

Heden, de dertigste december tweeduizendtweintig,

TEN VERZOEKE VAN

de stichting **STICHTING CAR CLAIM**, met statutaire zetel te Rotterdam en met inschrijving onder nummer 64250865 in het handelsregister, te dezer zake woonplaats kiezende te Rotterdam aan de Wilhelminakade 1 ten kantore van AKD N.V., van welk kantoor de advocaat mr. P. Haas MBA wordt gesteld;

GEDAGVAARD

1. de vennootschap naar Duits recht **DAIMLER A.G.**, ingeschreven in het Handelsregister van Stuttgart, Duitsland met nummer HRB 19360, van wie geen kantooradres of woonplaats van een bestuurder in Nederland bekend is, kantoorhoudende te (D-70372) Stuttgart, Duitsland aan het adres Mercedesstraße 120,

in aanmerking nemende dat de Staat waar gedaagde woonplaats heeft lidstaat is van de Europese Unie, zodoende mijn exploit doende ingevolge artikel 56 lid 2 Rv en Verordening (EG) nr. 1393/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 13 november 2007 inzake de betekening en de kennisgeving in de lidstaten van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke of handelszaken en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1348/2000 (EG-betekenningsverordening) door in mijn hoedanigheid als verzendende instantie aan de bevoegde ontvangende instantie

Amtsgericht Stuttgart-Bad Cannstatt
Badstraße 23
D-70372 Stuttgart Duitsland

per UPS-koerier vandaag te hebben verzonden twee afschriften van dit exploit in de Nederlandse taal, alsmede van na te melden producties;

met het op het formulier F1 - zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Verordening, gesteld en ingevuld in de Duitse taal - gedaan verzoek om tot betekening of kennisgeving ervan over te gaan overeenkomstig het recht van de aangezochte staat en mij daarvan het certificaat toe te zenden, dan wel mijn verzoek door te geleiden naar de territoriaal bevoegde instantie;

bovendien heb ik vandaag ter betekening de genoemde stukken in overeenstemming met artikel 56 lid 3 Rv en artikel 14 van de Verordening per UPS koeriers gezonden aan het hiervoor genoemde adres van gedaagde voorzien van het in artikel 8 van de Verordening genoemde modelformulier gesteld in alle talen van de Europese Unie, met de mededeling dat en hoe de stukken kunnen

worden geweigerd indien het niet gesteld of vertaald is in een taal die gedaagde begrijpt of de officiële taal van de aangezochte staat;

2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **MERCEDES-BENZ VANS NEDERLAND B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 69861714, gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende te Nieuwegein,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

3. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **MERCEDES-BENZ CARS NEDERLAND B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 30040445, gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende te Nieuwegein,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **ASV AUTOMOBIELBEDRIJVEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 16065864, gevestigd en kantoorhoudende te Veghel,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

5. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO KÖKCÜ B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 67498949, gevestigd te Vijfhuizen, kantoorhoudend te Amsterdam,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO WÜST DORDRECHT B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24299333, gevestigd te Oud-Beijerland, kantoorhoudende te Dordrecht,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO WÜST HELLEVOETSLUIS B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24350742, gevestigd te Oud-Beijerland, kantoorhoudende te Hellevoetsluis,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

8. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTO WÜST B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 23013199, kantoorhoudend te Oud-Beijerland gemeente Hoeksche Waard,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

9. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN DRIEL AUTOBEDRIJF B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 16079473, gevestigd te Liempde, kantoorhoudende te Liempde, gemeente Boxtel,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **LOUWMAN MB G B.V.** (voorheen: **AUTOMOTIONS MB B.V.**), ingeschreven in het handelsregister met nummer 22023970, gevestigd te 's-Gravenhage, kantoorhoudende te Goes,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **LOUWMAN MB R B.V.** (voorheen: **AUTOMOTIONS MBR B.V.**), ingeschreven in het handelsregister met nummer 20051783, gevestigd te 's-Gravenhage, kantoorhoudende te Roosendaal,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **AUTOSERVICE VAN DEN AKKER UDEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 16060292, gevestigd en kantoorhoudende te Uden,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
13. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **BAAN TWENTE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 06073707, gevestigd te Zuna, gemeente Wierden en kantoorhoudende te Hengelo,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **COR MILLENAAR B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 33280994, gevestigd te Amstelveen, kantoorhoudende te Aalsmeer,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **GOMES NOORD-HOLLAND B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 35024938, gevestigd en kantoorhoudende te Alkmaar,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **LOUWMAN MB B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 20038966, gevestigd te Breda, kantoorhoudende te 's-Gravenhage,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **MERCEDES-BENZ DEALER BEDRIJVEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 27206529, gevestigd en kantoorhoudende te 's-Gravenhage,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **SMEETS M.B. EINDHOVEN B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14071378, gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Eindhoven,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **SMEETS M.B. VENLO B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 58500669, gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Venlo,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
20. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **SMEETS M.B. ZUID-LIMBURG B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 14026448, gevestigd te Heerlen, kantoorhoudende te Hoensbroek, gemeente Heerlen,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **STERN 1M B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 33191254, gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende te Nieuwegein,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **VAN MOSSEL MB B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 24087549, gevestigd en kantoorhoudende te Rotterdam,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard
23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **WENSINK AUTOMOTIVE B.V.**, ingeschreven in het handelsregister met nummer 08044153, gevestigd te Apeldoorn, kantoorhoudende te Zwolle,

die bij afzonderlijk exploit is of wordt gedagvaard

TENEINDE

op woensdag 3 februari 2021 om 10:00 uur in de ochtend niet in persoon maar vertegenwoordigd door een advocaat in het geding te verschijnen bij de Rechtbank Amsterdam, zitting houdende te Amsterdam aan de Parnassusweg 220 (1076 AV);

MET AANZEGGING DAT

- a. uit het centraal register voor collectieve vorderingen als bedoeld in artikel 3:305a lid 7 BW volgt dat tegen de gedaagden reeds een collectieve actieprocedure zoals bedoeld in artikelen 3:305a BW jo. 1018c lid 1 Rv aanhangig is gemaakt bij de Rechtbank Amsterdam, geregistreerd onder zaak- en rolnummer C/13/686493 / HA ZA 20-697;
- b. deze dagvaarding strekt tot het instellen van collectieve vorderingen jegens de gedaagden voor dezelfde gebeurtenissen en over gelijksoortige feitelijke en rechtsvragen als waarop de collectieve vorderingen in de onder a. van deze aanzegging genoemde collectieve procedure betrekking hebben, een en ander zoals bedoeld in artikel 1018d leden 1 en 2 Rv;
- c. de bij deze dagvaarding ingestelde collectieve vorderingen samen met de onder a. van deze aanzegging genoemde collectieve vorderingen na inschrijving op de rol in de procedure met zaak- en rolnummer C/13/686493 / HA ZA 20-697 als één zaak zullen worden behandeld ingevolge artikel 1018d lid 3 Rv;
- d. uit artikel 1018d lid 3 Rv en de Memorie van Toelichting (*Kamerstukken II*, 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 42) volgt dat gedaagden niet meer dan één keer hoeven te verschijnen om zich te verweren tegen elk van de collectieve vorderingen die voor dezelfde gebeurtenissen ex artikel 1018d Rv worden ingediend;
- e. de rechtbank tegen een gedaagde die verzuimt om op de voorgeschreven wijze in het geding te verschijnen, of, indien verschuldigd, het verschuldigde griffierecht niet tijdig voldoet, en tegen wie de voorgeschreven termijnen en formaliteiten in acht zijn genomen, verstek zal verlenen en de vorderingen zal toewijzen, tenzij deze de rechtbank onrechtmatig of ongegrond voorkomen;
- f. indien ten minste één van de gedaagden in het geding is verschenen, en indien ten aanzien van de overige gedaagden de voorgeschreven formaliteiten en termijnen in acht zijn genomen, tegen de niet verschenen gedaagde(n) verstek zal worden verleend, tussen eiser(s) en de verschenen gedaagde(n) zal worden voortgeprocedeerd, een en ander met inachtneming van het bepaalde in artikel 108d Rv, en tussen alle partijen één vonnis zal worden gewezen, dat als een vonnis op tegenspraak wordt beschouwd;
- g. indien niet reeds geheven, bij verschijning in het geding van ieder van de gedaagden een griffierecht zal worden geheven, te voldoen binnen vier weken te rekenen vanaf het tijdstip van verschijning, met dien verstande dat van de gedaagden die bij dezelfde advocaat verschijnen en gelijkluidende conclusies nemen of gelijkluidend verweer voeren, op basis van art. 15 van de Wet griffierechten slechts eenmaal een gezamenlijk griffierecht wordt geheven;

- h. de hoogte van de griffierechten is vermeld in de meest recente bijlage behorend bij de Wet griffierechten burgerlijke zaken, die onder meer is te vinden op de website: www.kbvg.nl/griffierechentabel;
- i. van een persoon die onvermogen is, een bij of krachtens de wet vastgesteld griffierecht voor onvermogenen wordt geheven, indien hij op het tijdstip waarop het griffierecht wordt geheven heeft overlegd:
 - a. een afschrift van het besluit tot toevoeging, bedoeld in art. 29 Wet op de rechtsbijstand, of indien dit niet mogelijk is ten gevolge van omstandigheden die redelijkerwijs niet aan hem zijn toe te rekenen, een afschrift van de aanvraag, bedoeld in art. 24 lid 2 Wet op de rechtsbijstand, dan wel
 - b. een verklaring van het bestuur van de raad voor rechtsbijstand, bedoeld in art. 7 lid 3 onderdeel e Wet op de rechtsbijstand waaruit blijkt dat zijn inkomen niet meer bedraagt dan de inkomens bedoeld in de algemene maatregel van bestuur krachtens art. 35 lid 2 van die wet;
- j. eiser op straffe van niet-ontvankelijkheid verplicht is om deze dagvaarding binnen twee dagen na de dag van betekening aan te tekenen in het centraal register voor collectieve vorderingen als bedoeld in artikel 3:305a lid 7 BW;

TENEINDE

verweer te voeren tegen de op hierna te vermelden gronden aan het eind van deze dagvaarding geformuleerde eis

I. INHOUDSOPGAVE

I.	INHOUDSOPGAVE	7
II.	BEGRIPPENLIJST	9
III.	INLEIDING	12
III.1	Ten geleide	12
III.2	Partijen in deze procedure	13
III.3	Opbouw van deze dagvaarding.....	14
IV.	RELEVANTE FEITEN	15
IV.1	Feitenkader SDEJ Dagvaarding	15
IV.2	Ontwikkelingen na uitbrengen van de SDEJ Dagvaarding	15
V.	DE ILLEGALE MANIPULATIE-INSTRUMENTEN	19
V.1	Inleiding	19
V.2	Rechtbankdeskundige bevestigt aanwezigheid Illegale Manipulatie-instrumenten	19
V.3	Rapporten en tests bevestigen excessieve NOx-uitstoot	21
VI.	DE NAUW OMSCHREVEN GROEP	27
VII.	VORDERINGEN VAN DE STICHTING IN DEZE COLLECTIEVE PROCEDURE EN DE GRONDEN DAARVAN	27
VII.1	Plan van behandeling en structuur	27
VII.2	Wet oneerlijke handelspraktijken	27
VII.3	Dwaling	28
VII.4	Non-conformiteit	30
VII.5	Onrechtmatige daad en groepsaansprakelijkheid	31
VII.6	Productaansprakelijkheid	34
VIII.	SCHADE	34
IX.	TOEPASSELIJKHEID WAMCA.....	34
X.	DE STICHTING IS ONTVANKELIJK	34
X.1	Inleiding	34
X.2	Ontvankelijkheidsvereisten ex artikel 3:305a BW	36
XI.	STICHTING OF VERENIGING MET VOLLEDIGE RECHTSBEVOEGDHEID	36
XII.	TOEREIKENDE STATUTAIRE DOELOMSCHRIJVING	36
XII.1	Inleiding	37
XII.2	Statutaire doelomschrijving van de Stichting	37
XII.3	De vlag dekt de lading	38
XIII.	DE STICHTING HEEFT VOLDAAN AAN HET OVERLEGVEREISTE EX ARTIKEL 3:305A LID 2 BW	40
XIV.	DE BELANGEN VAN DE AUTOBEZITTERS ZIJN VOLDOENDE GEWAARBORGD	42
XIV.1	Ter inleiding	42
XIV.2	Efficiëntie en effectiviteit van deze collectieve actieprocedure	43
XIV.3	De Stichting is een gedegen initiatief	46
XIV.4	De Stichting handelt conform Claimcode	49
XV.	TERRITORIALITEITSVEREISTE	56

XVI. DE VORDERINGEN VAN DE STICHTING STREKKEN TOT DE BESCHERMING VAN GELIJKSOORTIGE BELANGEN	57
XVII. BEKENDE VERWEREN VAN GEDAAGDEN	59
XVIII. BEVOEGDHEID RECHTBANK.....	59
XIX. TOEPASSELIJK RECHT.....	59
XX. PROCESKOSTEN.....	60
XXI. BEWIJSMIDDELEN EN GETUIGEN	60
XXII. INFORMATIEPLICHT GEDAAGDEN.....	60
XXIII. MITSDIEN	61
XXIV. PRODUCTIEOVERZICHT	68

II. **BEGRIPPENLIJST**

Autobezitters	De (rechts)personen, waaronder Consumenten, Zakelijke Kopers, Lessees en Lessees Kopers zoals gedefinieerd in de SDEJ Dagvaarding, die benadeeld zijn door het dieselemisssieschandaal, omdat zij een Getroffen Voertuig hebben gekocht, geleased of geleverd hebben gekregen
Audi	Audi AG, een Duitse autofabrikant
Brussel I bis-Vo	Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking)
Claimcode	Claimcode 2019, gepubliceerd door de Commissie Claimcode op 5 maart 2019
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
De Savornin Lohman	De heer Hans de Savornin Lohman, lid van de RvT
Gedaagde	Eén van de Gedaagden
Gedaagden	Daimler, de Importeurs en de Handelaren tezamen
Getroffen Voertuigen	Een door Daimler, waaronder begrepen een of meer aan haar gelieerde ondernemingen, 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
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
HvJEU	Hof van Justitie van de Europese Unie

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
MBCN	Gedaagde sub 3 (Mercedes-Benz Cars Nederland B.V.)
MBVN	Gedaagde sub 2 (Mercedes-Benz Vans Nederland B.V.)
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
Oosting	De heer Marten Oosting, voorzitter van de RvT
Overeenkomsten	De door de Autobezitters gesloten koop- en/of leaseovereenkomsten, zoals gedefinieerd in paragraaf II.B.3 van de SDEJ Dagvaarding
Pocar	De heer Fausto Pocar, voorzitter van de RvB
Pon	Pon's Automobielhandel B.V., de Nederlandse importeur van voertuigen van Volkswagen c.s.
Rechtbank	Rechtbank Amsterdam
Register	Centraal register voor collectieve vorderingen als bedoeld in artikel 3:305a lid 7 BW
RvB	Raad van Bestuur van de Stichting

RvT	Raad van Toezicht van de Stichting
SDEJ	De stichting Stichting Diesel Emissions Justice
SDEJ Dagvaarding	Dagvaarding van SDEJ d.d. 30 juli 2020
SEAT	SEAT S.A., een Spaanse autofabrikant
Škoda	Škoda AUTO a.s., een Tsjechische autofabrikant
Stichting	De stichting Stichting Car Claim, eiseres
T&E	Transport & Environment, een Europese koepel van non-profit organisaties die actief zijn op het gebied van transport en milieu en die duurzaam transport in Europa promoten
Van der Steen	De heer Arie van der Steen, lid van de RvB
Van Woerkom	De heer Guido van Woerkom, lid van de RvB
Vannin	Vannin Capital PPC, de procesfinancier van de Stichting
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
Volkswagen	Volkswagen AG, een Duitse autofabrikant
Volkswagen c.s.	Volkswagen, Audi, Škoda en SEAT
WAMCA	Wet Afwikkeling Massaschade in Collectieve Actie
Website	www.derclaim.nl en/of www.stichtingcarclaim.com
Zakelijke Kopers	(Rechts-)personen, niet zijnde een Consument, die een Getroffen Voertuig hebben gekocht
Zielonka	De heer Jan Zielonka, lid van de RvT

III. INLEIDING¹

III.1 Ten geleide

1. Bij dagvaarding van 30 juli 2020 heeft SDEJ een collectieve vordering op grond van de WAMCA ingesteld tegen Gedaagden (**Productie 1**).² Kern van de collectieve vordering van SDEJ is – kort gezegd – het verwijtbaar handelen van Gedaagden door jarenlang de NOx-uitstoot van Daimler-diesellovertuigen te manipuleren respectievelijk deze voertuigen op de Nederlandse- en Europese markt te (laten) brengen.
2. De Stichting heeft de wens om eveneens een collectieve vordering in te stellen tegen Gedaagden. Dit doet zij met de onderhavige dagvaarding. Om de belangen van haar achterban te waarborgen, acht de Stichting haar deelname aan de reeds door SDEJ gestarte collectieve actieprocedure tegen Gedaagden van groot belang.
3. De Stichting behartigt al ruim vijf jaar op dagelijkse basis de belangen van door het dieselschandaal gedupeerde automobilisten. Dit doet zij in Nederland onder meer in de door haar in 2017 jegens Volkswagen c.s. bij de Rechtbank ingestelde collectieve actieprocedure.³ De (proces)ervaring, kennis en netwerken die de Stichting in de afgelopen jaren heeft verworven, komen de Autobezitters in deze procedure ten goede. De Stichting komt hier met betrekking tot haar ontvankelijkheid nader over te spreken in hoofdstuk X e.v.
4. Voorts geldt dat de diverse rechtsvragen die voorliggen in de door SDEJ gestarte procedure, waaronder de feitelijke toepassing van de Verordening op het dieselemissieschandaal, ook direct relevant zijn voor i) de collectieve actieprocedure van de Stichting tegen Volkswagen c.s.⁴ en ii) eventueel andere in de toekomst door de Stichting in te stellen procedures tegen sjoemelende autofabrikanten. De Stichting komt krachtens haar Statuten (**Productie 2**) immers op voor de belangen van alle als gevolg van het dieselemissieschandaal gedupeerde automobilisten in Europa, waaronder de Autobezitters.
5. De dagvaarding van SDEJ is op 31 juli 2020 geregistreerd in het Register. Gelet op deze registratie, had de Stichting oorspronkelijk tot en met 31 oktober 2020 de tijd om zelf een collectieve vordering tegen Gedaagden in te stellen.
6. Op 22 augustus 2020 heeft de Stichting de Rechtbank verzocht om de driemaandstermijn ex artikel 1018d lid 1 Rv te verlengen. Op 30 september 2020⁵ heeft de Rechtbank deze termijn met twee maanden verlengd, derhalve tot en met 31 december 2020.
7. De Stichting verzocht om uitstel, omdat een termijn van drie maanden voor de Stichting om een collectieve vordering jegens Gedaagden in te stellen, te kort was, mede gelet op de omvang en complexiteit van de

¹ Alle begrippen met een hoofdletter in deze dagvaarding staan gedefinieerd in de Begrippenlijst (Hoofdstuk II).

² De collectieve actieprocedure van SDEJ is geregistreerd onder zaak- en rolnummer C/13/686493 HA ZA 20/697. De producties behorende bij de SDEJ Dagvaarding heeft SDEJ aan Gedaagden overgelegd in de reeds gestarte WAMCA-procedure voor de Rechtbank. Zodra deze onderhavige dagvaarding bij de Rechtbank is aangebracht, wordt de onderhavige collectieve vordering van de Stichting samen met die van SDEJ als één zaak behandeld in diezelfde procedure, doordat de Stichting toetreedt als partij in voornoemde procedure (Kamerstukken II, 2016-2017, 34 608, nr. 3 (MvT), p. 42). Gelet hierop, zal de Stichting deze producties bij de SDEJ Dagvaarding niet nogmaals in de procedure overleggen.

³ Zaak- en rolnummer C/13/647072 HA ZA 18/432.

⁴ Waaronder een eventueel hoger beroep in die zaak.

⁵ Pas op 5 november 2020 ontving de Stichting een kopie van deze beslissing van de Rechtbank.

zaak en de relevante rechtsontwikkelingen die zich hebben voorgedaan nadat de SDEJ Dagvaarding was uitgebracht en waarmee de SDEJ Dagvaarding geen rekening heeft gehouden.

8. De Stichting was voornemens het op 27 oktober 2020 verwachte oordeel van het BGH in het Daimler-emissieschandaal af te wachten.⁶ De uitspraken van de hoogste Duitse rechter zijn immers in belangrijke mate richtinggevend gebleken in procedures andere autofabrikanten, zoals Volkswagen, Audi, Škoda en SEAT.⁷ Op 12 oktober 2020 maakte het BGH bekend dat de automobilist-eiser in die procedure zijn vorderingen had ingetrokken. Het eerstvolgende voor de onderhavige procedure relevante arrest van het BGH met betrekking tot Daimler werd verwacht op 14 december 2020.⁸ De klagende automobilist trok ook in die procedure zijn vorderingen tegen Daimler plotseling in, vlak voordat BGH de zaak zou behandelen.⁹
9. Tot slot heeft de Stichting het wenselijk geacht om te bezien hoe het HvJEU in de koersbepalende procedure C-693/18 zou oordelen op prejudiciële vragen die door de onderzoeksrechter van het *Tribunal de Grande Instance* in Parijs in het kader van een strafrechtelijke procedure tegen Volkswagen werden gesteld, voordat zij zou overgaan tot het initiëren van deze collectieve actieprocedure. Dit arrest werd door het HvJEU gewezen op 17 december 2020.¹⁰
10. Met dit oordeel van het HvJEU van 17 december 2020 in de procedure C-693/18, is de uitleg en toepassing van de relevante Europese emissiewet- en regelgeving duidelijk geworden. Het arrest heeft dan ook niet enkel gevolgen voor de toepassing van Illegale Manipulatie-instrumenten door Volkswagen c.s., maar ook voor het gebruik van Illegale Manipulatie-instrumenten door andere autofabrikanten, zoals Daimler. Met het uitbrengen van deze dagvaarding wenst de Stichting Daimler en de overige Gedaagden in rechte te betrekken, teneinde compensatie te verkrijgen voor het nadeel dat Autobezitters als gevolg van de verboden gedragingen geleden hebben, lijden en nog zullen lijden.
11. Er is onduidelijkheid over de vraag of collectieve vorderingen voor dezelfde gebeurtenis(sen) die worden ingesteld in navolging van de eerste collectieve vordering in het Register dienen te worden aangetekend. Mede gelet op de aanbeveling van de WAMCA-werkgroep van de Rechtspraak aan de Nederlandse Orde van Advocaten van 20 december 2019 om voornoemde opvolgende collectieve vorderingen aan te tekenen omwille van transparantie,¹¹ en gelet op de door de Rechtbank in deze zaak gehanteerde transparantie,¹² heeft de Stichting deze dagvaarding gelijktijdig met het aanbrengen daarvan aangetekend in het Register.

III.2 Partijen in deze procedure

⁶ BGH (VI ZR 162/20), hoger beroep van OLG Koblenz 20 januari 2020 – 12 U 1593/19, BeckRS 2020, 970 (Thermovenster Mercedes Benz Type C 220 CDI).

⁷ Vgl. BGH 8 januari 2019 (VIII ZR 225/17) en BGH 25 mei 2020 (VI ZR 252/19).

⁸ BGH (VI ZR 314/20), hoger beroep van OLG Koblenz, 10 februari 2020 – 12 U 1039/19, BeckRS 2020, 968 (Thermovenster Mercedes Benz Type M E 350 CDI).

⁹ De eerstvolgende zaak tegen Daimler waarin het BGH uitspraak zal doen staat nu voor behandeling op 9 maart 2021.

¹⁰ HvJEU 17 december 2020, C-693/18, ECLI:EU:C:2020:1040.

¹¹ Zie in dit verband tevens de brief van De Rechtspraak (LBVr) van 20 december 2019 aan de Nederlandse orde van advocaten, punt 7: *“Het is mogelijk dat na de eerste collectieve vordering, andere collectieve vorderingen over dezelfde gebeurtenis of gebeurtenissen worden ingesteld. Het verdient aanbeveling deze andere collectieve vorderingen eveneens binnen twee dagen na het uitbrengen van de dagvaarding bij de griffie van de rechtbank in te dienen onder gelijktijdige aantekening in het centraal register. Toelichting: dit is (nog) geen wettelijk vereiste. De registratie dient de transparantie en de toegankelijkheid van de collectieve vordering en stelt andere belangenorganisaties in staat inzicht te verkrijgen in wat loopt en een goede afweging te maken over hun positie.”* [Onderstreping advocaat]

¹² Rolbeslissing van de Rechtbank van 30 september 2020, r.o. 3.10 en 4.3.

12. De Stichting is op 1 oktober 2015 opgericht. Zij is een belangenbehartiger zoals bedoeld in artikel 3:305a BW. De Stichting heeft onder meer ten doel de belangen te behartigen van alle voormalige en huidige Europese eigenaren en gebruikers van Euro 5 en Euro 6 dieselauto's van het merk Mercedes, welke zijn ontworpen, geproduceerd en op de Europese markt zijn gebracht door Daimler (Gedaagde sub 1) tussen 1 januari 2009 tot 31 december 2019.¹³ Daimler is een vennootschap naar Duits recht en is een grote fabrikant van personen-, bestel- en vrachtwagens. Het grootste merk dat door Daimler wordt gevoerd, is Mercedes-Benz. Meer dan 50% van de totale omzet van Daimler is gerelateerd aan personenauto's van dit merk.¹⁴
13. Voor het distribueren en aan de gedupeerde Autobezitter verkopen en leveren van de Getroffen Voertuigen heeft Daimler een uitgebreid distributienetwerk opgezet. In Nederland bestaat dit netwerk van Daimler in eerste plaats uit MBVN (Gedaagde sub 2) en MBCN (Gedaagde sub 3). MBVN houdt zich bezig met de import, marketing, verkoop en after sales van onder meer Mercedes-Benz lichte bedrijfsvoertuigen.¹⁵ MBCN houdt zich onder meer bezig met de import, marketing, verkoop en after sales van Mercedes-Benz personenauto's.¹⁶ Vóór de splitsing in 2018 waren de Importeurs (samen met Mercedes-Benz Trucks Nederland B.V.) vereenzelvigd in Mercedes-Benz Nederland B.V.¹⁷
14. Het distributienetwerk van Daimler in Nederland bestaat daarnaast uit de Handelaren (Gedaagden sub 4 tot en met sub 23), zijnde officiële dealers van het merk Mercedes-Benz.¹⁸ In samenwerking met Daimler en de Importeurs hebben de Handelaren de Getroffen Voertuigen aan de Autobezitters geleverd.¹⁹

III.3 Opbouw van deze dagvaarding

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 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 bij dagvaarding van 30 juli 2020 ingestelde vorderingen, alsmede bij de daartoe door SDEJ gestelde feiten, omstandigheden en rechtsgrondslagen, tenzij de Stichting in deze dagvaarding uitdrukkelijk anders vermeldt.²⁰
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.

¹³ Zie voor deze temporele afbakening ook de SDEJ Dagvaarding, par. 2 en 11.

¹⁴ Jaarverslag 2019 van Daimler, p. 2 en 3 (<https://www.daimler.com/investors/reports-news/annual-reports/2019/>).

¹⁵ SDEJ Dagvaarding, Productie 3.

¹⁶ SDEJ Dagvaarding, Productie 1.

¹⁷ Zie ook SDEJ Dagvaarding, par. 38.

¹⁸ Zie ook SDEJ Dagvaarding, par. 42.

¹⁹ In tegenstelling tot SDEJ, heeft de Stichting de rechtspersoon Baan Hengelo B.V. niet gedagvaard. Deze vennootschap is naar de Stichting bekend is nooit officiële dealer van Mercedes-Benz voertuigen geweest.

²⁰ In afwijking van het petitum van de SDEJ Dagvaarding heeft de Stichting de vorderingen sub A en sub C opgenomen. Daarnaast heeft de Stichting in afwijking van de SDEJ Dagvaarding een subsidiaire vordering toegevoegd aan het gevorderde sub 1.1.

IV. **RELEVANTE FEITEN**

IV.1 **Feitenkader SDEJ Dagvaarding**

17. De Stichting zoekt aansluiting bij het gepresenteerde feitenkader, zoals opgenomen in Hoofdstuk II van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, par. 27-248). De daarin opgenomen stellingen en onderbouwing dienen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

IV.2 **Ontwikkelingen na uitbrengen van de SDEJ Dagvaarding**

18. In aanvulling op het in de SDEJ Dagvaarding gepresenteerde feitencomplex heeft zich sinds het uitbrengen de SDEJ Dagvaarding op 30 juli 2020 een aantal ontwikkelingen voorgedaan die van belang zijn voor de beoordeling van de onderhavige procedure. De Stichting licht dit toe.

Miljardenschikking in de Verenigde Staten

19. Op 14 september 2020 trof Daimler een schikking met het ministerie van Justitie in de VS en toezichthouder EPA. Daimler en dochtermaatschappij Mercedes-Benz betalen in de Verenigde Staten een schikkingsbedrag van USD 1.5 miljard vanwege fraude met de uitstootwaarden van auto's. Daarnaast heeft Daimler nog eens USD 700 miljoen uitgetrokken om gedupeerde automobilisten in de Verenigde Staten te compenseren.²¹
20. Gedupeerde automobilisten ontvangen in de VS ieder tot USD 3.290,- van Daimler om de voertuigen met Illegale Manipulatie-instrumenten te repareren. Daarnaast moet Daimler de kosten vergoeden van de procedures, die in dit verband werden aangespannen.

Arrest van het Europees Hof van Justitie in Zaak C-693/18

21. Zoals gezegd heeft het HvJEU op 17 december 2020 arrest gewezen in de prejudiciële procedure tegen Volkswagen.²²
22. Het HvJEU beantwoordde daarin prejudiciële vragen over de uitleg van het begrip “constructieonderdeel” en het begrip “emissiecontrolesysteem” in artikel 3 lid 10 Verordening. Het HvJEU beantwoordde daarnaast prejudiciële vragen met betrekking tot de uitleg van het begrip “manipulatie-instrument”, het verboden gebruik daarvan op grond van artikel 5 lid 2 Verordening en de uitzonderingen waarin artikel 5 lid 2 Verordening voorziet.
23. Het HvJEU heeft voor recht verklaard dat software die is ingebouwd in het motormanagementsysteem en die op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerkt en de doelmatigheid daarvan vermindert, een “constructieonderdeel” is in de zin van artikel 3 lid 10 van de Verordening.
24. Daarnaast heeft het HvJEU geoordeeld dat het begrip “emissiecontrolesysteem” zowel de technologieën, strategieën en mechanische of softwareonderdelen omvat waarmee, net als met het EGR-systeem, de emissies (waaronder NOx) upstream kunnen worden beperkt, als de technologieën, strategieën en

²¹ <https://www.justice.gov/opa/pr/us-reaches-15-billion-settlement-daimler-ag-over-emissions-cheating-mercedes-benz-diesel>;

<https://www.daimler.com/innovation/drive-systems/diesel/lodging-usa-settlement-diesel.html> (geraadpleegd op 23 december 2020).

²² Er zijn soortgelijke vragen aan het HvJEU gesteld in de zaken C-690/18, C-691/18 en C-692/18 (deze zaken zien op de autofabrikanten Fiat Chrysler Automobiles, Groupe PSA en Renault), die zijn opgeschort in afwachting van de uitspraak van het arrest in de zaak C-693/18.

onderdelen waarmee de emissies downstream, na de vorming ervan, kunnen worden behandeld en beperkt.

25. Het HvJEU heeft daarnaast geoordeeld dat elk instrument dat de parameters herkent die kenmerkend zijn voor het verloop van de typegoedkeuringsprocedures, met de bedoeling om tijdens die procedures de werking van een onderdeel van het emissiecontrolesysteem te activeren of te moduleren teneinde de goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, een “manipulatie-instrument” in de zin van de Verordening betreft, zelfs indien het ook bij normaal gebruik van het voertuig kan voorkomen dat de werking van het emissiecontrolesysteem op dezelfde wijze wordt gemoduleerd, wanneer de precieze omstandigheden voor de activering hiervan zich bij toeval voordoen.
26. Met betrekking tot de vraag of de installatie van een manipulatie-instrument dat de effectiviteit van het emissiecontrolesysteem vermindert – hetgeen in beginsel verboden is – gerechtvaardigd kan zijn, wijst het HvJEU erop dat enkel onmiddellijke schaderisico's die een impact hebben op de betrouwbaarheid van de motor en die tijdens het rijden met het voertuig een concreet gevaar opleveren, de aanwezigheid van een manipulatie-instrument rechtvaardigen. Het in de Verordening neergelegde verbod op het gebruik van manipulatie-instrumenten zou immers zinloos zijn en zou elk nuttig effect worden ontnomen als het gebruik daarvan zou worden toegestaan met als enig doel de motor te beschermen tegen slijtage en veroudering.
27. Het HvJEU concludeert daarom dat een manipulatie-instrument dat tijdens goedkeuringsprocedures systematisch de prestaties van het emissiecontrolesysteem verbetert om de emissiegrenswaarden van de Verordening na te leven en aldus goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, niet binnen het toepassingsgebied kan vallen van de uitzondering op het verbod op dergelijke inrichtingen waarin de Verordening voorziet, zelfs als deze manipulatie-instrumenten helpen het verouderingsproces of de vervuiling van de motor te vertragen.
28. Het arrest van het HvJEU heeft directe gevolgen voor de onderhavige procedure tegen Daimler. De diverse manipulatie-instrumenten die Getroffen Voertuigen bevatten (zie Hoofdstuk V hierna) zijn op grond van artikel 5 lid 2 Verordening verboden. Het gebruik van deze manipulatie-instrumenten kan door Daimler niet worden gerechtvaardigd met een beroep op de uitzondering als neergelegd in artikel 5 lid 2 sub a Verordening.

Rechtsontwikkeling in Duitsland

Lagere rechtspraak tegen Daimler

29. De SDEJ Dagvaarding bevat een overzicht van door Duitse rechters gewezen uitspraken jegens Daimler tot het moment waarop die dagvaarding was uitgebracht. De Stichting verwijst naar voetnoot 77 (paragraaf 526) van de SDEJ Dagvaarding.
30. Sinds de datum van uitbrenging van de SDEJ Dagvaarding heeft deze rechtspraak in Duitsland jegens Daimler zich verder ontwikkeld.²³ Voetnoot 23 bevat een overzicht van de veroordelende vonnissen jegens

²³ LG Bonn 20.5.2020 – 1 O 195/19 (niet gepubliceerd): Mercedes Benz GLK 220 GDI; LG Duisburg 9.6.2020 – 1 O 334/19; LG Hannover 24.8.2020 – 18 O 49/19 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic; LG Heilbronn 19.6.2020 – Sa 8 O 134/19 (niet gepubliceerd): Mercedes Benz W447, V 250 a NIATIC Motor OM 651; LG Freiburg 6.10.2020 – 8 O 53/20: Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC mit Motor OM 651; LG Stuttgart 14.5.2020 – 19 O 109/19 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz ML 350 CDI BlueTec 4Matic; LG Stuttgart 29.6.2020 – 29 O 202/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz GLK 250; LG Stuttgart 24.7.2020 – 29 O 213/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz E 250 T CDI; LG Stuttgart 24.7.2020 – 29 O 192/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz C 220d; Motor

Daimler die sinds het uitbrengen van de SDEJ Dagvaarding door diverse Duitse rechtbanken zijn geweest. Hieruit blijkt dat steeds meer rechtbanken Daimler veroordelen in verband met het dieselemissieschandaal.

Uitspraken van hogere Duitse rechterlijke instanties

31. In navolging van de consumentvriendelijke vonnissen in eerste aanleg, heeft het Oberlandesgericht Naumburg op 18 september 2020 het eerste veroordelend arrest jegens Daimler gewezen.²⁴
32. Het Oberlandesgericht Naumburg heeft Daimler veroordeeld het betrokken voertuig, een Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4MATIC met OM 651 Euro 5 motor, terug te nemen tegen betaling van EUR 25.741,43.
33. Het Oberlandesgericht wees erop dat de benadeelde automobilist het bestaan van een manipulatie-instrument voldoende had onderbouwd. Daimler ontkende enkel het bestaan van een verboden manipulatie-instrument, zonder dit nader te onderbouwen. Voor het Oberlandesgericht Naumburg heeft Daimler – met name in het licht van het BGH-arrest van 28 januari 2020²⁵ – niet voldaan aan haar zgn. secundaire bewijslast.
34. Op 5 november 2020 veroordeelde ook het Oberlandesgericht Köln Daimler tot (gedeeltelijke) terugbetaling van de koopprijs.²⁶
35. Het voertuig in kwestie betrof een Mercedes Benz Marco Polo met OM651 Motor en EURO 6 emissiestandaard. De gedupeerde automobilist had die auto in februari 2017 gekocht. Het KBA gelaste in 2018 een terugroepactie voor het onderhavige voertuig vanwege de aanwezigheid van Illegale Manipulatie-instrumenten. Na goedkeuring door de KBA bood Daimler voor het getroffen voertuig een software-update aan. De automobilist ging hiermee niet akkoord en diende een vordering tot terugbetaling van de koopprijs in.
36. Nadat de vordering in eerste aanleg door het Landgericht Bonn was afgewezen, wees het Oberlandesgericht Köln de vordering toe. Het Oberlandesgericht Köln oordeelde dat de gedupeerde automobilist opzettelijk immoreel was benadeeld en recht heeft op schadevergoeding. De

OM 651; LG Stuttgart 28.7.2020 – 23 O 117/19 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz GLK 200 CDI; Motor OM 651; LG Stuttgart 4.8.2020 – 24 O 97/19 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz GLC 250d 4MATIC; LG Stuttgart 7.8.2020 – 29 O 216/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz B 200 CDI; LG Stuttgart 14.8.2020 – 20 O 219/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz E 220 CDI; LG Stuttgart 18.8.2020 – 8 O 31/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz B 180; LG Stuttgart 19.8.2020 – 16 O 393/19 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz V 250d; LG Stuttgart 25.8.2020 – 23 O 50/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz E 220 CDI; LG Stuttgart 1.9.2020 – 23 O 49/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz C 220d; LG Stuttgart 4.9.2020 – 29 O 214/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz E 350; LG Stuttgart 9.10.2020 - 14 O 89/20 (niet gepubliceerd); LG Stuttgart 23.10.2020 – 29 O 305/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz GLK 220 CDI; LG Stuttgart 29.10.2020 – 29 O 322/20: Mercedes-Benz C-Class 220 CDI; Motor OM; LG Stuttgart 30.10.2020 – 23 O 47/20 (niet gepubliceerd): Mercedes-Benz ML 350.

²⁴ OLG Naumburg 18.9.2020 – 8 U 8/20: Mercedes GLK 220 CDI / Motor OM 651, hierbij overlegd als **Productie 3**.

²⁵ BGH 28 januari 2020 (VIII ZR 57/19), Productie 46 bij de SDEJ Dagvaarding. Het Bundesgerichtshof oordeelde in dit arrest dat van een autobezitter kan niet verlangd worden dat hij (i) weet welke Illegale Manipulatie-instrumenten werkzaam zijn in zijn auto en (ii) over de kennis beschikt die nodig is om de werking die Illegale Manipulatie-instrumenten in te kleuren. Het Getroffen Voertuig stond weliswaar niet op een KBA-lijst, maar bevatte wel een motor die veel van de auto's op die lijst wél bevatten. Ook bleek uit publicaties over een onderzoek van de openbaar aanklager dat motoren van de types OM651 en OM642 Illegale Manipulatie-instrumenten bevatten. De eiser had volgens het Bundesgerichtshof voldoende aanknopingspunten gegeven en in zo'n geval ligt het in de rede om een deskundige te benoemen (vgl. SDEJ Dagvaarding, par. 237).

²⁶ OLG Köln 5.11.2020 – 7 U 35/20: Mercedes Benz Marco Polo / Motor OM 651, hierbij overlegd als **Productie 4**.

koopovereenkomst moest worden ontbonden. Daimler moest het voertuig terugnemen en de aankoop prijs terugbetalen minus een gebruiksvergoeding voor gereden kilometers.

37. In het arrest bekritiseerde het Oberlandesgericht Köln het Landgericht Bonn, dat de vordering in eerste aanleg had verworpen. Het Landgericht Bonn had enkel de stellingen met betrekking tot de aanwezigheid van een Thermovenster als Illegaal Manipulatie-instrument bij haar oordeel betrokken. In totaal zette de gedupeerde automobilist echter een reeks van zeven verschillende manipulatie-instrumenten uiteen, waarmee de Landgericht Bonn geen rekening had gehouden. Het heeft daarmee het recht op hoor en wederhoor van verzoekster geschonden:

“Insofern liegt ein Verstoß gegen den Grundsatz des rechtlichen Gehörs, Art. 103 GG, vor, indem das Landgericht im Rahmen der Klageabweisung allein auf den Aspekt des Thermofensters abgestellt hat.”²⁷

“In zoverre is er sprake van een schending van het beginsel om te worden gehoord, art. 103 GG, omdat het Landgericht de afwijzing van de vordering uitsluitend heeft gebaseerd op het aspect van het thermovenster.”

38. Het Oberlandesgericht Köln heeft deze argumenten van de gedupeerde automobilist wel in haar oordeel betrokken. Het leverde voldoende bewijs op van het bestaan van een of meer Illegale Manipulatie-instrumenten. De terugroepactie door de KBA was ook het bewijs van de aanwezigheid van een Illegaal-manipulatie-instrument in het betreffende Daimler voertuig.
39. Daimler kon niet op een voor het Oberlandesgericht begrijpelijke manier uitleggen waarom, anders dan in de KBA-besluiten werd gesteld, geen Illegale Manipulatie-instrumenten in de motor van het betrokken voertuig zou zijn geïnstalleerd. Zelfs na een uitdrukkelijk verzoek van het Oberlandesgericht heeft Daimler de ondersteunende documenten van de KBA slechts onvolledig ingediend. Het verweer van Daimler was onvoldoende om de vorderingen van de gedupeerde automobilist te weerleggen.
40. Het Oberlandesgericht accepteerde het belang van Daimler bij geheimhouding niet:

“Die Angaben der Beklagten sind angesichts ihrer Pauschalität nicht geeignet, eine konkrete Gefährdung von Geschäftsgeheimnissen zu plausibilisieren.”²⁸

“Gezien het algemene karakter van de door gedaagde verstrekte informatie is dit niet geschikt om de plausibiliteit van een specifieke bedreiging van bedrijfsgeheimen te controleren.”

41. Het Oberlandesgericht bekritiseerde het gebrek aan onderbouwing van de argumenten van Daimler. In zijn redenering volgde het Oberlandesgericht het BGH-arrest van 28 januari 2020. Een gedupeerde automobilist hoeft de werking van de motor niet in detail uit te leggen, maar zijn vermoedens slechts aannemelijk te maken. Het Oberlandesgericht beschouwde de installatie van een manipulatie-instrument zonder technisch toereikende rechtvaardiging als een misleiding van overheidsinstanties en consumenten.
42. Het verweer van Daimler dat de onderhavige zaak fundamenteel zou verschillen van de procedure tegen Volkswagen achtte het Oberlandesgericht niet overtuigend. Eventueel verschil van de functionaliteit van de software is immers niet doorslaggevend:

“Ihr Vortrag, die vorliegende Fallgestaltung unterscheide sich grundlegend von den Manipulationsvorwürfen gegenüber VW, überzeugt nicht. Denn letztlich ist nicht die Funktionsweise der Software im Detail (“Umschaltlogik” bei VW, mehrere zusammenwirkende Abgasstrategien im vorliegenden Fall) entscheidend,

²⁷ Productie 4, r.o. ccc (pagina 18).

²⁸ *Idem*.

sondern das mit dem Einsatz der Software erzielte Ergebnis: das gänzlich unterschiedliche Abgasverhalten des Fahrzeugs auf dem Prüfstand und auf der Straße, wobei im Testzyklus eine andere Abgasstrategie zur Anwendung kommt als im regulären Straßenverkehr.²⁹

“Uw lezing dat de onderhavige zaak fundamenteel verschilt van de beschuldigingen van manipulatie tegen VW is niet overtuigend. Het is immers niet de functionaliteit van de software in detail ('omschakellogica' bij VW, verschillende op elkaar inwerkende emissiestrategieën in het onderhavige geval) die doorslaggevend is, maar het resultaat behaald met het gebruik van de software: het totaal verschillende uitstootgedrag van het voertuig op de testbank en op de weg, in de testcyclus wordt een andere emissiestrategie gehanteerd dan in het reguliere wegverkeer.”

43. Het Oberlandesgericht Köln heeft tegen het arrest geen cassatie opengesteld. Daarmee is de uitspraak definitief geworden.
44. Verwacht wordt dat de voornoemde arresten – mede in het licht van het voornoemd arrest van het HvJEU van 17 december 2020 – een voorbode zijn van hoe de rechtspraak zich jegens Daimler in Duitsland verder zal ontwikkelen.

Procedures bij het Bundesgerichtshof

45. Een oordeel van het Bundesgerichtshof jegens Daimler laat nog op zich wachten. Aanvankelijk stonden in Duitsland twee procedures gepland voor behandeling bij het Bundesgerichtshof, respectievelijk op 27 oktober 2020³⁰ en 14 december 2020.³¹
46. De inhoudelijke behandeling van deze procedures is geannuleerd, omdat de respectieve automobilisten de vordering hebben ingetrokken. Ongetwijfeld nadat Daimler hen een volledige schadevergoeding heeft betaald. De volgende inhoudelijke behandeling door het Bundesgerichtshof is gepland op 9 maart 2021.³²

V. DE ILLEGALE MANIPULATIE-INSTRUMENTEN

V.1 Inleiding

47. In Hoofdstuk 3 van de SDEJ Dagvaarding is een overzicht gegeven van – kortgezegd – de diverse manipulatie-instrumenten die de Getroffen Voertuigen bevatten, het verboden karakter van deze manipulatie-instrumenten en het bewijs daarvan (SDEJ Dagvaarding, par. 249-398).
48. De Stichting onderschrijft deze stellingen en onderbouwing uit de SDEJ Dagvaarding, die hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd. Deze stellingen en onderbouwing worden door het recente arrest van het HvJEU ook nader bevestigd.

V.2 Rechtbankdeskundige bevestigt aanwezigheid Illegale Manipulatie-instrumenten

49. Een noemenswaardige ontwikkeling na het uitbrengen van de SDEJ Dagvaarding, en die de stellingen van de Stichting (en SDEJ) in dit verband verder onderbouwt, betreft de expert-opinie die door een rechtbankdeskundige in een Duitse procedure voor het Landgericht Stuttgart is afgegeven. Het Duitse nieuwsmedium Bayerische Rundfunk (BR) rapporteerde op 17 december 2020 over het expert-rapport dat

²⁹ Productie 4, p. 28-29.

³⁰ BGH (VI ZR 162/20), hoger beroep van OLG Koblenz 20 januari 2020 – 12 U 1593/19, (Mercedes Benz Type C 220 CDI).

³¹ BGH (VI ZR 314/20), hoger beroep van OLG Koblenz, 10 februari 2020 – 12 U 1039/19, (Mercedes Benz Type M E 350 CDI).

³² BGH (VI ZR 813/20), hoger beroep van OLG Koblenz, 11 mei 2020 – 12 U 1837/19, (Mercedes Benz type GLK 220 CDI).

aan haar beschikbaar is gemaakt.³³

50. In juli 2020 gaf het Landgericht Stuttgart een IT-expert de opdracht de engine control software van het betrokken Daimler voertuig te onderzoeken. De conclusie van de expert is helder. Het betrokken Daimler voertuig bevat een manipulatie-instrument (*“Die Motorsteuersoftware enthält eine Abschaltvorrichtung”*). Het voertuig detecteert het laag vereiste motorvermogen (*“die niedrige benötigte Motorleistung”*) op de testbank wanneer de testcyclus, de zogenaamde NEDC, wordt doorstaan. De motorbesturing regelt dan de koelvloeistoftemperatuur tot 70 graden Celsius in plaats van de gebruikelijke 100 graden. De verlaagde koelvloeistoftemperatuur leidt tot betere NOx-uitstootwaarden (*“Die abgesenkte Kühlmitteltemperatur führt zu besseren NOx-Werten”*), zo valt in het rapport van de expert te lezen. Dit betekent dat het geteste Daimler voertuig op de testbank een lagere hoeveelheid schadelijke uitlaatgassen uitstoot dan onder normale rijomstandigheden.

51. Emissie-expert en professor Kai Borgeest van de Technischen Hochschule Aschaffenburg ziet dit als bewijs van verboden uitstoot-manipulatie:

“Die nachgewiesene Abschaltvorrichtung kann dazu führen, dass die Stickoxid-Emissionen im Straßenverkehr die am Prüfstand gemessenen Emissionen erheblich übersteigen.”

Oftewel:

“Het bewezen manipulatie-instrument kan ervoor zorgen dat de uitstoot van stikstofoxide in het wegverkeer de emissies die op de testbank worden gemeten aanzienlijk overschrijdt.”

52. Deze functie is niet nodig om de motor te beschermen. Daarom is het gebruik van dit manipulatie-instrument niet toegestaan (illegaal).
53. Desgevraagd legt Daimler uit dat het sinds mei 2019 bekend is dat de KBA de zogenaamde “koelvloeistoftemperatuurregeling” in bepaalde voertuigvarianten classificeert als een Illegaal Manipulatie-instrument. Daimler is echter van mening dat de functionaliteit zou zijn toegestaan. De groep ging daarom in beroep tegen de verplichte terugroepactie van KBA. Volgens Daimler is de software geïnstalleerd in ongeveer 100.000 voertuigen met de betrokken koelvloeistoftemperatuurregeling.
54. *BR* heeft een brief van 4 april 2019 van KBA aan Daimler in handen, die de autoriteit vóór de definitieve beslissing heeft gestuurd. Daarin beschrijft KBA hoe het geconstateerde manipulatie-instrument werkt bij voertuigen met de motor OM651 en EURO 5-emissienorm:

“Mit Hilfe eines elektrisch beheizbaren Thermostats im Kühlmittelkreislauf erfolgt in Abhängigkeit von den Drehzahl- und Lastbedingungen sowie Umgebungs- und Betriebsstoffbedingungen eine Sollwertabsenkung der Kühlmitteltemperatur von 100 °C auf 70 °C.”

“Met behulp van een elektrisch verwarmde thermostaat in het koelvloeistofcircuit, vindt een setpointverlaging van de koelvloeistoftemperatuur van 100 °C tot 70 °C plaats, afhankelijk van de snelheid-, belasting-, omgevings- en brandstofomstandigheden.”

55. De lagere temperatuur verandert de uitlaatgasrecirculatie. Hierdoor kan op de testbank aan de grenswaarden worden voldaan. Bovendien worden volgens KBA de door Daimler geprogrammeerde schakelcriteria zo gekozen dat de condities op de testbank worden gedetecteerd.

³³ <https://www.br.de/nachrichten/wirtschaft/gutachten-abgas-manipulationen-bei-dieselautos-von-mercedes,SJLr7aT> (geraadpleegd op 24 december 2020).

56. De deskundige van het Landgericht Stuttgart heeft ook vastgesteld wanneer de software het manipulatie-instrument zou deactiveren:

"Eine höhere Drehzahl oder ein höherer Luftmassenstrom für eine Dauer von fünf Sekunden genügen, um auf die höhere Solltemperatur umzuschalten."

"Een hogere toerental of een hogere luchtmassaastroom gedurende vijf seconden is voldoende om over te schakelen naar de hoger ingestelde temperatuur."

57. Omgekeerd was het pas na 54 minuten dat de ingestelde temperatuur kon worden teruggeschakeld naar de lagere ingestelde temperatuur. Al met al is dit een duidelijke aanwijzing dat de Getroffen Voertuigen enkel waren geprogrammeerd om te voldoen aan de NEDC-testomstandigheden.
58. De expert heeft ook aanwijzingen gevonden voor een ander manipulatie-instrument. Dit manipulatie-instrument opent het radiatorblad van het voertuig tijdens bijna de gehele testrit. Dit leidt ook tot een verlaging van de NOx-waarden op de testbank. Daimler daarentegen stelt dat de radiatorbladen op de testbank overwegend gesloten (*"überwiegend geschlossen"*) zijn. Ook heeft de positie van de radiatorbladen volgens Daimler geen invloed op de NOx-waarden op de testbank.
59. Deskundigen zijn het daar echter niet mee eens. Professor Stefan Hausberger van de Technische Universiteit van Graz legt uit:

"Eine offene Jalousie hilft am Prüfstand die Abgasrückführung zu kühlen und senkt die NOx-Werte."

"Een open radiatorblad helpt om de uitlaatgasrecirculatie op de testbank te koelen en verlaagt de NOx-waarden."

60. Het nieuwe expert-rapport zal naar verwachting een groot aantal procedures in Duitsland beïnvloeden.

V.3 Rapporten en tests bevestigen excessieve NOx-uitstoot

61. De Illegale Manipulatie-instrumenten zorgen ervoor dat de Getroffen Voertuigen bij gebruik onder normale rijomstandigheden niet voldoen aan de emissiegrenswaarden van de Verordening, zowel voor als na de update die Daimler heeft uitgevoerd. In de SDEJ Dagvaarding staan meerdere rapporten en tests genoemd die dit bevestigen.
62. In aanvulling op de genoemde onderzoeken en testresultaten in als opgenomen in de SDEJ Dagvaarding, wijst de Stichting in dit verband op de volgende rapporten en tests die zijn opgesteld en uitgevoerd door verschillende onderzoeksinstanties en belangenorganisaties.

Transport & Environment

63. Een van Europa's meest toonaangevende onafhankelijke non-profitorganisaties op milieugebied, T&E, analyseerde NOx-uitstoot met betrekking tot Euro 5- en Euro 6-dieselauto's uit verschillende nationale onderzoeksrapporten die zijn opgesteld in Frankrijk, Duitsland en het VK, en tests uitgevoerd door 's werelds meest toonaangevende onafhankelijke test- en dataspecialist Emissions Analytics.³⁴ T&E heeft meer dan 500 onafhankelijke tests geanalyseerd. De testresultaten identificeren de meest vervuilende dieselauto's in Europa.
64. T&E concludeert dat de testresultaten aantonen dat ten minste het volgende EURO 5 Getroffen Voertuig is

³⁴

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_09_Dieselgate_report_who_what_how_FINAL_0.pdf

uitgerust met een thermovenster (TW) en / of een Hot Restart manipulatie-instrument (HR).³⁵

Brand	Model	Engine	Country of approval	Most suspicious tests ¹⁴	Possible defeat strategy to examine
Mercedes-Benz	E-Class IV	E250 CDI	DE	5	HR + TW

65. T&E concludeert voorts dat de testresultaten aantonen dat ten minste de volgende Euro 6 Getroffen Voertuigen zijn uitgerust met een thermovenster en / of een Hot Restart manipulatie-instrument:³⁶

Brand	Model	Engine	Country of approval	Most suspicious test(s) ¹³	Possible defeat strategy to examine
Mercedes-Benz	A Class III	A180d	DE	5 + 7	TW + HR
		A200d		4	TW
	C Class IV	C220d		1	TW + HR
	CLA Class	CLA200d		7	TW
	S Class VI	S350 Bluetec		1 + 2 + 3	TW + HR
	V Class III	V250d		1 + 2	TW + HR

66. De T&E-analyse toont aan dat Euro 5³⁷ en Euro 6³⁸ Getroffen Voertuigen gemiddeld tot zes keer meer NOx uitstoten dan de Europese normen toestaan.

Duitse Ministerie van Infrastructuur

67. Het Duitse Ministerie van Infrastructuur heeft een selectie van Euro 5- en Euro 6-dieselmotoren van Daimler getest. De resultaten van deze tests laten afwijkende emissies zien, waarbij de aanwezigheid van manipulatie-instrumenten in Daimler-auto's wordt geïdentificeerd, waaronder een Hot-Restart manipulatie-instrument. Bijvoorbeeld:

Mercedes S 350 Bluetec 3.0l Euro 6:³⁹

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Mercedes	S 350 3.0l	55,58	230,48	71,04	391,61	440,50	162,74	333,81	182,61

³⁵ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_09_Dieselgate_report_who_what_how_FINAL_0.pdf, (pagina 13-14).

³⁶ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_09_Dieselgate_report_who_what_how_FINAL_0.pdf, (pagina 11-12).

³⁷ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_09_Dieselgate_report_who_what_how_FINAL_0.pdf (pagina 19).

³⁸ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_09_Dieselgate_report_who_what_how_FINAL_0.pdf (pagina 20).

³⁹ http://www.autoevolution.com/pdf/news_attachments/630000-diesel-cars-of-german-origin-to-be-recalled-in-europe-more-to-follow-106820.pdf (pagina 44).

Mercedes V 250 Bluetec 2.1l Euro 6:⁴⁰

Hersteller	Handelsbezeichnung	Rollenprüfstand			Portable Emission Measurement System (PEMS)				
		NEFZ kalt (mg/km)	NEFZ warm/ PEMS validiert (mg/km)	NEFZ 10°C (mg/km)	NEFZ Straße (mg/km)	NEFZ Back (mg/km)	NEFZ +10% (mg/km)	NEFZ -10% (mg/km)	RDE-Fahrt (mg/km)
Mercedes	V-Klasse 2.1l	39,79	228,66	208,51	439,55	415,84	500,00	426,05	312,98

68. Deze testresultaten bevestigen ook dat de geteste Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de NOx-emissiegrenswaarden.

Deutsche Umwelthilfe

69. In de loop der jaren heeft de Deutsche Umwelthilfe, een Duitse non-profitorganisatie voor milieu waarmee de Stichting veel contact heeft, veel Getroffen Voertuigen getest. Deze testresultaten bevestigen dat veel van de Euro 5 Getroffen Voertuigen, die momenteel op de Europese wegen rijden, niet voldoen aan de Europese NOx-emissiegrenswaarden. De tests tonen ook aan dat de software-updates die Daimler op sommige van haar modellen toepast, dit probleem niet oplossen:⁴¹

Hersteller/Modell	CO ₂ - Emissionen	NO _x - Emissionen	NO _x - Faktor*	Erst- zulassung	Leistung	Hubraum
Mercedes C 220 CDI, ohne Software- Update	154 g/km	550 mg/km	3,1	01.2012	125 kW	2143 ccm
Mercedes C 220 CDI, mit Software- Update	165 g/km	454 mg/km	2,5	05.2011	125 kW	2143 ccm
Mercedes CLS 250 CDI, vor Software- Update	144 g/km	770 mg/km	4,3	12.2013	150 kW	2143 ccm
Mercedes CLS 250 CDI, nach Software- Update	156 g/km	374 mg/km	2,1	12.2013	150 kW	2143 ccm
Mercedes GLK 220 CDI	170 g/km	538 mg/km	3,0	04.2015	125 kW	2143 ccm

70. Dezelfde conclusies volgen uit de tests van de Euro 6 Getroffen Voertuigen:⁴²

⁴⁰ http://www.autoevolution.com/pdf/news_attachments/630000-diesel-cars-of-german-origin-to-be-recalled-in-europe-more-to-follow-106820.pdf (pagina 94).

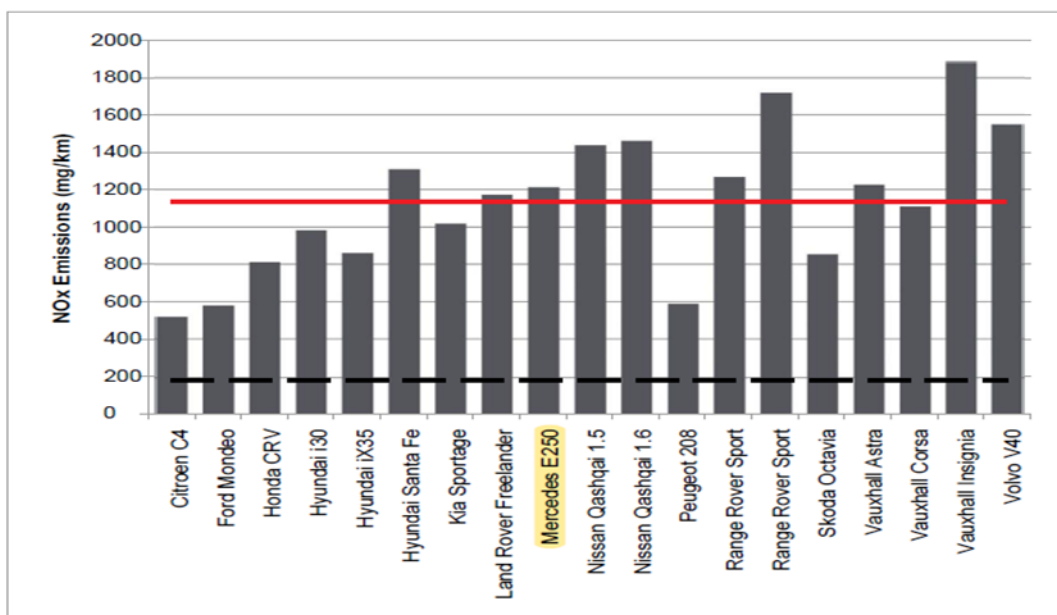
⁴¹ <https://www.duh.de/projekte/eki-kontrollen/eki-ergebnisse/alle-ergebnisse-im-ueberblick/> (paragraaf "Euro 5 – Mercedes").

⁴² <https://www.duh.de/projekte/eki-kontrollen/eki-ergebnisse/alle-ergebnisse-im-ueberblick/> (paragraaf "Euro 6 – Mercedes").

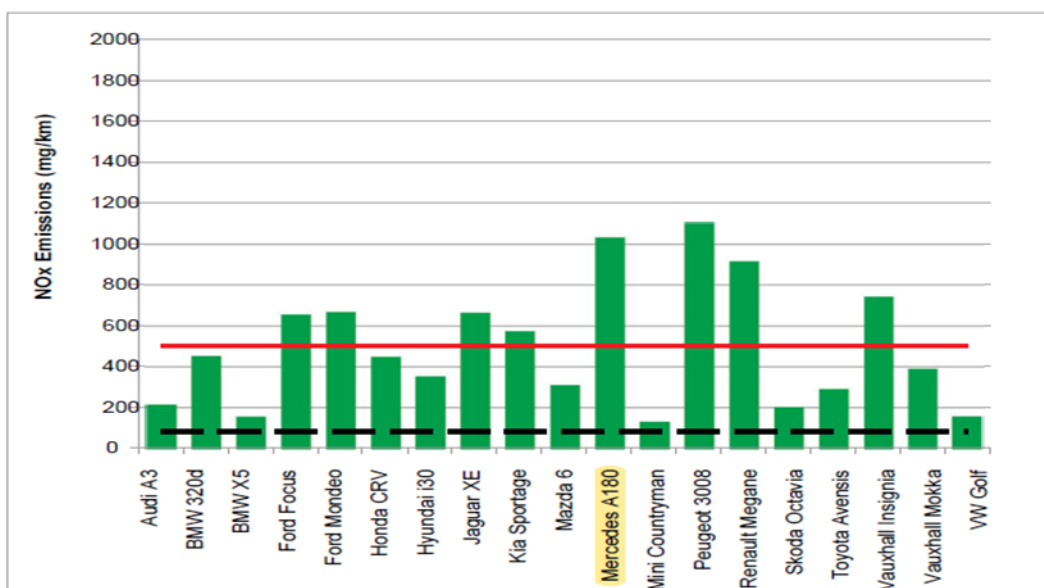
HERSTELLER/MODELL	CO2-EMISSIONEN	NOX-EMISSIONEN	NOX-FAKTOR*	ERST-ZULASSUNG	LEISTUNG	HUBRAUM
Mercedes A 200 CDI	132 g/km	487 mg/km	6,1	09.2015	100 kW	2143 ccm
Mercedes A 200 d	136 g/km	483 mg/km	6,0	09.2017	100 kW	2143 ccm
Mercedes B 180 d	134 g/km	1039 mg/km	13,0	08.2016	80 kW	1461 ccm
Mercedes B 220 d, vor Software-Update	135 g/km	322 mg/km	4,0	11.2017	130 kW	2143 ccm
Mercedes B 220 d, nach Software-Update	139 g/km	308 mg/km	3,8	11.2017	130 kW	2143 ccm
Mercedes C 220 d	131 g/km	770 mg/km	9,6	09.2016	125 kW	2143 ccm
Mercedes C 250 d 4Matic, T-Modell	156 g/km	492 mg/km	6,2	07.2015	150 kW	2143 ccm
Mercedes C 250 d, T-Modell	132 g/km	206 mg/km	2,6	03.2016	150 kW	2143 ccm
Mercedes Citan 109 CDI	135 g/km	468 mg/km	5,9	04.2016	66 kW	1461 ccm
Mercedes E220 Bluetec, T-Modell	162 g/km	188 mg/km	2,4	01.2016	125 kW	2143 ccm
Mercedes GLC 220 d **	150 g/km	193 mg/km	2,4	06.2016	125 kW	2143 ccm
Mercedes S 300 h	134 g/km	262 mg/km	3,3	09.2016	150 kW	2143 ccm
Mercedes S 350 BlueTec **	186 g/km	412 mg/km	5,2	09.2013	190 kW	2987 ccm
Mercedes V 220 d	183 g/km	137 mg/km	1,7	05.2017	120 kW	2143 ccm
Mercedes V 220 d	161 g/km	442 mg/km	5,5	09.2016	120 kW	2143 ccm
Mercedes V 220 d	199 g/km	128 mg/km	1,6	10.2018	140 kW	2143 ccm
Mercedes Vito 119 CDI	189 g/km	315 mg/km	3,9	03.2017	140 kW	2143 ccm

Emissietestprogramma van de Britse overheid

71. De Britse regering heeft een onderzoek uitgevoerd om erachter te komen of de NOx-emissieresultaten van dieselauto's onder normale gebruiksomstandigheden slechter zijn dan in een laboratoriumomgeving. Uit de tests blijkt dat het representatieve Euro 5-testmodel van Daimler aanzienlijk meer NOx uitstoot dan de Europese emissiegrens toelaat.⁴³



72. Het representatieve Daimler Euro 6-testmodel laat vergelijkbare verontrustende resultaten zien. Het geteste Daimler Euro 6-model stoot ongeveer 13 keer de maximaal toegestane Europese NOx-limiet uit:



Emissietestprogramma van de Franse overheid

73. Het Franse Ministerie van Milieu heeft diverse voertuigmodellen van verschillende autofabrikanten getest. De testresultaten tonen aan dat verschillende modellen van de Getroffen Voertuigen aanzienlijk meer NOx uitstoten dan wettelijk is toegestaan, wanneer ze onder normale gebruiksomstandigheden worden getest ('NOx D3' testresultaten).⁴⁴

Mercedes	S350	Euro6	3L	260	EGR + SCR	33625	73,3	154	118,6	60	115	138
Mercedes	A180	Euro5	2L	110	EGR	67560	134,4	136	124,5	73,2	148,4	336,7
Mercedes	A200	Euro6	2.2L	140	EGR	4134	65	103	47,2	43	39,6	262,96
Mercedes	Classe B	Euro6	1.5L	110	EGR + NoxTrap	10392	63,6	104	118,0	150,9	104,3	688,5

Onderzoek Emissions Analytics / ZDF

74. Het Duitse ZDF Magazine Frontal21 heeft deelgenomen aan een test met betrekking tot de update die Daimler in sommige Getroffen Voertuigen heeft toegepast. Emissions Analytics heeft een Mercedes C220 CDI (Euro 5) model zowel voor als na de update getest. De update werd uitgevoerd door een officieel Mercedes contactpunt.
75. Op 21 januari 2020 heeft ZDF op haar website over de testresultaten gepubliceerd.⁴⁵
76. Voor de update stootte de Mercedes 715 mg/km NOx uit, bijna vier keer meer dan de toegestane emissiegrenswaarde van 180 mg/km. Na de update betrof de gemiddelde uitstootwaarde 764 mg/km. De update leidt aldus tot een verslechtering van de NOx-uitstoot.
77. Om te controleren of omgevingstemperaturen de uitstoot van NOx door het Mercedes testvoertuig beïnvloeden – bij de test voor de update 12°C en bij de test na de update 6°C – werd nog een derde test uitgevoerd. Ditmaal werd de uitstoot van het testmodel na de update bij dezelfde temperatuur als voor de update (12°C) geanalyseerd. Het testresultaat was met 792 mg/km NOx, 11 procent meer dan voor de update en een factor 4,4 overschrijding van de toegestane emissiegrenswaarde, teleurstellend te noemen.

The measurement results in numbers

	Before update	After Update	After Update
Date of exhaust gas measurement	08.12.2019	10.12.2019	15.01.2020
Ambient temperature	12°C	6°C	12°C
Average nox	715 mg/km	764 mg/km	792 mg/km
Change		plus 7%	plus 11%

78. De voornoemde onderzoeken en testresultaten zijn illustratief en niet bedoeld als uitputtend. De Getroffen Voertuigen stoten onder normale rijomstandigheden consequent veel meer NOx uit dan is toegestaan onder de wet- en regelgeving.
79. De Stichting onderschrijft de stellingen en onderbouwing van SDEJ met betrekking tot de informatieplicht en het bewijsaanbod, zoals opgenomen in Hoofdstuk III.E van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, paragraaf 399-418). Die stellingen en onderbouwing dienen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

⁴⁵ <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/diesel-software-update-macht-abgas-schmutziger-100.html> (Geraadpleegd op 24 december 2020).

VI. DE NAUW OMSCHREVEN GROEP

80. De Stichting heeft kennisgenomen van de in de SDEJ Dagvaarding beschreven categorieën van (rechts)personen tot wier belangen de collectieve vorderingen strekken (SDEJ Dagvaarding, par. 637-640). Deze categorieën worden gezamenlijk aangeduid als de Nauw Omschreven Groep in de zin van artikel 1018e lid 2 Rv.
81. De Stichting onderschrijft deze stellingen en onderbouwing van SDEJ, die hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.

VII. VORDERINGEN VAN DE STICHTING IN DEZE COLLECTIEVE PROCEDURE EN DE GRONDEN DAARVAN

VII.1 Plan van behandeling en structuur

82. Omwille van de overzichtelijkheid en leesbaarheid zoekt de Stichting voor de beschrijving van de rechtsgronden aansluiting bij de structuur van de SDEJ Dagvaarding.
83. Dit betekent dat de Stichting eerst stilstaat bij het kader van de Wet op de oneerlijke handelspraktijken en de toepassing daarvan op de onderhavige procedure (Hoofdstuk VII.2).
84. De Stichting bespreekt daarna de grondslag dwaling en de toepassing daarvan, als gevolg waarvan de door de Autobezitters gesloten Overeenkomsten vernietigbaar zijn (Hoofdstuk VII.3).
85. De eerder beschreven feiten en omstandigheden hebben ertoe geleid dat de Getroffen Voertuigen tot op de dag van vandaag niet de eigenschappen bezitten die de gemiddelde koper bij de aanschaf daarvan mocht verwachten. De Getroffen Voertuigen beantwoorden daarmee niet aan de respectieve Overeenkomsten. De Autobezitters staan verschillende remedies ter beschikking in dit verband, waaronder zaaksvervanging, ontbinding en/of schadevergoeding. De Stichting zet dit nader uiteen in Hoofdstuk VII.4.
86. Het handelen van de onderscheiden Gedaagden jegens de Autobezitters is op meerdere manieren onrechtmatig (artikel 6:162 BW). Daimler, de Importeurs en de Handelaren hebben zich jegens de Autobezitters bovendien schuldig gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband (artikel 6:166 BW). Gedaagden zijn op die grond hoofdelijk jegens de Autobezitters aansprakelijk voor de door hen geleden schade. De vorderingen van de Autobezitters uit hoofde van artikel 6:162 en 6:166 BW licht de Stichting toe in Hoofdstuk VII.5.
87. Tot slot behandelt de Stichting de aansprakelijkheid van Gedaagden op grond van artikel 6:185 BW (productaansprakelijkheid). Dat leidt voor de Gedaagden tot schadeplichtigheid jegens de Gedupeerden (Hoofdstuk VII.6).

VII.2 Wet oneerlijke handelspraktijken

88. Voor de nadere toelichting van de vorderingen van de Stichting die zijn gestoeld op een overtreding van de Wet oneerlijke handelspraktijken verwijst zij naar de stellingen en onderbouwing die zijn opgenomen in Hoofdstuk IV.B van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, par. 426-508), die hier als herhaald en

ingelast dienen te worden beschouwd.

VII.3 Dwaling

89. Voor de nadere toelichting van de vorderingen van de Stichting op grond van dwaling verwijst zij naar de stellingen en onderbouwing die zijn opgenomen in Hoofdstuk IV.C van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, par. 509-517), die hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.
90. In aanvulling op de stellingen in Hoofdstuk IV.C van de SDEJ Dagvaarding merkt de Stichting nog het volgende op.

Het niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving is een essentieel gebrek

91. Met het arrest van het HvJEU van 17 december 2020 is ook duidelijk geworden dat de Getroffen Voertuigen niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Dit is een essentieel gebrek, dat reeds op zichzelf maakt dat de dwalingsvordering van de Stichting moet worden toegewezen.
92. Het voldoen aan toepasselijke wet- en regelgeving is dusdanig essentieel, dat de Autobezitters er te allen tijde op moeten kunnen vertrouwen dat de Getroffen Voertuigen voldoen aan de wettelijke vereisten die gelden voor het produceren en het op de markt brengen daarvan. De ACM bevestigt dit ook in het Besluit op Bezwaar in de procedure tegen Volkswagen (par. 41, Productie 58 bij de SDEJ Dagvaarding), welk besluit voor de onderhavige procedure ook relevant is:

“Op het moment dat een product wordt aangeboden op de markt moet een consument erop kunnen vertrouwen dat op de juiste wijze is gekeurd en de betrokken producent heeft voldaan aan alle wettelijke vereisten voor het in de markt brengen van dat product.”

93. Dit valt op soortgelijke wijze te lezen in het Boetebesluit in de procedure tegen Volkswagen (par. 79, Productie 59 bij de SDEJ Dagvaarding):

“De consument moet er zonder meer van op aan kunnen dat de auto die hij koopt, of waarvan hij de aanschaf overweegt, geen illegale en schadelijke onderdelen bevat.”

94. Het Oostenrijkse Oberster Gerichtshof (OGH, het hoogste rechtscollege) is dezelfde mening toegedaan. Uit de verwijzingsbeslissing van het OGH van 17 maart 2020 tot het stellen van prejudiciële vragen aan het HvJEU volgt dat het OGH heeft geoordeeld dat een weldenkende koper redelijkerwijs mag verwachten dat auto's (dus ook de Getroffen Voertuigen) voldoen aan de daarvoor geldende voorschriften:

“Volgens de verwijzende rechter [het OGH, toev. adv.] zou dit criterium aldus kunnen worden begrepen dat van een gemiddeld geïnformeerde, omzichtige en oplettende gemiddelde consument (arresten van het Hof van 8 april 2003, Pippig Augenoptik, C-44/01, EU:C:2003:205, punt 55, en 8 februari 2017, Carrefour Hypermarchés, C-562/15, EU:C:2017:95, punt 31) ten aanzien van een product zoals een personenvoertuig, waarvan bekend is dat het aan normatieve voorschriften moet voldoen, ook moet worden verondersteld dat hij verwacht dat die voorschriften zijn nagekomen. Het lijkt namelijk logisch dat de consument redelijkerwijs mag verwachten dat de rechtsvoorschriften dienaangaande zijn geëerbiedigd. De omstandigheid dat voertuigen een goedkeuringsproces moeten ondergaan, doet niet noodzakelijkerwijs afbreuk aan de bovenstaande lezing van artikel 2, lid 2 onder d), van richtlijn 1999/44/EG. Of het voor de koper subjectief van belang was dat er geen software zoals de omschakellogica was ingebouwd, was derhalve ook niet doorslaggevend.”⁴⁶ [Onderstreping advocaat]

⁴⁶ Verwijzingsbeslissing OGH 17 maart 2020, (C-145/20) tot het stellen van prejudiciële vragen aan het HvJEU tussen DS v. 1. Porsche Inter Auto GmbH & Co KG en 2. Volkswagen AG.

95. In 1995 oordeelde de Hoge Raad met betrekking tot het niet-voldoen van een woning aan de daarvoor geldende bouwvoorschriften op soortgelijke wijze. Ook een koper van een woonhuis mag uit gaan dat bij de bouw daarvan de daarvoor geldende voorschriften zijn nageleefd:

*"De conformiteitseis van art. 7:17 BW brengt mee dat de koper van een woning in beginsel, behoudens andersluidende afspraken, ervan mag uitgaan dat de bouw van de woning of een verbouwing destijds is geschied met inachtneming van de op dat moment geldende voorschriften, ook als die voorschriften niet direct betrekking hebben op gebruiksbepalende eigenschappen of veiligheidsaspecten van de woning."*⁴⁷
[Onderstreping advocaat]

96. Uit de oordelen van het HvJEU, de Hoge Raad, de ACM en het OGH volgt dat het voldoen van een product aan de daarvoor geldende wettelijke vereisten een essentiële eigenschap van het product is. De koper van een dergelijk product hoeft onder geen beding te betwijfelen of het product aan die eigenschap beantwoordt, maar mag hiervan uitgaan. De essentiële eigenschap is zo onlosmakelijk verbonden met de Getroffen Voertuigen – en maakt als dusdanig onlosmakelijk deel uit van de tussen de Autobezitters met de Handelaren gesloten Overeenkomsten – dat de Autobezitters er op voorhand van uit mogen gaan dat de Getroffen Voertuigen aan deze voorwaarde (het voldoen aan de wet) zouden voldoen.
97. De Getroffen Voertuigen voldoen echter van meet af aan niet aan de toepasselijke Nederlandse en Europese wet- en regelgeving. Zij hadden nooit op de Nederlandse markt gebracht mogen worden. De Handelaren hadden de Getroffen Voertuigen nimmer aan de Autobezitters mogen verkopen.⁴⁸ Dit maakt op zichzelf dat sprake is van een essentiële gebreken en omissies.

Milieu als belangrijke aankoopfactor

98. De Stichting wijst er voorts op dat de impact op het milieu in toenemende mate een essentiële factor is voor automobilisten bij de aankoop van een auto. Dit is reeds door de ACM vastgesteld in de Volkswagen procedure. Niet voor niets heeft Daimler in haar verkoopuitingen veel belang gehecht aan het groene karakter van de door haar toegepaste dieseltechnologie (zie SDEJ Dagvaarding, par. 130, 450-462, 482-483). De ACM heeft in dit verband geoordeeld dat indien Autobezitters een juiste voorstelling van zaken hebben gehad omtrent de Getroffen Voertuigen, zij *een ander besluit*⁴⁹ over hun koopovereenkomsten hadden genomen:

"De gemiddelde consument [weldenkende koper, toev. adv.] heeft door de handelswijze van Volkswagen AG een besluit over een overeenkomst kunnen nemen, dat hij anders – ware hij wel goed geïnformeerd over de manipulatie van de uitstoot van de betrokken auto's en het verzwijgen daarvan – niet had genomen. Een groeiend milieubewustzijn kan het economisch gedrag van consumenten beïnvloeden. Claims met betrekking tot innovaties en producteigenschappen die natuur en milieu sparen (ook wel 'green claims') zijn een belangrijke concurrentieparameter en reclame-instrument geworden. De wetenschap dat testen met betrekking tot schadelijke dan wel verontreinigende uitstoot door middel van software zijn gemanipuleerd, kan milieubewuste consumenten een doorn in het oog zijn en dan met name de waardes voor NOx-uitstoot die de Europese wetgever belangrijk vindt met het doel de uitstoot over de loop van jaren te verminderen. Dat consumenten ook daadwerkelijk een ander besluit over een overeenkomst hebben genomen, blijkt bijvoorbeeld uit de omstandigheid dat toen consumenten vernamen dat er manipulatiesoftware in hun auto's was geïnstalleerd, zij in groten getale gevolg gaven aan de terugroepactie om hun auto conform wet- en regelgeving te laten aanpassen." [Onderstreping advocaat]

⁴⁷ HR 25 februari 2005, JOR 2005/168 (Fabels/Meenderink), r.o. 3.5.3.

⁴⁸ Onder meer wegens strijd met de goede zeden, dan wel openbare orde in de zin van artikel 3:40 BW.

⁴⁹ Afzien van de koop, dan wel het sluiten van de koop onder andere voorwaarden.

VII.4 Non-conformiteit

99. Voor de nadere toelichting van de vorderingen van de Stichting op grond van non-conformiteit verwijst zij naar de stellingen en onderbouwing die zijn opgenomen in Hoofdstuk IV.D van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, par. 518-557). Die stellingen en onderbouwing dienen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.
100. Met betrekking tot de verschuldigdheid van een gebruiksvergoeding merkt de Stichting in aanvulling op de reeds opgenomen stellingen in de SDEJ Dagvaarding (Hoofdstuk IV.D.3.c; par. 548-551) nog het volgende op.

Verschuldigdheid gebruiksvergoeding

101. De rechtmatigheid van het toepassen van een gebruiksvergoeding is momenteel onderwerp van een prejudiciële procedure voor het HvJEU. De Stichting verwijst naar het verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door het Landgericht Erfurt op 24 juni 2020 (Zaak C-276/20).⁵⁰
102. Het HvJEU is gevraagd een beslissing te nemen over (onder andere) de volgende prejudiciële vraag:

“Schrijft het Unierecht, met name het doeltreffendheidsbeginsel en de Europese grondrechten, voor dat in geval van overtreding door de voertuig- of motorfabrikant van de Europese wetgeving inzake de registratie van voertuigen en de Europese emissienormen, het werkelijke gebruik van het voertuig niet in mindering mag worden gebracht op de schade van de koper? Geldt een dergelijk verbod op aftrek van het werkelijke gebruik althans voor het geval dat een fabrikant de klant opzettelijk en wederrechtelijk schade berokkent?”

103. De verwijzende rechter heeft zijn twijfels geuit over de vraag of een dergelijke aftrek verenigbaar is met het beginsel van doeltreffendheid van het Unierecht en met het gebod om de toepassing van de grondrechten en beginselen van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie te bevorderen (artikel 51, lid 1, tweede volzin, Handvest). De verwijzende rechter motiveert dit als volgt.
104. Het Unierechtelijke doeltreffendheidsbeginsel vereist dat de toepassing van het nationale recht de uitoefening van de door het Unierecht verleende rechten en aanspraken niet onmogelijk of uiterst moeilijk maakt (zie artikel 47 Handvest, artikel 19 VEU). Ook de verwezenlijking van de met het Unierecht nagestreefde doelstellingen mag niet onmogelijk of uiterst moeilijk worden gemaakt.
105. De doelstellingen van de Europese wetgeving inzake de registratie en emissies van voertuigen verkrijgen alleen dan een nuttig effect als begane overtredingen worden bestraft en overtredingen in de toekomst worden voorkomen (zie ook artikel 46 van richtlijn 2007/46/EG). De sancties moeten doeltreffend en afschrikwekkend zijn om een hoog niveau van verkeersveiligheid, gezondheidsbescherming, milieubescherming, energie-efficiëntie, beveiliging tegen ongeoorloofd gebruik en in voorkomend geval van de consumentenbescherming te waarborgen. De nationale rechters moeten daarmee rekening houden.⁵¹
106. Zowel de sanctionerende als de preventieve werking lijken evenwel op losse schroeven komen te staan indien wetsovertredingen “lonen”. Dat wil zeggen dat zij nagenoeg zonder risico kunnen worden begaan. Een verrekening zou dan ook uit Unierechtelijk oogpunt tot een onredelijke ontlasting van de schadeveroorzaker kunnen leiden. Door het tijdsverloop komt voordeelcompensatie namelijk in toenemende mate ten goede aan de fabrikanten, terwijl de benadeelde kopers onredelijk kunnen worden belast. Daardoor zou de verleiding groot kunnen zijn om zowel de wetsovertreding te begaan als

⁵⁰ Verzoek om een prejudiciële beslissing, LG Erfurt 24 juni 2020 (Zaak C-276/20).

⁵¹ Zie arrest van het HvJEU van 3 oktober 2013 (Zaak C-32/12).

onbehoorlijk lang te wachten met de voldoening van de aanspraak van de koper.

107. Net zoals het doeltreffendheidsbeginsel kunnen ook de grondrechten van de Unie eraan in de weg staan dat het werkelijke gebruik in aanmerking wordt genomen.
108. Het Handvest van de grondrechten is in casu van toepassing. Het is bindend voor de Europese Unie en haar lidstaten en legt aan hen verplichtingen op (artikel 51, lid 1, Handvest). De toepasselijkheid van het Unierecht – in casu het recht inzake de registratie van voertuigen – impliceert en bepaalt namelijk de toepasselijkheid van de door het Handvest gewaarborgde rechten.⁵²
109. In materieel opzicht zijn vooral het recht op leven (artikel 2, lid 1, Handvest) en het recht op lichamelijke en geestelijke integriteit (artikel 3, lid 1, Handvest) – als “ecologisch mensenrecht” – van toepassing. Deze fundamentele rechten hebben vanwege hun nauwe band met de menselijke waardigheid in artikel 1 van het Handvest rechtstreekse derdenwerking of horizontale werking. Zij hebben dan ook dwingende werking tussen particulieren in een civielrechtelijk geschil (zie arrest van het Hof van 17 april 2018, C-414/16, punt 76 e.v.). Voorts zijn ook de beginselen van de gezondheidszorg in artikel 35 Handvest, de milieubescherming in artikel 37 Handvest en de consumentenbescherming in artikel 38 Handvest van toepassing. Al deze grondrechten en beginselen brengen vergaande beschermingsverplichtingen met zich, die door de rechterlijke instanties in acht moeten worden genomen.
110. Verder kunnen de beoordelingen op grond van het recht inzake de verkoop van consumptiegoederen (richtlijn 1999/44/EG) op het onderhavige geval worden toegepast. Zo mag de verkoper die een niet-conform consumptiegoed heeft geleverd, geen vergoeding eisen van de consument voor het gebruik van het niet-conforme consumptiegoed tot aan de vervanging ervan door een nieuw goed (arrest van het Hof van 17 april 2008, C-404/06).⁵³
111. Tot slot rijst de vraag wanneer precies het werkelijke gebruik van het voertuig in aanmerking mag worden genomen ter vermindering van de schade en of het strookt met het doeltreffendheidsbeginsel en de grondrechten van de Unie dat over de feitelijk toegekende schadevergoeding – in zekere zin ter compensatie – op merkbare wijze rente zou moeten worden betaald.
112. Ook in de onderhavige procedure dient met inachtneming van het relevante Unierecht als voornoemd te worden beslist.

VII.5 Onrechtmatige daad en groepsaansprakelijkheid

113. Voor de nadere onderbouwing van de vorderingen van de Stichting uit hoofde van onrechtmatige daad en groepsaansprakelijkheid verwijst de Stichting naar de stellingen en onderbouwing die zijn opgenomen in Hoofdstuk IV.E van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, par. 558-586), welke stellingen en onderbouwing hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.

Risicoaansprakelijkheid ex artikel 6:162 lid 2 BW

114. Ten aanzien van de toerekening van de onrechtmatige gedragingen aan de Importeurs en Handelaren wijst de Stichting in het bijzonder op het leerstuk van de risicoaansprakelijkheid ex artikel 6:162 lid 3 BW. Dit leerstuk is reeds kort toegelicht in Hoofdstuk IV.E.7.c (paragraaf 581-584) van de SDEJ Dagvaarding. In aanvulling daarop merkt de Stichting daarover nog het volgende op.

⁵² Zie arrest van het HvJEU van 26 januari 2013, (Zaak C-617/10), punt 21.

⁵³ Vgl. SDEJ Dagvaarding, par. 550.

115. Ook indien de non-conformiteit van de Getroffen Voertuigen buiten hun toedoen zou zijn ontstaan en de Importeurs en Handelaren deze gebreken niet kenden – kunnen zij alsnog voor deze gebreken aansprakelijk worden gehouden, nu het risico van de non-conformiteit (mede) krachtens de verkeersopvattingen (ex artikel 6:162 lid 3 BW) voor hun risico komt.
116. De Stichting verwijst hiervoor naar het door de Hoge Raad gewezen arrest Oerlemans/Driessen.⁵⁴ Hieruit volgt dat de verkeersopvattingen met zich brengen dat bij industrieel vervaardigde zaken, zoals de Getroffen Voertuigen, een gebrek van een verkocht product in beginsel voor rekening van de verkoper komt, ook als deze het gebrek kende noch behoorde te kennen.
117. Dat de maatstaf van het arrest Oerlemans/Driessen naast de directe verkoper ook op tussenpersonen (zoals importeurs) van toepassing kan zijn, volgt uit het vonnis van de Rechtbank Oost-Brabant van 25 maart 2015 (bekrachtigd door Hof 's-Hertogenbosch 29 januari 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:257).
118. In de desbetreffende zaak stond de aansprakelijkheid van een exploitant van een koffieautomaat ter discussie. De rechtbank past voornoemde rechtsregel uit het arrest Oerlemans/Driessen analoog toe. De rechtbank is van oordeel dat in een geval, waarbij een bedrijfsmatige eigenaar/exploitant van een (niet door hemzelf geproduceerde) koffieautomaat deze in gebruik geeft aan een ander maar de volledige (dagelijkse) zorg houdt voor het goed functioneren van de automaat (zoals hier beschreven in een full operating overeenkomst), te gelden heeft dat een gebrek in die automaat naar verkeersopvattingen in beginsel voor risico komt van de eigenaar/exploitant, ook als deze het gebrek niet kende en ook niet behoorde te kennen. Dit zal slechts anders kunnen zijn in geval van, door de verkoper te bewijzen, bijzondere omstandigheden. Het bestaan van dergelijke bijzondere omstandigheden zal niet snel mogen worden aangenomen.⁵⁵
119. Deze rechtsregels betekenen in het onderhavige geval dat moet worden aangenomen dat de Importeurs en Handelaren aansprakelijkheid jegens de Autobezitters niet kunnen ontlopen door een (blote) ontkenning van hun wetenschap van de aanwezigheid van de Illegale Manipulatie-instrumenten in de door hen geleverde Getroffen Voertuigen. De Importeurs en Handelaren hebben niet gesteld, en de Stichting betwist, dat er sprake zou zijn van bijzondere omstandigheden die dit anders zouden maken.
120. Ook indien de aansprakelijkheidsvordering jegens een importeur als gevolg van een gebrekkig product wordt gegrond op onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW), kan aansluiting worden gezocht bij de normen voor productaansprakelijkheid (artikel 6:185 BW).⁵⁶ Dit maakt de volgende jurisprudentie ten aanzien van de vorderingen jegens de Importeurs mede van belang.
121. Krachtens vaste rechtspraak van de Hoge Raad,⁵⁷ rust een bijzondere verantwoordelijkheid op een

⁵⁴ Hoge Raad 27 april 2001, ECLI:NL:HR:2001:AB1338, NJ 2002/231 (*Oerlemans/Driessen*).

⁵⁵ Hoge Raad 27 april 2001, ECLI:NL:HR:2001:AB1338, NJ 2002/231 en recent ook gerechtshof Den Haag 3 december 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:3135).

⁵⁶ Hoge Raad 22 september 2000, NL:HR:2000:AA7239.

⁵⁷ Hoge Raad 6 april 1933, NJ 1933, blz. 881 (*Acetylene cilinder*) in het onderhavige arrest had verweerder een acetylene cilinder van een onbekende gekocht en in huur verstrekt aan een firma, in wier dienst het apparaat werd gebruikt door eiser. Eiser raakte op 28 januari 1928 gewond bij ontploffing van de verhuurde cilinder. Volgens de feitelijke vaststelling van het Hof miste verweerder, door de wijze, waarop hij de cilinder verkreeg, de nodige waarborgen omtrent de deugdelijkheid van de vulmassa in de cilinder. Verweerder, een fabrikant van las- en snijapparaten, zijnde, naar van algemene bekendheid is, voorwerpen, die bij ondeugdelijke samenstelling groot gevaar opleveren voor hem, die zich daarvan bedient, heeft, door onder zodanige omstandigheden de cilinder voor gebruik af te staan, gehandeld in strijd met de zorgvuldigheid, welke in het maatschappelijk verkeer betaamt. Terecht heeft eiser aan verweerder schuld verweten, bestaande in de aflevering van den cilinder aan eisers' werkgeefster zonder zich vooraf te vergewissen, dat de cilinder van een behoorlijke vulmassa was voorzien.

importeur van producten van wie op basis van zijn vakkennis voorzorg mag worden verwacht. Advocaat-Generaal Besier concludeert bij het onderhavige arrest als volgt:

“Het eerste middel schijnt mij gegrond. Het is toch naar mijne meening te eenen male in strijd met de zorgvuldigheid, welke in het maatschappelijk verkeer ten aanzien van persoon of goed van anderen behoort te worden in acht genomen, als fabrikant van autogenische lasch- en snij-apparaten, eene hoedanigheid, die het vertrouwen op vakkennis moet wekken, een zoo gevaarlijk voorwerp als een met acetyleneegas gevulden cylinder af te leveren zonder zich te hebben vergewist van den deugdelijken staat van dit voorwerp en dus zonder voor de deugdelijkheid daarvan te kunnen instaan. De door het Hof aangevoerde omstandigheid, dat verweerder zich hiervan niet heeft kunnen vergewissen, in het bijzonder althans niet voorzooveel betreft de deugdelijkheid der vulmassa (waarop het in deze zaak juist aankomt), omdat dit onderzoek niet anders mogelijk is dan door het nemen van steekproeven, en derhalve hier was uitgesloten, omdat de cylinder was gekocht niet als behorende tot een groote serie, kan verweerder niet verontschuldigen. Immers juist deze omstandigheid had hem moeten weerhouden van de aflevering, waarvan zoo groote gevaren te duchten waren, en dus eigenlijk reeds van den koop van den cylinder als afzonderlijk voorwerp, welke koop een steekproef onmogelijk maakte. (...) Wie aldus elke voorzorg die mogelijk is, verzuimt, heeft de gevolgen te dragen. (...)” [Onderstreping advocaat]

122. Op basis van hun positie als exclusieve importeurs van Getroffen Voertuigen in Nederland hadden de Importeurs voorzorg dienen te betrachten betreffende (onderzoek naar) gebreken in de Getroffen Voertuigen. Van hen wordt een actieve houding gevergd, hetzij wat betreft het geven van aanwijzingen en/of het houden van toezicht op het productie- en goedkeuringsproces, hetzij wat betreft het stellen van verhoogde controle-eisen op de kwaliteit van de producten, hetzij door een combinatie van beide. Van de Importeurs kan op die manier ook een actieve rol worden verwacht bij het constateren in het verhelpen van de gebreken.
123. Nu de Importeurs niet hebben ingegrepen bij het op de markt brengen van voertuigen met Illegale Manipulatie-instrumenten, rust op hen te meer een risicoaansprakelijkheid.
124. In zijn arrest van 27 juni 1957 onderschrijft het Hof Amsterdam dat de risicoaansprakelijkheid van een importeur gebaseerd kan zijn op onrechtmatige daad.⁵⁸ In dit arrest werd geoordeeld dat het niet uitoefenen van een (intensieve) hercontrole door een importeur van toegeleverde onderdelen, ter wille van een economische bedrijfsvoering, enerzijds niet onbegrijpelijk was, maar anderzijds wel voor diens “risico” kwam:

“dat het nu wel mogelijk, ja alleszins begrijpelijk is, dat een dergelijke fout bij een bedrijfsvoering, als de massafabricatie in appellantes bedrijf vereist, aan de aandacht van hen door wier handen het onderdeel gaat ontsnapt, en het evenzeer begrijpelijk is, dat app. terwille van een economische bedrijfsvoering geen, althans geen intensieve hercontrole uitoefent op de haar door Ford Amerika geleverde onderdelen, maar dit dan voor risico van app. als autofabrikant geschiedt en deze economische massafabricatie haar niet ontslaat van de verplichting om, gelijk de Rb. het formuleerde, ervoor te waken, dat geen automobielen haar bedrijf verlaten en vervolgens aan het verkeer gaan deelnemen, waaraan fabricagefouten kleven van dusdanige aard, dat daardoor de veiligheid van het verkeer in ernstige mate in gevaar wordt gebracht; een verplichting, die inderdaad niet met zoveel woorden in de wet is neergelegd, maar terecht door de Rb. is gezien als een verplichting voorgeschreven door de zorgvuldigheid, welke in het maatschappelijk verkeer betaamt.” [Onderstreping advocaat]

125. Vast staat dat de Importeurs geen (her)controle hebben uitgeoefend op (onderdelen van) de Getroffen Voertuigen en de Illegale Manipulatie-instrumenten niet hebben vastgesteld, althans daarover met de

⁵⁸

Hof Amsterdam 27 juni 1957, NJ 1958, 104 (Ford).

Autobezitters niet hebben gecommuniceerd. Het nalaten van dit ingrijpen komt krachtens de verkeersopvattingen voor risico van de Importeurs. Door er niet voor te waken dat geen Getroffen Voertuigen op de Nederlandse markt werden en worden geïmporteerd, en vervolgens aan het verkeer gaan deelnemen, hebben de Importeurs gehandeld in strijd met de zorgvuldigheid welke in het maatschappelijke verkeer betaamt.

VII.6 Productaansprakelijkheid

126. De Stichting verwijst ter onderbouwing van haar vorderingen gebaseerd op productaansprakelijkheid naar de stellingen en onderbouwing die is opgenomen in Hoofdstuk IV.F van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, par. 587-609), die hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.

VIII. SCHADE

127. Het handelen van Gedaagden heeft tot schade aan de zijde van de Autobezitters geleid. Deze schade dient door de Gedaagden aan de Autobezitters te worden vergoed.
128. Een nadere onderbouwing van de verschillende soorten geleden en nog te lijden schade, alsmede de vergoedingsgerechtigdheid daarvan, staan opgenomen in Hoofdstuk V van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, paragraaf 610-624). De Stichting onderschrijft de daarin opgenomen stellingen en onderbouwing van SDEJ, die hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.

IX. TOEPASSELIJKHEID WAMCA

129. De gebeurtenissen waarop de vorderingen van de Stichting op Gedaagden betrekking hebben, worden door het met de WAMCA in werking getreden nieuwe collectieve actierecht bestreken.
130. Voor een nadere onderbouwing van de toepasselijkheid van de WAMCA op de onderhavige procedure verwijst de Stichting naar de uiteenzetting in Hoofdstuk VI.A van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, paragraaf 628-636). De daarin opgenomen stellingen en onderbouwing dienen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

X. DE STICHTING IS ONTVANKELIJK

X.1 Inleiding

131. De Stichting is opgericht op 1 oktober 2015, vlak na het uitbreken van het Volkswagen-dieselemisssieschandaal. Sinds haar oprichting behartigt de Stichting de belangen van alle Europese automobilisten die door het Volkswagen-dieselemisssieschandaal gedupeerd zijn. In dit verband is de Stichting bij dagvaarding van 18 december 2017 een collectieve actieprocedure gestart tegen Volkswagen, Audi, SEAT en Škoda, alsmede tegen softwareleverancier Bosch, importeur Pon en diverse handelaren van deze merken in Nederland. De Rechtbank heeft de Stichting in deze procedure tegen Volkswagen c.s. ontvankelijk verklaard.⁵⁹ Die procedure bevindt zich thans in de laatste (inhoudelijke) fase bij de Rechtbank.
132. Naast het verwijtbaar handelen van Volkswagen c.s. in het kader van voornoemde procedure heeft de Stichting een significante hoeveelheid kennis, feiten en bewijs vergaard over het verwijtbaar handelen van andere autofabrikanten in verband met dieselemisssiemaniipulaties, waaronder ook Daimler. De Stichting maakt deel uit van een wereldwijd netwerk van consumentenorganisaties, collectieve actie-initiatieven, Ngo's en overige belangenorganisaties, met wie zij nauw contact onderhoudt en kennis uitwisselt. Dit

⁵⁹

Rechtbank 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

netwerk sterkt de Stichting in het behartigen van de belangen van haar achterban.

133. De Stichting vertegenwoordigt voorts de collectieve stem van gedupeerde automobilisten richting de Europese politiek. Zij neemt in die hoedanigheid deel aan conferenties van het Europees Parlement over de dieselemissiemaniplaties en spreekt tezamen met leden van de Europese Commissie en diverse stakeholder organisaties met de auto-industrie over de mogelijkheden om tot een integrale oplossing van het dieselemissieschandaal te komen.⁶⁰
134. De ontwikkelingen rondom het dieselemissieschandaal zijn nog in volle gang. Elke dag komen er nieuwe feiten aan het licht, die de betrokkenheid van diverse autofabrikanten bij het dieselemissieschandaal blootleggen of verder duiden. Dat geldt te meer voor Daimler, die inmiddels in diverse Europese jurisdicties in rechte wordt betrokken. Door deze recente ontwikkelingen ontving de Stichting steeds meer registratieverzoeken van automobilisten die gedupeerd zijn door onrechtmatig handelen van verschillende autofabrikanten in verband met het dieselemissieschandaal. Om die reden heeft de Stichting op 3 juli 2020 haar statuten gewijzigd en haar doelomschrijving uitgebreid (Productie 2). Sinds deze datum komt zij ook krachtens haar Statuten op voor de belangen van automobilisten die door andere autofabrikanten in verband met het dieselemissieschandaal gedupeerd zijn. Daaronder wordt in ieder geval ook Daimler begrepen.
135. De Stichting laat zich kortgezegd als volgt kenmerken. De Stichting is een stichting in de zin van 3:305a lid 1 BW, streeft geen commerciële doeleinden na (zij heeft geen winstoogmerk). Zij heeft haar governance structuur opgezet in overeenstemming met de principes van de Claimcode. De Stichting beschikt over professionele en deskundige raden van bestuur en toezicht die de Stichting in staat stellen de belangen van de Autobezitters op adequate wijze te behartigen. Bovendien werkt de Stichting samen met Vannin, een solide internationaal opererende procesfinancier. De belangen van de Autobezitters zijn bij de Stichting in goede handen.
136. In de hiernavolgende hoofdstukken licht de Stichting toe dat zij ontvankelijk is in de zin van de artikelen 3:305a BW juncto 1018c lid 5 Rv. Dit betekent dat de Stichting in aanmerking komt voor de positie van exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv. Omdat de achterbannen van zowel SDEJ als de Stichting baat hebben bij een voortvarende voortgang, hebben de beide stichtingen overleg gevoerd over de aanwijzing van een exclusieve belangenbehartiger. Indien en voor zover ook SDEJ ontvankelijk wordt verklaard, hebben partijen voor die situatie besproken en is de Stichting akkoord met het aanwijzen van SEDJ als exclusieve belangenbehartiger in deze procedure, indien de Rechtbank alsdan tevens bepaalt dat de Stichting deze proceshandelingen zoveel als mogelijk opneemt in de processtukken van SDEJ.⁶¹ De vorderingen van de Stichting zijn ook als zodanig opgenomen in het petitum van deze dagvaarding.⁶²
137. De Stichting staat in paragraaf X.2 eerst stil bij de ontvankelijkheidseisen die gelden voor een 305a-

⁶⁰ De Stichting wijst onder andere op de high-level conference "Dieselgate, What's next?" die op 27 juni 2018 in het Europees Parlement plaatsvond en de conferentie "Closing the Dieselgate Saga: Paving the Way for a Fair and Green Recovery of the European Car Sector", die op 16 juli 2020 werd gehouden. Het programma van laatstgenoemde conference stuurt de Stichting mee als **Productie 5**. De Stichting verwijst tevens naar haar persbericht d.d. 16 juli 2020 (**Productie 6**) en het artikel van The Parliament Magazine d.d. 17 juli 2020 over de contributie van de Stichting (de heer Marten Oosting) tijdens voornoemd webinar (**Productie 7**).

⁶¹ De Stichting verwijst in dit verband naar het tussenvonniss van de Rechtbank in de zaak Vagina.nl van 28 oktober 2020, te raadplegen via het Register, r.o. 5.30: "(...) *Overeenkomstig de wens van de Stichtingen zal SOS in dit geding als exclusieve belangenbehartiger worden aangewezen. Zoals door de Stichtingen verzocht zal op grond van artikel 1018e lid 3 Rv worden bepaald dat EOK als "niet aangewezen eiseres" proceshandelingen zal mogen verrichten (...).*" Een zelfde praktische benadering staan de stichtingen hier voor.

⁶² Zie het gevorderde sub A tot en met sub C in deze dagvaarding.

Stichting onder de WAMCA. Vervolgens zet de Stichting in Hoofdstuk XI en verder uiteen dat zij aan die ontvankelijkheidsvereisten voldoet.

X.2 Ontvankelijkheidsvereisten ex artikel 3:305a BW

138. Gelet op artikel 3:305a BW dient de Stichting voor ontvankelijkheid – *ex nunc*⁶³ – aan de volgende vereisten te voldoen:⁶⁴

- i) de Stichting is een stichting in de zin van art. 3:305a lid 1 BW, zie Hoofdstuk XI;⁶⁵
- ii) de Stichting beschikt over een toereikende statutaire doelomschrijving ('**Statutenvereiste**'), zie Hoofdstuk XII;⁶⁶
- iii) de belangen waarvoor de Stichting opkomt zijn gelijksoortig en lenen zich zodoende voor bundeling ('**Bundelingsvereiste**'), zie Hoofdstuk XVI;⁶⁷
- iv) de Stichting heeft in de gegeven omstandigheden voldoende getracht om het gevorderde door het voeren van overleg met de Gedaagden te bereiken ('**Overlegvereiste**'), zie Hoofdstuk XIII;⁶⁸
- v) de belangen van de personen ten behoeve van wie de rechtsvordering is ingesteld, zijn voldoende gewaarborgd ('**Waarborgvereiste**'), zie hoofdstuk XIV;⁶⁹
- vi) de bestuurders van de Stichting hebben geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk bij de activiteiten van de Stichting, zie hoofdstuk XIV;⁷⁰
- vii) de collectieve vordering heeft een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer ('**territorialiteitseis**'), zie hoofdstuk XV; en
- viii) de Stichting stelt een bestuursverslag en een jaarrekening op overeenkomstig de artikel 2:300 BW en publiceert dit binnen acht dagen na vaststelling op haar algemeen toegankelijke internetpagina, zie hoofdstuk XIV.⁷¹

XI. STICHTING OF VERENIGING MET VOLLEDIGE RECHTSBEVOEGDHEID

139. De Stichting is een stichting opgericht bij notariële akte op 1 oktober 2015. De Stichting is dus een stichting in de zin van de wet (artikel 2:285 lid 1 BW) en kwalificeert dan ook als een 305a-organisatie zoals bedoeld in artikel 3:305a lid 1 BW.⁷² Daarmee voldoet de Stichting aan het eerste vereiste voor ontvankelijkheid.

XII. TOEREIKENDE STATUTAIRE DOELOMSCHRIJVING

⁶³ Zie bijvoorbeeld Rb. Rotterdam 18 juli 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:9219 (*Stichting Wakkerpolis NNclaim*), r.o. 4.6. Zie tevens D.F.H. Stein in zijn noot in *JOR* 2018/202 bij Rechtbank Amsterdam 25 april 2018, ECLI:NL:RBAMS:2018:2693.

⁶⁴ Zie bijvoorbeeld K. Rutten en J.R. Hurenkamp, 'Kroniek Collectieve acties en schikkingen 2017', in: *Geschriften vanwege de Vereniging Corporate Litigation 2017-2018*, Kluwer: Deventer 2018, p. 150-151 en K. Rutten, 'Ontvankelijkheid van een 305a-organisatie', in: *TOP* 2018/4, p. 29-30.

⁶⁵ Artikel 3:305a lid 1 BW.

⁶⁶ *Idem*.

⁶⁷ *Idem*.

⁶⁸ Artikel 3:305a lid 3 onder c BW.

⁶⁹ Artikel 3:305a lid 1 en lid 2 BW.

⁷⁰ Artikel 3:305a lid 3 onder a BW. De Stichting bespreekt deze ontvankelijkheidseis in het kader van het Waarborgvereiste.

⁷¹ Artikel 3:305a lid 5 BW. Ook deze ontvankelijkheidseis bespreekt de Stichting in het kader van het Waarborgvereiste.

⁷² Ten overvloede merkt de Stichting op dat een stichting per definitie volledige rechtsbevoegdheid heeft. Zie bijvoorbeeld A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 13.1.

XII.1 Inleiding

140. Het Statutenvereiste schrijft voor dat de Stichting slechts een rechtsvordering kan instellen van gelijksoortige belangen, voor zover zij deze belangen ingevolge haar statuten behartigt.⁷³ De Stichting dient dus te beschikken over een toereikende statutaire doelomschrijving, die de belangen van de Autobezitters dient te omvatten. Daarnaast volgt uit het Statutenvereiste dat “*de vlag de lading moet dekken*”.⁷⁴ De Stichting moet zich niet alleen krachtens haar Statuten, maar ook feitelijk (hebben) in(ge)spannen om de belangen van de Autobezitters te behartigen. Aan het Statutenvereiste wordt door de Stichting integraal voldaan.
141. In paragraaf XII.2 licht de Stichting toe dat zij beschikt over een toereikende statutaire doelomschrijving om deze procedure voor de Autobezitters te voeren. In paragraaf XII.3 geeft de Stichting een (niet-limitatieve) opsomming van feitelijke werkzaamheden die zij voor haar achterban heeft ondernomen en onderneemt.

XII.2 Statutaire doelomschrijving van de Stichting

142. Op 3 juli 2020 heeft de Stichting haar statuten gewijzigd. Vanaf deze datum komt de Stichting ook krachtens haar statuten op voor de belangen van de Autobezitters (zoals gedefinieerd in deze dagvaarding).
143. De doelomschrijving van de Stichting vloeit voort uit artikel 2 van de Statuten en de daarin gebezigde begrippen. Kortgezegd heeft de Stichting zich ten doel gesteld om de belangen van de Autobezitters te behartigen, waarbij ‘Autobezitter’ in de Statuten is gedefinieerd als een:

*“(rechts)persoon die in de Relevante Periode één of meerdere Gemanipuleerde Voertuigen heeft gekocht of geleased,”*⁷⁵

en het begrip ‘Gemanipuleerd Voertuig’ als een:

“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 – al dan niet beschikbaar gesteld door Bosch – met de bedoeling om emissietesten te manipuleren en/of ten gevolge waarvan de wettelijke emissienormen worden overschreden,”*⁷⁶

waarbij het begrip ‘Autofabrikant’ is gedefinieerd als:

“c. Autofabrikant:

alle rechtspersonen (en hun (feitelijke) beleidsbepalers) die behoren of hebben behoord tot de groep van vennootschap van een autofabrikant die betrokken is of is geweest bij een emissieschandaal, waaronder begrepen, maar niet beperkt tot, Volkswagen, Audi, Porsche, SEAT, Škoda, BMW, Daimler, FCA, PSA en Renault,”

144. Alle Autobezitters voor wiens belangen de Stichting met de onderhavige procedure opkomt (zoals uiteengezet in Hoofdstuk VI) vallen binnen deze doelomschrijving van de Stichting. De statutaire

⁷³ Artikel 3:305a lid 1 BW.

⁷⁴ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 20. Zie ook bijvoorbeeld Rutte 2018, p. 30 en A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 14.

⁷⁵ Statuten (Productie 2), p. 1.

⁷⁶ Statuten (Productie 2), p. 2.

doelomschrijving van de Stichting is daarmee toereikend: zij biedt de Stichting voldoende ruimte om de onderhavige collectieve actieordering ten behoeve van de Autobezitters (de Nauw Omschreven Groep) te doorlopen.

XII.3 De vlag dekt de lading

145. Uit artikel 3:305a lid 1 BW en de parlementaire toelichting daarop⁷⁷ volgt dat de Stichting zich ook *feitelijk* de belangen dient aan te trekken van de (rechts)personen ten behoeve van wie zij in rechte opkomt.
146. Onder die feitelijke werkzaamheden kan blijken de parlementaire geschiedenis onder meer – maar niet uitsluitend – worden gedacht aan de enkele oprichting van de Stichting, de daarmee gepaard gaande oprichtingshandelingen en het door de Stichting naleven van het Overlegvereiste.⁷⁸ Uit de rechtspraak⁷⁹ en literatuur⁸⁰ volgt eveneens dat enkel het (pogen tot het) voeren van overleg door een 305a-organisatie met de verweerder(s) volstaat om te voldoen aan de eis om feitelijke werkzaamheden te verrichten. De eis van de te verrichten *feitelijke werkzaamheden* in het kader van artikel 3:305a lid 1 BW behelst dan ook een lage drempel.
147. *Wanneer in de tijd* die feitelijke werkzaamheden moeten zijn verricht (in dit specifieke geval: voor, of nadat de Stichting haar Statuten aanpaste op 3 juli 2020, waarna de Autobezitters deel uitmaakten van de doelomschrijving van de Stichting) is niet aan enige tijdsbeperking onderhevig. Integendeel. Uit de parlementaire geschiedenis bij artikel 3:305a lid 1 BW volgt dat zelfs uit activiteiten van vóór de oprichting van een 305a-organisatie kan blijken dat er feitelijke werkzaamheden ten behoeve van de achterban van de betreffende 305a-organisatie zijn verricht:

*“Uit activiteiten voor of na de oprichting dient te blijken dat de vlag de lading dekt.”*⁸¹ [Onderstreping advocaat]

148. Feitelijke werkzaamheden die door een 305a-organisatie zijn verricht voordat er überhaupt een statutaire achterban bestaat, gelden volgens de wetgever dus als feitelijke werkzaamheden verricht voor die latere achterban. De ratio achter dit uitgangspunt van de wetgever is evident: feitelijke activiteiten die door de Stichting zijn ontplooid voor de later in de statuten formeel afgebakende achterban, zijn ook vandaag de dag nog in het belang van de Autobezitters.
149. Ook feitelijke werkzaamheden nadat deze dagvaarding is uitgebracht, zijn feitelijke werkzaamheden die ertoe doen. De Stichting verwijst in dit verband onder meer naar het vonnis van de Rechtbank Den Haag van 10 januari 2018, waar *mutatis mutandis* voor het Overlegvereiste werd geoordeeld:

*“Noch de tekst van artikel 3:305a BW, noch de kennelijke strekking daarvan dwingen ertoe de toets aan het tweede lid te beperken tot de periode die eindigt op het moment dat de dagvaarding is uitgebracht.”*⁸²

150. Gelet op het bovenstaande heeft de Stichting sinds haar oprichting tot op heden voldoende feitelijke

⁷⁷ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, pagina 20 en 21.

⁷⁸ *Idem*.

⁷⁹ Zie bijvoorbeeld Hof Den Haag 28 mei 2013, ECLI:NL:GHDH:2013:CA0587, r.o. 2.4.

⁸⁰ Bijvoorbeeld I.N. Tzankova en C.M. Verhage, *Commentaar op Burgerlijk Wetboek Boek 3*, artikel 3:305a, aantekening C.1.3 en A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aantekening 14 onder verwijzing naar *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 20 en N. Frenk, *Kollektieve akties in het privaatrecht*, Deventer: Kluwer 1994 (**Frenk 1994**), p. 126 en 131 - 132, waarin Jongbloed schrijft: “Nu het tweede lid voorafgaand overleg eist voor ontvankelijkheid [thans artikel 3:305a lid 3 onder c BW, toevoeging advocaat], heeft de vroeger in de rechtspraak ontwikkelde eis, dat feitelijke werkzaamheden moeten zijn ontplooid, sterk aan betekenis ingeboet.”

⁸¹ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 21.

⁸² Rb. Den Haag 10 januari 2018, ECLI:NL:RBDHA:2018:171, r.o. 4.27.

werkzaamheden verricht om te concluderen dat zij de belangen van haar statutaire achterban, waaronder ook de Autobezitters, behartigt. De Stichting voldoet derhalve aan het Statutenvereiste ex artikel 3:305a lid 1 BW.

151. Bovendien is in de rechtspraak uitgemaakt dat de ontvankelijkheid van een 305a-organisatie *ex nunc* moet worden beoordeeld.⁸³ Alle feitelijke werkzaamheden⁸⁴ die de Stichting ten behoeve van de Autobezitters heeft verricht tot aan de dag waarop de Rechtbank uitspraak doet ten aanzien van de ontvankelijkheid van de Stichting, dienen te worden meegenomen in de beoordeling van de vraag of de Stichting voldaan heeft aan het Statutenvereiste.
152. Onderstaand geeft de Stichting een (niet limitatief) overzicht van feitelijke werkzaamheden vanaf het moment van haar oprichting tot op heden welke de Autobezitters ten goede komen.
153. De Stichting:
 - is opgericht op 1 oktober 2015 en heeft voorafgaand daaraan de daarvoor benodigde oprichtingshandelingen verricht;
 - heeft zich ingespannen om een geschikte procesfinancier aan te trekken voor haar initiatief en voor de door haar in Nederland gevoerde collectieve procedures – en is daarin geslaagd (zie nader de bespreking de bespreking van Principe III van de Claimcode);
 - doet sinds haar oprichting onderzoek naar de relevante feiten en omstandigheden die ten grondslag liggen aan de dieselemissieschandaal in brede zin, en naar de rol van Gedaagden daarbij;
 - heeft, zoals in het volgende hoofdstuk wordt toegelicht, voldaan aan het Overlegvereiste;
 - beschikt over en onderhoudt de Website, waarmee de Stichting communiceert met onder meer de Autobezitters en waarmee zij hen informeert (zie over de Website nader Hoofdstuk XIV). Aangemelde Autobezitters en automobilisten ontvangen tevens persoonlijke e-mailberichten van de Stichting. Via de Website hebben zij bovendien de mogelijkheid om hun visie te geven op het beleid van de Stichting via onder meer het invullen van enquêtes;
 - onderhoudt goede contacten met en werkt op onderdelen samen met de Nederlandse Consumentenbond, de ANWB, de Duitse consumentenorganisatie VZBV, de ADAC en de internationale overkoepelende autofederatie FIA;
 - maakt deel uit van een informeel netwerk van belangenorganisaties en NGO's die met diverse belangen op het netvlies beogen een totaaloplossing te bereiken voor het dieselemissieschandaal, waartoe naast consumentenorganisaties ook belangenorganisaties behoren die opkomen voor het milieu en de volksgezondheid;
 - bezoekt bijeenkomsten waarin vertegenwoordigers van diverse initiatieven die opkomen voor gedupeerden van Dieselgate in diverse jurisdicties ervaringen en informatie uitwisselen en onderhoudt goede contacten met die partijen;
 - voert overleg met leden van de EMIS-Commissie en afgevaardigden van de EC;

⁸³ Rb. Rotterdam 18 juli 2018, ECLI:NL:RBDHA:2018:171 (*Stichting Wakkerpolis NNclaim*), r.o. 4.6.

⁸⁴ Waaronder alle tot het aan te dezen te wijzen (tussen)vonnis door de Stichting in deze procedure verrichte en te verrichten proceshandelingen.

- heeft diverse bijeenkomsten/congressen van de EC bijgewoond waar het dieselemissieschandaal centraal stond;
- heeft op uitnodiging van de drie grootste fracties uit het Europees Parlement deelgenomen aan de conferentie ‘*Dieselfgate, What’s Next*’ in het Europees Parlement op 27 juni 2018. Samen met diverse vertegenwoordigers van de EC, belangenorganisaties van stakeholders en de automobielsector heeft de Stichting daar gesproken over mogelijke oplossingen voor het nog altijd voortdurende dieselemissieschandaal. Namens de Stichting was Oosting, voorzitter van de RvT en oud-Nationale ombudsman, een van de sprekers op deze conferentie (**Productie 8** tot en met **Productie 11**);
- heeft op uitnodiging op 16 juli 2020 (aldus na de Statutenwijziging van 3 juli 2020) deelgenomen aan de conferentie ‘*Closing the Dieselfgate Saga: Paving the Way for a Fair and Green Recovery of the European Car Sector*’ in het Europees Parlement. Inzet van deze conferentie was wederom het vinden van een totaaloplossing voor alle belangengroepen die als gevolg van het handelen van diverse Europese autofabrikanten, waaronder Daimler, getroffen zijn door het dieselemissieschandaal. De Europese Commissie werd opgeroepen om hierin een voortrekkersrol te nemen. Oosting, voorzitter van de RvT, sloot zich tijdens zijn speech namens de Stichting aan bij deze oproep:

“Een initiatief dat wordt ondersteund en gefaciliteerd door de Europese Commissie waarbij vertegenwoordigers vanuit de auto-industrie enerzijds en vertegenwoordigers van diverse belangengroepen die getroffen zijn door het schandaal anderzijds onderhandelen over een redelijke minnelijke regeling om de nadelige effecten van Dieselfgate op te lossen, zou een uitstekende manier zijn om ons doel te bereiken. Stichting Car Claim – mede sprekend voor haar vele partners door heel Europa – is bereid om deel te nemen aan een dergelijk initiatief.”⁸⁵

- heeft ten behoeve van deze collectieve actievordering uitvoerig overleg gevoerd met SDEJ, met als doel om de belangen van de Autobezitters gezamenlijk zo goed mogelijk te behartigen;
- heeft ten behoeve van de Autobezitters de onderhavige collectieve actievordering ingesteld tegen Gedaagden en zal deze procedure blijven voortzetten.

XIII. DE STICHTING HEEFT VOLDAAN AAN HET OVERLEGVEREISTE EX ARTIKEL 3:305A LID 2 BW

154. Artikel 3:305a lid 3 onder c BW (nieuw) bepaalt dat de Stichting niet-ontvankelijk kan worden verklaard indien zij onvoldoende heeft getracht het door haar gevorderde door middel van overleg met Gedaagden te bereiken (het Overlegvereiste).⁸⁶ Deze bepaling is overgenomen uit artikel 3:305a lid 2 BW (oud). De wetgever heeft bepaald dat een termijn van twee weken na ontvangst door Gedaagden van een verzoek tot overleg van de Stichting onder vermelding van het gevorderde *in ieder geval* voldoende is. Het Overlegvereiste behelst nadrukkelijk niet dat daadwerkelijk sprake moet zijn geweest van voorafgaand

⁸⁵ Productie 6 (persbericht van de Stichting van 16 juli 2020), p. 1. Zie tevens Productie 5 (het programma van de conferentie) en Productie 7 (het artikel van the Parliament Magazine van 17 juli 2020 over de contributie van de Stichting tijdens deze conferentie).

⁸⁶ De ratio achter het Overlegvereiste is dat de schadeveroorzakers (Gedaagden) de mogelijkheid hebben gekregen om (i) kennis te nemen van de identiteit van de Stichting, (ii) kennis te nemen van haar vorderingen en (iii) (alsnog) de kans hebben gekregen om aan hun verplichtingen jegens de Autobezitters te voldoen. Zie bijvoorbeeld M.J. van der Heijden, ‘Adempauze (II) Framing van een betere overlegregeling in het burgerlijk (proces)recht’, *NTBR* 2011, 61.

overleg tussen de Stichting en de Gedaagden.⁸⁷

155. De Stichting heeft het Overlegvereiste jegens Gedaagden in acht genomen.
156. Op 20 juli 2020 verzond de Stichting een brief aan Daimler, waarin zij Daimler uitnodigde om in overleg te treden om een redelijke oplossing te vinden voor de Autobezitters (**Productie 12**). Daimler heeft deze brief in goede orde ontvangen.
157. Bij brief van 18 augustus 2020 heeft Daimler op voornoemde brief van de Stichting gereageerd (**Productie 13**). Daimler voerde geen inhoudelijk verweer tegen de vorderingen van de Stichting. Zij wees de vorderingen van de Stichting integraal af. Daimler verzocht de Stichting ook om toe te lichten op grond waarvan de Stichting bevoegd is om op te treden ten behoeve van de Autobezitters. Dit had de Stichting in voornoemde brief van 20 juli 2020 al gedaan, onder verwijzing naar de toepasselijke wetsbepalingen en naar haar Statuten, kopie waarvan zij als bijlage bij haar brief van 20 juli 2020 aan Daimler had gezonden.
158. Op 15 december 2020 heeft (de raadsman van) de Stichting een e-mail gezonden aan de (raadsliden van) de Importeurs en de Handelaren (**Productie 14** en **Productie 15**). In deze e-mail heeft de Stichting de Importeurs en de Handelaren uitgenodigd om in overleg te treden over een redelijke oplossing voor de Autobezitters met betrekking tot de gevolgen van het Daimler-dieselemisssieschandaal. De Handelaren en de Importeurs hebben de uitnodiging van de Stichting tot overleg niet aanvaard. Wel gaven de Handelaren toestemming om de deze dagvaarding te betekenen ten kantore van hun advocaat.
159. Tussen de e-mail van 15 december 2020 en de dag waarop de Stichting de onderhavige dagvaarding aan Gedaagden heeft uitgebracht, liggen twee weken. De wet bepaalt dat een termijn van twee weken *in ieder geval* voldoende is. De Stichting heeft derhalve ook wat betreft de Importeurs en de Handelaren aan het Overlegvereiste voldaan.
160. Volledigheidshalve merkt de Stichting op dat uit de rechtspraak volgt dat noch de tekst van artikel 3:305a lid 3 onder BW (artikel 3:305a lid 2 BW (oud)) noch de strekking daarvan, ertoe dwingen om de toets of voldaan is aan het Overlegvereiste te beperken tot de periode die eindigt op het moment dat de dagvaarding is uitgebracht.⁸⁸ Ook de gehele termijn na de dag waarop deze dagvaarding is uitgebracht tot aan de dag waarop de procedure verder wordt behandeld⁸⁹ kunnen de Gedaagden nog benutten om in te gaan op de uitnodiging van de Stichting om in overleg te treden. Dit staat hen nog steeds vrij.
161. Mede gelet op het feit dat Gedaagden tot op de dag van vandaag ook niet zijn ingegaan op de uitnodiging van SDEJ van 20 juni 2020 om in overleg te treden, acht de Stichting het niet aannemelijk dat Gedaagden op de uitnodiging van de Stichting zullen ingaan. In dergelijke situaties – waarin een uitnodiging tot constructief overleg zinloos lijkt – is in de rechtspraak uitgemaakt dat het Overlegvereiste niet aan de ontvankelijkheid van een 305a-organisatie in de weg staat (daargelaten dat de Stichting zoals hierboven

⁸⁷ Zie bijvoorbeeld Hof Arnhem-Leeuwarden 2 augustus 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:6311 (*Visveiling Urk/Stichting Combinatie van Vissorteerders*) en Rb. Rotterdam 21 juni 2017, ECLI:NL:RBROT:2017:4800 (*Stichting Dier & Recht*). Zie tevens *Kamerstukken II*, 2016-2017, 34 608, nr. 3, p. 28. Zie ook het tussenvonnis van de Rechtbank van 28 oktober 2020 in de zaak *Vagina.nl* (te raadplegen via het Register), r.o. 5.18, onder verwijzing naar *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, p. 28: “Daarmee wordt de huidige twee weken-termijn uit artikel 3:305a, lid 2, BW gehandhaafd. Uit de consultatie van het voorontwerp is gebleken dat het vervangen van deze vaste termijn uit de eis dat een rechtspersoon daadwerkelijk heeft getracht het gevorderde door overleg te bereiken, niet op voldoende draagkracht kan rekenen, omdat een dergelijke eis onvoldoende concreet zou zijn (...).”

⁸⁸ Rb. Den Haag 10 januari 2018, ECLI:NL:RBDHA:2018:171 (*Nederlandse Woonbond / Staat der Nederlanden*), r.o. 4.27.

⁸⁹ Uit het roljournaal van procedure C/13/686493 HA ZA 20/697 volgt dat deze door procedure op 3 maart 2021 zal worden vervolgd.

uiteengezet aan het Overlegvereiste heeft voldaan).⁹⁰

XIV. DE BELANGEN VAN DE AUTOBEZITTERS ZIJN VOLDOENDE GEWAARBORGD

XIV.1 Ter inleiding

162. Bij wetswijziging van 1 juli 2013 heeft de wetgever het Waarborgvereiste toegevoegd aan lid 2 van artikel 3:305 a BW (oud). De aanleiding voor deze toevoeging was gelegen in de wens van de wetgever om initiatieven met “*onzuivere motieven*” die “*louter commercieel gedreven zijn*” te weren.⁹¹ Het Waarborgingsvereiste is dan ook bedoeld als handvat voor de rechter om uitwassen uit te sluiten, indien de rechter twijfelt aan de motieven voor het instellen van de betreffende collectieve actieprocedure.⁹² Volledigheidshalve merkt de Stichting reeds hier op dat zij geen winstoogmerk heeft en niet commercieel gedreven is. Zij heeft bovendien geen vorderingen ingesteld bij deze dagvaarding ten behoeve van zichzelf of aan haar verbonden partijen en richt zich volledig op de belangen van haar achterban.
163. Het Waarborgvereiste is onder de WAMCA gehandhaafd in artikel 3:305a lid 1 BW. In lid 2 van dit artikel is het Waarborgvereiste nader gepreciseerd.⁹³ Ook onder de WAMCA is het uitgangspunt dat het Waarborgvereiste ertoe strekt om te werken als filter voor ad hoc organisaties, die het belang van de personen voor wie zij opkomen niet op de eerste plaats zetten.⁹⁴ De Rechtbank dient dan ook een zekere terughoudendheid te betrachten ten aanzien van de vraag of een 305a-organisatie de belangen van de achterban al dan niet voldoende waarborgt. Het is in ieder geval niet de bedoeling van de wetgever geweest om gedaagde partijen te voorzien van de mogelijkheid om de ontvankelijkheid van iedere 305a-organisatie te betwisten.⁹⁵
164. Of aan het Waarborgvereiste is voldaan, hangt af van alle omstandigheden van het geval.⁹⁶ De volgende twee vragen staan hierbij centraal:⁹⁷
 - i. in hoeverre hebben de betrokkenen uiteindelijk baat bij de collectieve actie indien het gevorderde wordt toegewezen?; en

⁹⁰ Zie bijvoorbeeld Rb. Rotterdam 21 juni 2017, ECLI:NL:RBROT:2017:4800 (*Stichting Dier & Recht*) en Rb. Den Haag 24 maart 2017, ECLI:NL:RBDHA:2017:2809 (*Stichting We Gaan Ze Halen*).

⁹¹ *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12. Dat het Waarborgingsvereiste in het leven is geroepen voor specifieke uitwassen volgt ook uit *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 7, p. 9, waar de Minister in het licht van het Waarborgingsvereiste opmerkt niet te verwachten dat noemenswaardig meer of juist minder rechtspersonen in een collectieve actie ontvankelijk zullen zijn. Zie in dit verband ook I. Tillema, ‘Commerciële motieven in privaatrechtelijke collectieve acties’, in: *AA*, 2016, 339 onder verwijzing naar onder meer voornoemde kamerstukken en K. Rutten, ‘Art. 3:305a lid 2 BW schiet zijn doel voorbij!’, *MvO* 2015/11 (**‘Rutten 2015’**).

⁹² Dit volgt onder meer uit de wetsgeschiedenis (*Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 5).

⁹³ Zie ook *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 18. Artikel 3:305a lid 2 BW betreft grotendeels een codificatie van de Principes van de Claimcode.

⁹⁴ Zie ook *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 18: “*Bij ad hoc organisaties en commerciële organisaties, veelal als stichting georganiseerd, kunnen de aangescherpte ontvankelijkheidseisen werken als filter. Dit om te voorkomen dat de collectieve (schadevergoedings-)actie een vrijspraak wordt voor commercieel ingestelde organisaties, die de belangen van de personen voor wie zij opkomen op de tweede plaats hebben staan.*”

⁹⁵ Zie in dit verband ook Rutten 2015, p. 326.

⁹⁶ *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12 en voor de WAMCA bv. A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 15.3 en 18.2.

⁹⁷ *Idem*. Deze vragen zijn evenwel niet doorslaggevend. Het hangt af van alle omstandigheden van het geval.

- ii. in hoeverre mag erop worden vertrouwd dat de eisende organisatie over voldoende kennis en vaardigheden beschikt om de procedure te voeren?
165. Bij de eerste vraag is relevant of een collectieve actie voordelen biedt boven het procederen door de belanghebbenden zelf (en dus in hoeverre de collectieve procedure efficiënt en effectief is).⁹⁸ De Stichting bespreekt de efficiëntie en effectiviteit van deze collectieve actievordering in paragraaf XIV.2.
166. De tweede vraag gaat onder meer (maar niet uitsluitend) over de vraag wie plaats hebben in de RvB en de RvT van de Stichting en of de Stichting de Claimcode naleeft.⁹⁹ In het kader van deze vraag zal de Stichting tevens toelichten dat zij voldoet aan de vereisten zoals opgesomd in artikel 3:305a lid 2 sub a tot en met e, welke het Waarborgvereiste onder de WAMCA specifiek inkleden.

XIV.2 Efficiëntie en effectiviteit van deze collectieve actieprocedure

167. De vraag of de collectieve actieprocedure jegens Gedaagden efficiënter en effectiever is, dan individueel procederen op naam, werkt op twee wijzen door in deze dagvaarding. Enerzijds bepaalt artikel 1018c lid 5 Rv dat de Rechtbank pas overgaat tot de inhoudelijke behandeling van een collectieve vordering, wanneer eiser voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat het voeren van deze collectieve vordering efficiënter en effectiever is dan het instellen van een individuele vordering, doordat:
- i. de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen in voldoende mate gemeenschappelijk zijn;
 - ii. het aantal personen tot bescherming van wier belangen de vordering strekt voldoende is; en
 - iii. indien de vordering strekt tot schadevergoeding: dat zij alleen dan wel gezamenlijk een voldoende groot financieel belang hebben.¹⁰⁰
168. De collectieve vordering van de Stichting jegens Gedaagden is op elk van bovengenoemde drie punten efficiënter en effectiever, dan het instellen van individuele procedures. Dat de te beantwoorden feitelijke en rechtsvragen in voldoende mate gemeenschappelijk zijn en zich zodoende voor bundeling lenen, licht de Stichting toe in Hoofdstuk XVI van deze dagvaarding.
169. Voor wat betreft punt ii. wijst de Stichting de Rechtbank mede op Hoofdstuk VI van deze dagvaarding. Samen met SDEJ komt de Stichting in deze collectieve procedure op voor de belangen van miljoenen Autobezitters.¹⁰¹
170. Wat betreft punt iii. staat buiten kijf dat de Autobezitters gezamenlijk een groot financieel belang hebben. Hoewel de hoogte van de geleden schade van de Autobezitters in deze procedure nader zal moeten worden vastgesteld, schat de Stichting dat deze schade duizenden tot meer dan tienduizend euro per Getroffen Voertuig bedraagt. Deze financiële belangen van de individuele Autobezitters zijn evenwel niet zo groot, dat de Autobezitters in staat kunnen worden geacht om hun individuele belangen door middel van individuele rechtsvorderingen te beschermen, omdat de onderzoekskosten en de kosten van een afzonderlijke gerechtelijke procedure van een Autobezitter tegen de Gedaagden vele malen hoger zijn dan de schade van een individuele Autobezitter.¹⁰² De Autobezitters zijn derhalve niet in staat om op

⁹⁸ *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 6.

⁹⁹ *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12 en 13. De in de parlementaire geschiedenis opgesomde factoren niet limitatief.

¹⁰⁰ Hoewel dit voorschrift strikt genomen niet van toepassing is voor de Stichting. De Stichting stelt jegens Gedaagden een collectieve vordering in op basis van artikel 1018d lid 1 Rv. Dit artikel verklaart slechts lid 1 van artikel 1018c Rv van toepassing, niet ook lid 5.

¹⁰¹ Zie in dit verband ook de SDEJ Dagvaarding, par. 37, 142 en 162.

¹⁰² Vergelijk in dit verband Rechtbank Amsterdam 9 december 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:6122, r.o. 4.16. In die zaak werd de 305a-

vergelijkbare efficiënte wijze als door middel van de onderhavige collectieve actieprocedure genoegdoening te verkrijgen.

171. Anderzijds werkt de toets aan effectiviteit en efficiëntie door via het Waarborgvereiste. Hierover merkt de Stichting het volgende op.
172. Bij de inwerkingtreding van artikel 3:305a BW overwoog de wetgever dat voor de ontvankelijkheid van een 305a-organisatie mede van belang is of de collectieve actie een meer effectieve en/of efficiënte rechtsbescherming biedt voor gedupeerden, dan wanneer op individuele basis zou worden geprocedeerd:

*"In de jurisprudentie van de Hoge Raad speelt bij de ontvankelijkheid een belangrijke rol de vraag of door de collectieve actie een meer effectieve en/of efficiënte rechtsbescherming valt te bereiken. (...) Biedt een collectieve actie in een concrete situatie geen enkel voordeel boven het procederen op naam van de belanghebbenden zelf, dan dient voorkeur te worden gegeven aan het laatste."*¹⁰³ [Onderstreping advocaat]

173. Tegelijkertijd overwoog de wetgever dat het vereiste van een efficiënte en/of effectieve rechtsbescherming geen absolute voorwaarde voor ontvankelijkheid is:

*"Verder wordt bij de ontvankelijkheid gewicht toegekend aan het feit dat zonder bundeling van belangen als door de eisende organisatie tot stand gebracht, een efficiënte en/of effectieve rechtsbescherming tegen een dreigende aantasting van deze belangen, niet onaanzienlijk zou kunnen worden bemoeilijkt. De jurisprudentie van de Hoge Raad duidt er echter niet op dat dit een absolute voorwaarde voor ontvankelijkheid is."*¹⁰⁴ [Onderstreping advocaat]

174. Onder het oude 305a-regime was derhalve geen sprake van een absolute 'eis' voor ontvankelijkheid, maar van een gezichtspunt. Dit volgt eveneens uit het feit dat het 'vereiste' van een effectieve en/of efficiënte rechtsbescherming niet als zodanig is gecodificeerd in artikel 3:305a BW.
175. Ook onder de WAMCA is dit vereiste niet opgenomen in artikel 3:305a BW als een hard ontvankelijkheidsvereiste. Er is sprake van een 'aannemelijkheidstoets'. De Stichting meent dan ook dat de toets van de Rechtbank in het kader van artikel 1018c lid 5 Rv (paragraaf 167 e.v. hierboven) een terughoudende toets zou moeten zijn.
176. Of een collectieve actieprocedure efficiënter en/of effectiever is dan het procederen door de belanghebbenden zelf, vraagt naar opvatting van de Stichting om een vergelijking tussen de situatie waarin sprake is van een collectieve actieprocedure en die waarin op individuele basis wordt geprocedeerd. Het is evident efficiënter en effectiever wanneer de Rechtbank zich in één collectieve procedure toelegt op een beoordeling van het petitum van de Stichting en in dat kader aangedragen feiten en omstandigheden die voor alle Autobezitters gelden, dan wanneer diverse rechtbanken door het hele land duizenden keren over dezelfde feiten en dezelfde rechtsvragen zouden moeten oordelen.

organisatie Stichting Elco Foundation niet-ontvankelijk verklaard, omdat zij wenste op te komen voor de financiële belangen van uitsluitend professionele financiële instellingen. Van deze instellingen mocht worden verwacht dat zij hun belangen met individuele rechtsvorderingen kunnen verdedigen, waardoor een collectieve rechtsbescherming niet noodzakelijk werd geacht.

¹⁰³ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 23.

¹⁰⁴ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 7. In de jurisprudentie wordt dezelfde strikte maatstaf toegepast bij de toepassing van dit gezichtspunt. Zie bijvoorbeeld Rb. Den Haag 18 oktober 2017, ECLI:NL:RBDHA:2017:11807 (*Stichting Platform Aandelenlease*), r.o. 4.5, waarin wordt overwogen "Als een collectieve actie geen enkel voordeel biedt boven het procederen op naam van een belanghebbende, dan dient de voorkeur te worden gegeven aan het laatste."

177. Wat een efficiënte en/of effectieve rechtsgang is, heeft de wetgever toegelicht bij de totstandkoming van artikel 3:305a BW.¹⁰⁵ Een efficiënte rechtsgang ziet op de waarborging van de proces-economie.¹⁰⁶ Een effectieve rechtsgang richt zich op het effectief kunnen voorleggen van aan een partij toekomende rechten aan de rechter. Indien de onderhavige collectieve procedure ook maar één enkel voordeel voor de Autobezitters (en Gedaagden) biedt ten aanzien van de efficiëntie óf effectiviteit boven het procederen op naam, dan is reeds aan de eis van een effectieve en/of efficiënte rechtsbescherming voldaan.
178. De onderhavige collectieve actieprocedure bevat meerdere voordelen voor de Autobezitters en de Stichting, de rechterlijke macht en Gedaagden waar het gaat om de proces-economie en om een effectieve waarborging van hun rechten. Bij de voordelen van de onderhavige procedure boven het procederen op naam kan (onder meer) worden gedacht aan het volgende:
- i. De Stichting beschikt over diepgaande kennis met betrekking tot het dieselemissieschandaal. Daarnaast beschikt zij over een breed netwerk van verschillende consumenten- en belangenorganisaties en NGO's. De Stichting staat eveneens op goede voet met diverse leden van de Europese Commissie en het Europees Parlement, met wie zij regelmatig spreekt over de ontwikkelingen in het dieselemissieschandaal en de mogelijke oplossingen. Voorts is de Stichting op dit moment het enige initiatief dat in Nederland procedeert tegen een grote autofabrikant in het dieselemissieschandaal dat door de Rechtbank ontvankelijk is verklaard. Gelet op het voorstaande komt de betrokkenheid van de Stichting in deze collectieve procedure de Autobezitters ten goede;
 - ii. de proceskosten (waaronder het proceskostenrisico bij verlies) van deze procedure worden gedragen door de Stichting;¹⁰⁷
 - iii. belangrijke vraagstukken omtrent bijvoorbeeld de kwalificering van het handelen van Gedaagden jegens de Autobezitters worden in de onderhavige procedure voor de Autobezitters beantwoord, zonder dat daarvoor individuele procedures noodzakelijk zijn;
 - iv. een eventueel gebrek aan prikkels bij de Autobezitters (partijen in het algemeen) om de vorderingen aan de rechter voor te leggen (al dan niet ingegeven door de hoge kosten van het procederen), wordt met de onderhavige procedure en het te verkrijgen vonnis geadresseerd;
 - v. de bestaande informatie-asymmetrie tussen Gedaagden en de Autobezitters wordt deels gereduceerd, doordat de Stichting een deel van de beschikbare informatie ten behoeve van de Autobezitters in kaart heeft gebracht;
 - vi. bewijsvergaring gaat gepaard met het maken van kosten, die de Autobezitters met een collectieve activovordering bespaard zullen blijven;
 - vii. de houding en uitspraken van Daimler met betrekking tot het dieselemissieschandaal duiden erop dat het individuele Autobezitters hetzij de (financiële) middelen zal ontberen om een uitspraak van de Rechtbank (en hogere rechterlijke instanties) te verkrijgen over het handelen van Gedaagden, hetzij dat de individuele Autobezitters door de forse financiële draagkracht van Gedaagden ontmoedigd zullen raken om tegen Gedaagden überhaupt een procedure te starten;
 - viii. oordeelt de Rechtbank dat de WAMCA van toepassing is op deze collectieve vordering, dan geldt dat de uitspraak in deze procedure algemeen verbindend is voor alle Autobezitters (mits zij geen gebruik

¹⁰⁵ *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 5.

¹⁰⁶ Zo overwoog de wetgever (*Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 6 en 7) dat van een efficiënte collectieve actie bijvoorbeeld geen sprake is wanneer de groep ten behoeve van wie de 305a-organisatie opkomt van zodanige omvang is, dat het procederen op naam van die belanghebbenden eenvoudig te realiseren is. Met een achterban zo groot als de Autobezitters, is procederen op naam van de Autobezitters zelf niet te realiseren, en daarmee geen optie.

¹⁰⁷ Al dan niet zelfstandig of samen met andere partijen in deze zaak, zoals SDEJ.

- maken van hun opt-out mogelijkheid);¹⁰⁸
- ix. voor zover de WAMCA niet van toepassing zou zijn, geldt dat het in deze collectieve actieprocedure te verkrijgen vonnis leidend is in opvolgende individuele procedures.¹⁰⁹ Partijen in opvolgende procedures zijn dus aan de eerder in een collectieve actieprocedure verkregen rechterlijke beslissing gebonden, *tenzij* een van de in de opvolgende procedure betrokken partijen weet te onderbouwen dat en waarom moet worden afgeweken van de in de eerdere collectieve actieprocedure gewezen rechterlijke beslissing.¹¹⁰ Kosten en inspanningen voor Autobezitters in opvolgende procedures blijven hierdoor beperkt;
 - x. de onderhavige procedure voorkomt dat de Rechtbank en andere rechtbanken in Nederland wordt (worden) geoccupeerd met honderden tot duizenden rechtszaken die stuk voor stuk (deels) zien op dezelfde rechtsvragen die nu collectief in één procedure kunnen worden beantwoord. Deze collectieve actieprocedure voorkomt een overbelasting van de rechterlijke macht en voorkomt daarmee de verkwisting van de kostbare middelen van de rechtspraak.
179. Elk van bovengenoemde voordelen is op zichzelf, maar zeker in onderlinge samenhang bezien voldoende om tot de conclusie te komen dat de onderhavige procedure efficiënter en/of effectiever is dan wanneer de Autobezitters individuele procedures zouden instellen jegens Gedaagden. Juist voor massaschandalen zoals het Daimler-diesemissieschandaal kent het Nederlands rechtssysteem de mogelijkheid tot het instellen van een collectieve actie ex artikel 3:305a BW. De Autobezitters hebben dan ook baat bij de door de Stichting ingestelde vorderingen.¹¹¹

XIV.3 De Stichting is een gedegen initiatief

180. De Stichting houdt zich al ruim vijf jaren bezig met het behartigen van de belangen van door het dieseemissieschandaal gedupeerde automobilisten.
181. De Stichting beschikt over professionele en vakbekwame leden van RvB en RvT, heeft geen winstoogmerk en heeft haar governance dusdanig ingericht dat vrees voor financiële wanpraktijken is uitgesloten. De Stichting voldoet bovendien aan de Principes van de Claimcode 2019. In de procedure tegen Volkswagen

¹⁰⁸ Artikel 1018k lid 1 Rv en 1018f lid 1 Rv.

¹⁰⁹ Hoge Raad 27 november 2009, ECLI:NL:HR:2009:BH2162 (VEB/World-Online), r.o. 4.8.2. Zie tevens *Kamerstukken II*, 2012/13, 33 126, nr. 7, p. 13: "Over de kracht van een uitspraak ex artikel 3:305a BW zij het volgende opgemerkt. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de derdenwerking en de bindende kracht (gezag van gewijsde) van een uitspraak in een collectieve actie. Met een collectieve actie komt een belangenorganisatie op voor de belangen van anderen. Dit heeft gevolgen voor de werking van een eventueel verkregen dictum. Een belangenorganisatie vraagt immers een algemeen werkende sanctie, dat wil zeggen een sanctie niet ten behoeve van zichzelf, maar een sanctie ten behoeve van een ieder voor wiens belangen zij opkomt. Een uitspraak in een collectieve actie heeft derhalve derdenwerking. Wordt bijvoorbeeld in een collectieve actie de gedaagde door middel van een bevel of verbod gedwongen op een in het dictum aangegeven wijze te handelen of na te laten, dan is hij dat verplicht te doen ten opzichte van een ieder wier belangen met een collectieve actie behartigd worden. Deze derdenwerking is ook het beoogde effect van een collectieve actie, waarmee immers voor de belangen van anderen – derden – wordt opgekomen".

¹¹⁰ Zie B.T.M. van der Wiel, 'Derdenwerking van rechterlijke uitspraken', in: *NJB*: 2011/671 en C.M.D.S. Pavillon, 'De derdenwerking van collectieve acties tegen onredelijke bedingen in het licht van de Europese Rechtspraak', in: *TvC* 2016-4.

¹¹¹ Vgl. Rechtbank Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*). De Stichting kan zich overigens ook niet voorstellen dat Gedaagden zouden menen dat het voeren van honderden tot duizenden afzonderlijke procedures die deels alle zien op dezelfde rechtsvragen, effectiever en/of efficiënter zou zijn. Ook voor hen gaan dergelijke aantallen procedures gepaard aanzienlijke kosten en een hoge werklust.

c.s. heeft de Rechtbank dit getoetst en de Stichting ontvankelijk verklaard.¹¹²

182. De Stichting heeft alle expertise in huis om ook de onderhavige collectieve actieprocedure tegen Gedaagden ten behoeve van de Autobezitters succesvol te doorlopen.¹¹³

De RvB en de RvT

De RvB

183. De RvB van de Stichting bestaat uit de heren Pocar, Van Woerkom en Van der Steen (**Productie 16**).
184. Pocar is de voorzitter van de RvB en een jurist pur sang. Sinds 1970 is Pocar hoogleraar aan de Universiteit van Milaan en onder meer gespecialiseerd in Europees- internationaal privaatrecht en internationaal humanitair recht. Na 16 jaar werkzaamheden te hebben verricht als lid van de Human Rights Committee van de Verenigde Naties (1984-2000) trad Pocar op 8 februari 2000 (tot op heden) toe tot het Joegoslaviëtribunaal. Van maart 2003 tot november 2005 was Pocar Vice-President van het Joegoslaviëtribunaal en van 2005 tot 2008 President van het Joegoslaviëtribunaal.¹¹⁴
185. Van Woerkom was voorzitter van de raad van bestuur van ANWB van 1999 tot 2014 en is thans onder meer lid van de Sociaal en Economische Raad (SER). Vanuit zijn achtergrond is Van Woerkom een ervaren belangenbehartiger van (Nederlandse) automobilisten en zeer betrokken bij de Dieselse-affaire.
186. Van der Steen is accountant en heeft decennia gewerkt als CFO bij verschillende private ondernemingen. Van der Steen vervult tevens een commissariaat binnen een Nederlandse grootbank en toezichhoudende functies binnen diverse non-profit instellingen. Hij beschikt over ruime kennis en ervaring om alle financiële aangelegenheden van de Stichting te beheren en te controleren.¹¹⁵
187. De samenstelling van de RvB is specifiek toegesneden op het initiatief van de Stichting. De leden van de RvB, stuk voor stuk professionals, zijn in staat om de belangen van alle door de Dieselse-affaire gedupeerden, waaronder de Autobezitters, adequaat te behartigen.¹¹⁶

De RvT

188. De Stichting beschikt tevens over een kundige RvT.¹¹⁷ Deze bestaat uit de heren Oosting, De Savornin Lohman en Zielonka.¹¹⁸
189. Oosting is de voorzitter van de RvT en was van 1987 tot 1999 de Nationale Ombudsman. Hij was tevens lid van de Raad van State (2000 – 2013).
190. De Savornin Lohman beschikt over tientallen jaren ervaring als procesadvocaat en is gespecialiseerd in

¹¹² Rechtbank 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741 (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

¹¹³ De Stichting voldoet hiermee aan artikel 3:305a lid 2 sub e BW. Dit vereiste werkte in artikel 3:305a BW (oud) al door via het Waarborgvereiste, zie *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 12.

¹¹⁴ In lijn met Principe V.3 van de Claimcode 2019.

¹¹⁵ In lijn met Principe V.4 van de Claimcode 2019.

¹¹⁶ In lijn met Principe V.2 van de Claimcode 2019.

¹¹⁷ De Stichting voldoet hiermee aan het voorschrift van artikel 3:305a lid 2 sub a BW.

¹¹⁸ Productie 16 bij deze dagvaarding.

corporate & commercial litigation. Daarnaast is De Savornin Lohman plaatsvervangend raadsheer bij het Gerechtshof Den Haag.

191. Zielonka is professor in European Politics and Society aan Oxford University en is gespecialiseerd in onder meer Ethiek en Politicologie.
192. De RvT van de Stichting beschikt aldus over ruime ervaring de juridische, financiële, politieke en ethische expertise die noodzakelijk is om adequaat toezicht te houden op de belangenbehartiging zoals omschreven in de doelomschrijving van de Statuten.¹¹⁹

Checks and balances en een goede samenwerking tussen de RvB en de RvT

193. Binnen de Stichting bestaan checks and balances en een goede samenwerking tussen de RvB en de RvT. Ook deze omstandigheden maken dat de belangen van de Autobezitters bij de Stichting uitstekend gewaarborgd zijn. De Stichting licht dit toe.
194. De governance van de Stichting is dusdanig ingericht, dat de RvB voorafgaande goedkeuring van de RvT nodig heeft alvorens ingrijpende besluiten te kunnen nemen. Zo bepalen de Statuten dat het Bestuur besluiten omtrent de volgende onderwerpen aan de RvT ter goedkeuring voorlegt:

- a. statutenwijziging;*
- b. fusie of splitsing;*
- c. ontbinding;*
- d. het aanhangig maken van een gerechtelijke procedure;*
- e. het sluiten van een schikkingsovereenkomst; en*
- f. de bestemming van het overschot na vereffening.*¹²⁰

195. Naast bovengenoemde besluiten is de RvT bevoegd om te besluiten tot de benoeming, schorsing en/of het ontslag van leden van de RvB.¹²¹
196. Voorts bepaalt artikel 6.5 Statuten dat de RvB verplicht is om alle substantiële wijzigingen in de governance structuur van de Stichting en de naleving van de Claimcode voor te leggen aan de RvT.
197. Bovenstaande statutaire bepalingen zijn door de RvB en de RvT steeds nageleefd. De RvT is dan ook te allen tijde op de hoogte van – en in sommige gevallen zelfs eigenhandig bevoegd om te besluiten over – relevante wijzigingen in de governance structuur van de Stichting en in de naleving van de Claimcode.

Intensieve samenwerking tussen de RvB en de RvT

198. In de praktijk legt de RvB niet alleen substantiële besluiten voor aan de RvT, die zien op wijzigingen in de governance structuur of naleving van de Claimcode. De RvB heeft sinds de oprichting van de Stichting ook andere dan de hierboven genoemde ingrijpende besluiten ter goedkeuring van de RvT voorgelegd, zoals

¹¹⁹ In lijn met Principe VII.4 van de Claimcode 2019.

¹²⁰ Artikel 8.10 Statuten.

¹²¹ Artikelen 5.4 en 5.5 Statuten. Samen met artikel 8.10 Statuten zijn daarmee alle in Principe V.7 van de Claimcode 2019 voorziene besluiten onderhevig aan goedkeuring van de RvT, dan wel betreft het een besluit van de RvT zelf.

het aangaan van procesfinancieringsovereenkomsten. Dit doet de RvB tijdens gemeenschappelijke vergaderingen van de RvB en de RvT.

199. De intensieve samenwerking tussen de RvB en de RvT wordt bevestigd door het jaarlijks aantal *gemeenschappelijke* vergaderingen van de RvB en de RvT. In 2018 vergaderden zij gezamenlijk op 13 april, 13 juni en 17 november (**Productie 17**). In 2019 vergaderden zij op 5 februari, 25 juni en 12 november (**Productie 18**). In 2020 was dit op 14 februari, 7 april, 23 juni en 19 oktober.
200. Bovendien betracht de RvB absolute transparantie richting de RvT. Dit betekent onder meer dat de RvB alle informatie die hij tot zijn beschikking heeft, tijdig deelt met de RvT en bespreekt tijdens voornoemde gemeenschappelijke vergaderingen.¹²² Daarnaast vindt ook buiten vergadering veelvuldig contact plaats tussen de verschillende leden van de RvB en de RvT.

XIV.4 De Stichting handelt conform Claimcode

201. De Claimcode bevat governance principes voor 305a-organisaties die als doel hebben te komen tot collectief verhaal. De Claimcode strekt ertoe om degenen die zich aanmelden bij dergelijke organisaties garanties te bieden dat de 305a-organisatie de belangen van de collectief benadeelden centraal stelt.¹²³ De Claimcode is in 2011 opgesteld door de Commissie Claimcode, en in 2019 geredigeerd.¹²⁴
202. De Claimcode is een particulier initiatief. Desalniettemin wordt in de rechtspraak getoetst aan de Claimcode waar het gaat om de ontvankelijkheid van 305a-organisaties. De Claimcode is evenwel geen wet, maar geldt met name als een gezichtspunt in het kader van de ontvankelijkheidstoets van artikel 3:305a lid 1 en 2 BW (het Waarborgvereiste). Dit laat onverlet dat de Claimcode ook in het kader van de overige, reeds besproken, vereisten voor ontvankelijkheid ex artikel 3:305a BW door de Rechtbank in ogenschouw kan worden genomen.
203. De Claimcode bestaat uit zeven Principes. Evenals de eerdere Claimcode 2011, gaat ook de Claimcode uit van het beginsel *comply or explain*.¹²⁵ De Stichting voldoet integraal aan elk Principe van de Claimcode. Dit is een belangrijke bevestiging van het feit dat de Stichting niet wordt gedreven door onzuivere commerciële motieven en dat de belangen van de Autobezitters niet onvoldoende worden gewaarborgd. De Stichting licht dit onderstaand per Principe op hoofdlijnen toe. Indien en zover Gedaagden zouden betwisten dat de Stichting niet zou voldoen aan één of meerdere Principes van de Claimcode, dan behoudt de Stichting zich het recht voor om haar stellingen nader te onderbouwen, indien en voor zover de Rechtbank dit in het kader van de beoordeling van de ontvankelijkheid van de Stichting nodig zou achten.

Principe I van de Claimcode: naleving en handhaving van de Claimcode

204. De Stichting beschikt over de RvB en de RvT.¹²⁶ Deze organen leggen jaarlijks verantwoording af in een jaarverslag (zie Productie 17 en Productie 18). De jaarverslagen zijn gepubliceerd op een openbaar

¹²² Dit op voorschrift van artikel 11.2 Statuten en conform Principe VII uitwerking 6 van de Claimcode 2019.

¹²³ Consultatiedocument 'Zelfregulering claimstichtingen' bij de Claimcode 2011, p. 160 en Claimcode 2019, p. 2.

¹²⁴ De Claimcode 2019 kan worden geraadpleegd en gedownload via de Website, rubriek *FAQ*, onder de vraag "Voor niets gaat de zon op. Hoe wordt het project van de Stichting gefinancierd en wie wordt er beter van?"

¹²⁵ Claimcode 2019, p. 7. De governance van een 305a-organisatie is maatwerk. Afwijking van individuele bepalingen is onder omstandigheden geoorloofd. Zie Claimcode 2019, p. 9.

¹²⁶ Zie par. 183 e.v. van deze dagvaarding.

toegankelijk gedeelte van de Website. Deze Website wordt door de RvB in stand gehouden.¹²⁷ Uit deze jaarverslagen volgt op welke wijze de governance van de Stichting is vormgegeven. De governance structuur volgt eveneens uit de Statuten (Productie 2, artikel 3). Ook de Statuten staan gepubliceerd op het openbaar toegankelijke gedeelte van de Website

205. De jaarverslagen bevatten een Compliance Overview Claim Code 2019 (opgesteld in het Engels). In dit overzicht staat uitgewerkt op welke wijze de Stichting voldoet aan de Principes van de Claimcode. Tevens is in dit document informatie opgenomen over de bezoldiging van de leden van de RvB en de RvT.¹²⁸
206. De jaarverslagen en de Statuten zullen doorlopend beschikbaar blijven, zolang de Stichting actief is.
207. Gelet op het bovenstaande voldoet de Stichting tevens aan de vereisten van artikel 3:305a lid 2, sub d onder 1 tot en met 5 BW.
208. Tot slot geldt dat elke wijziging in de governance van de Stichting en de naleving van deze code onder een afzonderlijk agendapunt ter bespreking wordt voorgelegd aan de RvT. In dit verband wijst de Stichting naar Productie 2 (Statuten), artikel 6 onder 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."

209. De Stichting voldoet derhalve integraal aan Principe I van de Claimcode.

Principe II van de Claimcode: Behartiging van collectieve belangen zonder winstoogmerk

210. Op basis van Principe II van de Claimcode dient de Stichting te bewaken dat uit haar Statuten, feitelijke werkzaamheden en uit haar governance volgt dat bij de Stichting rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen geen winstoogmerk hebben bij de uitoefening van hun activiteiten. De Stichting voldoet aan dit vereiste.
211. Artikel 4.3 Statuten¹²⁹ bepaalt dat dat "[n]och een natuurlijk persoon, noch een rechtspersoon over (een deel van) het vermogen en inkomsten van de Stichting [kan] beschikken als ware het zijn of haar eigen vermogen en inkomsten."
212. Met het oog op het vereiste tweehandtekeningen-stelsel bepaalt artikel 7.1 Statuten:

"De Stichting wordt vertegenwoordigd door het bestuur. De bevoegdheid tot vertegenwoordiging komt mede aan twee gezamenlijk handelende bestuursleden toe."

213. Om te waarborgen dat een (rechts)persoon daadwerkelijk niet kan beschikken over de gelden van de Stichting, bevatten de Statuten de volgende voorschriften voor de RvB en de RvT:
 - i. de RvB is niet bevoegd om te besluiten tot het aangaan van overeenkomsten tot verkrijging, vervreemding en bezwaring van registergoederen, en tot het aangaan van overeenkomsten waarbij

¹²⁷ Onder de Rubriek 'Nieuws' kondigt de Stichting steeds aan wanneer de jaarverslagen zijn opgesteld. De jaarverslagen kunnen aldaar ook worden geraadpleegd en gedownload.

¹²⁸ Hiermee voldoet de Stichting tevens aan artikel 3:305a lid 2 sub d onder 5.

¹²⁹ Productie 2, p. 5.

- de Stichting zich als borg of hoofdelijk medeschuldenaar verbindt, zich voor een derde sterk maakt of zich tot zekerheidstelling voor een schuld aan een ander verbindt en tot vertegenwoordiging van de Stichting van deze handeling;¹³⁰
- ii. de RvB is niet bevoegd om overeenkomsten te sluiten met (rechts)personen of een andere entiteit waarbij een bestuurslid of een lid van de RvT – al dan niet via een relatie als bedoeld in artikel 5 lid 3 Statuten – in de hoedanigheid van bestuurslid, oprichter, aandeelhouder, toezichthouder of werknemer is betrokken;¹³¹
 - iii. het besluit van de RvB omtrent de bestemming van het overschot na vereffening is onderworpen aan goedkeuring van de RvT;¹³²
 - iv. bestuursleden met een (mogelijk) tegenstrijdig belang doen daarvan onverwijld mededeling aan de RvT en onthouden zich van de beraadslaging en besluitvorming indien sprake is van een tegenstrijdig belang;¹³³
 - v. de vaststelling van een onkostenvergoeding, vacatiegeld en honorarium voor bestuursleden geschiedt door de RvT;¹³⁴
 - vi. leden van de RvT met een (mogelijk) tegenstrijdig belang doen onverwijld mededeling daarvan aan de overige leden van de RvT en onthouden zich van de beraadslaging en besluitvorming indien sprake is van een tegenstrijdig belang;¹³⁵
 - vii. de vaststelling van een redelijke en niet bovenmatige onkostenvergoeding en vacatiegeld voor leden van de RvT geschiedt door de gemeenschappelijke vergadering van de RvB en de RvT;¹³⁶
 - viii. leden van de RvB en de RvT met een (mogelijk) tegenstrijdig belang doen daarvan onverwijld mededeling aan de RvT en, indien daadwerkelijk sprake blijkt te zijn van een tegenstrijdig belang, onthouden zich van de beraadslaging en besluitvorming in de gemeenschappelijke vergadering van het Bestuur en de RvT;¹³⁷ en
 - ix. het wijzigen van de Statuten door de RvB is onderworpen aan goedkeuring van de RvT en behoeft een meerderheid van twee derde van de stemmen, uitgebracht in een voltallige vergadering.¹³⁸
214. Ter aanvulling op bovenstaande systematiek geldt dat de Stichting geen registratiebijdrage of een jaarlijkse bijdrage vraagt van de Autobezitters. Dergelijke gelden heeft de Stichting dan ook niet in kas. De facturen van de adviseurs van de Stichting worden voldaan door middelen afkomstig van procesfinancier Vannin die met het doel van voldoening van de betreffende facturen ter beschikking worden gesteld. Misbruik van de gelden van de Stichting door een (rechts)persoon is daardoor uitgesloten.
215. De Stichting stelt bij deze dagvaarding géén vorderingen in ter bevoordeling van zichzelf, noch ten behoeve van een aan haar verbonden partij. De vorderingen van de Stichting zijn ingesteld ten behoeve van de Autobezitters.
216. De Stichting spant zich zonder winstoogmerk in om de belangen van onder meer de Autobezitters zo goed

¹³⁰ Artikel 6 lid 2 Statuten.

¹³¹ Artikel 6 lid 3 Statuten.

¹³² Artikel 8 lid 10 Statuten.

¹³³ Artikel 8 lid 14 Statuten.

¹³⁴ Artikel 9 lid 1 Statuten.

¹³⁵ Artikel 12 lid 12 Statuten.

¹³⁶ Artikel 13 lid 1 Statuten.

¹³⁷ Artikel 14 lid 3 Statuten.

¹³⁸ Artikel 16 lid 2 Statuten.

mogelijk te behartigen.¹³⁹ Alle Autobezitters kunnen zich kosteloos aanmelden bij de Stichting. De kosten (inclusief de juridische kosten) worden gedragen door de Stichting. De Autobezitters lopen daarmee geen financieel risico.

217. De Stichting streeft ernaar de door haar gemaakte (juridische) kosten onderdeel te doen uitmaken van een eventueel met Gedaagden te bereiken (buitengerechtelijke) schikking. Als dat niet lukt, dan zal de Stichting de Autobezitters daarover informeren. De Stichting houdt een percentage van 25% in op de door Gedaagden aangeboden (of in rechte afgedwongen) vergoeding. Deze inhouding wordt door de Stichting aangewend om de kosten en het risico van de externe financiers van de Stichting te dekken. Voorstaande informatie is opgenomen op het openbaar toegankelijke gedeelte van de Website. De Stichting voldoet hiermee tevens aan artikel 3:305a lid 2, sub d onder 8.
218. Dit is in lijn met de praktijk rondom 305a-organisaties én met het bepaalde in Principe II.2 (toegestaan winst oogmerk van de externe financier). In dit verband zij opgemerkt dat de Stichting ernaar streeft dat de Autobezitters een zo groot mogelijk bedrag overhouden van hun vergoeding. Zo zal zij bij een eventuele minnelijke regeling of een rechterlijke uitspraak betrachten zoveel van de door haar gemaakte kosten vergoed te krijgen. Het percentage van 25% betreft dan ook een *maximum* percentage. Dit draagt de Stichting ook openlijk uit.¹⁴⁰

Principe III van de Claimcode: Externe financiering

219. De Claimcode staat het een belangenorganisatie toe om ten behoeve van de collectieve actie een financieringsovereenkomst aan te gaan met een externe financier. Uitgangspunt daarbij is dat de externe financier een solide partij is, het bestuur en de raad van toezicht van de belangenorganisatie zelfstandig en onafhankelijk zijn van de financier en de financier zelf onafhankelijk is van de wederpartij in de collectieve actie (in dit geval Gedaagden).
220. Voor haar initiatief maakt de Stichting gebruik van de financieringsdiensten van Vannin.¹⁴¹ De Stichting geeft dit ook duidelijk aan op de Website en in haar jaarverslagen.¹⁴² Vannin heeft een uitstekend *trackrecord* en behoort tot een groep die tot 's werelds grootste en meest ervaren externe procesfinanciers wordt gerekend. Vannin is bovendien lid van de Association of Litigation Funders.¹⁴³ Deze vereniging heeft een gedragscode opgesteld voor externe financiers ter bescherming van partijen die gebruik willen maken van procesfinanciering, en wordt erkend in de Claimcode. In de Volkswagen-procedure heeft de Rechtbank reeds geoordeeld dat de financiële afspraken die de Stichting heeft gemaakt met Vannin zijn toegestaan, en de belangen van de Autobezitters (zoals gedefinieerd in die procedure) voldoende waarborgen.¹⁴⁴
221. De Stichting bevestigt dat de volledige zeggenschap over de proces- en schikkingsstrategie *uitsluitend* bij de Stichting ligt.
222. Bovendien bestaan er feitelijk geen nauwe familie- of vergelijkbare relaties tussen enerzijds de respectievelijke leden van de RvB en de RvT en anderzijds Vannin of overige belanghebbenden/adviseurs

¹³⁹ Artikel 2 lid 3 Statuten.

¹⁴⁰ Website, rubriek FAQ.

¹⁴¹ Zie ook de Website van de Stichting.

¹⁴² Productie 17 en Productie 18 bij deze dagvaarding.

¹⁴³ <https://vannin.com/legal/code-of-conduct.php> en <http://associationoflitigationfunders.com/documents/>. Zie tevens de Claimcode, p. 19 en 20.

¹⁴⁴ Rechtbank 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, r.o. 5.40 – 5.42.

bij de Stichting.¹⁴⁵ De Stichting (en haar adviseurs) is (zijn) derhalve zelfstandig en onafhankelijk van Vannin.

223. Gelet op het bovenstaande, voldoet de Stichting eveneens aan het ontvankelijkheidsvereiste zoals gesteld in artikel 3:305a lid 2 onder c BW.

Principe IV van de Claimcode: De samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur

224. Dit Principe schrijft voor dat de RvB zodanig is ingesteld dat de leden ten opzichte van elkaar, de RvT, de procesfinancier en de belanghebbenden bij de Stichting onafhankelijk en kritisch kunnen opereren. De Stichting voldoet aan dit vereiste.
225. Er bestaan geen nauwe familie- of vergelijkbare relaties binnen de RvB en de RvT. Hetzelfde geldt voor de relaties van de leden van de RvB en de RvT met personen die zijn verbonden aan de externe financier.
226. Tussen de Stichting en de leden van de RvB en de RvT zijn evenmin overeenkomsten gesloten, zoals bedoeld in Principe IV, uitwerking 3 van de Claimcode.

Principe V van de Claimcode: De samenstelling, taak en werkwijze van het bestuur

227. Dit Principe bevat voorschriften over de samenstelling, de taken en de werkwijze van de RvB. De Stichting voldoet integraal aan Principe V van de Claimcode.
228. In par. 182 tot en met 200 en 212 van deze dagvaarding heeft de Stichting toegelicht dat de RvB bestaat voldoet aan Principe V, uitwerkingen 1 tot en met 5 en 7.
229. Dat de Stichting voldoet aan uitwerking 6 van Principe V, volgt uit de Statuten (artikel 15.4-15.7) en uit de jaarverslagen van de Stichting.
230. De Stichting voldoet eveneens aan uitwerking 8 van Principe V. Op de Website kan de informatie zoals genoemd onder (i) t/m (iii) en (v) t/m (xii) van uitwerking 8 worden geraadpleegd, al dan niet door middel van de op de Websites gepubliceerde, vrij toegankelijke, jaarverslagen (inclusief het daarin opgenomen Claimcode 2019 Compliance-document) van de Stichting. Het bepaalde onder sub (iv) en (xiii) bij uitwerking 8 van Principe V is vooralsnog niet van toepassing. Deze informatie is op de Websites daarom nog niet vermeld.
231. Omdat de Stichting voldoet aan Principe V, uitwerking 8 onder (xii), voldoet zij tevens aan de ontvankelijkheidseis van artikel 3:305a lid 2 sub d onder 7 BW. Volledigheidshalve merkt de Stichting nog op dat de Website eveneens informatie bevat over a) de doelstellingen en de werkwijzen van de Stichting, almede b) de wijze waarop gedupeerden zich kunnen aansluiten bij de Stichting, en op welke manier zij deze participatie kunnen beëindigen. De Stichting voldoet hiermee eveneens aan de ontvankelijkheidseisen van artikel 3:305a lid 2 sub d onder 6 en 9 BW.

Principe VI van de Claimcode: Vergoedingen aan bestuurders

232. Dit Principe bevat met name voorschriften voor de bezoldiging van de RvB van de Stichting. De Stichting voldoet aan dit Principe. Dit volgt uit de werkelijke gang van zaken binnen de Stichting, alsmede uit:

¹⁴⁵ Hiermee voldoet de Stichting overigens niet alleen aan de vereiste onafhankelijkheid ten opzichte van de externe financier op grond van Principe III van de Claimcode, maar ook aan Principe IV, uitwerking 1 van de Claimcode.

- i. artikel 9 onder 1 van de Statuten;
- ii. artikel 9 onder 2 van de Statuten;
- iii. de jaarverslagen;
- iv. de Website (alsmede uit het feit dat de Stichting voldoet aan Principe V, uitwerking 8 onder (ix) en aan artikel 3:305a lid 2 sub d onder 5 BW).

Principe VII van de Claimcode: De Raad van Toezicht

- 233. Dit Principe stelt onder meer eisen aan de wijze waarop de RvT toezicht dient te houden op het beleid en de gang van zaken binnen de Stichting, alsmede aan het beloningsbeleid.
- 234. De Stichting voldoet aan Principe VII van de Claimcode. Dit volgt onder meer uit (i) de gang van zaken binnen de Stichting, (ii) par. 182 tot en met 200 van deze dagvaarding, (iii) de jaarverslagen en het Claimcode 2019 Compliance-document, (iv) artikel 11 sub 2 van de Statuten, (v) artikel 12 onder 1 van de Statuten, (vi) artikel 13 onder 1 van de Statuten en (vii) artikel 15 sub 4 en 5 van de Statuten.
- 235. De situatie zoals beschreven in Principe VII, uitwerking 3 van de Claimcode doet zich niet voor. Volledigheidshalve merkt de Stichting op dat ook de leden van de RvB niet door de procesfinancier zijn voorgedragen.

Feitelijke werkzaamheden

- 236. Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat de vraag of voldaan is aan het Waarborgvereiste mede wordt ingekleed met de feitelijke werkzaamheden die de Stichting ten behoeve van haar achterban (heeft) verricht.
- 237. In paragraaf 153 van deze conclusie stond de Stichting reeds stil bij de feitelijke werkzaamheden die zij heeft verricht ten behoeve van de Autobezitters. Hetgeen de Stichting daar heeft uiteengezet dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Representativiteit van de Stichting

- 238. Onder artikel 3:305a BW (oud) gold ten tijde van de invoering, alsmede ten tijde van de latere wetswijziging van 1 juli 2013 (waarbij het Waarborgvereiste werd ingevoerd) een representativiteitseis voor wat betreft de omvang van de aangeslotenen bij een 305a-organisatie.¹⁴⁶ De wetgever heeft er bewust vanaf gezien om hoge eisen te stellen aan de representativiteit (en het verrichten van feitelijke werkzaamheden) van een 305a-organisatie.¹⁴⁷
- 239. Ook onder de WAMCA (artikel 3:305a BW (nieuw)) is geen sprake van een harde representativiteitseis. Uit artikel 3:305a lid 2 aanhef BW volgt dat het Waarborgvereiste onder andere moet worden getoetst aan de vraag in hoeverre de Stichting representatief is. Onder representativiteit wordt in dit verband verstaan, de vraag hoeveel Autobezitters zich bij de Stichting hebben aangesloten en welke omvang de vorderingen van die Autobezitters heeft.

¹⁴⁶ De wetgever schrapte een representativiteitsvereiste zelfs expliciet uit het wetsvoorstel, zie *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 136, nr. 3, p. 6.

¹⁴⁷ T.R. Bleeker, 'Voldoende belang in collectieve acties: drie maal artikel 3:303 BW', in: *NTBR* 2018/20, p. 145 onder verwijzing naar *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, 3, p. 19 - 22; A.W. Jongbloed, *Groene Serie Vermogensrecht*, artikel 305a Boek 3 BW, aant. 15 en 18; Frenk 1994, p. 131 en 132; Asser/Hartkamp & Sieburgh 6-IV 2015/157 en HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756 (*Plazacasa*), r.o. 4.2.

240. Uit de literatuur volgt dat de representativiteit snel zal worden aangenomen, wanneer de belangenorganisatie haar sporen heeft verdiend.¹⁴⁸ De Stichting is inmiddels meer dan vijf jaar onderweg in het dieselemisssieschandaal, waarvan zij reeds ruim drie jaar bij de Rechtbank procedeert tegen Volkswagen c.s. In de procedure tegen Volkswagen c.s. staat nagenoeg dezelfde materie centraal, en liggen dezelfde rechtsvragen voor, als in de bij deze dagvaarding ingestelde collectieve vordering jegens Gedaagden. Hiermee is de representativiteit van de Stichting om ten behoeve van de Autobezitters op te komen gegeven.
241. Uit de parlementaire geschiedenis volgt niet wat precies wordt begrepen onder “*voldoende groot deel van de groep getroffen gedupeerden*”.¹⁴⁹ Een percentage op het geheel aan gedupeerden heeft de wetgever niet gegeven. De Stichting is van opvatting dat een achterban van enkele duizenden Autobezitters ruim voldoende is om de representativiteitseis te doorstaan.
242. In de Inleiding bij deze dagvaarding heeft de Stichting toegelicht dat zij de afgelopen jaren steeds meer verzoeken ontving van automobilisten die door andere fabrikanten dan Volkswagen c.s. zijn gedupeerd door het dieselemisssieschandaal. Dit heeft de Stichting doen besluiten om haar activiteiten uit te breiden en haar statutaire doel te verruimen tot onder meer de Autobezitters. De SDEJ Dagvaarding heeft de voorbereidende activiteiten van de Stichting (noodgedwongen) in een stroomversnelling gebracht.
243. Daarnaast heeft de Stichting tijd geïnvesteerd in het leggen en onderhouden van contacten met diverse wagenparkbeheerders en grotere ondernemingen die een eigen wagenpark hebben en onderhouden. De Stichting heeft bij deze Zakelijke Kopers onder meer voorlichtingsbijeenkomsten gehouden, over de mogelijke gevolgen van het dieselemisssieschandaal voor deze partijen. De Stichting kan op brede steun rekenen onder deze grote groep Autobezitters. Ook in dit opzicht is de Stichting derhalve voldoende representatief om voor de belangen van Autobezitters op te komen met deze collectieve actieordering.
244. De Stichting merkt nog op dat het aantal aanmeldingen van Autobezitters op dit moment met de dag toeneemt.

(Inter)actieve communicatie met de achterban

245. In het kader van onder meer de Principes I en V.8 van de Claimcode stond de Stichting stil bij de door haar in stand gehouden Website. Naast de passieve communicatie van de Stichting met de (aangemelde) Autobezitters via deze Websites, merkt de Stichting hier op dat zij ook op actieve wijze communiceert met haar achterban.
246. Alle bij de Stichting aangemelde Autobezitters ontvangen met regelmaat per e-mail een nieuwsbrief van de Stichting. Daarin wordt onder meer de huidige stand van de activiteiten van de Stichting verband houdende met – in dit geval – Gedaagden uiteengezet.
247. De Stichting gebruikt de Website en haar nieuwsbrieven bovendien als middel om Autobezitters de mogelijkheid te geven over inspraak in de activiteiten van de Stichting. Dit doet de Stichting onder meer door polls/enquêtes te verstrekken aan de Autobezitters. Tevens informeert de Stichting bijvoorbeeld bij haar achterban of zij prangende vragen hebben, welke antwoord en/of toelichting van de Stichting behoeven. De Stichting beantwoordt deze vragen in haar nieuwsbrieven en/of door middel van korte video's op de Website.

¹⁴⁸ A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 9.4.

¹⁴⁹ *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 19.

248. Tussen de Autobezitters en de Stichting bestaat een wisselwerking. De Stichting informeert regelmatig bij de Autobezitters naar hun ervaringen met betrekking tot het dieselemissieschandaal. Met de input die de Stichting van de Autobezitters krijgt, stuurt zij haar beleid en strategie bij.
249. Gelet op het bovenstaande, voldoet de Stichting ook aan het bepaalde in artikel 3:305a lid 2 onder b BW.

XV. TERRITORIALITEITSVEREISTE

250. De Rechtbank dient het territorialiteitsvereiste buiten toepassing te laten, wegens strijd met dwingend Europees recht (specifiek: de Brussel I bis-Vo). In haar dagvaarding heeft SDEJ dit nader toegelicht. De Stichting verwijst naar Hoofdstuk VII.F.2 van de SDEJ Dagvaarding (paragraaf 749-753). De Stichting verwijst naar deze stellingen en onderbouwing van SDEJ, die hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.
251. Voor zover de Rechtbank het territorialiteitsvereiste niet buiten toepassing zou laten, dan geldt dat de Stichting hieraan te allen tijde voldoet. Zij licht dit toe.
252. Artikel 3:305a lid 3 sub b BW bevat het vereiste dat de collectieve vordering een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer heeft (de zogenoemde 'scope rule'). De rechter toetst of dit het geval is. Is daar geen sprake van, dan is de rechtspersoon niet ontvankelijk in haar collectieve vorderingen, althans voor het gedeelte dat een onvoldoende nauwe band heeft met de Nederlandse rechtssfeer.
253. Van een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer is sprake, wanneer:
- i. de rechtspersoon genoegzaam aannemelijk maakt dat het merendeel van de personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvordering strekt, zijn gewone verblijfplaats in Nederland heeft; of
 - ii. degene tegen wie de rechtsvordering zich richt, woonplaats in Nederland heeft en bijkomende omstandigheden wijzen op voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer; of
 - iii. de gebeurtenis of de gebeurtenissen waarop de rechtsvordering betrekking heeft, in Nederland heeft of hebben plaatsgevonden.
254. De Stichting stelt voorop dat het merendeel van de Autobezitters tot wier belangen deze rechtsvordering strekt, zijn gewone verblijfplaats in Nederland heeft. Het vonnis in deze collectieve actieprocedure is algemeen verbindend voor alle Nederlandse Autobezitters (behoudens opt-out). Niet-Nederlandse Autobezitters moeten daarentegen zelf en tijdig handelingen verrichten om te kunnen participeren aan deze collectieve actieprocedure (opt-in). Het ligt voor de hand dat de groep Autobezitters waarop het eindvonnis in deze procedure betrekking zal hebben, in overwegende mate hun gewone verblijfplaats in Nederland zullen hebben. De Stichting verwijst in dit verband naar de stellingen en onderbouwing van SDEJ in de SDEJ Dagvaarding (paragraaf 743), die een op een op de achterban van de Stichting van toepassing zijn, en hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd. Aan punt i. hierboven wordt derhalve voldaan.
255. Aan de punten ii. en iii. hierboven wordt tevens voldaan. Op één na, zijn de 24 Gedaagden in deze procedure in Nederland gevestigd, terwijl de schadeveroorzakende gebeurtenissen die in deze procedure voorliggen overwegend in Nederland hebben plaatsgevonden en plaatsvinden.¹⁵⁰ Het merendeel van de Autobezitters waarop het in deze procedure te wijzen vonnis betrekking zal hebben, zal immers naar

¹⁵⁰ De Stichting verwijst in dit verband op het arrest van 9 juli 2020 van het HvJEU, C-343/19, ECLI:EU:C:2020:534, waaruit volgt dat de schade met betrekking tot 'sjoemeldiesels' intreedt op de plaats waar de koper (de gedupeerde automobilist) zich bevindt.

verwachting de gewone verblijfplaats in Nederland hebben (zie par. 254 hierboven). Naast de vestigingsplaats van Gedaagden zijn er derhalve ook bijkomende omstandigheden die wijzen op een voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer.¹⁵¹ In verband met deze bijkomende omstandigheden verwijst de Stichting tevens naar de stellingen en onderbouwing van SDEJ in dit verband (SDEJ Dagvaarding, par. 746-747), die hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.

256. Indien en voor zover de Rechtbank tot het oordeel zou komen dat niet-Nederlandse Autobezitters buiten het bereik van de Territorialiteitseis vallen, dan worden, meer subsidiair, de vorderingen geacht te worden ingesteld ten behoeve van de Nederlandse Autobezitters en verzoekt de Stichting in haar collectieve actieordering te worden ontvangen ten behoeve van de Nederlandse Autobezitters.

XVI. DE VORDERINGEN VAN DE STICHTING STREKKEN TOT DE BESCHERMING VAN GELIJKSOORTIGE BELANGEN

257. De diverse vorderingen die de Stichting bij deze dagvaarding ten behoeve van de verschillende categorieën Autobezitters instelt, strekken tot de bescherming van gelijksoortige belangen. Deze belangen lenen zich bij uitstek voor bundeling.
258. In Hoofdstukken VI en VII van de SDEJ Dagvaarding is toegelicht dat en waarom de vorderingen ten behoeve van de Autobezitters jegens Gedaagden zich lenen voor bundeling (SDEJ Dagvaarding, onder meer paragraaf 647, 649, 651, 653, 655 en 670-681). De Stichting onderschrijft deze stellingen en onderbouwing uit de SDEJ Dagvaarding, die hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.
259. In aanvulling op de SDEJ Dagvaarding, staat de Stichting meer uitgebreid stil bij het (juridisch) kader waarbinnen de vorderingen op het Bundelingsvereiste moeten worden beoordeeld. Dit kader luidt als volgt.

Wetsgeschiedenis

(i) Definitie gelijksoortige belangen

260. De parlementaire geschiedenis laat zich slechts kort uit over het begrip 'gelijksoortige belangen'. Bij de totstandkoming is door de wetgever aangegeven dat de rechtspraak het begrip verder handen en voeten dient te geven:

*"Het wordt bij voorbeeld aan de rechtspraak overgelaten om verder inhoud te geven aan het begrip «ongelijksoortigheid», vermeld in artikel 305a lid 2, en te beoordelen welke in dat lid bedoelde omstandigheden voldoende zijn."*¹⁵²

(ii) Grondslag vorderingen

261. Uit de wetsgeschiedenis volgt dat de mogelijkheid en wenselijkheid van een collectieve actie niet afhankelijk is van de grondslag van de vordering, maar van de vraag of de bij de vordering betrokken belangen zich voor 'bundeling' lenen.¹⁵³ Of dit het geval is, dient per collectief ingestelde vordering bekeken te worden.¹⁵⁴
262. Ten aanzien van collectieve vorderingen met een contractuele grondslag werd door de wetgever overwogen dat sprake dient te zijn van (i) gelijkvormige overeenkomsten en (ii) parallel lopende belangen

¹⁵¹ Zie in dit verband *Kamerstukken II*, 2018/19, 34 608, nr. 12.

¹⁵² *Kamerstukken II*, 1992/93, 22 486, nr. 5, p. 2.

¹⁵³ Vgl. Asser-Van der Grinten-Maeijer 2-II, 1997, nr. 372 en Asser-Hartkamp 4-III, 2002, nr. 118d.

¹⁵⁴ *Kamerstukken II*, 1992/93, 22 486, nr. 3, p. 24.

bij de nakoming of aantasting daarvan. De wetgever zegt daarover:

“In de huidige maatschappij zijn grote groepen gelijkvormige overeenkomsten een normaal verschijnsel (...). Dit heeft als gevolg dat eveneens een normaal verschijnsel is dat een grote groep contractanten identieke, parallel lopende belangen heeft ter zake van de nakoming, de niet-nakoming of de aantasting van dergelijke overeenkomsten.”¹⁵⁵

263. Dat sommige groepsleden een vordering uit wanprestatie hebben en anderen uit onrechtmatige daad hoeft geen afbreuk te doen aan de gelijksoortigheid van de belangen.

264. Uit de Memorie van Toelichting bij de WAMCA volgt dat de afdoening van schadevorderingen zich ook leent voor bundeling door de – in dit geval – Autobezitters in verschillende categorieën onder te verdelen:

“Met het in het verleden aangevoerde bezwaar tegen een collectieve schadevergoedingsactie dat causaliteit en schade slechts individueel kunnen worden bepaald, is in het voorstel rekening gehouden. De praktijk met de WCAM heeft laten zien dat ook massaschade zich wel dergelijk collectief laat afwikkelen. Door, zoals in de WCAM gebeurt, de schadevergoeding te bepalen aan de hand van een onderverdeling in categorieën van personen kan in geval van collectieve afdoening rekening worden gehouden met vragen van omvang van de schade, causaliteit, toerekening en eigen schuld, die dan deels per groep van personen worden beoordeeld. In het wetsvoorstel is deze systematiek overgenomen (zie artikel 1018i Rv).”¹⁵⁶

Rechtspraak en literatuur

265. Naar de wens van de wetgever hebben de rechtspraak en literatuur de afgelopen 28 jaar nadere duiding gegeven aan het begrip ‘gelijksoortigheid’, in relatie tot verschillende collectieve rechtsovereenkomsten, met diverse grondslagen en ten aanzien van verschillende groepen betrokkenen.

266. De rechtsregel die bij de toetsing van ‘gelijksoortige belangen’ thans heeft te gelden, werd in 2010 door de Hoge Raad vastgesteld in het arrest *Plazacasa*.¹⁵⁷

267. De Hoge Raad overwoog dat aan het vereiste van voldoende gelijksoortigheid is voldaan, indien de belangen van betrokkenen zich lenen voor bundeling en zodoende een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de betrokkenen bevorderd kan worden:

“Aldus kan immers in één procedure geoordeeld worden over de door de rechtsovereenkomst aan de orde gestelde geschilpunten en vorderingen, zonder dat daarbij de bijzondere omstandigheden aan de zijde van de individuele belanghebbenden betrokken behoeven te worden.”¹⁵⁸

268. De Hoge Raad overwoog in hetzelfde arrest bovendien dat het vereiste van gelijksoortigheid van belangen niet zo streng moet worden toegepast dat de posities, achtergronden en belangen van degenen ten behoeve van wie collectief wordt geageerd, identiek of zelfs overwegend gelijk zijn.¹⁵⁹ Te veel nuancering zou het doel van een collectieve actie voorbij streven en een dergelijke actie onhanteerbaar maken.

269. Ook de gezaghebbende literatuur is op dit punt helder:

¹⁵⁵ *Kamerstukken II*, 1992/93, 22 486, nr. 8, p. 5. Als voorbeelden worden onder meer genoemd kopers van eenzelfde product of slachtoffers van een ramp. Zie ook M.J. Kroeze, ‘Collectieve acties en gelijksoortige belangen’, *Ondernemingsrecht* 2004/190.

¹⁵⁶ *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 5 en 6.

¹⁵⁷ HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756 (*Plazacasa*).

¹⁵⁸ HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756 (*Plazacasa*), r.o. 4.2.

¹⁵⁹ In dezelfde zin ook A-G Verkeide in zijn conclusie bij HR 23 december 2005, ECLI:NL:HR:AU3713 (*Safe Haven*), punt 5.37.

“De rechter dient (...) geen rekening te houden met theoretisch mogelijk bijzondere individuele omstandigheden. Om de omvang en de ingewikkeldheid van het rechtsverkeer in hanteerbare banen te houden past hier een zekere abstrakte toetsing. Massaliteit en schaalvergroting in het verbintenissenrecht brengen standaardisatie mee, en daarbij past ook geen maatwerk meer maar konfektie. Bij een kollektieve actie geldt dat teveel nuanceren haar doel voorbijstreeft en een dergelijke actie onhanteerbaar maakt.”¹⁶⁰

270. Kortom, de toets van gelijksoortigheid als onderdeel van de ontvankelijkheidsvereisten van artikel 3:305a BW wordt in de rechtspraak en literatuur op ruimhartige wijze benaderd. Dit vereiste dient niet snel tot niet-ontvankelijkheid van een belangenorganisatie te leiden.¹⁶¹
271. Gelet op het bovenstaande, meent de Stichting dat de bij deze dagvaarding jegens Gedaagden ingestelde vorderingen voldoen aan het Bundelingsvereiste. De belangen van de Autobezitters bij deze vorderingen zijn gelijksoortig, waardoor zij zich lenen voor bundeling en een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de Autobezitters wordt bevorderd.¹⁶²

XVII. BEKENDE VERWEREN VAN GEDAAGDEN

272. In paragraaf 155 e.v. van deze dagvaarding stond de Stichting reeds stil bij het feit dat Gedaagden geen inhoudelijk verweer hebben gevoerd ten aanzien van de vorderingen van de Stichting. De Stichting is dan ook niet bekend met verweren van Daimler, de Importeurs of de Handelaren.¹⁶³
273. De Stichting is voorts niet bekend met enige verweren van Gedaagden op de vorderingen van SDEJ in de SDEJ Dagvaarding. De Stichting heeft laatstelijk vernomen dat Gedaagden nog niet inhoudelijk hebben gereageerd op de aansprakelijkstelling van SDEJ. Algemene verweren van Gedaagden zijn reeds in deze dagvaarding besproken en weerlegd.

XVIII. BEVOEGDHEID RECHTBANK

274. De Rechtbank is (absoluut en relatief) bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen van de Stichting jegens Gedaagden.
275. In haar dagvaarding heeft SDEJ de bevoegdheid van de Rechtbank per Gedaagde nader toegelicht. De Stichting verwijst naar Hoofdstuk IX.C van de SDEJ Dagvaarding (paragraaf 760-784). Daar het identieke vorderingen tegen identieke Gedaagden betreft, verwijst de Stichting naar deze stellingen van SDEJ welke stellingen zij hier als herhaald en ingelast wenst te beschouwen.

XIX. TOEPASSELIJK RECHT

276. Wat betreft het toepasselijk recht zoekt de Stichting aansluiting bij de stellingen van SDEJ als opgenomen in Hoofdstuk IX.D van de SDEJ Dagvaarding (paragraaf 785-791). Zij verwijst naar deze stellingen en onderbouwing van SDEJ, die hier als herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd.
277. De Stichting behoudt zich het recht voor om zich nader over het toepasselijk recht uit te laten. Dit geldt

¹⁶⁰ Frenk 1994, p. 149.

¹⁶¹ I. Tillema, 'Kroniek collectieve acties 2015' in: *Geschriften vanwege de Vereniging Corporate Litigation 2015-2016*, Deventer: Kluwer 2016, p. 88. Zie ook A-G Verkade in zijn conclusie bij HR 23 december 2005, ECLI:NL:HR:2005:AU3713 (*Safe Haven*), punt 4.24.

¹⁶² Vgl. Rechtbank Amsterdam 20 november 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:8741, (*Stichting Car Claim/Volkswagen c.s.*).

¹⁶³ Volledigheidshalve wijst de Stichting nog op Hoofdstuk VIII van de SDEJ Dagvaarding, waaruit volgt dat Gedaagden ook jegens SDEJ geen inhoudelijke verweren hebben gevoerd.

tevens voor de materiële toepassing van eventueel buitenlands recht op een of meer de vorderingen van de Stichting in deze procedure.

XX. PROCESKOSTEN

278. De Stichting vordert dat Gedaagden hoofdelijk in de proceskosten worden veroordeeld op grond van artikel 237 lid 1 Rv, zulks te vermeerderen met de nakosten zoals bedoeld in het vierde lid van laatstgenoemd artikel. De na de uitspraak nog vallende kosten (de nakosten) worden forfaitair berekend op EUR 157 zonder betekening en verhoogd met EUR 82 in geval van betekening (vgl. SDEJ Dagvaarding, par. 792).
279. Indien en voor zover de WAMCA op de vorderingen van de Stichting van toepassing is en een uitspraak ingevolge artikel 1018i Rv wordt gewezen, vordert de Stichting op grond van art. 1018l lid 2 Rv een veroordeling van Gedaagden in de redelijke en evenredige gerechtskosten en andere kosten die Stichting heeft gemaakt (vgl. SDEJ Dagvaarding, par. 793).
280. Bij afwijzing van de vordering verzoekt de Stichting Gedaagden in overeenstemming met de reguliere bepalingen in de kosten van het geding te veroordelen (vgl. SDEJ Dagvaarding, par. 794).
281. Naast proceskosten vordert de Stichting ook vergoeding van door haar gemaakte en te maken buitengerechtelijke kosten (vgl. SDEJ Dagvaarding, par. 795).
282. Gelet op de door de Stichting gemaakte kosten, mede in verband met het samenstellen van het dossier, het inwinnen van inlichtingen, het opstellen van aanmaningen, zoals de verstuurd aansprakelijkstelling van 20 juli 2020, het voeren van inhoudelijke correspondentie in combinatie met de hoogte van de vorderingen, die de hoogste drempel van de gehanteerde staffel overstijgt, zijn de buitengerechtelijke kosten gemaximeerd op EUR 6.775. Dit bedrag komt derhalve voor vergoeding in aanmerking (vgl. SDEJ Dagvaarding, par. 796).

XXI. BEWIJSMIDDELEN EN GETUIGEN

283. De Stichting meent dat haar vorderingen jegens Gedaagden vaststaan. Indien en voor zover de bewijslast op de Stichting mocht rusten, en de rechtbank van oordeel is dat deze bewijslast met het overleggen van de bij deze dagvaarding gevoegde producties en de stellingen en onderbouwing in de SDEJ Dagvaarding die de Stichting tot de hare heeft gemaakt, nog niet is geleverd, dan biedt zij aan haar stellingen nog nader te bewijzen, door alle middelen rechtens, in het bijzonder door middel van overlegging van aanvullende producties en het horen van deskundigen en getuigen.

XXII. INFORMATIEPLICHT GEDAAGDEN

284. De Stichting wijst erop dat een aanzienlijk deel van de feiten en onderbouwing daarvan vrijwel uitsluitend, dan wel grotendeels binnen het domein van Gedaagden valt. In dit kader wijst de Stichting onder meer naar de aard en omvang van de betrokkenheid van Gedaagden bij het dieselemissieschandaal, de (technische) werking van de (dieselmotoren met de) Illegale Manipulatie-instrumenten, de Update, de toegepaste software, de terugroepacties, verschillende in het kader van de terugroepacties door Daimler genomen technische maatregelen, onderlinge afspraken en de samenwerkingsverbanden tussen de Gedaagden. In ieder geval is duidelijk dat Gedaagden, in het bijzonder Daimler, een aanzienlijke informatievoorsprong

hebben ten opzichte van de Autobezitters en de Stichting.

285. De Stichting wijst in dit verband ook nogmaals op de recente ontwikkelingen op dit punt in de Duitse jurisprudentie (zie par. 45 e.v. van deze dagvaarding). Uit die jurisprudentie volgt dat Daimler er een handje van heeft om ongemotiveerd te ontkennen dat haar Getroffen Voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten bevatten. Als gevolg hiervan zijn de Duitse gerechten (op grond van de BGH uitspraak van 18 januari 2020)¹⁶⁴ als uitgangspunt gaan hanteren dat een Autobezitter slechts aannemelijk hoeft te maken dat diens Getroffen Voertuigen Illegale Manipulatie-instrumenten bevat. Het is vervolgens aan Daimler om op geloofwaardige wijze uit te leggen en met overlegging van bewijs te onderbouwen waarom dit anders zou zijn. Slaagt Daimler hierin niet, dan blijft dat voor rekening en risico van Daimler. Niet voor de Autobezitter.
286. De Stichting meent dan ook dat er voldoende aanleiding is om een informatieplicht aan te nemen voor Gedaagden en, voor zover geen verdere inlichtingen worden verschaft, er voldoende ruimte bestaat voor de Rechtbank om instructies te geven aan Gedaagden ingevolge artikel 22 Rv.¹⁶⁵ De Stichting verwijst in dit verband naar de gemotiveerde uiteenzetting in Hoofdstuk III.E van de SDEJ Dagvaarding (SDEJ Dagvaarding, par. 399-416). De daarin opgenomen stellingen en onderbouwing dienen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

XXIII. MITSDIEN

REDENEN WAAROM de Stichting de Rechtbank verzoekt te oordelen als volgt:

I. TOEPASSING ART. 3:305A NIEUW (WAMCA)

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 de Stichting ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure;
 - B. indien en voor zover ook SDEJ ontvankelijk is, SDEJ aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e(1) Rv; en
 - C. te bepalen dat het de Stichting wordt toegestaan zelfstandig proceshandelingen te verrichten, een en ander zo veel mogelijk afgestemd met de exclusieve belangenbehartiger;
1. te bepalen dat onderhavige collectieve actie op de navolgende groepen van personen en juridische entiteiten betrekking heeft in de zin van artikel 1018d Rv: (hierna gezamenlijk: de **Nauw Omschreven Groep**):
- 1.1 alle personen en/of rechtspersonen die, primair binnen de Europese Unie en subsidiair binnen Nederland,
 - 1.1.1 een of meer nieuwe of gebruikte Getroffen Voertuigen hebben gekocht, waarbij onderscheid dient te worden gemaakt tussen de volgende subgroepen:

¹⁶⁴ Productie 46 bij de SDEJ Dagvaarding.

¹⁶⁵ Zie bijvoorbeeld het Tussenvonnissen, r.o. 8.7-8.11, BGH 28 januari 2020 (VIII ZR 57/19), Rn. 12 en 14 en BGH 25 mei 2020 (VI ZR 252/19).

- 1.1.1.1 Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Handelaar hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben;
- 1.1.1.2 Consumenten die hun Getroffen Voertuig nieuw of tweedehands van een Handelaar hebben gekocht en die het Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben;
- 1.1.1.3 Lessees Kopers die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben;
- 1.1.1.4 Lessees Kopers die hun Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben;
- 1.1.1.5 Consumenten die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Handelaar hebben gekocht;
- 1.1.1.6 Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Handelaar hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig nog in bezit hebben;
- 1.1.1.7 Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuigen nieuw of tweedehands van een Handelaar hebben gekocht en die hun Getroffen Voertuig niet langer in bezit hebben;
- 1.1.1.8 Zakelijke Kopers die hun Getroffen Voertuig van een ander dan een Handelaar hebben gekocht;

of,

- 1.1.2 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;

Opt out

2. te bepalen dat:

- 2.1 ieder lid van de Nauw Omschreven Groep dat in Nederland woonachtig is of domicilie heeft gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging in de zin van artikel 1018f lid 3 Rv van de uitspraak tot aanwijzing van de Exclusieve Belangenbehartiger, de mogelijkheid zal hebben bij schriftelijk bericht aan de griffie van de Rechtbank te laten weten zich van de behartiging van hun belangen in deze collectieve actie te onttrekken;
- 2.2 ieder lid van de Nauw Omschreven Groep dat buiten Nederland woonachtig is of domicilie heeft,

gedurende een periode van zes maanden na de aankondiging in de zin van artikel 1018f lid 3 Rv van de uitspraak tot aanwijzing van de Exclusieve Belangenbehartiger, de mogelijkheid zal hebben bij schriftelijk bericht aan de griffie te laten weten in te stemmen met de behartiging van hun belangen in deze collectieve vordering;

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 Daimler en de Importeurs als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding kwalificeren als een oneerlijke handelspraktijk en mitsdien jegens de Consumenten onrechtmatig zijn;

3.2.2 de gedragingen van Daimler en de Importeurs als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding aan de Handelaren zijn toe te rekenen zodat de oneerlijke handelspraktijken ook aan de Handelaren kan worden tegengeworpen en hun gedragingen onrechtmatig zijn jegens de Consumenten;

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

3.2.4 de Handelaren, Daimler en de Importeurs gelet op de oneerlijke handelspraktijken jegens de Consumenten hoofdelijk schadeplichtig zijn;

3.3 ten aanzien van dwaling:

3.3.1 de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers bevoegd zijn de Overeenkomsten te vernietigen;

3.4 ten aanzien van conformiteit productaansprakelijkheid 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 respectievelijke Handelaren te ontbinden;
- 3.5 ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken, dwaling, non-conformiteit, productaansprakelijkheid 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, waaronder verklaringen voor recht, vernietiging dan wel ontbinding van de Overeenkomst met de desbetreffende Handelaren vorderen, dan wel zaaksvervanging, bij toewijzing daarvan geen vergoeding voor het gebruik van het betreffende Getroffen Voertuig verschuldigd zijn;
- 3.6 ten aanzien van onrechtmatige daad:
 - 3.6.1 dat ieder van Daimler, de Importeurs en de Handelaren, althans een of meer van hen, jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees onrechtmatig hebben gehandeld;
 - 3.6.2 dat het onrechtmatig handelen van Daimler en de Importeurs jegens de Consumenten, de Zakelijke Kopers en de Lessees eveneens aan de Handelaren kan worden tegengeworpen;
 - 3.6.3 dat ieder van Daimler, de Importeurs en de Handelaren, 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, zaaksvervanging en schadevergoeding

- 4. 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:
 - 4.1 primair:

- 4.1.1 de vernietiging van de Overeenkomst tussen de Consument, Lessees Kopers of de Zakelijke Koper en de desbetreffende Handelaren uit te spreken, de betreffende Handelaren 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;

4.2 subsidiair:

- 4.2.1 de betreffende Handelaren 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

- 4.2.2 Daimler en de Importeurs 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.

4.3 meer subsidiair:

- 4.3.1 te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Consumenten, Lessees Kopers of de Zakelijke Kopers met de desbetreffende Handelaren 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;

4.4 meer subsidiair:

- 4.4.1 te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers met de desbetreffende Handelaren 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 Handelaren 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;

4.5 meer subsidiair:

- 4.5.1 Daimler en de Importeurs en de Handelaren hoofdelijk te veroordelen de Consumenten, Lessees Kopers en de Zakelijke Kopers de schade te vergoeden die zij hebben geleden door middel van:

4.5.1.1 – 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 Gedaagden daarbij aanspraak zullen kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan;

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

5. 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:

- 5.1 Daimler, de Importeurs en de Handelaren 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;

6. ten aanzien van Lessees:

- 6.1 Daimler en de Importeurs hoofdelijk te veroordelen de Lessees de schade vergoeden die zij hebben geleden, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen;

7. 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;

8. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen in de kosten van dit geding, inclusief, indien van toepassing, de redelijke en evenredige kosten als bedoeld in artikel 1018I lid 2 BW die de Stichting 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, 2 en 3 van dit petitum komen te vervallen, alsmede de vorderingen tot betaling van een

schadevergoeding in geld.

Inzake: Stichting Car Claim / Daimler c.s. – 293738. Deze zaak wordt behandeld door mr. P. Haas MBA en mr. A.I. Reznitchenko, AKD N.V., Postbus 4302, 3006 AH Rotterdam. E-mail: phaas@akd.nl / areznitchenko@akd.nl en tel: 088 – 253 5532 / 5380, fax: 088 – 253 5594.

XXIV. PRODUCTIEOVERZICHT

Productie	Omschrijving
Productie 1	SDEJ Dagvaarding (niet-betekend en geanonimiseerd exemplaar)
Productie 2	Statuten
Productie 3	OLG Naumburg 18 september 2020 – 8 U/20
Productie 4	OLG Köln 5 november 2020 – 7 U 35/20
Productie 5	Programma conferentie in het Europees Parlement 16 juli 2020
Productie 6	Persbericht Stichting 16 juli 2020
Productie 7	The Parliament Magazine 17 juli 2020
Productie 8	Aankondigingsposter conferentie in het Europees Parlement 27 juni 2018
Productie 9	Programma conferentie in het Europees Parlement 27 juni 2018
Productie 10	Speech Oosting tijdens conferentie in het Europees Parlement 27 juni 2018
Productie 11	Persbericht Stichting 29 juni 2018
Productie 12	Brief Stichting aan Daimler 20 juli 2020
Productie 13	Brief Daimler aan Stichting 18 augustus 2020
Productie 14	E-mail (raadsman van) Stichting aan (raadsman van) Daimler en Importeurs 15 december 2020
Productie 15	E-mail (raadsman van) Stichting aan (raadsvrouw van) Handelaren 15 december 2020
Productie 16	Uittreksel Handelsregister Stichting
Productie 17	Jaarverslag Stichting 2018
Productie 18	Jaarverslag Stichting 2019