

vonnis

RECHTBANK AMSTERDAM

afdeling privaatrecht

Vonnis van 17 april 2024

in de op de rol gevoegde zaken

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

de stichting
STICHTING DIESEL EMISSIONS JUSTICE,
gevestigd te Amsterdam,
e i s e r e s,
advocaat mr. L.C.M. Berger te Amsterdam,

tegen

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

-
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
LOUWMAN MB R B.V.,
gevestigd te 's-Gravenhage,
 12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOSERVICE VAN DEN AKKER B.V.,
gevestigd te Uden,
 14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
BAAN TWENTE B.V.,
gevestigd te Zuna, gemeente Wierden,
 15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
COR MILLENAAR B.V.,
gevestigd te Amstelveen,
 16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
GOMES NOORD HOLLAND B.V.,
gevestigd te Alkmaar,
 17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
LOUWMAN MB B.V.,
gevestigd te 's-Gravenhage,
 18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
MERCEDES-BENZ DEALER BEDRIJVEN B.V.,
gevestigd te 's-Gravenhage,
 19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
SMEETS M.B. EINDHOVEN B.V.,
gevestigd te Heerlen,
 20. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
SMEETS M.B. VENLO B.V.,
gevestigd te Heerlen,
 21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
SMEETS M.B. ZUID-LIMBURG B.V.,
gevestigd te Heerlen,
 22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HEDIN AUTOMOTIVE 1M B.V.,
(voorheen STERN 1M B.V.),
gevestigd te Utrecht,
 23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN MOSSEL MB B.V.,
gevestigd te Rotterdam,
 24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
WENSINK AUTOMOTIVE B.V.,
gevestigd te Apeldoorn,
advocaat eerst mr. M.H.C. Sinninghe Damsté, vervolgens mr. C.W.M. Lieverse, thans mr.
B. Kemp te Amsterdam,

g e d a a g d e n,

en

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

de stichting
STICHTING CAR CLAIM,
gevestigd te Rotterdam,
e i s e r e s,
advocaat mr. P. Haas te Rotterdam,

tegen

de hiervoor genoemde gedaagden.

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

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

1. Het verloop van de procedures

In beide zaken

- 1.1. Op 24 januari 2024 is een tussenvonnis (hierna: het tussenvonnis) geweest.
- 1.2. Op 20 maart 2024 is een herstellvonnis en aanvullend vonnis geweest.

In de SDEJ-zaak

- 1.3. In het tussenvonnis is geoordeeld dat SDEJ ontvankelijk is in haar vorderingen, behoudens voor zover in de rechtsoverwegingen 10.6.13-10.6.28 anders is beslist.
- 1.4. De zaak is verwezen naar de rol van 17 april 2024 voor beslissing over voortprocederen. Elke verdere beslissing is aangehouden.

In de Car Claim-zaak

De financieringsovereenkomst

- 1.5. Bij het tussenvonnis is Car Claim in de gelegenheid gesteld alsnog volledig te voldoen aan de eerder gegeven instructies (waaronder het verstrekken van de financieringsovereenkomst zonder onleesbaar gemaakte gedeelten, behoudens het budget). Car Claim is verder in de gelegenheid gesteld enkele onderdelen van de financieringsovereenkomst (die (mogelijk) in tegenspraak zijn met de te hanteren regels) in overleg met CF ND Car uit de financieringsovereenkomst te schrappen, althans zodanig te wijzigen dat de bezwaren van de rechtbank worden ondervangen. Tot slot is Car Claim in de gelegenheid gesteld de rechtbank te laten weten of zij met CF ND Car een dergelijke

wijziging van de financieringsovereenkomst is overeengekomen en om die wijziging bij akte in het geding te brengen.

1.6. Car Claim heeft vervolgens een akte overlegging financieringsovereenkomst, met producties, ingediend.

1.7. Daartoe in de gelegenheid gesteld heeft Mercedes daarna een akte uitlating gewijzigde financieringsovereenkomst ingediend.

1.8. Daartoe in de gelegenheid gesteld hebben de Partners zich bij de inhoud van de akte van Mercedes aangesloten.

2. De verdere beoordeling

In de Car Claim-zaak

2.1. Zoals in het tussenvonnissen is aangekondigd, zal thans over de ontvankelijkheid van Car Claim worden beslist.

2.2. Car Claim heeft overeenkomstig de instructies van de rechtbank de gehele (gewijzigde) financieringsovereenkomst in het geding gebracht. De artikelen 14.3 en 18.1 heeft zij laten vervallen, zodat is tegemoet gekomen aan de bezwaren van de rechtbank. Volgens Car Claim is er op artikel 20 van de financieringsovereenkomst niets aan te merken en zij heeft dat artikel niet gewijzigd.

2.3. Mercedes merkt terecht op dat de rechtbank weliswaar in rechtsoverweging 11.28 onder f van het tussenvonnissen artikel 20 van de *financieringsovereenkomst* noemt als een bepaling waartegen bezwaar bestaat, maar dat zij daarbij het oog had op artikel 20 van de *deelnameovereenkomst* en dat ook de Partners hiertegen bezwaar hadden gemaakt.

2.4. In het midden kan blijven of dit Car Claim duidelijk zou moeten zijn; de rechtbank ziet in het niet aanpassen van artikel 20 van de *deelnameovereenkomst* gezien de door de rechtbank zelf gemaakte vergissing geen reden Car Claim nu niet ontvankelijk te verklaren. Wel gaat de rechtbank er van uit dat Car Claim artikel 20 van de *deelnameovereenkomst* alsnog aanpast en dit voorafgaand aan de mondelinge behandeling in de inhoudelijke fase aan de rechtbank en partijen bevestigt. In zoverre is de ontvankelijkheid voorwaardelijk.

2.5. Mercedes wijst erop dat in de eerder in het geding gebrachte versie van de financieringsovereenkomst artikel 21 grotendeels was zwartgelakt en uit 14 leden bestond. De nu in het geding gebrachte versie van artikel 21 is aanzienlijk korter en bestaat uit 8 leden. Volgens Mercedes heeft Car Claim door artikel 21 te wijzigen en de gewijzigde bepaling nu in het geding te brengen in plaats van de oorspronkelijke, gehandeld in strijd met de instructies van de rechtbank en met artikel 21 Rv.

2.6. De rechtbank onderkent dat Car Claim kennelijk niet de zwartgelakte versie in het geding brengt maar een gewijzigde versie. Dit stond haar vrij. In rechtsoverweging 11.29 van het tussenvonnissen was overwogen:

“De rechtbank merkt op dat indien in de tot op heden onleesbaar gemaakte passages bepalingen voorkomen die afbreuk doen aan de onafhankelijke positie van Car Claim jegens haar procesfinancier of anderszins in strijd zijn met het waarborgvereiste, niet nogmaals een herstelkans zal worden geboden en dat die bepalingen in dat geval tot niet-ontvankelijkheid van Car Claim zullen leiden.”

Het stond Car Claim gezien deze overweging vrij de bepalingen die zij in het geding bracht zo te wijzigen dat zij redelijkerwijs kon aannemen dat deze toelaatbaar zouden zijn. Een verplichting om de zwartgelakte bepalingen ongewijzigd in het geding te brengen en dus een verbod om die te wijzigen kan uit de aangehaalde overweging niet worden afgeleid.

2.7. De slotsom is dat ook Car Claim ontvankelijk is in haar vorderingen, behoudens voor zover in de rechtsoverwegingen 10.6.13-10.6.28 anders is beslist. Deze ontvankelijkheid van Car Claim is voorwaardelijk, in die zin dat Car Claim de bevestiging als bedoeld in rechtsoverweging 2.4 tijdig verstrekt.

In beide zaken

Voeging

2.8. Daarmee is aan de orde de in rechtsoverweging 15.3 van het tussenvonniss aangekondigde ambtshalve voeging van de Car Claim-zaak met de SDEJ-zaak. Daartoe zal thans worden beslist.

Bevelen op grond van artikel 22 Rv

2.9. De rechtbank heeft in rechtsoverweging 10.6.10 van het tussenvonniss al overwogen dat Mercedes (geactualiseerde) informatie moet verstrekken over terugroepacties en de daartegen gerichte bezwaren en beroepen. De rolverwijzing om hieraan te voldoen heeft nog niet plaatsgevonden.

De rechtbank heeft daarnaast behoefte aan verdere informatie om te kunnen oordelen over de toelaatbaarheid van de in de betrokken voertuigen aanwezige manipulatie-instrumenten. De rechtbank begrijpt het standpunt van Mercedes tot op heden zo dat er weliswaar manipulatie-instrumenten aanwezig zijn, maar dat deze noodzakelijk zijn en dus niet kunnen worden gezien als verboden manipulatie-instrumenten. Om de juistheid van dat standpunt te kunnen beoordelen zal allereerst moeten komen vast te staan welke manipulatie-instrumenten aanwezig zijn en zal vervolgens beoordeeld moeten worden of deze toelaatbaar zijn.

2.10. Het uitgangspunt van de Europese regelgeving is dat een fabrikant een type dat hij in serie wil gaan bouwen ter keuring aanbiedt, zodat kan worden vastgesteld of dit type voldoet aan de eisen van de Emissieverordening¹ en dat vervolgens na typegoedkeuring exemplaren van dit type op de markt worden gebracht. De rechtbank zal dan ook uitgaan van de verleende typegoedkeuringen en neemt als uitgangspunt dat de voertuigen die met deze typegoedkeuring overeenstemmen in ieder geval op het punt van het voldoen aan de Emissieverordening aan elkaar gelijk zijn en dus een identieke hardware en software hebben

¹ 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

voor zover het gaat om het emissiecontrolesysteem. Uitgangspunt is dan ook dat als in het ter keuring aangeboden type sprake is van een manipulatie-instrument (te weten *een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd*), dit bij elk exemplaar van het desbetreffende type hetzelfde manipulatie-instrument is.

Te beoordelen is steeds de toelaatbaarheid van een manipulatie-instrument, te weten of dit al dan niet tot gevolg heeft dat *de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn* en of een van de uitzonderingen van artikel 5 lid 2 van de Emissieverordening van toepassing is.

2.11. De rechtbank beveelt Mercedes op grond van het bepaalde in artikel 22 Rv ter gelegenheid van de conclusie van antwoord in het geding te brengen: alle typegoedkeuringen in de zin van de Emissieverordening zoals die aan haar zijn afgegeven voor voertuigen met dieselmotor die in de periode 2009-2019 in Nederland op de markt zijn gebracht.

Indien de typegoedkeuring (exclusief bijlagen) uit meer dan 25 pagina's bestaat, kan worden volstaan met de pagina's waaruit blijkt: op welk type de typegoedkeuring betrekking heeft, welk motortype in deze voertuigen aanwezig is en op welk moment de typegoedkeuring is afgegeven en door welke keuringsinstantie.

Als het totaal aantal pagina's van alle typegoedkeuringen meer dan 500 is, kan worden volstaan met het elektronisch aanleveren daarvan.

2.12. De rechtbank beveelt Mercedes op grond van het bepaalde in artikel 22 Rv haar stelling dat in geen van de betrokken voertuigen een verboden manipulatie-instrument is toegepast toe te lichten en wel in de conclusie van antwoord en/of de daarbij gevoegde producties de volgende vragen voor elke typegoedkeuring afzonderlijk te beantwoorden. De eerdere vragen zoals gesteld in het vorige tussenvonnis over de stand van zaken met betrekking tot bezwaar- en beroepsprocedures zijn in de onderstaande vragen verwerkt en deze vragen behoeven dan ook niet meer afzonderlijk beantwoord te worden.

De rechtbank draagt Mercedes op deze antwoorden in de conclusie van antwoord of een daarbij te voegen productie overzichtelijk te presenteren, bij voorkeur in een Excel-overzicht. Voor zover antwoorden op vragen niet handig passen in een Excel-overzicht kan worden gewerkt met verwijzingen naar een afzonderlijk document. Als op vragen bij verschillende typegoedkeuringen hetzelfde antwoord wordt gegeven, mag worden verwezen naar een eerder gegeven antwoord.

Als het totaal aantal pagina's van dit overzicht meer dan 200 is of als het overzicht niet op maximaal A3 formaat kan worden uitgeprint, kan worden volstaan met het uitsluitend elektronisch aanleveren van deze toelichting.

2.13. De te beantwoorden vragen per typegoedkeuring luiden als volgt.

2.13.1. A. *Algemeen*

1. Op welk type heeft de typegoedkeuring betrekking?
2. Welk motortype is in deze voertuigen aanwezig?
3. Op welke datum is de typegoedkeuring afgegeven?

4. Door welke keuringsinstantie?
5. Welke norm (Euro 5 dan wel een van de varianten Euro 6) is op deze typegoedkeuring van toepassing?
6. Hoeveel voertuigen van dit type zijn in Nederland verkocht?
7. Is voor dit type door de keuringsinstantie een terugroepactie bevolen wegens een verboden manipulatie-instrument?
 - a. Zo ja, welke wijzigingen hebben in de update plaatsgevonden?
 - b. Is tegen het bevel van de keuringsinstantie bezwaar gemaakt en/of beroep ingesteld en zo ja, wat is de uitkomst dan wel de stand van zaken in dat bezwaar/beroep.
8. Heeft voor dit type een vrijwillige terugroepactie plaatsgevonden om de instellingen van het uitlaatgasregulatiesysteem te wijzigen?

Zo ja, welke wijzigingen hebben in de update plaatsgevonden?

2.13.2. B. *Temperatuurvenster*

1. Is bij de voertuigen die voldoen aan deze typegoedkeuring een temperatuurvenster toegepast?
2. Zo ja,
 - a. Wat zijn de instellingen van dit temperatuurvenster? Bij welke temperatuur wordt de werking van het emissiecontrolesysteem verminderd of wordt dat geheel uitgeschakeld?
 - b. Geldt dit het gehele emissiecontrolesysteem?
 - c. Indien vraag b met nee beantwoord wordt: bij welke temperatuur wordt elk van de afzonderlijke aanwezige onderdelen (zoals de EGR-klep, de LNT (Lean NOx Trap), de SCR (Selective Catalytic Reduction), de post-heating, het roetfilter en eventuele andere onderdelen van het emissiecontrolesysteem) uitgeschakeld of wordt de werking daarvan verminderd?
 - d. Welke rechtvaardiging is hiervoor?

2.13.3. C. *Hot restart*

1. Is bij de voertuigen die voldoen aan deze typegoedkeuring een 'hot restart' functie toegepast, te weten een instelling van de hardware en software waardoor het emissiecontrolesysteem anders reageert bij het starten van een koude motor dan bij het starten van een warme motor?
2. Zo ja,
 - a. Wanneer is volgens deze instelling sprake van een koude start en wanneer van een warme start?
 - b. Welke verschillen in instelling zijn er tussen een koude start en warme start wat betreft de werking van het emissiecontrolesysteem?
 - c. Wat rechtvaardigt dit verschil?

2.13.4. *D. Snelheid*

1. Is bij de voertuigen die voldoen aan deze typegoedkeuring een instelling van de hardware en software actief waardoor het emissiecontrolesysteem bij bepaalde snelheden verminderd of niet actief is?
2. Zo ja,
 - a. Bij welke snelheid is het emissiecontrolesysteem verminderd actief en in welke mate is dat het geval en bij welke snelheden is het geheel uitgeschakeld?
 - b. Wat is daarvoor de rechtvaardiging?

2.13.5. *E. Postheating*

1. Is bij de voertuigen die voldoen aan deze typegoedkeuring een 'postheating-functie' aanwezig?
2. Zo ja,
 - a. Maakt deze deel uit van het emissiecontrolesysteem?
 - b. Is deze functie actief bij elke temperatuur of is hierop een temperatuurvenster van toepassing? (in dat laatste geval kunt u verwijzen naar de antwoorden bij vraag B2).

2.13.6. *F. Andere manipulatie-instrumenten*

1. Zijn er andere dan de hierboven genoemde constructieonderdelen (hardware of software) aanwezig die de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meten om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd?
2. Zo ja,
 - a. bij welke waarde van de genoemde parameter(s) wordt de werking van het emissiecontrolesysteem verminderd of wordt dit uitgeschakeld?
 - b. Wat is hiervoor de rechtvaardiging?

Algemene opmerking over de rechtvaardiging van een manipulatie-instrument

2.14. Mercedes wordt verzocht, indien zij meent dat een manipulatie-instrument aanwezig is, maar dat dit gerechtvaardigd is, expliciet in te gaan op de eisen die het Hof van Justitie aan die rechtvaardiging stelt, zie HvJ EU 14 juli 2022, ECLI:EU:C:2022:570 (GSMB/Auto Krainer).

Het verdere verloop van de procedure

2.15. In afwijking van rechtsoverweging 15.5 van het tussenvonnissen zullen de zaken worden verwezen naar de rol voor conclusie van antwoord van Mercedes respectievelijk de

Partners. Mercedes dient daarbij tevens te voldoen aan het op grond van artikel 22 gegeven bevel zoals vermeld onder 2.13. Nadat deze conclusies zijn ingediend, zal de rechtbank het verdere verloop van de procedure bepalen. Daarbij zal zij opnieuw betrekken hetgeen in rechtsoverweging 15.5 van het tussenvonnis is overwogen.

2.16. Elke verdere beslissing zal worden aangehouden.

3. De beslissing

De rechtbank:

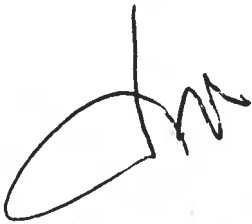
in beide zaken

3.1. voegt de Car Claim-zaak met de SDEJ-zaak;

3.2. verwijst de zaak naar de rol van 10 juli 2024 voor conclusie van antwoord van Mercedes respectievelijk de Partners, waarbij Mercedes tevens dient te voldoen aan het op grond van artikel 22 Rv gegeven bevel zoals vermeld onder 2.13;

3.3. houdt elke verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. R.H.C. Jongeneel, mr. N.C.H. Blankevoort en mr. M.L.S. Kalff, rechters, bijgestaan door mr. A.A.J. Wissink, griffier, en in het openbaar uitgesproken op 17 april 2024.



VOOR AFSCHRIFT CONFORM

Griffier van de
Rechtbank Amsterdam

