet de rechtbank geen aanleiding. Zonder nadere toelichting, die ontbreekt, valt niet in te zien waarom het overleggen van deze informatie afbreuk zou (kunnen) doen aan de positie in en buiten deze zaken van SDEJ en Car Claim en de personen voor wie zij opkomen.

11.3. De rechtbank stelt voorop dat zij in de door partijen over en weer ingenomen stellingen en in de door partijen in het geding gebrachte producties geen aanleiding ziet om *ambtshalve* te oordelen dat SDEJ en/of Car Claim op grond van andere dan de door Mercedes en de Partners aangevoerde feiten en omstandigheden niet aan het waarborgvereiste voldoen, behoudens de in 11.28 onder f gegeven beoordeling van de financieringsovereenkomst van Car Claim.

11.4. Hierna zal eerst worden ingegaan op de achterbannen en vervolgens op de financieringsovereenkomsten.

De achterbannen

In de SDEJ-zaak

11.5. SDEJ beantwoordt in haar akte van 2 augustus 2023 de in het tussenvonnissen van 7 juni 2023 gestelde vragen (onder verwijzing naar een door haar in het geding gebracht rapport, gedateerd 21 juli 2023, van [X] van Kroll B.V.), voor zover hier van belang, als volgt:

11. **Vraag a. Aantal aangesloten belanghebbenden.** Per 1 juni 2023 hadden zich bij Emissions Justice 13.858 individuele Belanghebbenden aangemeld, in de zin dat zij voldoende informatie aan Emissions Justice hebben verleend; steun hebben uitgesproken voor haar initiatief dan wel een overeenkomst met haar hebben gesloten waarin de voorwaarden van hun deelname zijn neergelegd. (...).

12. **Vraag b. Wijze van aanmelden.** De registratie van claimanten vindt elektronisch plaats (...).

13. **Vraag c. De opgegeven contactgegevens.** De gevraagde contactgegevens omvatten emailadres, naam, adres en (optioneel) een telefoonnummer. (...). De informatie wordt opgeslagen in het CRM systeem van Emissions Justice dat op 1 april 2022 in gebruik is genomen. De registraties van voor die datum zijn allemaal opnieuw beoordeeld en in de CRM

database opgenomen. Voor zover alle relevante gegevens aanwezig zijn, heeft Kroll ook deze claimanten als Belanghebbende aangemerkt. (...).

14. Vraag (c) beperkt zich (...) tot de contactgegevens en voertuiggegevens die de Belanghebbenden opgaven. Emissions Justice verkrijgt dergelijke gegevens onder meer door uitwisseling van informatie met derden, zoals de RDW. Dit deels geautomatiseerde systeem strekt ertoe de vorderingen van de Belanghebbenden zo veel mogelijk veilig te stellen en op juistheid te controleren (...).

15. **Vraag d. Zijn de Belanghebbenden al dan niet in Nederland woonachtig?** Van de per 1 juni aangemelde 17.668 vorderingen is 98,4% aangemeld met een adres in Nederland. Het gaat daarbij om 13.558 Belanghebbenden (op een totaal van 13.858) met in totaal 17.381 vorderingen (op een totaal van 17.668). (...).

16. **Vraag e. Type opgegeven gegevens over het betrokken voertuig.** Na aanmelding beschikt Emissions Justice over de volgende voertuiggegevens: Kenteken / VIN nummer, merk, bouwjaar, type, brandstofsoort (...). Emissions Justice kan aan de hand van deze gegevens vaststellen of de auto's volgens het RDW en Mercedes in aanmerking komen voor een diesel gerelateerde terugroepactie (...).

17. Vraag f. **Zijn de Belanghebbenden koper of lessee van het betrokken voertuig?** Van de 13.858 bij Emission Justice geregistreerde Belanghebbenden registreerden er 11.617 uitsluitend als koper hun auto('s). 1987 Belanghebbenden registreerden uitsluitend als *lessee* auto's. De resterende 254 Belanghebbenden registreerden zowel als koper en als *lessee* auto's. Te denken valt aan een taxibedrijf dat voertuigen heeft gekocht en heeft geleast, of om particulieren die afwisselend een auto kopen en leasen. Van de bij Emissions Justice geregistreerde 17.668 Vorderingen zien er 14.817 op een gekocht – en 2.851 op een geleast voertuig. (...).

18. Vraag g. **Hoeveel van de Belanghebbenden hebben meer dan een voertuig aangemeld?** Het totale aantal bij Emissions Justice geregistreerde vorderingen bedraagt 17.668. In totaal hebben 1.913 Belanghebbenden meer dan één VIN-nummer aangemeld. Deze groep heeft in totaal 5.702 VIN-nummers aangemeld. Het aantal Belanghebbenden bedraagt daarmee 13.858. (...).

19. Vraag h. **Welk bedrag heeft ieder van hen aan Emissions Justice betaald of is ieder van hen aan haar verschuldigd.** Op grond van de door Emissions Justice gehanteerde voorwaarden zijn Belanghebbenden vooraf geen vergoeding verschuldigd. Ook is geen sprake van administratiekosten, jaarlijkse bijdrage of bijdrage in de proceskosten wanneer de rechter de Vordering of een Collectieve Actie afwijst. Alleen bij een voor Belanghebbende positief resultaat is de Belanghebbende aan Emissions Justice een vergoeding verschuldigd van maximaal 27,5% van de ontvangen opbrengst, inclusief kosten en BTW, voor zover van toepassing.

20. Vraag i. **Heeft Emissions Justice met iedere Belanghebbende een overeenkomst gesloten over het af te dragen percentage indien de belanghebbende een vergoeding ontvangt en, zo ja, hoe luidt deze overeenkomst.** Per 1 juni 2023 hadden 12.789 (92,3% van 13.858) van de Belanghebbenden met Emissions Justice een deelnemingsovereenkomst waarin zij instemden met het af te dragen percentage en de andere voorwaarden. De gecontracteerde Belanghebbenden hebben gezamenlijk 16.569 Vorderingen bij Emissions Justice geregistreerd (ofwel, 93,8% van 17.668). de contractuele resultaatsafhankelijke vergoeding bedraagt maximaal 27,5%, inclusief kosten en BTW, voor zover van toepassing.

21. De resterende 1.069 Belanghebbenden hadden per 1 juni 2023 nog geen deelnemersovereenkomst met Emissions Justice. Ieder van deze Belanghebbenden verklaarde wel reeds steun aan de procedures van Emissions Justice en gaf haar toestemming om haar gegevens ter verdere verificatie met derden te delen, waaronder het RDW. Ook is nagegaan of hun vorderingen passen binnen de reikwijdte van de procedure (...).

22. Vraag j. **Manier waarop de inbreng van Belanghebbenden is geregeld.** Hoewel de WAMCA vooralsnog niet op deze procedure van toepassing is, neemt Emissions Justice aan dat deze vraag betrekking heeft op de eis van art. 3:305a lid 2 sub b (nieuw) BW (adequate inspraakmechanismen tot deelname aan of vertegenwoordiging bij besluitvorming). Uit de wetsgeschiedenis volgt dat een belangenorganisatie aan deze eis kan voldoen door aangeslotenen in staat te stellen zich uit te laten over bepaalde besluiten.

23. Emissions Justice legt op haar website uit dat zij de achterban op relevante momenten raadpleegt, bijvoorbeeld over de verdeling van eventueel te verkrijgen financiële compensatie (art 2 lid 1 sub c Statuten), en over een eventueel schikkingsvoorstel (artikel 10 Statuten).

24. Emissions Justice beschikt ook over de relevante contactgegevens van de bij haar geregistreerde Belanghebbenden en communiceert regelmatig met hen, bijvoorbeeld in het kader van status updates en nieuwsberichten, het verifiëren van registratiegegevens, het verkrijgen van individuele reacties op enquêtes of het nazenden van specifieke informatie (...). Via deze communicatielijnen is het voor haar eenvoudig om bijvoorbeeld een enquête onder de Belanghebbenden te houden of hen tot besluitvorming op te roepen. Dat is in deze fase voldoende.

2.3 Resterende vraag: voertuigen gekocht van Dealers.

25. (...). Zoals ter zitting verklaard, stelt Emissions Justice deze vraag momenteel niet als verplicht informatieveld in het initiële registratieproces. Via de bestaande communicatielijnen die Emissions Justice met Belanghebbenden onderhoudt kan deze vraag in een latere fase op individueel niveau aan hen worden voorgelegd.

11.6. Mercedes voert tegen de antwoorden van SDEJ, kort samengevat, het volgende aan. Het doel van de door de rechtbank bevolen accountantsverklaring is evident: de rechtbank wenst van de accountant te vernemen of de door SDEJ verstrekte gegevens juist zijn. SDEJ heeft geen verklaring van een accountant over de juistheid van de verstrekte gegevens overgelegd. Het rapport van [X] is geen accountantsverklaring, omdat hij het juist (expliciet) niet in zijn hoedanigheid van accountant heeft opgesteld. Ook inhoudelijk zegt het rapport van [X] niets over de juistheid van de door SDEJ verstrekte gegevens.

11.7. De Partners voeren tegen de antwoorden van SDEJ, kort samengevat, het volgende aan. SDEJ miskent dat deze procedure enkel ziet op NL Kopers en gaat ten onrechte uit van te ruime begrippen 'Belanghebbenden' en 'Vorderingen'. SDEJ beschikt niet over een voldoende achterban bestaande uit NL Kopers. 'Vorderingen' die zien op voertuigen buiten de relevante periode zijn niet relevant. De inbreng van 'Belanghebbenden' is niet aannemelijk. SDEJ geeft geen antwoord op de 'resterende vraag': het blijft onbekend hoeveel voertuigen zijn gekocht bij de Partners, en zo ja bij welke Partners.

11.8. Car Claim beantwoordt in haar akte van 2 augustus 2023 de in het tussenvonnis van 7 juni 2023 gestelde vragen (onder verwijzing naar een door haar in het geding gebracht rapport, gedateerd 25 juli 2023, van [Y] van Drieblad Accountants B.V.), voor zover hier van belang, als volgt:

II.2 Subvraag a: Aantal aangesloten Autobezitters

(...)

11. Aan de hand van de door Autobezitters opgegeven kentekens en/of VIN-nummers verifieert Car Claim of het aangemelde voertuig daadwerkelijk kwalificeert als een Getroffen Voertuig. Car Claim doet dit aan de hand van een applicatie die is gekoppeld aan (historische) gegevens van de RDW-database.

12. Per 1 juni 2023 zijn bij Car Claim specifiek voor de vorderingen van Car Claim jegens Gedaagden 6.244 Getroffen Voertuigen aangemeld. Deze Getroffen Voertuigen zijn aangemeld door 2.580 verschillende Autobezitters. Deze Autobezitters bestaan zowel uit zakelijke- als particuliere partijen.

II.3 Subvraag b: Wijze van aanmelden

13. Autobezitters melden zich langs twee wegen bij Car Claim aan. Ten eerste via het registratieplatform van Car Claim op haar website (...) ('**Registratieplatform Car Claim**').

14. Autobezitters kunnen zich daarnaast bij Car Claim aanmelden via het registratieplatform van Consumentenbond op haar website (...) ('**Registratieplatform Consumentenbond**'). Car Claim is mede met het oog hierop een samenwerkingsovereenkomst met Consumentenbond aangegaan.

(...)

II.4 Subvraag c: Contactgegevens

39. Car Claim vat subvraag c van de Rechtbank zo op dat de Rechtbank wenst te vernemen over welke contactgegevens van aangemelde Autobezitters Car Claim beschikt.

(...)

41. Van alle Autobezitters die zich hebben aangemeld via het Registratieplatform Car Claim beschikt Car Claim over de naam, het woon- of vestigingsadres, een e-mailadres en telefoonnummer. Dit betreffen verplichte velden in het aanmeldingsproces. Dit geldt ook voor de grote zakelijke partijen voor wie Car Claim de aanmelding buiten het platform om als maatwerk verzorgt.

42. Van alle Autobezitters die zich hebben aangemeld via het Registratieplatform Consumentenbond beschikt Car Claim in ieder geval over de naam en het e-mailadres. Dit betreft verplichte velden in het aanmeldingsproces (...).

(...)

II.5 Subvraag d: Wonen de Autobezitters in Nederland?

44. Ja, alle onder subvraag a genoemde Autobezitters die zich bij Car Claim tot en met 1 juni 2023 voor deze procedure hebben aangemeld, zijn woonachtig of gevestigd in Nederland.

II.6 Subvraag e: Opgegeven gegevens over de Getroffen Voertuigen

45. Alle Autobezitters geven over de Getroffen Voertuigen op het Registratieplatform Car Claim verplicht de volgende gegevens op:

- het kenteken
- het VIN-nummer
- het merk en model
- het bouwjaar
- de wijze van verwerving (koop of lease)
- de staat van aanschaf (nieuw of gebruikt)
- de aankoopdatum
- het aankoopbedrag
 - aangeschaft van particulier of bedrijf
- huidig of voormalig bezit; en
- of er al dan niet een software update is uitgevoerd

46. Daarnaast kunnen Autobezitters de volgende documenten met betrekking tot hun Getroffen Voertuigen verstrekken:

- Onderhoudsfacturen
- Bewijs van eigendom
- Bewijs van verkoop/inruilen
- Bewijs van software update
- Aankoopovereenkomst
- Aankoopfactuur
- Verkoopfactuur
 - Kentekenbewijs
- Correspondentie

47. Via het Registratieplatform Consumentenbond geven alle Autobezitters met betrekking tot de Getroffen Voertuigen verplicht het kenteken op. Op basis van het kenteken beschikt Car Claim meteen ook over het VIN-nummer, merk, model, brandstoftype, bouwjaar en de catalogusprijs van het aangemelde Getroffen Voertuig. Daarnaast kunnen Autobezitters de volgende gegevens opgeven:

- de wijze van verwerving (koop of lease)
- de staat van aanschaf (nieuw of gebruikt)
- de aankoopdatum
- het aankoopbedrag
- aangeschaft van particulier of bedrijf; en
- huidig of voormalig bezit.

48. Autobezitters kunnen tevens documenten uploaden, zoals een kentekenbewijs, de aankoop- en verkoopnota, bevestiging van een uitgevoerde update of van belang zijnde correspondentie.

II.7 Subvraag f: Kopers of leasees

49. Op dit moment hebben nog niet alle bij Car Claim aangemelde Autobezitters ingevuld of zij het Getroffen Voertuig hebben gekocht of geleased.

50. Uit de informatie die de bij Car Claim aangemelde Autobezitters in dit kader aan Car Claim al wel hebben verstrekt, volgt dat 90% van de Getroffen Voertuigen die zij hebben aangemeld, is gekocht en 10% is geleased.

II.8 Subvraag g: Autobezitters met meer dan één Getroffen Voertuig

51. Onder de Autobezitters die zich bij Car Claim hebben aangemeld, bevinden zich ook Autobezitters die twee of meer Getroffen Voertuigen hebben aangeschaft. Om hoeveel Getroffen Voertuigen het gaat, varieert van Autobezitters die gedurende de Relevante Periode twee Getroffen Voertuigen hebben aangeschaft tot één (zakelijke) Autobezitter die een wagenpark van 2.105 Getroffen Voertuigen heeft ingebracht.

II.9 Subvraag h: Bijdragen van Autobezitters?

52. Autobezitters hebben aan Car Claim geen deelnemingsbijdrage betaald en zijn die ook niet verschuldigd. Car Claim vraagt geen financiële bijdragen van haar deelnemers en brengt evenmin aanmeldkosten in rekening. Het aanmeldproces bij Car Claim via het Registratieplatform Car Claim en Registratieplatform Consumentenbond voorziet daar ook niet in. Autobezitters kunnen zich bij Car Claim kosteloos aanmelden.

53. Slechts in de situatie dat Autobezitters een door Gedaagden aangeboden of in rechte vastgestelde compensatie van Gedaagden ontvangen, houdt Car Claim daarvan een percentage in van maximaal 25%. Car Claim streeft er echter naar om de kosten van deze procedure geheel of gedeeltelijk onderdeel te doen uitmaken van een eventueel met Gedaagden te bereiken schikking, zodat de compensatie voor de Autobezitters netto zo hoog mogelijk uitvalt.

II.10 Subvraag i: Deelnemingsovereenkomsten.

54. Car Claim sluit deelnemingsovereenkomsten met bij haar aangemelde Autobezitters.

(...)

II.11 Subvraag j: Inbreng belanghebbenden bij vervolgstappen

58. Car Claim begrijpt deze vraag zo dat de Rechtbank wenst te vernemen op welke wijze Autobezitters inspraak hebben in eventueel door Car Claim tegen Gedaagden te nemen vervolgstappen, nadat de onderhavige collectieve procedure zal zijn afgerond.

59. Dit is geregeld in onder meer de deelnemingsovereenkomsten die Car Claim aangaat met Autobezitters. In de deelnemingsovereenkomsten verlenen Autobezitters Car Claim op de voet van art. 3:60 BW en art. 7:414 BW de bevoegdheid om voor hen al hetgeen te doen wat nodig is om tot compensatie te komen, waaronder het voeren van schikkingsonderhandelingen met of vervolgprocedures tegen de Gedaagden om hun vordering op Gedaagden te incasseren. De deelnemingsovereenkomst voorziet er daarnaast in dat Autobezitters Car Claim in het vervolgtraject kunnen “voorzien van de nodige informatie en bewijsstukken die de Stichting helpen om aan te tonen dat u recht heeft op compensatie”.

60. Daarnaast verzamelt Car Claim bij haar aangemelde Autobezitters doorlopend input en geeft ze aan hen gelegenheid om inspraak te hebben met betrekking tot de tegen de Gedaagden te treffen maatregelen. Dit doet Car Claim op verschillende wijzen, bijvoorbeeld via persoonlijke correspondentie en fysieke bijeenkomsten met aangemelde Autobezitters. Deze wijze van inbreng van Autobezitters zal Car Claim handhaven in eventueel door haar tegen de Gedaagden te nemen vervolgstappen.

II.12 De Handelaren waar de Autobezitters hun Getroffen Voertuigen hebben aangeschaft

61. De achterban van Car Claim wordt gevormd door haar *statutaire* achterban (in deze procedure: de Autobezitters). Niet slechts door Autobezitters die zich bij Car Claim hebben aangemeld. Deze procedure van Car Claim heeft betrekking op Getroffen Voertuigen. Dit betreffen ten minste ruim 185.000 auto's in Nederland. De huidige- en voormalige bezitters daarvan vormen de achterban van Car Claim.

(...)

63. De bij Car Claim aangemelde Autobezitters hebben aan Car Claim aangegeven dat zij Getroffen Voertuigen hebben gekocht of geleased bij alle gedaagde Handelaren, behalve van gedaagde sub 5 (Auto Kökcü B.V.), gedaagde sub 12 (Autoservice Van den Akker B.V.) en gedaagde sub 14 (Cor Millenaar B.V.).

11.9. Mercedes voert tegen de antwoorden van Car Claim, kort samengevat, het volgende aan. Het doel van de door de rechtbank bevolen accountantsverklaring is evident: de rechtbank wenst van de accountant te vernemen of de door Car Claim verstrekte gegevens juist zijn. Car Claim heeft geen verklaring van een accountant over de juistheid van de verstrekte gegevens overgelegd. Het rapport van ([Y] van) Drieblad Accountants B.V. is ongeschikt omdat door toepassing van de verkeerde standaard 4400N geen conclusies mogen worden getrokken of zekerheid mag worden verstrekt. Ook inhoudelijk zegt het door Car Claim overgelegde rapport niets over de juistheid van de door haar verstrekte gegevens.

11.10. De Partners voeren tegen de antwoorden van Car Claim, kort samengevat, het volgende aan. Car Claim miskent dat deze procedure enkel ziet op NL Kopers en gaat ten onrechte uit van te ruime begrippen 'Autobezitters' en 'Getroffen Voertuigen'. Car Claim beschikt niet over een voldoende achterban bestaande uit NL Kopers. De inbreng van 'Autobezitters' is niet aannemelijk. Car Claim geeft geen antwoord op de 'resterende vraag': het blijft onbekend hoeveel voertuigen zijn gekocht bij de Partners, en zo ja bij welke Partners.

11.11. De rechtbank verwijst allereerst naar de hiervoor onder 1.10 weergegeven brief van de griffier.

In beide zaken

11.12. De rechtbank overweegt dat in het tussenvonnis van 7 juni 2023 geen gedetailleerde instructies zijn gegeven met betrekking tot de aard van de door SDEJ respectievelijk Car Claim bij haar akte te voegen verklaring van een accountant. De door SDEJ en Car Claim overgelegde rapporten zijn beide afkomstig van een accountant. Beide accountants zijn zich er blijkens hun rapporten van bewust dat hun

rapporten dienen om te worden gebruikt in deze zaken. Beide accountants hebben inzicht gegeven in de wijze waarop zij de juistheid hebben vastgesteld van de verstrekte gegevens over het aantal personen dat de collectieve vordering van SDEJ respectievelijk Car Claim ondersteunt. Dit geeft de rechtbank voldoende vertrouwen in de juistheid van het opgegeven aantal bij SDEJ respectievelijk Car Claim aangesloten belanghebbenden. Het lag niet op de weg van de accountant om te toetsen of de door de belanghebbenden opgegeven gegevens juist zijn; hij hoefde dus ook niet te onderzoeken of deze gegevens overeenstemmen met bewijsstukken. Voor de beoordeling van de omvang van de achterban van SDEJ respectievelijk Car Claim is dat ook niet relevant. Uit de overgelegde rapporten blijkt het aantal bij SDEJ respectievelijk Car Claim aangesloten belanghebbenden. Daarbij hebben zowel SDEJ als Car Claim voldoende gegevens geregistreerd om te kunnen vaststellen of de belanghebbenden die zich bij hen hebben gemeld behoren tot de eigenaren dan wel lessees van Getroffen Voertuigen. De rechtbank acht de door SDEJ en Car Claim gestelde en nu ook goed onderbouwde aantallen aangesloten belanghebbenden, afgezet tegen het aantal belanghebbenden voor wie SDEJ respectievelijk Car Claim stelt op te komen, voldoende om beide belangenorganisaties representatief te achten.

De financieringsovereenkomsten

11.13. Principe III van de Claimcode 2019 luidt:

De belangenorganisatie kan ten behoeve van de financiering van haar statutaire werkzaamheden een overeenkomst aangaan met een solide externe financier. Het bestuur vergewist zich ervan dat individuele bestuurders en leden van de raad van toezicht, alsmede de door de belangenorganisatie ingeschakelde advocaat of andere dienstverleners zelfstandig en onafhankelijk zijn van de externe financier en de aan deze rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen, alsmede dat de externe financier en de aan deze rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen onafhankelijk zijn van de wederpartij in de collectieve actie. De overeenkomst voorziet in een regeling die de in de vorige volzin bedoelde zelfstandigheid en onafhankelijkheid waarborgt. Het bestuur ziet erop toe dat de financieringsvoorwaarden (waaronder begrepen de omvang en systematiek van de overeen te komen vergoeding) redelijkerwijs niet strijdig zijn met het collectieve belang van de (rechts)personen ten behoeve van wie de belangenorganisatie krachtens haar statutaire doelstelling optreedt.

In de SDEJ-zaak

11.14. In de rolbeslissing van 5 juli 2023 is, voor zover hier van belang, overwogen:

2.1. SDEJ verzoekt om nadere instructies met betrekking tot de beslissing dat de financieringsovereenkomst in het geding moet worden gebracht. Deze nadere instructies zouden kort gezegd een aanvullende inperking van het gegeven bevel moeten inhouden, te weten primair dat SDEJ alleen de informatie hoeft te verstrekken die relevant is voor de beoordeling van “voldoende middelen” en “voldoende zeggenschap”, subsidiair dat de rechtbank Mercedes en de Partners verbiedt aan derden mededelingen te doen over de inhoud van de procesfinancieringsovereenkomst en eventuele gerelateerde stukken en in een eventueel te publiceren vonnis geen informatie opneemt over de inhoud van de procesfinancieringsovereenkomst (artikelen 28 lid 1 en 29 lid 4 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv)). Mercedes en de Partners verzetten zich hiertegen.

2.2. De rechtbank overweegt dat het verzoek in wezen neerkomt op een verzoek het tussenvonnissen te wijzigen door de verplichtingen van SDEJ te beperken of Mercedes en de Partners aan nadere voorwaarden te binden. Het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering voorziet niet in de mogelijkheid een gewezen vonnis te wijzigen, behoudens in geval van een kennelijke fout of als verzuimd is op (een deel van) het gevorderde te beslissen. Dat hiervan sprake is, heeft SDEJ niet aangevoerd.

2.3. Het verzoek het vonnis gedeeltelijk niet te publiceren kan worden gedaan nadat het is gewezen; dit verzoek is slechts toewijsbaar als zich zwaarwegende belangen tegen (volledige) publicatie verzetten, zie artikel 29 lid 2 Rv. Of daarvan sprake is kan de rechtbank op dit moment niet beoordelen. Op het verzoek om het vonnis gedeeltelijk niet te publiceren zal daarom in het vonnis worden beslist. Artikel 29 lid 4 Rv is niet van toepassing omdat de zaak niet met gesloten deuren is behandeld.

De verzoeken worden daarom afgewezen.

11.15. Na de rolbeslissing van 5 juli 2023 heeft SDEJ bij akte in het geding gebracht (een afschrift van) de “amended and restated funding agreement” (hierna: de SDEJ-financieringsovereenkomst), gedateerd 23 mei 2023, tussen haar en Consumer Justice Network B.V. (hierna: CJN). Het slot van de akte van SDEJ luidt, voor zover hier van belang:

In art. 4.3.2 LFA is voorzien dat de Financier bepaalde diensten aan (...) Emissions Justice zou kunnen verrichten om zo Emissions Justice werk uit handen te kunnen nemen (...). In de praktijk blijkt deze dienstverlening beperkt tot het onderhouden van de website van Emissions Justice, het ondersteunen van de vervaardiging en verzending van nieuwsbrieven, het beschikbaar maken van een secretariaat en enkele andere ondersteunende activiteiten. Andere diensten heeft Emissions Justice welbewust elders ondergebracht (...). Voor zover bij de Financier betrokken partijen betrokken zijn geweest bij het werven of administreren van Belanghebbenden, rekent de Financier daar geen vergoeding voor, anders dan door haar gemaakte kosten voor ingeschakelde derden. Van nadere commerciële afspraken met de Financier of aan haar gelieerde partijen is geen sprake.

SDEJ heeft ten behoeve van de rechtbank verder een document overgelegd, getiteld “Budget Diesel Emissions Justice Foundation relating to Mercedes litigation”. Zij heeft daarbij gevoegd een e-mailbericht van 1 augustus 2023 van haar bestuurder B.J. Tiesinga aan een van haar advocaten dat, voor zover hier van belang, luidt:

Hierbij bevestig ik namens het Bestuur van Stichting Diesel Emissions Justice dat bijgaande opstelling (...) de juiste weergave is van de geldende budgetafspraken / commitments (“het Budget”) inzake Mercedes zoals overeengekomen tussen de Funder en het Bestuur van de Stichting.

In de Car Claim-zaak

11.16. Car Claim heeft (onder meer) bij akte in het geding gebracht een geredigeerd afschrift van een *Litigation Funding Agreement* (hierna: de Car Claim financieringsovereenkomst), gedateerd 5 januari 2022, tussen CF ND Car Ltd (hierna: CF ND Car), haarzelf en het kantoor van haar advocaat. Car Claim heeft hierbij bevestigd dat de overgelegde financieringsovereenkomst inclusief bijlagen alle tussen haar en CF ND Car gemaakte afspraken behelst met betrekking tot deze procedure tegen

Mercedes en de Partners. Car Claim heeft ten behoeve van de rechtbank verder een Excel-bestand overgelegd, getiteld “Case Budget”.

In beide zaken

11.17. Mercedes en de Partners hebben vervolgens op beide financieringsovereenkomsten gereageerd.

11.18. Mercedes en de Partners voeren allereerst aan dat SDEJ en Car Claim commerciële claimorganisaties zijn, die niet het belang van de benadeelden maar het belang van hun procesfinancier en hun advocaat beogen te dienen. SDEJ en Car Claim zouden daarom niet ontvankelijk moeten worden verklaard. Mercedes en de Partners baseren dit op de totstandkomingsgeschiedenis van SDEJ respectievelijk Car Claim, omdat volgens hen het initiatief is uitgegaan van advocaten die bovendien betrokken zijn bij (de oprichting van) de procesfinancier.

11.19. De rechtbank acht niet van belang wie het initiatief heeft genomen om te komen tot oprichting van een belangenorganisatie, wanneer dat heeft plaatsgevonden en welke personen daarbij betrokken waren, maar of de belangenorganisatie zoals deze uiteindelijk vorm heeft gekregen in verhouding tot de procesfinancier en de voor haar werkzame advocaten voldoende onafhankelijk is en dus de belangen van de personen voor wie zij opkomt voldoende zijn gewaarborgd. Dit zal hierna nader worden besproken.

Vergoeding voor SDEJ en Car Claim als het tot een schadevergoeding komt

11.20. SDEJ en Car Claim hebben in de deelnemingsovereenkomsten met hun deelnemers opgenomen dat zij (onder omstandigheden) recht hebben op een vergoeding voor de door hen gemaakte kosten (indien het hen niet lukt om de door hen gemaakte kosten onderdeel te maken van een schikking of een rechterlijk oordeel). SDEJ hanteert een vergoeding van maximaal 27,5%, dat is 2,5% procent meer dan Car Claim. De vergoeding die Car Claim maximaal in rekening brengt, is gelijk aan de bovengrens van de eerder in de rechtspraak aangenomen bandbreedte van 10% tot 25% (zie gerechtshof Amsterdam 13 juli 2018, ECLI:NL:GHAMS:2018:2422), zoals ook is opgenomen in de toelichting bij de Claimcode. De vergoeding voor SDEJ ligt daar zelfs boven. SDEJ heeft hiervoor desgevraagd een summier uitleg gegeven. De rechtbank is er nog niet van overtuigd dat een percentage van 27,5% gerechtvaardigd is. Naarmate het percentage van de door een claimstichting in rekening te brengen vergoeding hoger is, kan het lastiger zijn een schikking te treffen. Dat is niet in het belang van de achterban van SDEJ. Bovendien is onduidelijk welke gedeelte van het percentage dat SDEJ en Car Claim op de eventuele schadevergoeding zullen inhouden, wordt gebruikt om de door hen gemaakte kosten te vergoeden. Op dit moment is dit echter nog geen reden voor niet-ontvankelijkverklaring van SDEJ of Car Claim, omdat dit onderwerp pas ten volle aan de orde is bij het algemeen verbindend verklaren van een eventuele schikkingsovereenkomst in een WCAM-procedure (artikel 7:907-910 BW en 1013-1018a Rv). In een WCAM-procedure kan alsnog worden geoordeeld dat de belangen van de achterban van SDEJ en Car Claim om de hiervoor genoemde redenen onvoldoende gewaarborgd zijn. De rechtbank zal er in deze procedure, waarin de collectieve vorderingen van SDEJ en Car Claim vanwege de toepasselijkheid van het oude collectieve actierecht verklaringen voor recht betreffen en geen schadevergoeding in geld, geen

gevolgen aan verbinden. De rechtbank geeft SDEJ wel in overweging haar vergoeding in lijn te brengen met de eerder in de rechtspraak aangenomen bandbreedte.

In de SDEJ-zaak

11.21. Mercedes en de Partners wijzen erop dat de SDEJ-financieringsovereenkomst daags voor de mondelinge behandeling van 24 mei 2023 is gewijzigd. Dit gegeven is op zichzelf niet van belang, omdat, zoals hiervoor onder 6.3 is overwogen, de ontvankelijkheid ex nunc moet worden beoordeeld.

11.22. Mercedes en de Partners voeren voorts aan dat SDEJ niet heeft bevestigd dat de door haar verstrekte stukken alle afspraken bevatten tussen SDEJ en haar procesfinancier. Naar de letter is dit verweer juist. Zoals hiervoor onder 11.15 is vermeld, heeft SDEJ – na een uiteenzetting over een mogelijke nadere samenwerking tussen haar en CJN – echter wel verklaard dat van nadere commerciële afspraken met haar procesfinancier of aan deze gelieerde partijen geen sprake is. De rechtbank acht deze verklaring voldoende duidelijk en begrijpt deze zo dat hiermee is verklaard dat de verstrekte stukken alle afspraken bevatten tussen SDEJ en CJN, zoals door de rechtbank gevraagd.

In beide zaken

11.23. De rechtbank heeft zich ervan vergewist dat SDEJ en Car Claim over voldoende middelen beschikken om de kosten van hun zaken te dragen.

In de SDEJ-zaak

11.24. Bij een nadere beschouwing van de SDEJ-financieringsovereenkomst vallen enkele dingen op. Allereerst is CJN meer dan een passieve financier. Zij verleent ook diensten aan SDEJ. Deze enkele omstandigheid is echter in het kader van het waarborgvereiste geen struikelblok. De SDEJ-financieringsovereenkomst stelt verder voorop dat de beslissingsmacht betreffende de proces- en schikkingsstrategie exclusief bij SDEJ berust (artikel 2.1: “(...) The decision power regarding the litigation- and settlement strategy rests exclusively with the Foundation.”). Onmiddellijk daarna, in artikel 2.2, volgt een informatie- en consultatieplicht van SDEJ jegens CJN. Deze in artikel 8 uitgewerkte informatie- en consultatieplicht is echter geclausuleerd: zij geldt slechts “to the extent possible and allowed”. Deze “extent” wordt allereerst bepaald door de vooropstelling in artikel 2.1. Mede in dit licht stuit het in artikel 5.1.1 tot uitdrukking gebrachte begrip van SDEJ voor de door CJN beoogde *return on investment* (en de toezegging van SDEJ om zich hiervan rekenschap te geven bij het aangaan van overeenkomsten met haar participanten en bij het openen van onderhandelingen en het aangaan van overeenkomsten met Mercedes en de Partners) niet op overwegende bezwaren. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat bestuurder Coleman van CJN per 2 maart 2023 is teruggetreden als lid van de raad van toezicht van SDEJ.

11.25. Mercedes en de Partners hebben er nog op gewezen dat SDEJ en CJN een Service Level Agreement, gedateerd 25 augustus 2021, zijn aangegaan met Litigo B.V. (hierna: Litigo) en dat de enige bestuurder van Litigo van 3 juni 2020 tot 14 oktober 2021 voorzitter van de raad van bestuur van SDEJ

was. Volgens Mercedes en de Partners is de in deze overeenkomst opgenomen winstdeling in strijd met principe II van de Claimcode 2019 dat eraan in de weg staat dat “aan de belangenorganisatie rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen” een winstoogmerk hebben. SDEJ wijst hiertegenover op een uitvoerige bepaling in de overeenkomst met Litigo die erop neerkomt dat de winstdeling resultaatsafhankelijk is en niet ten koste gaat van de aanspraken van de personen voor wie zij in deze zaak opkomt. Bij deze lezing volgt de rechtbank Mercedes en de Partners niet in hun bezwaren.

11.26. Al met al doorstaat SDEJ de toets aan het waarborgvereiste.

11.27. Bij afwezigheid van voldoende zwaarwegende belangen wijst de rechtbank het verzoek van SDEJ om het vonnis gedeeltelijk niet te publiceren af.

In de Car Claim- zaak

11.28. De rechtbank overweegt als volgt.

a. Volgens artikel 22 lid 3 Rv kan de rechter uit de niet gerechtvaardigde weigering van een partij de gevraagde bescheiden volledig over te leggen de gevolgtrekking maken die hij geraden acht.

b. Car Claim stelt dat haar financieringsovereenkomst met CF ND Car bedrijfsgeheimen bevat en heeft op die grond bepaalde onderdelen van het in het geding gebrachte afschrift van deze overeenkomst onleesbaar gemaakt voor zowel de rechtbank als Mercedes en de Partners. Verder heeft zij het budget alleen aan de rechtbank verstrekt en niet aan Mercedes en de Partners. Dat laatste is overeenkomstig de instructies van de rechtbank, het eerste niet. Te beoordelen is of deze beperking van de kennisname gerechtvaardigd is. De rechtbank heeft daarover al op voorhand beslist, door uitdrukkelijk de instructie te geven dat de financieringsovereenkomst verstrekt dient te worden zonder dat daarin passages onleesbaar zijn gemaakt. De rechtbank blijft bij die beslissing. Het argument dat het hier gaat om bedrijfsgeheimen wordt verworpen. In de eerste plaats valt niet in te zien welke geldswaarde het kennen van de details van de afspraken tussen Car Claim en haar procesfinancier zou vertegenwoordigen. Daar komt bij dat het in de rechtspraktijk eerder is gebeurd dat de rechter inzage wenste in de tussen belangenorganisatie en procesfinancier gemaakte afspraken. Deze zaak is begonnen als procedure onder de WAMCA; Car Claim en haar financier hadden er ook daarom rekening mee moeten houden dat de rechter de financieringsovereenkomst zou opvragen teneinde te kunnen nagaan of Car Claim beschikt over voldoende middelen om de procedure te voeren en of haar positie tegenover de procesfinancier voldoende onafhankelijk is. De omstandigheid dat de procedure onder het oude recht inzake collectieve acties wordt voortgezet maakt dat niet anders, omdat ook onder oud recht moet worden onderzocht of is voldaan aan het waarborgvereiste van artikel 3:305a lid 2 (oud) BW en dus ook of de belangenorganisatie voldoende onafhankelijk is.

c. Uit de financieringsovereenkomst blijkt dat Car Claim en CF ND Car zelf al rekening hebben gehouden met de mogelijkheid dat de rechtbank de financieringsovereenkomst zou opvragen:

16.3 Each party agrees not to disclose any Confidential Information to a third party unless:

(...)

(d) the disclosure is required by law (including by an order of a court of competent jurisdiction) or by the regulations of any government or government agency having jurisdiction over the party concerned;

d. Als uit de financieringsovereenkomst blijkt dat de belangenorganisatie niet een voldoende onafhankelijke positie heeft ten opzichte van de procesfinancier leidt dat tot niet-ontvankelijkheid van de belangenorganisatie. Dat betekent dat als de overeenkomst gedeeltelijk onleesbaar is gemaakt, waardoor deze niet volledig kan worden getoetst, uitgangspunt is dat de onleesbaar gemaakte passages afspraken kunnen bevatten die aan de onafhankelijkheid van de belangenorganisatie afbreuk doen. Het meest voor de hand liggende gevolg is daarom de niet-ontvankelijkverklaring. De rechtbank zal dat gevolg nu nog niet aan de weigering verbinden. Uit artikel 17.6 blijkt de intentie Car Claim een voldoende onafhankelijke positie te geven ten opzichte van haar financier. Deze bepaling luidt namelijk als volgt:

17.6 The Action

The Parties recognise that the Law Firm must at all times comply with its duties under the *Advocatenwet* and the *Gedragsregels Advocatuur* to act independently and in the best interests of the Foundation and in accordance with its professional duties. The Parties also recognise that, in accordance with Claim Code 2019, nothing in this Agreement entitles the Funder to attempt to and/or to control the conduct by the Law Firm and/or the Foundation of the Action and/or the Proceedings.

To pursue the Action, the Foundation will:

- (i) comply with the Code of Civil Procedure, all Orders and the Claim Code 2019 (unless there is a justifiable reason for deviation from the Claim Code 2019);
- (ii) instruct the Law Firm to conduct the Action in compliance with the Code of Civil Procedure and any Judgment, Order or award made in the Proceedings;
- (iii) act fairly and adequately in the interests of the Class Members at all times;
- (iv) immediately make the Law Firm and the Funder aware of any issue which may compromise the Foundation's obligations to the Class Members, in accordance with the Claim Code 2019;
- (v) co-operate fully and at all times throughout the Action with, and promptly provide such instructions and assistance to, the Law Firm as it may require for pursuing the Action;
- (vi) act with the utmost good faith in all its dealings with the Funder and the Law Firm;
- (vii) comply with the terms of this Agreement;
- (viii) prosecute the Action diligently;
- (ix) to the extent this will not result in any infringement of its obligations under the Claim Code 2019, comply with the reasonable advice of the Law Firm and assist its conduct of the Action, including without limitation whether it would be appropriate to make or accept any offer to settle the Action;

e. Gezien de uit deze bepaling sprekende intentie en gezien het feit dat dit een van de eerste keren is dat financieringsovereenkomsten worden getoetst, zal de rechtbank Car Claim de gelegenheid geven alsnog

volledig te voldoen aan de eerder gegeven instructies (waaronder het verstrekken van de financieringsovereenkomst zonder onleesbaar gemaakte gedeelten, behoudens het budget). Tevens zal de rechtbank Car Claim de gelegenheid geven de hierna nog te bespreken onderdelen van de financieringsovereenkomst die (mogelijk) in tegenspraak zijn met het hierboven aangehaalde in overleg met CF ND Car uit de financieringsovereenkomst te schrappen, althans zodanig te wijzigen dat de bezwaren van de rechtbank worden ondervangen. Car Claim zal in de gelegenheid worden gesteld de rechtbank te laten weten of zij met CF ND Car een dergelijke wijziging van de financieringsovereenkomst is overeengekomen en om die wijziging bij akte in het geding te brengen.

f. De hiervoor onder e bedoelde onderdelen van de Car Claim-financieringsovereenkomst waartegen bezwaren bestaan, zijn de volgende.

Artikel 14.3. De onafhankelijkheid van de belangenorganisatie jegens de procesfinancier brengt mee dat in de financieringsovereenkomst geen bepalingen mogen worden opgenomen die de vrijheid van de belangenorganisatie om van het advies van haar advocaat af te wijken beperken.

Artikel 18.1. De onafhankelijkheid van de belangenorganisatie jegens de procesfinancier brengt mee dat in de financieringsovereenkomst geen bepalingen mogen worden opgenomen die de vrijheid van de belangenorganisatie om haar advocaat te kiezen en waar nodig te vervangen beperken.

Artikel 20. Deze bepaling beperkt de vrijheid van de “Autobezitter” die de indruk krijgt dat zijn belangen onvoldoende worden behartigd om over te stappen naar een andere belangenorganisatie waarin hij meer vertrouwen heeft. Daarom is deze bepaling in strijd met het waarborgvereiste van artikel 3:305a lid 2 (oud) BW.

g. Omdat de rechtbank de weigering om de volledige financieringsovereenkomst over te leggen (behoudens het budget) niet gerechtvaardigd acht, is er ook geen grond voor een mededelingsverbod als bedoeld in artikel 28 Rv, 1019ib lid 1 en 22a lid 3 Rv.

h. Car Claim heeft een voorwaardelijk verzoek gedaan om tussentijds hoger beroep open te stellen. De voorwaarden houden in dat de rechtbank (a) oordeelt dat op basis van de door Car Claim bij haar akte van 2 augustus 2023 aan de rechtbank verstrekte informatie niet wordt vastgesteld dat Car Claim aan de financieringsvereisten voldoet; en (b) beslist om de beoordeling van de onleesbaar gemaakte delen van de Car Claim financieringsovereenkomst niet aan een andere kamer van de rechtbank voor te leggen; en (c) het bevel aan Car Claim tot overlegging van haar integrale financieringsovereenkomst aan Mercedes en de Partners zoals neergelegd in het tussenvonnis van 7 juni 2023 onverkort handhaaft en oordeelt dat de gewichtige redenen van Car Claim afwijking van dat bevel niet rechtvaardigen (artikel 22 lid 2 Rv). Deze voorwaarden zijn vervuld. Mede in het licht van hetgeen hiervoor is overwogen en geoordeeld, ziet de rechtbank echter in hetgeen Car Claim naar voren heeft gebracht geen aanleiding om tussentijds hoger beroep open te stellen tegen de hiervoor onder a tot en met g genomen beslissingen. De rechtbank wijst het verzoek van Car Claim daarom af.

11.29. De zaak zal worden verwezen naar de rol opdat Car Claim de hiervoor onder 11.28 onder e bedoelde akte kan indienen. Vervolgens zullen Mercedes en de Partners in de gelegenheid worden gesteld om zich hierover bij antwoordakte uit te laten. Daarna zal over de ontvankelijkheid van Car Claim worden beslist. De rechtbank merkt op dat indien in de tot op heden onleesbaar gemaakte passages bepalingen voorkomen die afbreuk doen aan de onafhankelijke positie van Car Claim jegens haar procesfinancier of anderszins in strijd zijn met het waarborgvereiste, niet nogmaals een herstelkans zal worden geboden en dat die bepalingen in dat geval tot niet-ontvankelijkheid van Car Claim zullen leiden.

12. Ontvankelijkheid – overlegvereiste

In beide zaken

12.1. Op grond van het bepaalde in artikel 3:305a lid 2, eerste volzin, (oud) BW is een partij die een collectieve actie begint niet ontvankelijk indien deze partij in de gegeven omstandigheden onvoldoende heeft getracht het gevorderde door het voeren van overleg met de gedaagde(n) te bereiken. Een termijn van twee weken na de ontvangst door de gedaagde van een verzoek tot overleg onder vermelding van het gevorderde is volgens lid 2 van artikel 3:305a (oud) BW in elk geval voldoende.

12.2. Uit de wetsgeschiedenis volgt dat het doel van het overlegvereiste kort gezegd is te voorkomen dat een gedaagde rauwelijks wordt gedagvaard en te bevorderen dat partijen zelf tot een oplossing komen.

In de SDEJ-zaak

12.3. Bij de hiervoor onder 2.7 geciteerde brief van 20 mei 2020 heeft SDEJ Mercedes en de Partners uitgenodigd voor het in artikel 3:305a lid 2, eerste volzin, (oud) BW bedoelde overleg. Gesteld noch gebleken is dat deze brief de geadresseerden niet heeft bereikt. Zij hebben daarop echter niet gereageerd, met uitzondering van Baan Hengelo B.V. (oorspronkelijk gedaagde 13). SDEJ heeft naar aanleiding van deze reactie de vordering tegen deze oorspronkelijke gedaagde ingetrokken. Ten aanzien van de overige gedaagden heeft SDEJ de in artikel 3:305a lid 2, eerste volzin, (oud) bepaalde termijn van twee weken in acht genomen.

12.4. SDEJ heeft dus aan het overlegvereiste voldaan.

In de Car Claim-zaak

12.5. Bij de hiervoor onder 2.10 geciteerde brief van 18 augustus 2020 heeft Mercedes-Benz Group AG afwijzend gereageerd op de uitnodiging tot overleg van Car Claim. Mercedes-Benz Nederland B.V. heeft op die uitnodiging niet gereageerd. Ten aanzien van deze gedaagden heeft Car Claim de termijn van twee weken in acht genomen. Met de toestemming van de toenmalige advocaat van de Partners om het voor hen bestemde exploit van dagvaarding aan haar kantoor te doen is de weg naar overleg met de Partners afgesloten.

12.6. Car Claim heeft dus aan het overlegvereiste voldaan.

Conclusie ontvankelijkheid SDEJ en Car Claim

12.7. Uit het voorafgaande volgt dat SDEJ ontvankelijk is in haar vorderingen, behoudens voor zover dat voor bepaalde vorderingen in de rechtsoverwegingen 10.6.13-10.6.28 anders is beslist. Over de ontvankelijkheid van Car Claim kan nog niet worden beslist.

13. Het toepasselijk recht

In beide zaken

13.1. In het tussenvonnis van 22 juni 2022, onder 6.38, is opgemerkt dat de vraag naar het toepasselijk recht in het bijzonder de verhouding tussen de NL Kopers en Mercedes-Benz Group AG betreft. De woorden “in het bijzonder” kunnen thans worden vervangen door “uitsluitend”. SDEJ en Car Claim leggen aan hun desbetreffende vorderingen, kort gezegd, ten grondslag dat Mercedes-Benz Group AG onrechtmatig heeft gehandeld jegens de NL Kopers.

13.2. Het toepasselijke recht op een gestelde onrechtmatige daad moet worden bepaald aan de hand van Verordening (EG) nr. 864/2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (‘Verordening Rome II’). Het staat de rechter vrij om bij de uitleg van in de Verordening Rome II gehanteerde begrippen gebruik te maken van het begrippenstelsel van de Verordening Brussel I-bis en de daarop betrekking hebbende rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie.

13.3. Op grond van artikel 4 lid 1 Verordening Rome II is het recht van het land waar de schade zich voordoet van toepassing.

13.4. Het HvJ EU heeft in zijn uitspraak van 9 juli 2020, ECLI:EU:C:2020:534 (Verein für Konsumenteninformation/Volkswagen) voor recht verklaard dat artikel 7, punt 2, Verordening Brussel I-bis aldus moet worden uitgelegd dat, wanneer voertuigen door de fabrikant ervan in een lidstaat op onrechtmatige wijze zijn voorzien van software die de emissiegegevens manipuleert alvorens deze voertuigen bij een derde in een andere lidstaat worden gekocht, de plaats waar de schade intreedt zich in deze laatste lidstaat bevindt. Daarmee is dus de plaats waar het voertuig is gekocht de plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan. Hieruit volgt dat de plaats waar de gestelde schade van belanghebbenden wier voertuig in Nederland is gekocht, Nederland is. Dit betekent dat Nederlands recht van toepassing is op de vorderingen tegen Mercedes-Benz Group AG waar deze collectieve acties (mede) op zien.

13.5. Naar analogie met het voorgaande geldt dit naar het oordeel van de rechtbank ook voor de tegen Mercedes-Benz Group AG ingestelde vorderingen ten behoeve van Nederlandse belanghebbenden die hun voertuig in Nederland hebben geleased.

13.6. Het beroep van Mercedes op artikel 4 lid 3 Rome II met het oog op in Duitsland wonende NL Kopers is niet langer relevant.

14. Faillissement Cor Millenaar B.V.

In beide zaken

14.1. Bij het tussenvonnissen van 7 juni 2023 zijn partijen in de gelegenheid gesteld zich uit te laten over de gevolgen voor elk van beide zaken van het op 14 maart 2023 uitgesproken faillissement van Cor Millenaar B.V. (gedaagde 15).

14.2. Alleen de Partners hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt. Met verwijzing naar artikel 29 Faillissementswet verzoeken zij de rechtbank om de procedures tegen Cor Millenaar B.V. als van rechtswege geschorst te beschouwen.

14.3. De rechtbank overweegt dat de artikelen 25 tot en met 29 Faillissementswet (Fw) de gevolgen regelen van de faillietverklaring voor door of tegen de schuldenaar ingestelde rechtsvorderingen. Het oordeel van 22 juni 2022 dat artikel 3:305a (oud) BW op de SDEJ-zaak en de Car Claim zaak van toepassing zijn, betekent dat in deze zaken niet langer vorderingen aan de orde zijn die rechtstreeks voldoening uit de boedel ten doel hebben. SDEJ en Car Claim kunnen in deze zaken niet meer bewerkstelligen dan een vonnis dat ieder van de belanghebbenden mogelijk kan gebruiken bij het uitoefenen van geldelijke aanspraken tegen onder andere Cor Millenaar B.V. Artikel 29 Fw is niet van toepassing, net zo min als artikel 26 Fw. Wel van toepassing is artikel 28 Fw. Nu vooralsnog geen stappen zijn gezet als in dat artikel bedoeld, worden de zaken tegen Cor Millenaar B.V. vooralsnog voortgezet.

15. Tot slot

In beide zaken

15.1. De vraag naar de ontvankelijkheid van Car Claim is vooralsnog niet beantwoord. Er is echter aanleiding om kort stil te staan bij de situatie die ontstaat wanneer ook Car Claim ontvankelijk wordt bevonden.

15.2. Allereerst rijst de vraag naar noodzaak en nut van het naast elkaar voortzetten van twee grotendeels overeenstemmende zaken. Nu SDEJ en Car Claim ieder een eigen achterban hebben, is het voortzetten van de SDEJ-zaak respectievelijk de Car Claim zaak rechtens vooralsnog aanvaardbaar. Wel wordt van SDEJ en Car Claim verwacht dat zij onderling zullen overleggen over de doelmatigheid en hanteerbaarheid van voortzetting van beide zaken, gelet op de belangen van de personen voor wie zij opkomen maar ook op de belangen van Mercedes en de Partners. SDEJ en Car Claim hebben zich daartoe al bereid verklaard

15.3. In elk geval zal de rechtbank de Car Claim-zaak op de voet van artikel 222 lid 1 Rv ambtshalve voegen met de SDEJ-zaak. Partijen hebben hiertegen ter gelegenheid van de mondelinge behandeling geen bezwaar gemaakt.

15.4. De Car Claim- zaak zal nu naar de rol worden verwezen voor het nemen van een akte van Car Claim als bedoeld onder 11.28 en 11.29. Daarop mogen Mercedes en de Partners vier weken daarna reageren. De aktes mogen uitsluitend betrekking hebben op het bepaalde in 11.28 en 11.29 en de inhoud van de aktes mag niet meer dan vijf pagina's beslaan. Daarna zal de rechtbank beslissen over de ontvankelijkheid van Car Claim. In de SDEJ-zaak zal in afwachting van de aktewisseling in de Car Claim-zaak niet worden voortgeprocedeerd. Deze zaak zal naar de rol worden verwezen voor beslissing voortprocederen.

15.5. Vervolgens zullen de SDEJ-zaak en Car Claim-zaak – afhankelijk van het oordeel over de ontvankelijkheid – naar de rol worden verwezen, voor een akte van Mercedes als bedoeld in 10.6.10. Daarop mogen SDEJ en (mogelijk) Car Claim reageren. In hun akte kunnen zij zich ook uitlaten over hetgeen onder 15.2 is overwogen en ingaan op ontwikkelingen die zich vanaf de dagvaarding hebben voorgedaan en hun stellingen en zo nodig hun vorderingen daaraan aanpassen. Als Car Claim niet ontvankelijk wordt verklaard, is hetgeen onder 15.2 is overwogen niet langer relevant en zal alleen SDEJ zich mogen uitlaten op de wijze zoals in de vorige zin genoemd. Vervolgens zullen de zaken (c.q. zal de zaak) naar een volgende rol worden verwezen voor conclusies van antwoord van Mercedes respectievelijk de Partners. Niet uitgesloten is dat de rechtbank op enig moment nadere beslissingen zal nemen over het procesverloop, bijvoorbeeld in verband met de bezwaar- en beroepsprocedures van Mercedes-Benz Group AG tegen de beslissingen van het KBA.

Rechtswissel

15.6. Mr. Broesterhuizen zal na dit vonnis niet langer deel uitmaken van de combinatie die deze zaak behandelt, omdat zij elders in de rechtspraak werkzaam is. Mr. N.C.H. Blankevoort zal haar vervangen.

16. De beslissing

De rechtbank:

in de Car Claim-zaak

16.1. verwijst de zaak naar de rol van **21 februari 2024** voor akte aan de zijde van Car Claim als bedoeld in rechtsoverwegingen 11.28 en 11.29, daarna antwoordakte van Mercedes en de Partners;

in de SDEJ-zaak

16.2. verwijst de zaak naar de rol van 17 april 2024 voor beslissing over voortprocederen;

in beide zaken

16.3. houdt elke verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. R.H.C. Jongeneel, mr. M.C.H. Broesterhuizen en mr. M.L.S. Kalff, rechters, bijgestaan door mr. A.A.J. Wissink, griffier, en in het openbaar uitgesproken op 24 januari 2024.