

RECHTBANK AMSTERDAM

Afdeling privaatrecht

Vonnis van 27 juli 2022

In de zaken met zaaknummers / rolnummers:

C/13/639718 / HA ZA 17-1255
C/13/640200 / HA ZA 17-1345
C/13/645758 / HA ZA 18-325
C/13/649757 / HA ZA 18-617
C/13/651492 / HA ZA 18-738
C/13/656143 / HA ZA 18-1077
C/13/656293 / HA ZA 18-1097
C/13/656508 / HA ZA 18-1118
C/13/658179 / HA ZA 18-1231
C/13/659129 / HA ZA 18-1330
C/13/659995 / HA ZA 19-34
C/13/661078 / HA ZA 19-127
C/13/661079 / HA ZA 19-128
C/13/661080 / HA ZA 19-129
C/13/672474 / HA ZA 19-993

van

1. de rechtspersoon naar vreemd recht
RETAIL CARTEL DAMAGE CLAIMS S.A.,
gevestigd te Luxemburg, Luxemburg,
eiseres in de zaak C/13/639718 / HA ZA 17-1255,
hierna aangeduid als "CDC",
advocaten: mr. J.A. Möhlmann en mr. M.R. Fidder te Utrecht,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
CHAPELTON B.V.,
gevestigd te Amsterdam,
eiseres in de zaak C/13/640200 / HA ZA 17-1345,
hierna aangeduid als "Chapelton",
advocaten: mr. M.H.J. van Maanen en mr. J. de Jong te Den Haag,
3. de stichting
STICHTING TRUCKS CARTEL COMPENSATION,
gevestigd te Schiphol,
eiseres in de zaken C/13/645758 / HA ZA 18-325, C/13/651492 / HA ZA 18-738 en
C/13/659995 / HA ZA 19-34,
hierna aangeduid als "STCC",
advocaten: mr. J. van den Brande, en mr. J.T. Verheij te Rotterdam,

4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
KONING & DRENTH B.V.,
gevestigd te Beerta,

5. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
JVB TRANSPORT B.V.,
gevestigd te Bosschenhoofd,

6. de vennootschap onder firma
HILVERSUMSE VERHUISSERVICE,
gevestigd te Hilversum,

7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
NOOTEBOOM TRANSPORT B.V.,
gevestigd te Maasland,

8. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOMOBIELBEDRIJF VIANEN B.V.,
gevestigd te Vianen,

9. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
TRANSPORTBEDRIJF BLOTENBURG B.V.,
gevestigd te Lunteren,

10. de eenmanszaak
JAN WILLEM TIMMERMANS HANDEL EN TRANSPORT,
gevestigd te Veen,
eiseressen in de zaak C/13/649757 / HA ZA 18-617,
hierna gezamenlijk aangeduid als "**Koning & Drenth**",
advocaat: mr. A.L. Appelman te Zwolle,

11. de rechtspersoon naar vreemd recht
STEF S.A. en 91 andere rechtspersonen,
gevestigd te Parijs, Frankrijk,
eiseressen in de zaak C/13/656143 / HA ZA 18-1077,
hierna gezamenlijk aangeduid als "**STEF**",
advocaten: mr. E.J. Zippro en mr. R. Meijer te Amsterdam,

12. de rechtspersoon naar vreemd recht
BALTRANS ÁRUFUVAROZÁSI KFT,
gevestigd te Százhalombatta, Hongarije,

13. de rechtspersoon naar vreemd recht
ROGER AMSTUTZ TRANSPORTS SA,
gevestigd te La Tène, Zwitserland,
eiseressen in de zaak C/13/656293 / HA ZA 18-1097,
hierna gezamenlijk aangeduid als "**Baltrans**",
advocaten: mr. E.J. Zippro en mr. R. Meijer te Amsterdam,

14. de rechtspersoon naar vreemd recht
KLACSKA ÁSVÁNYOLAJTERMÉK SZÁLLÍTÁSI KFT.,
gevestigd te Boedapest, Hongarije,
eiseres in de zaak C/13/656508 / HA ZA 18-1118,
hierna aangeduid als "**Klacska**",
advocaten: mr. E.J. Zippro en mr. R. Meijer te Amsterdam,

15. de rechtspersoon naar vreemd recht

VIA LOCATION SAS,

gevestigd te Courbevoie, Frankrijk,

16. de rechtspersoon naar vreemd recht

VL FINANCES SAS,

gevestigd te Parijs, Frankrijk,

17. de rechtspersoon naar vreemd recht

VIA TRUCK LEASE BENELUX SA,

gevestigd te Woluwe-Saint-Lamert, België,

18. de rechtspersoon naar vreemd recht

LOCATION TRANSPORTS BRIOCHINS SAS,

gevestigd te Parijs, Frankrijk,

eiseressen in de zaak C/13/658179 / HA ZA 18-1231,

hierna gezamenlijk aangeduid als "**Via Location**",

advocaten: mr. M.J. van Joolingen en mr. M.W.J. Jongmans te 's-Hertogenbosch,

19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

CARTEL DES CAMIONS B.V.,

gevestigd te Amsterdam,

eiseres in de zaak C/13/659129 / HA ZA 18-1330,

hierna aangeduid als "**Cartel des Camions**",

advocaten: mr. E.J. Zippro en mr. R. Meijer te Amsterdam,

20. de rechtspersoon naar vreemd recht

EB TRANS SA,

gevestigd te Luxemburg, Luxemburg,

eiseres in de zaak C/13/661078 / HA ZA 19-127,

hierna aangeduid als "**EB Trans**",

advocaten: mr. E.J. Zippro en mr. R. Meijer te Amsterdam,

21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

NLTRUCKKARTEL B.V.,

gevestigd te Amsterdam,

eiseres in de zaak C/13/661079 / HA ZA 19-128,

hierna aangeduid als "**NLTruckkartel**",

advocaten: mr. E.J. Zippro en mr. R. Meijer te Amsterdam,

22. de rechtspersoon naar vreemd recht

CARLSBERG DEUTSCHLAND GMBH,

gevestigd te Hamburg, Duitsland,

23. de rechtspersoon naar vreemd recht

CARLSBERG DEUTSCHLAND LOGISTIK GMBH,

gevestigd te Hamburg, Duitsland,

eiseressen in de zaak C/13/661080 / HA ZA 19-129,

hierna gezamenlijk aangeduid als "**Carlsberg**",

advocaten: mr. E.J. Zippro en mr. R. Meijer te Amsterdam,

24. de stichting
STICHTING ANTITRUST ACTION TRUCK CARTEL,
gevestigd te Utrecht,
hierna aangeduid als "SAATC",
eiseres in de zaak C/13/672474 / HA ZA 19-993,
advocaten: mr. K. Rutten en mr. X.D. van Leeuwen te Utrecht,

tegen

1. de naamloze vennootschap
DAF TRUCKS N.V.,
gevestigd te Eindhoven,
2. de rechtspersoon naar vreemd recht
DAF TRUCKS DEUTSCHLAND GMBH,
gevestigd te Frechen, Duitsland,
3. de rechtspersoon naar vreemd recht
PACCAR INC.,
gevestigd te Bellevue (Washington), Verenigde Staten van Amerika,
gedaagden,
hierna gezamenlijk aangeduid als "DAF",
advocaten: mr. M.V.E.E. de Monchy en mr. J.K. de Pree te Amsterdam,
4. de rechtspersoon naar vreemd recht
TRATON SE, voorheen genaamd **MAN SE**,
gevestigd te München, Duitsland,
5. de rechtspersoon naar vreemd recht
MAN TRUCK & BUS SE, voorheen genaamd **MAN TRUCK & BUS AG**,
gevestigd te München, Duitsland,
6. de rechtspersoon naar vreemd recht
MAN TRUCK & BUS DEUTSCHLAND GMBH,
gevestigd te München, Duitsland,
gedaagden,
hierna gezamenlijk aangeduid als "MAN",
advocaat: mr. J.S. Kortmann, mr. C.R.A. Swaak en mr. M.G. Kuijpers te Amsterdam,
7. de rechtspersoon naar vreemd recht
AB VOLVO,
gevestigd te Gothenburg, Zweden,
8. de rechtspersoon naar vreemd recht
VOLVO LASTVAGNAR AB,
gevestigd te Gothenburg, Zweden,
9. de rechtspersoon naar vreemd recht
RENAULT TRUCKS SAS,
gevestigd te Saint-Priest, Frankrijk,

10. de rechtspersoon naar vreemd recht
VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH,
gevestigd te Ismaning, Duitsland,
gedaagden,
hierna gezamenlijk aangeduid als "**Volvo/Renault**",
advocaten: mr. A. Knigge en mr. H.M. Cornelissen te Amsterdam,

11. de naamloze vennootschap
CNH INDUSTRIAL N.V.,
gevestigd te Amsterdam, Nederland,

12. de naamloze vennootschap
STELLANTIS N.V., voorheen genaamd **FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES N.V.**,
gevestigd te Amsterdam, Nederland,

13. de rechtspersoon naar vreemd recht
IVECO S.P.A.,
gevestigd te Turijn, Italië,

14. de rechtspersoon naar vreemd recht
IVECO MAGIRUS AG,
gevestigd te Ulm, Duitsland,
gedaagden,
hierna gezamenlijk aangeduid als "**CNH/Iveco**",
advocaten: mr. J.H. Lemstra en mr. M.N. van Dam te Amsterdam,

15. de rechtspersoon naar vreemd recht
DAIMLER AG,
gevestigd te Stuttgart, Duitsland,
gedaagde,
hierna aangeduid als "**Daimler**",
advocaten: mr. W. Heemskerk en mr. E.H. Pijnacker Hordijk te Den Haag,

en

1. de rechtspersoon naar vreemd recht
SCANIA AB,
gevestigd te Södertälje, Zweden,

2. de rechtspersoon naar vreemd recht
SCANIA CV AB,
gevestigd te Södertälje, Zweden,

3. de rechtspersoon naar vreemd recht
SCANIA DEUTSCHLAND GMBH,
gevestigd te Koblenz, Duitsland,
hierna gezamenlijk aangeduid als "**Scania**",
intervenienten,
advocaat: mr. C.E. Schillemans te Amsterdam.

De hiervoor genoemde gedaagden zijn niet allemaal in iedere afzonderlijke zaak partij.

De eiseressen zullen hierna gezamenlijk de Claimanten worden genoemd. Gedaagden en de gevoegde partij Scania zullen hierna gezamenlijk de Truckfabrikanten worden genoemd.

1. De procedures

1.1. De rechtbank heeft op 12 mei 2021 in alle zaken vonnis gewezen in de door Truckfabrikanten (met uitzondering van Scania) opgeworpen vrijwaringsincidenten.

1.2. Eveneens op 12 mei 2021 heeft de rechtbank een inhoudelijk tussenvonnis gewezen (ECLI:NL:RBAMS:2021:2391).

1.3. Op 17 juni 2021 heeft de rechtbank, na kennis te hebben genomen van de standpunten van partijen over het verdere verloop van de procedures, bepaald dat partijen over een beperkt aantal onderwerpen kunnen re- en dupliceren.

1.4. Op 25 augustus 2021 hebben de Claimanten, met uitzondering van Koning & Drenth, in alle zaken ieder afzonderlijk een gelijkluidende conclusie van repliek genomen. Koning & Drenth heeft op 25 augustus 2021 los van de andere Claimanten een conclusie van repliek genomen.

1.5. Op 22 september 2021 heeft de rechtbank een vonnis gewezen in het door CDC in de zaak C/13/639718 / HA ZA 17-1255 opgeworpen incident op grond van artikel 843a Rv (ECLI:NL:RBAMS:2021:5297).

1.6. De Truckfabrikanten hebben op de rol van 24 november 2021 in alle zaken de “Akte houdende overlegging opinie prof. dr. E.E.C. van Damme ter weerlegging rapport Harrington & Schinkel” genomen.

1.7. De rechtbank heeft op 5 januari 2022 van MAN in alle zaken waarin zij gedaagde partij is een “Akte schorsing en hervatting procedure ten gevolge van een rechtsopvolging onder algemene titel” met producties ontvangen. MAN deelt daarin mee dat als gevolg van een fusiebesluit MAN SE als overdragende en tevens verdwijnende entiteit is gefuseerd met TRATON SE als verkrijgende entiteit. TRATON SE is de rechtsopvolger onder algemene titel van MAN SE geworden. Daarop is de procedure op de voet van artikel 225 lid 2 Rv geschorst. Overeenkomstig vast rolbeleid is de procedure meteen hervat en heeft de griffier TRATON SE als gedaagde partij aangemerkt. De rechtbank zal in het hiernavolgende evenwel voor TRATON SE en de overblijvende MAN-entiteiten de gezamenlijke aanduiding MAN handhaven.

1.8. De Truckfabrikanten hebben op 5 januari 2022 in alle zaken ieder afzonderlijk een gelijkluidende conclusie van dupliek genomen.

1.9. Scania heeft in de zaak C/13/672474 / HA ZA 19-993 op 19 januari 2022 een akte tot voeging aan de zijde van gedaagden genomen.

1.10. Voorafgaand aan de zitting op 29 maart 2022 hebben partijen nadere stukken ingediend als volgt:

zijdens de Claimanten:

- een akte van Chapelton in de zaak C/13/640200 / HA ZA 17-1345 met daarbij producties CHAP-0024 en CHAP-0025,
- een akte van Cartel des Camions in de zaak C/13/659129 / HA ZA 18-1330 met daarbij producties CAMI-0043 en CAMI-0044,
- een akte van CDC in de zaak C/13/639718 / HA ZA 17-1255 met daarbij producties CDCR-0058 tot en met CDCR-0063,

zijdens de Truckfabrikanten:

een akte met daarbij producties 43 tot en met 53.

1.11. Van de zitting op 29 maart 2022 is proces-verbaal opgemaakt dat, met de daarin genoemde stukken, waaronder de pleitaantekeningen, tot de processtukken behoort.

1.12. Ten slotte is in alle zaken vonnis bepaald.

2. De verdere beoordeling

Wat in dit vonnis ter beoordeling voorligt

2.1. Nadat de Truckfabrikanten hun gezamenlijke conclusie van antwoord hadden genomen, heeft de rechtbank na een mondelinge behandeling in het tussenvonnis van 12 mei 2021 een oordeel gegeven over:

1. de vraag naar de reikwijdte van het Besluit van de Commissie van 19 juli 2016 (hoofdstuk 4 van de conclusie van antwoord van de Truckfabrikanten),
2. het verweer van de Truckfabrikanten dat de Claimanten geen enkele schade hebben geleden als gevolg van de Inbreuk, zodat verwijzing naar de schadestaat niet aan de orde is en de vordering moet worden afgewezen (hoofdstuk 6 van de conclusie van antwoord van de Truckfabrikanten).

2.2. Met het oog op de stapsgewijze aanpak van de zaken heeft de rechtbank daarna besloten dat tijdens de zitting van 29 maart 2022 de volgende onderwerpen behandeld zouden worden:

1. het verweer van de Truckfabrikanten dat de Claimanten die optreden als claimvehikel niet-ontvankelijk zijn (hoofdstuk 3 van de conclusie van antwoord van de Truckfabrikanten),
2. het toepasselijk recht op de vorderingen uit hoofde van onrechtmatige daad en op de cessies en lastgevingen (hoofdstukken 7 en 8 van de conclusie van antwoord van de Truckfabrikanten),
3. het verweer van de Truckfabrikanten dat de cessies en lastgevingen ongeldig zijn (hoofdstuk 9 van de conclusie van antwoord van de Truckfabrikanten).

Dit zijn de onderwerpen die in dit vonnis worden behandeld.

De ontvankelijkheid van Claimanten

2.3. Voor een deel van de Claimanten geldt dat zij (alleen) vorderingen instellen ten aanzien van schade die zij zelf stellen te hebben geleden, in verband met door hen zelf aangekochte of anderszins gebruikte vrachtwagens, althans aanverwante schade door de

Inbreuk (zie r.o. 2.8 van het laatste inhoudelijke tussenvonnis). Andere Claimanten stellen zich op het standpunt dat zij door middel van cessie, lastgeving dan wel volmacht inningsbevoegd zijn ten aanzien van deze vorderingen. Dit betreft de litigation vehicles Cartel des Camions, NLTruckkartel, CDC, Chapelton, SAATC, STCC en EB Trans (hierna ook: de Claimvehikels).

2.4. De Truckfabrikanten voeren als verweer dat de Claimvehikels die cessie-, mandaat- en/of lastgevingsmodellen hebben gebruikt om honderden vorderingen van afnemers, lessees en gebruikers van vrachtwagens (de Achterliggende partijen) te verzamelen en deze aanhangig te maken als een soort collectieve actie, niet-ontvankelijk moeten worden verklaard. De Truckfabrikanten erkennen dat gebruikmaking van het cessie- of lastgevingsmodel door professionele claimorganisaties naar Nederlands recht niet verboden is. Dat betekent echter niet dat zij zich kunnen onttrekken aan de waarborgen van het collectieve actierecht, zoals neergelegd de Wet afwikkeling massaschade in collectieve actie (hierna: WAMCA), aldus de Truckfabrikanten. Onder verwijzing naar rechtspraak¹ stellen zij dat door de constructie van cessie of lastgeving heen moet worden geprikt. De Claimvehikels zijn in de praktijk niet te onderscheiden van 3:305a-entiteiten, in ieder geval niet voor de Achterliggende partijen, die voor het overgrote deel buiten Nederland gevestigd zijn. De Claimvehikels procederen net als 3:305a-entiteiten op eigen naam en treden op als zelfstandige procespartij. Zij presenteren zich net als 3:305a-entiteiten als belangenbehartigers. De Claimvehikels hebben een groot bereik, kunnen eenvoudig een grote hoeveelheid vorderingen overgedragen krijgen en vorderen verklaringen voor recht. De vorderingen van de Claimvehikels komen daarom neer op collectieve schadevergoedingsacties in de zin van artikel 3:305a BW. Artikel 3:305a BW zou een lege huls worden als een litigation vehicle langs de weg van cessie of lastgeving de waarborgen van artikel 3:305a BW zou kunnen omzeilen. Hoewel de WAMCA pas op 1 januari 2020 in werking is getreden, moet worden aangenomen dat daaraan wel een sterke reflexwerking toekomt, zodat de vorderingen van de Claimvehikels aan de waarborgen van artikel 3:305a BW en de Claimcode moeten worden getoetst. De WAMCA is immers een uitdrukking van normen (zoals eerder al neergelegd in artikel 3:305a BW (oud) en de Claimcode), rechtsovertuigingen en beginselen ten aanzien van de wijze van procederen voor de Nederlandse rechter die ook vóór de invoering van de WAMCA algemeen werden erkend. Deze normen, overtuigingen en beginselen werken door in de open normen van het

¹ Rb Amsterdam 30 november 2016, ECLI:NL:RBAMS:2016:7841 en Rb Amsterdam 18 april 2018, ECLI:NL:RBAMS:2018:2476 (Trafigura I en II)

Rb Amsterdam 31 januari 2018, ECLI:NL:RBAMS:2018:504 (Claim Participants B.V./ ABN AMRO)

Rb Den Haag 13 december 2017, ECLI:NL:RBDHA:2017:14512 (Loterijverlies.nl B.V./ Staatsloterij)

Gerechtshof Den Haag 8 oktober 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:3289 (Loterijverlies.nl B.V./Staatsloterij)

Rb Amsterdam 19 februari 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:1058 (X/Kite Capital c.s.)

Nederlandse (proces)recht. Volgens de Truckfabrikanten voldoen de Claimvehikels aan geen van de waarborgen van het collectieve actierecht.

2.5. De Claimanten betwisten dat er wat betreft de Claimvehikels sprake is van een (verkapte) collectieve actie. De Achterliggende partijen hebben er volgens de Claimanten vrijwillig en bewust voor gekozen hun vorderingen te bundelen via cessies en lastgevingen. Het was een bewuste keuze van de Achterliggende partijen om contractuele afspraken te maken met de Claimanten en daarmee over hun vorderingsrecht te beschikken. Daarin zit het verschil met de collectieve actie; daarbij is het immers juist niet de individuele benadeelde die zelf zijn wil bepaalt.

2.6. De rechtbank stelt voorop dat de WAMCA niet dwingend voorschrijft dat collectieve acties alleen op basis van 3:305a e.v. BW kunnen worden ingesteld. De regeling is bedoeld als uitbreiding van de bestaande mogelijkheden. Zij is in het leven geroepen om grote groepen benadeelden, die ieder een relatief kleine claim hebben en daardoor niet snel geneigd zullen zijn daarvoor een procedure aan te spannen, een adequate rechtsingang te bieden. Het bleek in het verleden namelijk problematisch dergelijke vorderingen te bundelen. Desondanks is die bundeling de Claimanten respectievelijk de Achterliggende partijen in deze procedure gelukt.

2.7. Daarbij is van belang dat het in deze zaak vrijwel uitsluitend zal gaan om professionele partijen die een vrachtwagen hebben afgenomen. Het is immers niet goed denkbaar dat consumenten een middelgrote vrachtwagen aanschaffen. Een deel van hen tracht via een van de Claimvehikels de gestelde schade vergoed te krijgen. Ter zitting is toegelicht dat veel Achterliggende partijen betrekkelijk kleine ondernemingen drijven. Kennelijk hebben zij een voor hen werkbare methode gevonden om collectief het hiervoor geschetste probleem dat benadeelden vaak huiverig zijn een procedure te starten indien hun schade in verhouding tot de verwachte kosten relatief gering is, het hoofd te bieden. Dit zonder gebruik te maken van een collectieve actie zoals voorzien in de wet. Dat daarmee door de Claimvehikels niet hoeft te worden voldaan aan de voorwaarden die de wet stelt aan een rechtspersoon die een collectieve actie als bedoeld in artikel 3:305a BW wenst in te stellen (of het oude artikel 3:305a BW gezien in samenhang met de Claimcode), legt voor de rechtbank onvoldoende gewicht in de schaal. Die voorwaarden zijn vooral bedoeld om niet-professionele benadeelden, vaak consumenten, te beschermen. Dat is hier minder aan de orde. Ook de jurisprudentie waar de Truckfabrikanten naar verwijzen, oordeelt de rechtbank hier niet toepasselijk. In de betreffende zaken gaat het er kort gezegd steeds om dat het er de schijn van heeft dat een claimant zich op oneigenlijke wijze vorderingen toe-eigent en dat aan de rechtsgeldigheid van de beweerdelijke bevoegdheid op grond van lastgeving of cessie moet worden getwijfeld. Hier ontbreken daarvoor concrete aanwijzingen, zeker nadat na het zogenoemde stelplichtvonnis de Claimanten de onderliggende documentatie voor hun vorderingen in het geding hebben gebracht.

2.8. In het licht van het voorgaande moet voorbij worden gegaan aan de stelling van de Truckfabrikanten dat ook als benadeelden een vrije keuze hebben gemaakt om hun belangen anderszins te bundelen, een (verkapte) collectieve actie hoe dan ook moet voldoen aan de waarborgen van artikel 3:305a BW. Daarbij speelt mede een rol dat de Achterliggende partijen de rechtsbescherming van de WAMCA ook niet per se nodig hebben. Kenmerkend voor een collectieve actie is dat de belangenbehartiger optreedt in eigen naam zonder

concrete opdracht van de afzonderlijke benadeelden, waardoor het voor hen lastig kan zijn de belangenbehartiger aan te spreken. Dit probleem speelt in de rechtsverhouding tussen de Claimvehikels en de Achterliggende partijen minder omdat die verhouding vast ligt in de overeenkomst die zij met elkaar hebben gesloten, of het nu gaat om cessie of lastgeving. Die overeenkomst bepaalt de rechten en verplichtingen over en weer. Als in die relatie onenigheid ontstaat, zullen de Achterliggende partijen zich op die voet tot de rechter kunnen wenden.

2.9. Tot slot oordeelt de rechtbank van belang dat het in deze zaak gaat om een kartel dat al ver voor 15 november 2016 actief was, wat op grond van het voor de WAMCA geldende overgangsrecht zou betekenen dat een collectieve claim zowel materieel als formeel naar oud – dus het vóór 1 januari 2020 geldende – recht zou moeten worden beoordeeld. Dat zou betekenen dat men slechts een verklaring voor recht zou kunnen vragen. Een collectieve inning van de schade is onder het oude recht immers uitgesloten. In deze zaak wordt weliswaar slechts een verwijzing naar de schadestaatprocedure gevorderd, maar kennelijk willen Claimanten hierna ook de schadestaatprocedure collectief insteken. Dat zou onder het hier geldende oude recht niet kunnen en in die zin zou een collectieve actie de Claimanten dus ook minder mogelijkheden bieden.

2.10. De slotsom is dat, nu het hier gaat om professionele partijen die welbewust een overeenkomst hebben gesloten zonder gebruik te maken van het instrument van de collectieve actie zoals voorzien in de wet, er geen grond is om te oordelen dat de Claimvehikels alleen op basis van artikel 3:305a BW een vordering zouden kunnen instellen. Het verweer van de Truckfabrikanten faalt. De rechtbank ziet gelet op het vorenstaande – en anders dan de Truckfabrikanten – geen aanleiding voor het stellen van prejudiciële vragen.

Toepasselijk recht op de vorderingen

2.11. Aanvankelijk hebben de Claimanten verschillende standpunten ingenomen over het recht dat van toepassing is op de door hen in gestelde vorderingen. Op de zitting van 29 maart 2022 hebben alle Claimanten evenwel (voor zover zij dat niet eerder hadden gedaan alsnog) een uitdrukkelijke rechtskeuze gedaan voor Nederlands recht op alle ingestelde vorderingen. De Claimanten stellen dat deze rechtskeuze ertoe leidt dat alle vorderingen worden beheerst door Nederlands recht. Voor schadeveroorzakende gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan na de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (Rome II), dat wil zeggen op of na 11 januari 2009, is Rome II rechtstreeks van toepassing. De schadeveroorzakende gebeurtenis is in dit geval de deelname van de Truckfabrikanten aan het Kartel in de periode 1997-2011. Rome II is niet van toepassing op schadeveroorzakende gebeurtenissen van voor 11 januari 2009. Het Kartel betreft volgens het Besluit van de Commissie echter een enkelvoudige voortdurende inbreuk op het Europees mededingingsrecht, die ook na 11 januari 2009 nog doorliep. Het moment waarop de voortdurende schadeveroorzakende gebeurtenis is opgehouden te bestaan, is volgens Claimanten het peilmoment. Verwezen wordt naar het arrest van de Hoge Raad van 22 maart 2019 (Parkeergarage Zandvoort).² Dat

² ECLI:NL:HR:2019:412

betekent dat Rome II van toepassing is. Artikel 6 lid 3 sub b van Rome II biedt de Claimanten de mogelijkheid te kiezen voor het recht van de *lex fori*. Claimanten hebben dat gedaan; zij hebben een uitdrukkelijke rechtskeuze gedaan voor Nederlands recht. Voor zover Rome II niet rechtstreeks van toepassing zou zijn, moet het *commune Nederlands internationaal privaatrecht* worden toegepast. De inmiddels ingetrokken Wet conflictenrecht onrechtmatige daad (WCOD) biedt geen oplossing voor het geval de concurrentieverhoudingen gelijktijdig in meerdere landen zijn beïnvloed door een enkelvoudige inbreuk op het Europees mededingingsrecht, waarbij er telkens sprake is van één enkelvoudige schadevergoedingsvordering per benadeelde. Onder verwijzing naar het arrest van het hof Amsterdam van 6 juli 2021 (Aircargo)³ stellen Claimanten dat die leemte in dit geval moet worden ingevuld door het toepasselijk recht vast te stellen op een wijze die overeenkomt met artikel 6 lid 3 sub b Rome II, met een rechtskeuze voor Nederlands recht tot gevolg.

2.12. De Truckfabrikanten betwisten de toepassing van artikel 6 lid 3 sub b Rome II. Volgens hen is op het overgrote deel van de vorderingen artikel 4 lid 1 WCOD van toepassing. Op het resterende deel is artikel 6 lid 3 sub a Rome II van toepassing. Onder beide conflictrechtelijke regimes worden de vorderingen van Claimanten beheerst door de marktregel: het toepasselijke recht is het recht van de staat waarvan de markt direct beïnvloed wordt. Anders dan waar de Claimanten van uitgaan, zijn de beweerde verbintenissen tot schadevergoeding per afzonderlijke transactie ontstaan. Voor de vaststelling van het toepasselijke recht moet daarom worden gekeken naar de plaats van de concrete transactie. Er is geen sprake van een leemte in de WCOD, omdat de markt waarop de concurrentieverhoudingen door de inbreukmakende handelingen is beïnvloed op een specifieke plaats kan worden gelokaliseerd. Er moet in dit geval worden aangeknoopt bij het recht van de staat waar de eerste afnemer van een nieuwe vrachtwagen is gevestigd. De eerste schakel van de distributieketen is dus bepalend. Aan rechtskeuze op grond van artikel 6 lid 3 sub b Rome II komt men daarom niet toe, omdat gesteld noch gebleken is dat toepassing van de marktregel zou leiden tot toepasselijkheid van meerdere rechtstelsels op een afzonderlijke vordering van één Achterliggende partij met betrekking tot een afzonderlijke aankoop van één of enkele vrachtwagens.

2.13. In lijn met het arrest van hof Amsterdam van 6 juli 2021 (Aircargo)⁴ wordt als volgt geoordeeld. De Commissie heeft vastgesteld dat sprake is geweest van een *single and continuous infringement*, gepleegd door de geadresseerden van het Besluit, waaronder de Truckfabrikanten. Deze enkelvoudige en voortdurende inbreuk heeft individuele afnemers benadeeld en schade berokkend, zo stellen de Claimanten. In deze procedure wordt vergoeding van die schade gevorderd, ofwel door de afnemers zelf ofwel door een claimvehikel waaraan zij hun vordering hebben overgedragen. Omdat de trucks in het algemeen niet rechtstreeks van de producent werden afgenomen, terwijl juist het handelen van de producent de beweerdelijke schade heeft veroorzaakt, gaat het hier in beginsel om vorderingen uit onrechtmatige daad, meer in het bijzonder om vorderingen tot vergoeding van schade wegens ongeoorloofde mededingingshandelingen. Naar Nederlands schadevergoedingsrecht veroorzaakt een ongeoorloofde mededingingshandeling zoals een

³ ECLI:NL:GHAMS:2021:1940

⁴ idem

kartel schade, zodra een transactie wordt aangegaan waarvan de prijs daardoor in ongunstige is beïnvloed.

2.14. De Kartelperiode liep volgens het Besluit van 17 januari 1997 tot 18 januari 2011. Het toepasselijk recht op de vorderingen van de Claimanten moet worden vastgesteld aan de hand van de in die periode in Nederland geldende verwijzingsregels betreffende onrechtmatige daad. Voor de vorderingen die zijn ontstaan vóór 11 januari 2009 zijn dat de regels van artikel 4 lid 1 WCOD. Op de vorderingen die na 11 januari 2009 zijn ontstaan, is artikel 6 lid 3 sub a Rome II van toepassing.

2.15. Artikel 4 lid 1 WCOD bepaalt dat verbintenissen wegens ongeoorloofde mededinging worden beheerst door het recht van de Staat op welks grondgebied de mededingingshandeling de concurrentieverhoudingen beïnvloedt. Om artikel 4 lid 1 WCOD te kunnen toepassen, moet worden onderzocht in welk land de ongeoorloofde mededingingshandeling de voor de benadeelde relevante concurrentieverhoudingen heeft beïnvloed. In eerdere kartelschadezaken is voor de beantwoording van deze vraag doorgaans aangeknoopt bij de plaats waar vraag en aanbod samenkomen, dus waar de overeenkomst is gesloten.⁵ In deze zaak is aangevoerd dat de prijzen voor nagenoeg alle in Europa gefabriceerde trucks die in de EU werden aangeboden, door het Kartel zijn beïnvloed. Het was voor afnemers in de EU dus nagenoeg onmogelijk om in de Kartelperiode een vrachtwagen te verwerven waarvan de prijs niet was beïnvloed. Dan kan bezwaarlijk worden geoordeeld dat de concurrentieverhoudingen alleen zijn beïnvloed op de plaats waar vraag en aanbod zijn samengekomen; die verhoudingen waren nagenoeg overal binnen de EU aangetast. Ook dat leidt op zichzelf weer tot discussie, zoals blijkt uit de standpunten van partijen. De Truckfabrikanten menen immers dat moet worden aangeknoopt bij het recht van de staat waar de eerste afnemer van een nieuwe vrachtwagen is gevestigd, terwijl Claimanten menen dat steeds moet worden aangeknoopt bij de vestigingsplaats van de benadeelde afnemer, ook als dit niet de eerste afnemer is. Verder hebben de Claimanten erop gewezen dat het Kartel ook tot gevolg kan hebben gehad dat een partij juist heeft afgezien van het aanschaffen van een vrachtwagen, bijvoorbeeld omdat die afnemer de aankoop heeft uitgesteld totdat er nieuwe emissietechnologieën beschikbaar waren, in welk geval er schade is geleden zonder dat sprake is geweest van een transactie. Ook in dat geval is niet zonder meer duidelijk waarbij moet worden aangeknoopt voor vaststelling van de beïnvloeding van de concurrentieverhoudingen.

2.16. Verder is van belang dat de WCOD, zoals het hof ook heeft overwogen, niet een uitputtende regeling betreffende de internationale onrechtmatige daad bevat. Ook van de bijzondere regel die is opgenomen in artikel 4 lid 1 WCOD voor de ongeoorloofde mededingingshandeling, is al bij de totstandkoming onderkend dat deze “geen uniforme oplossing biedt in de situatie dat de onrechtmatige mededinginghandeling de concurrentieverhouding beïnvloedt op het grondgebied van meerdere Staten” (*Kamerstukken II*, 1998/99, 26 608, nr. 3 p. 8). De wetgever heeft gevallen als hier aan de orde naar het oordeel van de rechtbank ook niet (kunnen) voorzien. De WCOD trad immers in werking op 1 juni 2001, terwijl kartelschadevorderingen als de onderhavige pas sinds het

⁵ Rechtbank Den Haag 17 december 2014 (CDC/Shell), ECLI:NL:RBDHA:2014:15722; Rechtbank Amsterdam 10 mei 2017 (CDC/Kemira), ECLI:NL:RBAMS:2017:3166

arrest van het HvJEG 20 september 2001 (Courage/Crehan)⁶ erkenning in de rechtspraak hebben gevonden en eerst nadien ook op grote schaal in rechte worden ingesteld, sinds geruime tijd ook met gebruikmaking van zogenoemde claimvehikels of via massaschadeclaims, met bundeling van vorderingen van claimanten uit de gehele EU tot gevolg. Het traditionele conflictenrecht geeft de rechter aan wie dergelijke massale claims worden voorgelegd, vaak als antwoord dat hij een veelheid aan rechtsstelsels zal moeten gaan toepassen. Daarmee schiet het conflictenrecht, ooit bedoeld om één toepasselijk rechtsstelsel aan te wijzen, in wezen zijn doel voorbij. De bij de totstandkoming van de WCOD door de wetgever bedachte mogelijke oplossingen voor dit probleem – de accessoire aanknoping van artikel 5 WCOD of een gezamenlijke rechtskeuze als bedoeld in artikel 6 WCOD – zijn in dit geval ook niet toe te passen. Dit stelt de rechtbank voor de vraag welk criterium zij dient toe te passen bij de toepassing van artikel 4 WCOD, dat zoals gezegd, nimmer als sluitende regelgeving was bedoeld.

2.17. Inmiddels heeft de Uniewetgever een pragmatische oplossing bedacht voor ditzelfde probleem, voor zover dit speelt onder het hiervoor bedoelde artikel 6 lid 3 Rome II (dat in deze zaak van toepassing is op de na 11 januari 2009 ontstane vorderingen): een rechtskeuze *door de benadeelde* voor het recht van het aangezochte gerecht. In artikel 6 lid 3 sub a Rome II is kort gezegd bepaald dat een onrechtmatigedaadsvordering die voortvloeit uit een beperking van de mededinging, wordt beheerst door het recht van het land waarvan de markt wordt beïnvloed of waarschijnlijk wordt beïnvloed. Artikel 6 lid 3 sub b Rome II luidt als volgt:

Wanneer de markt beïnvloed wordt of waarschijnlijk beïnvloed wordt in meer dan één land, mag de persoon die schadevergoeding vordert bij het gerecht van de woonplaats van de verweerder, echter verkiezen zijn vordering te gronden op het recht van het gerecht waarbij hij het geschil aanhangig heeft gemaakt, mits de markt in die lidstaat een van de markten is die rechtstreeks en aanzienlijk beïnvloed worden door de beperking van de mededinging waaruit de niet-contractuele verbintenis voortvloeit waarop de vordering is gebaseerd. Wanneer de eiser, overeenkomstig de toepasselijke regels betreffende de rechterlijke bevoegdheid, meer dan één verweerder voor dat gerecht daagt, kan hij uitsluitend kiezen om zijn vordering op het recht van dat gerecht te gronden indien de beperking van de mededinging, waarop de vordering tegen elk van deze verweerders berust, ook de markt van de lidstaat van dat gerecht rechtstreeks en aanzienlijk beïnvloedt.

De in artikel 6 lid 3 sub b Rome II bedoelde mogelijkheid tot het doen van een rechtskeuze is wel aan stringente beperkingen onderworpen. De rechtskeuzebevoegdheid (i) geldt slechts wanneer de markt (waarschijnlijk) wordt beïnvloed in meer dan één land, (ii) geldt slechts wanneer de verweerder wordt gedaagd voor het gerecht van zijn woonplaats, (iii) is beperkt tot de *lex fori*, (iv) mits de markt in die Lidstaat rechtstreeks en aanzienlijk is beïnvloed door de beperking van de mededinging. Voorts geldt dat, indien meer dan een verweerder voor dat gerecht wordt gedaagd, (v) de benadeelde slechts kan kiezen voor de *lex fori* indien de beperking van de mededinging waarop de vordering tegen elk van de verweerders berust ook de markt van de Lidstaat van dat gerecht rechtstreeks en aanzienlijk is beïnvloed.

⁶ ECLI:EU:C:2001:465

2.18. In dit geval voldoet de rechtskeuze van de Claimanten aan de hiervoor genoemde vereisten. De Commissie heeft in het Besluit vastgesteld dat “*the infringement covered the entire EEA*”, zodat moet worden aangenomen dat door de Inbreuk de concurrentieverhoudingen zijn beïnvloed in meer dan één land. DAF Trucks, CNH Industrial en Stellantis zijn als verweerders gedaagd voor het gerecht van hun woonplaats. Claimanten doen een rechtskeuze voor Nederlands recht, de *lex fori*. Dat de concurrentieverhoudingen in Nederland rechtstreeks en aanzienlijk zijn beïnvloed door de beperking van de mededinging is op basis van het Besluit voldoende aannemelijk. Aan DAF, CNH Industrial en Stellantis zijn immers (ook) hoge boetes opgelegd. Nu zij een belangrijke rol in het Kartel hebben gespeeld, was de toepasselijkheid van het Nederlandse recht ook voor de andere Truckfabrikanten die voor de rechtbank (Oost-Brabant of) Amsterdam zijn gedaagd voldoende voorzienbaar. Ook aan de algemene eis dat bij de vaststelling van het toepasselijk recht in het oog moet worden gehouden dat tussen het toepasselijk recht en de (feiten die de basis vormen voor de) vorderingen enig verband bestaat, is in die zin voldaan dat – bij gebreke van een eenvormig Europees privaatrecht – het Nederlandse recht in dit geval een van de voor de hand liggende rechtsstelsels is. Dit voert tot de conclusie dat de vorderingen waarvoor het toepasselijke recht op de voet van artikel 6 lid 3 Rome II moet worden beoordeeld, naar Nederlands recht dienen te worden beoordeeld.

2.19. Voor de vorderingen waarvoor de WCOD het toetsingskader vormt, geldt dan het volgende. Met het hof in de Aircargo-zaak is de rechtbank van oordeel dat met inachtneming van het doeltreffendheidsbeginsel het op de voet van artikel 4 WCOD toepasselijke recht op vorderingen dient te worden vastgesteld op een wijze die overeenkomt met artikel 6 lid 3 sub b Rome II (r.o. 5.15.3 arrest hof in Aircargo, waarin wordt verwezen naar Hoge Raad 8 juli 2016 (Tennet/ABB)⁷). Ook wat betreft de vóór 1 januari 2009 ontstane vorderingen geldt daarom hetgeen in de voorgaande rechtsoverweging is overwogen. Dit leidt tot de conclusie dat voor alle vorderingen van de Claimanten geldt dat deze worden beheerst door Nederlands recht.

Rechtsgeldigheid van de cessies

2.20. De Claimvehikels CDC, Chapelton, EB Trans, NLTruckkartel en STCC stellen (primair) dat zij de schadevorderingen van de Achterliggende partijen door cessie hebben verkregen. De Truckfabrikanten stellen zich op het standpunt dat voor toewijzing van een vordering die (mede) gebaseerd is op cessie, beoordeeld moet worden of de betreffende Claimanten rechthebbende zijn geworden van de oorspronkelijke vordering van de vermeende cedent. Zij stellen daarmee de vraag aan de orde of de vordering rechtsgeldig is overgedragen.

2.21. Allereerst moet worden beoordeeld welk recht hierop van toepassing is. Cessie is een overeenkomst. Wanneer er grensoverschrijdende aspecten zijn, wordt het toepasselijke recht bepaald door Verordening (EG) nr. 593/2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (hierna: Rome I), die op 24 juli 2008 in werking is getreden. Ook artikel 10:135 BW bevat een regeling voor cessie, maar omdat Rome I als regel van hogere orde voorgaat boven het Burgerlijk Wetboek, zal de rechtbank daar verder

⁷ ECLI:NL:HR:2016:1483

niet op ingaan. Omdat het Besluit van de Commissie dateert van 19 juli 2016, kan er gevoeglijk van worden uitgegaan dat alle cessies van nadien zijn, zodat Rome I daarvoor het toetsingskader geeft. Artikel 14 Rome I geeft de regels voor cessie. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de verhouding tussen cedent en cessionaris (hier: de Achterliggende partijen en de Claimvehikels), waarvoor het eerste lid de regels geeft, en de verhouding tussen die beide enerzijds en de schuldenaar (de Truckfabrikanten) anderzijds, waarvoor het tweede lid van artikel 14 de regels geeft.

2.22. De verhouding tussen cedent en cessionaris wordt volgens artikel 14 lid 1 Rome I beheerst door het recht van de overeenkomst van cessie (de aanknoping bij het cessiestatuut). De Claimanten stellen dat in de cessiedocumentatie een rechtskeuze is gemaakt voor Nederlands recht. Dat is door de Truckfabrikanten niet gemotiveerd betwist. Wel behouden de Truckfabrikanten zich het recht voor om de geldigheid van deze cessies te betwisten indien in een later stadium van de procedure duidelijk wordt dat bepaalde cessieovereenkomsten afwijken van de standaarddocumentatie en dus toch worden beheerst door ander recht dan Nederlands recht. Dat moge zo zijn, het brengt echter niet mee dat voor nu de beoordeling van het toepasselijke recht niet kan plaatsvinden en moet wachten. De Claimanten hebben de cessiedocumentatie in het geding gebracht en de Truckfabrikanten hebben daarvan kennis kunnen nemen. Voor zover de Truckfabrikanten in een later stadium alsnog verweer willen voeren op dit punt, zal alsdan beoordeeld moeten worden of dit zich verdraagt met de goede procesorde. Voor nu moet ervan worden uitgegaan dat er bij de cessies een rechtskeuze voor Nederlands recht is gemaakt. Ingevolge artikel 3 Rome I wordt het recht op de overeenkomst bij een rechtskeuze bepaald door die keuze. Dat betekent dat ingevolge artikel 14 lid 1 Rome I de cessies voor zover het gaat om de verhouding tussen de Claimvehikels en de Achterliggende partijen worden beheerst door Nederlands recht.

2.23. De verhouding tussen de Claimvehikels en de Achterliggende partijen enerzijds en de Truckfabrikanten anderzijds, wordt volgens artikel 14 lid 2 Rome I beheerst door het recht dat van toepassing is op de vordering die wordt overgedragen (de aanknoping bij het vorderingsstatuut). Zoals hiervoor is overwogen, gaat het hier om vorderingen uit onrechtmatige daad die zijn overgedragen door de Achterliggende partijen aan de Claimvehikels. De cessieregeling uit artikel 14 Rome I geldt ook voor de overdracht van dergelijke vorderingen. Hiervoor is ook reeds vastgesteld – op basis van de WCOD en Rome II – dat op de betreffende vorderingen uit onrechtmatige daad Nederlands recht van toepassing is. Voor zover de Truckfabrikanten betogen dat de cessies hen niet kunnen worden tegengeworpen, moet dus naar Nederlands recht worden beoordeeld of dat juist is. Daarbij is van belang dat het Nederlands recht geen algemeen verbod kent om schadevorderingen uit onrechtmatige daad over te dragen.

2.24. De Truckfabrikanten stellen dat zij pas verweer kunnen voeren op het punt van de overdraagbaarheid van de vordering als is vastgesteld welk recht van toepassing is op de overdracht van de vorderingen. Het toepasselijk recht bepaalt volgens hen a) de overdraagbaarheid van de vordering, b) de betrekkingen tussen cessionaris en schuldenaar, c) de voorwaarden waaronder de cessie aan de schuldenaar kan worden tegengeworpen en d) de vraag of de schuldenaar door betaling is bevrijd. Op al die aspecten hebben de Truckfabrikanten nog geen verweer kunnen voeren, zo stellen zij, bij gebrek aan duidelijkheid over het toepasselijke recht op de overgedragen vorderingen.

2.25. Wat betreft de vraag of de vorderingen kunnen worden overgedragen, wordt als volgt overwogen. In het tussenvonnis van 15 mei 2019 (het stelplichtvonnis) heeft de rechtbank de Claimvehikels bevolen de cessies voldoende (met stukken, de cessiedocumentatie) te onderbouwen. Voor zover zij dat niet al hadden gedaan, hebben deze partijen vervolgens de cessiedocumentatie in het geding gebracht. Het had op de weg van de Truckfabrikanten gelegen om vervolgens in de conclusie van antwoord in te gaan op de overdraagbaarheid van de vorderingen. Dat het op de vordering toepasselijke recht nog niet vaststond, is daarvoor niet van belang. Het gaat in dit geval om vorderingen tot schadevergoeding wegens een inbreuk op het Europees mededingingsrecht. De Truckfabrikanten signaleren in de conclusie van antwoord dat er – uitgaande van hun standpunt met betrekking tot het toepasselijk recht op de vorderingen – elf rechtsstelsels van toepassing zijn, waaronder het Nederlandse. De Truckfabrikanten hebben in hun conclusie van antwoord wel een aantal voorbeelden gegeven van buitenlandse regels die mogelijk aan overdraagbaarheid van de vordering naar het recht van dat specifieke land in de weg zouden kunnen staan, maar met betrekking tot het Nederlands recht hebben zij dat niet gedaan. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt, bestaat er naar Nederlands recht geen algemene regel die de overdracht van een schadevordering uit onrechtmatige daad verbiedt. Voor zover dat volgens de Truckfabrikanten anders zou zijn, had het op hun weg gelegen daar op in te gaan. Tegen die achtergrond ziet de rechtbank geen reden de Truckfabrikanten die gelegenheid alsnog te bieden. De rechtbank gaat ervan uit dat de vorderingen overdraagbaar zijn.

2.26. De vervolgvraag of de vorderingen uit onrechtmatige daad ook daadwerkelijk zijn overgedragen, moet, zoals hiervoor is overwogen, naar het recht van het cessiestatuut moet worden beoordeeld. Dat is eveneens Nederlands recht. Daarbij gaat het erom of de Claimanten rechthebbende zijn geworden van de oorspronkelijke vordering van de gestelde cedent. In dat verband is allereerst van belang om vast te stellen hoe ver de (initiële) stelplicht van de Claimanten gaat.

2.27. De Claimanten hebben in dat verband een beroep gedaan op artikel 3:119 lid 1 BW. Als bezitter van de gecedeerde vorderingen worden de Claimvehikels vermoed rechthebbenden te zijn op de vorderingen waarvan zij stellen dat zij die door middel van cessie hebben verkregen. De Truckfabrikanten betwisten dat het bewijsvermoeden van artikel 3:119 BW van toepassing is op vorderingsrechten. De rechtbank is van oordeel dat het bewijsvermoeden wel van toepassing is en verwijst daarvoor ook naar de arresten van het hof Amsterdam van 10 maart 2020 in Aircargo⁸, waarin het hof heeft geoordeeld dat naar Nederlands recht bezit zich mede kan uitstrekken tot vorderingen op naam, wat meebrengt dat ook de bezitter van een vordering op naam een beroep kan doen op het bewijsvermoeden dat in artikel 3:119 BW is vervat. Voor zover de Truckfabrikanten met een beroep op het arrest van de Hoge Raad van 9 februari 1939⁹ het tegendeel betogen, wordt hun stelling verworpen. Dit arrest is gewezen onder oud recht en heeft geen betrekking op het bezit van een vordering op naam.

2.28. Tegen deze achtergrond is de rechtbank van oordeel dat wanneer de in het geding gebrachte documentatie per Achterliggende partij bevat: (i) de cessieovereenkomst (titel) en (ii) de akte van cessie en (iii) duidelijk is dat die zijn getekend/verstrekt door de cedent,

⁸ ECLI:NL:GHAMS:2021:1940

⁹ ECLI:NL:HR:1939:32, NJ 1939/865 (Woldijk/Nijman)

daarmee in voldoende mate vaststaat dat de Claimvehikels rechthebbende op de vorderingen zijn, tenzij er concrete aanwijzingen zijn, aan te dragen door de Truckfabrikanten, dat desondanks geen rechtsgeldige cessie heeft plaatsgevonden. Het gaat erom dat de Truckfabrikanten als debitor cessus (en de rechtbank) op basis van de documentatie moeten kunnen vaststellen dat de cedent en cessionaris daadwerkelijk hun vordering(en) hebben overgedragen. Verder gaat de initiële stelplicht van de Claimanten niet.

2.29. De Truckfabrikanten wijzen er terecht op dat de Claimanten de hiervoor bedoelde documentatie op een zodanige wijze in het geding moeten brengen dat de Truckfabrikanten en de rechtbank kunnen controleren of de Achterliggende partijen daadwerkelijk en rechtsgeldig hun vordering hebben overgedragen. Volgens de Truckfabrikanten is daar niet aan voldaan. De overgelegde documentatie is volumineus, slecht doorzoekbaar en niet uniform geordend, zo stellen zij. Veel Achterliggende partijen zijn rechtspersonen waarvan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de functionarissen die de cessieovereenkomsten hebben ondertekend dient te worden vastgesteld aan de hand van onder meer statuten, aandeelhoudersbesluiten en verklaringen. Die documenten ontbreken veelal in het procesdossier en als deze wel zijn overgelegd, zijn deze vaak opgesteld in een vreemde taal en dienen deze te worden beoordeeld naar buitenlandse rechtsstelsels. De Truckfabrikanten wijzen in dit kader op een arrest van het hof 's-Hertogenbosch van 27 juli 2021¹⁰ met betrekking tot de onderbouwing van bevoegdheidsdocumentatie. Daarin verlangde het hof een toelichting op de gegevens die blijken uit de openbare registers en de redenen waarom deze gegevens overeenstemmen met de overgelegde documentatie voor de cessies. Volgens de Truckfabrikanten is daar in dit geval niet aan voldaan. De Claimanten procederen daarom in strijd met de goede procesorde en de wegwijsplicht, zo stellen zij.

2.30. Op dit punt wordt als volgt overwogen. De Claimanten stellen dat zij de betreffende documentatie wel degelijk op gestructureerde wijze in het geding hebben gebracht. In de conclusie van repliek (paragraaf 6.2.1.) hebben zij dat met voorbeelden toegelicht. De Truckfabrikanten hebben niet gemotiveerd toegelicht waarom zij desondanks niet in staat zijn geweest om de cessies op rechtsgeldigheid te controleren. Gelet op het grote volume aan vorderingen kan het zo kan zijn dat het de Truckfabrikanten navenant meer onderzoek kost dan in een kleinschaligere procedure om zich een beeld te vormen van de cessies, maar de enkele omstandigheid dat dit onderzoek veel werk kost, maakt nog niet dat het onmogelijk is en er sprake is van strijd met de goede procesorde. Het feit dat de bevoegdheidsdocumentatie in een veelheid aan vreemde talen is opgesteld, maakt dit niet anders. De Truckfabrikanten moeten geacht worden in staat te zijn documentatie in vreemde talen – ook talen die minder gebruikelijk zijn dan Frans, Duits, Engels, Spaans en Italiaans – te (laten) onderzoeken, met name ook nu het waarschijnlijk steeds zal gaan om talen afkomstig uit landen waar zij zelf economisch actief zijn en waar hun vrachtwagens zijn aangeschaft door de Achterliggende partijen. Van de Truckfabrikanten mag dan ook worden verwacht dat zij, voor zover zij menen dat documentatie van specifieke cessies ontbreekt, dit specificeren. Nu dit niet is gebeurd, moet het ervoor worden gehouden dat de documentatie compleet is. Vervolgens is het aan de Truckfabrikanten om gericht verweer te voeren en gemotiveerd te betwisten dat cessies rechtsgeldig hebben plaatsgevonden, bijvoorbeeld doordat de cedent niet rechtsgeldig is vertegenwoordigd, de cessie niet heeft gewild of dat de cessie om een andere reden geen rechtsgevolg heeft gehad. Ook dat hebben zij niet

¹⁰ ECLI:NL:GHSHE:2021:2341

gedaan. Het enkele voorbeeld dat tijdens de mondelinge behandeling is opgevoerd uit de zaak van Cartel des Camions, leidt niet tot een ander oordeel. De Truckfabrikanten stellen weliswaar dat het voorbeeld illustreert dat zij moeten gissen naar de vertegenwoordigingsbevoegdheid, maar dat is nog geen concrete aanwijzing dat er iets schort aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid in alle of het merendeel van de gevallen.

2.31. Aan het beroep op het arrest van het Bossche hof gaat de rechtbank voorbij. Het betreft een regiebeslissing. Uit het arrest blijkt niet waarom het hof de betreffende instructie heeft gegeven. Het geeft de rechtbank onvoldoende grond om af te wijken van het hiervoor onder 2.23 bedoelde toetsingskader en te oordelen dat in alle gevallen waarin een (internationale) cessie aan de orde is, de door het hof bedoelde toelichting door de cessionaris moet worden verstrekt.

Bepaalbaarheidsvereiste cessies

2.32. De Truckfabrikanten voeren verder aan dat voor een deel van de cessies een geldige titel ontbreekt. Daarmee is volgens hen niet voldaan aan artikel 3:84 lid 2 BW, op grond waarvan de vorderingen van de Achterliggende partijen met voldoende bepaalbaarheid moeten zijn omschreven. Onder verwijzing naar hoofdstuk 5 van de conclusie van antwoord stellen de Truckfabrikanten ook nog dat niet aan de bepaalbaarheidseis is voldaan, omdat uit de circa 2.000 mappen met cessiedocumentatie die de Claimvehikels en EB Trans hebben overgelegd, blijkt dat het in zeer veel gevallen helemaal niet mogelijk is de overgedragen vorderingen te identificeren. De Claimanten voeren tegen dit verweer aan dat de reikwijdte van het verweer onduidelijk is. Het betoog van de Truckfabrikanten dat “voor een deel van de cessies” een geldige titel zou ontbreken, omdat de overgedragen vorderingen in de cessiedocumentatie “niet steeds” met voldoende bepaalbaarheid zouden zijn omschreven, is volgens hen te algemeen.

2.33. Uitgangspunt van de bepaalbaarheidseis is dat de akte van cessie ten tijde van de levering zodanige gegevens dient te bevatten dat aan de hand daarvan (nadien) kan worden vastgesteld welke vorderingen zijn overgedragen. Die vraag speelt vooral als tussen cedent en cessionaris niet (meer) geheel duidelijk is wie tot inning van de vordering bevoegd is, hetgeen vooral in geval van insolventie van een van beide aan de orde is. In zijn jurisprudentie vat de Hoge Raad het bepaalbaarheidsvereiste ruim op: als achteraf kan worden vastgesteld welke vorderingen zijn overgedragen, is dat voldoende. De bepaling heeft niet tot doel de schuldenaar te beschermen, die kan zich in het geval onduidelijk mocht zijn aan wie bevrijdend betaald moet worden, immers op de onzekerheidsexceptie beroepen. Tegen die achtergrond heeft te gelden dat van een schuldenaar die stelt dat een cessie niet rechtsgeldig is omdat de titel de vordering met onvoldoende bepaaldheid omschrijft, mag worden verwacht dat dit verweer geconcretiseerd wordt. Daaraan voldoet het verweer van de Truckfabrikanten niet. Gesteld noch gebleken is om welke cessies het concreet gaat en in hoeverre de vorderingen in die gevallen tekortschieten op het onderdeel van de bepaalbaarheid.

Fiduciaverbod cessies

2.34. De Truckfabrikanten stellen dat de cessies van de vorderingen van de Achterliggende partijen in veel gevallen de strekking missen de vorderingen na de

overdracht daadwerkelijk in het vermogen van de Claimvehikels en EB Trans te laten vallen. Voor zover de cessies worden beheerst door Nederlands recht, zijn die daarom in strijd met het fiduciaverbod (artikel 3:84 lid 3 BW). De Truckfabrikanten verwijzen daarbij naar het arrest van het hof Amsterdam van 4 februari 2020 in de zaak CDC/Kemira¹¹. Volgens de Truckfabrikanten heeft het hof in die zaak bepaald dat een cessie mogelijk in strijd is met het fiduciaverbod indien aannemelijk is dat: (i) de koopprijs niet overeenstemt met de waarde van de overgedragen vorderingen in het economisch verkeer, (ii) de vorderingen voor de Achterliggende partijen grote waarde vertegenwoordigen, die ook na de cessie bij de Achterliggende partijen is gebleven en (iii) de verhouding tussen de koopprijs en de waarde van de vorderingen van belang is voor de aard en geldigheid van de overdracht.

2.35. De rechtbank is het met de Claimanten eens dat het verweer van de Truckfabrikanten berust op een verkeerde lezing van het arrest CDC/Kemira. Uit hetgeen het hof in die zaak onder 3.14.1.1 en 3.14.1.2 heeft overwogen volgt niet dat het hof in algemene zin criteria heeft vastgesteld voor de beoordeling van de vraag of een cessie mogelijk in strijd is met het fiduciaverbod. Het hof heeft slechts aangegeven in hoeverre de gedaagde in die zaak haar verweer nader had moeten onderbouwen, wilde haar beroep op strijd met het fiduciaverbod kunnen slagen. Dat geldt ook in dit geval. De Truckfabrikanten wijzen slechts op – samengevat – het grote verschil tussen de koopprijs voor de vorderingen en de waarde die deze volgens de Claimanten zouden hebben, het feit dat de Achterliggende partijen recht hebben op 65% tot 80% van de opbrengst indien de vorderingen door de rechtbank worden toegewezen, en het gegeven dat de waarde van de vorderingen ook na verkoop bij de Achterliggende partijen is achtergebleven. Waarom die omstandigheden leiden tot strijd met het fiduciaverbod en er sprake zou zijn van een verboden overdracht tot zekerheid is echter niet uit de verf gekomen.

Toepasselijkheid van voorrangsregels

2.36. De Truckfabrikanten stellen dat de vorderingen uit onrechtmatige daad door de Achterliggende partijen in het land waar zij hun gewone verblijfplaats hebben, zijn overgedragen aan de Claimvehikels. Op grond van artikel 9 lid 3 Rome I moet daarom gevolg worden gegeven aan de voorrangsregels van het land waar de Achterliggende partijen hun gewone verblijfplaats hebben. Dat artikel luidt – voor zover hier van belang – als volgt:

1. Bepalingen van bijzonder dwingend recht zijn bepalingen aan de inachtneming waarvan een land zoveel belang hecht voor de handhaving van zijn openbare belangen zoals zijn politieke, sociale of economische organisatie, dat zij moet worden toegepast op elk geval dat onder de werkingssfeer ervan valt, ongeacht welk recht overeenkomstig deze verordening overigens van toepassing is op de overeenkomst.

(...)

3. De rechter kan ook gevolg toekennen aan de bepalingen van bijzonder dwingend recht van het land waar de verbintenissen krachtens de overeenkomst moeten worden nagekomen of zijn nagekomen, voor zover die bepalingen van bijzonder dwingend recht de tenuitvoerlegging van de overeenkomst onwettig maken. Bij de beslissing of aan deze

¹¹ ECLI:NL:GHAMS:2020:194

bepalingen gevolg moet worden toegekend, wordt rekening gehouden met hun aard en doel alsmede met de gevolgen die de toepassing of niet-toepassing van deze bepalingen zou kunnen hebben.

De vraag is of dergelijke nationale voorrangsregels gelden en of deze de cessies aantasten.

Engels recht: champerty and maintenance-doctrine

2.37. De Truckfabrikanten hebben bij antwoord gesteld dat naar Engels recht een cessie ongeldig kan zijn indien deze cessie in strijd is met de regels van '*champerty and maintenance*'. Deze regels verbieden de cessie van een vordering aan een koper die geen eigen legitiem commercieel belang ('*legitimate commercial interest*') heeft bij de vordering en deze koper – in geval van toewijzing van de vordering door de rechter – de gehele schadevergoeding of een deel daarvan ontvangt. Schending van die regels heeft nietigheid van de cessie tot gevolg. Daarvan is hier sprake, aldus de Truckfabrikanten. Bij dupliek hebben zij daaraan toegevoegd dat de Claimvehikels en EB Trans geen recht op een specifiek bedrag gecedeerd hebben gekregen, maar enkel een recht om een rechtsvordering in te stellen. Een dergelijke '*bare cause of action*' kan naar Engels recht onmogelijk worden overgedragen. Deze regels gelden volgens de Truckfabrikanten niet alleen als het vorderingsstatuut Engels recht is. Het betreft hier regels die ervoor moeten zorgen dat de zuiverheid en rechtvaardigheid van het Engelse recht ook buiten English *litigation* gewaarborgd dient te blijven. Alleen dan kan de integriteit van het Engelse rechtssysteem volledig beschermd worden. Er is daarom sprake van een voorrangsregel in de zin van artikel 9 lid 3 Rome I. Hetzelfde geldt voor lastgeving of volmacht.

2.38. De Claimanten voeren tegen het beroep op de *champerty and maintenance*-doctrine op de eerste plaats aan dat de Truckfabrikanten niet stellen dat en waarom een specifieke cessie in strijd zou zijn met de regels van *champerty and maintenance*. Verder ziet het verweer alleen op cessie van vorderingen die door Engels recht zouden worden beheerst. De geografische scope van *champerty and maintenance* is beperkt tot overeenkomsten met betrekking tot English *litigation*. Op procedures buiten Engeland zijn de regels niet van toepassing, omdat het gaat om de bescherming van de integriteit van het Engelse rechtssysteem. Tot slot stellen de Claimanten dat de Truckfabrikanten de regels van *champerty and maintenance* naar Engels recht verkeerd uitleggen.

2.39. Het ligt op de weg van de Truckfabrikanten een dergelijk beroep op vreemd recht te substantiëren. Dat is naar het oordeel van de rechtbank onvoldoende gebeurd. Vertrekpunt daarbij is dat de discussie hier gaat over cessies. Een cessie betreft de overdracht van een vorderingsrecht. Dat omvat wezenlijk meer dan slechts "de overdracht van het recht om een vordering in te stellen", zoals de Truckfabrikanten bij dupliek hebben gesteld. Dat komt er immers op neer dat in eigen naam voor een ander wordt geprocedeerd, wat naar Nederlands recht een lastgeving zou zijn, dus een heel andere rechtsfiguur. De omstandigheid dat dit laatste naar Engels recht niet zou zijn toegestaan, zoals de Truckfabrikanten betogen, betekent daarom nog niet dat hier geen sprake kan zijn van rechtsgeldige cessies. Daarenboven valt niet goed in te zien waarom procedures op grond van cessies als hier aan de orde, naar Engels recht (zeer) kort gezegd als '*frivolous*' zouden worden aangemerkt en de *champerty and maintenance doctrine* in beeld komt. Een afdoende toelichting hierop ontbreekt. Het pas na repliek aangevoerde betoog dat het hier bovendien zou gaan om kort

gezegd een voorrangsregel als bedoeld in artikel 9 lid 3 Rome I miskent tot slot dat het ook hier gaat om een regel die de buitenlandse rechter – in dit geval de Nederlandse – *kan* toepassen. Het ligt op de weg van de partij die zich op een bepaling van bijzonder dwingend recht van het land waar de verbintenis is nagekomen (hier zou het dan kunnen gaan om Engels recht als de cessies in Engeland zijn overeengekomen en uitgevoerd) uiteen te zetten waarom het nodig is dat hier Engels recht wordt toegepast. De laatste zin van artikel 9 lid 3 Rome I laat wat dat betreft aan duidelijkheid niet te wensen over. Daarbij kan niet uit het oog worden verloren dat het hier gaat om een situatie waarin verschillende rechtsstelsels conflicteren; de omstandigheid dat verwaarlozing van de beweerdelijke regel mogelijk de integriteit van het Engelse systeem aantast, behoeft tegen die achtergrond een precieze onderbouwing. Dit laatste ontbreekt. Bij deze stand van zaken wordt aan het verweer wegens onvoldoende onderbouwing voorbij gegaan.

Duits recht: Rechtsdienstleistungsgesetz

2.40. De Truckfabrikanten stellen dat, voor zover er sprake is van Duitse Achterliggende partijen, de cessies, procedeeropdrachten en lastgevingen nietig zijn omdat zij in strijd zijn met het Duitse Rechtsdienstleistungsgesetz (RDG). Daarmee zou er sprake zijn van een voorrangsregel als bedoeld in artikel 9 lid 3 Rome I. Het RDG is volgens de Truckfabrikanten van toepassing omdat op een aantal vorderingen Duits recht van toepassing is, omdat juridische diensten zijn verricht in Duitsland. Het RDG stelt eisen aan incassodienstverleners zoals onder meer litigation vehicles. Op de eerste plaats moeten incassodienstverleners zich registreren in het RDG-register. Alleen CDC beschikt over een RDG-registratie. De cessie- en lastgevingsovereenkomsten met alle andere Claimvehikels zijn hoe dan ook in strijd met het RDG en dus nietig, aldus de Truckfabrikanten. Op de tweede plaats moeten incassodienstverleners hun werkzaamheden beperken tot reguliere buitengerechtelijke incassodiensten. De Claimvehikels mogen dus geen incassodiensten verlenen die van meet af aan gericht zijn op vorderingen in rechte, ook niet als zij wel over een RDG-registratie beschikken. De Claimvehikels handelen daarmee in strijd omdat de werkzaamheden wel van meet af aan gericht zijn op een gerechtelijke procedure ter incasso van duizenden heterogene vorderingen. Op de derde plaats mogen incassodienstverleners geen diensten verlenen waarbij de te behartigen belangen tegenstrijdig zijn. Volgens de Truckfabrikanten wordt ook daaraan niet voldaan. Er is sprake van een tegenstrijdig belang tussen de Claimvehikels en de Achterliggende partijen enerzijds en de Claimvehikels en de procesfinancier anderzijds. Volgens een uitspraak van het Oberlandesgericht Schleswig gaat een bedrijfsmodel waarbij ook de belangen van een procesfinancier betrokken moeten worden ten koste van de Achterliggende partijen. Dat is niet verenigbaar met het RDG. Volgens hetzelfde gerecht kan een eiser met duizenden achterliggende partijen nooit recht doen aan elk individueel belang, aldus steeds de Truckfabrikanten.

2.41. De Claimanten betwisten dat het RDG van toepassing is en stellen dat er geen sprake is van een voorrangsregel als bedoeld in artikel 9 lid 1 Rome I. Bovendien ziet artikel 9 lid 3 Rome I alleen op voorrangsregels van het land waar de verbintenissen krachtens de overeenkomst moeten worden nagekomen of zijn nagekomen. De plaats van nakoming moet worden bepaald aan de hand van het cessiestatuut. Dat is Nederlands recht. Cessie betreft de koop van een vermogensrecht. De Achterliggende partijen hadden derhalve de verplichting om hun vorderingen 'af te leveren' aan de Claimvehikels. Dat gebeurt door middel van een

akte. Dat is een verklaring, die om werking te krijgen de ontvanger, het Claimvehikel dus, moet hebben bereikt. Omdat geen van de Claimvehikels in Duitsland is gevestigd, is de verplichting tot levering steeds in een ander land dan Duitsland nagekomen. Als de nakoming betrekking zou hebben op de dienstverlening, dan nog is de plaats van nakoming niet in Duitsland gelegen. De Claimvehikels zijn buiten Duitsland gevestigd en er wordt in Nederland geprocedeerd. Er worden dus geen diensten verleend in Duitsland. Het RDG is alleen van toepassing als degene die de juridische diensten verleent permanent en doelgericht actief is op de Duitse markt en de dienstverlening gericht is op Duitsland. Daar is in dit geval geen sprake van. Nietigheid wegens strijd met het RDG zou bovendien ten gunste zijn van de Truckfabrikanten, en niet van de Duitse Achterliggende partijen, terwijl het juist de rechtzoekenden zijn wiens belangen het RDG probeert te beschermen. Nietigheid van de cessies zou ook betekenen dat het verloop van het rechtsverkeer in Nederland wordt verstoord. De cessies zijn immers naar Nederlands recht rechtsgeldig, maar zouden dan toch nietig zijn. De stelling van de Truckfabrikanten is dat het RDG beoogt de belangen van de Duitse Achterliggende partijen te beschermen. Het is echter niet aan de Truckfabrikanten om over die belangen te waken en een beroep op de nietigheid van de cessies te doen. De aard en het doel van het RDG, alsmede de gevolgen die toepassing van het RDG zou hebben, rechtvaardigen dat aan het RDG geen gevolg wordt toegekend. Dat is ook in lijn met de Kartelschaderichtlijn. In artikel 2 lid 4 en artikel 7 lid 3 daarvan is immers uitdrukkelijk onderkend dat een schadevordering niet alleen door een benadeelde partij kan worden ingesteld maar bijvoorbeeld ook door iemand die optreedt namens een of meer benadeelde partijen of door een persoon die de schadeclaim heeft verworven. Tot slot geldt dat toepassing van het RDG ook verenigbaar moet zijn met de fundamentele vrijheden van de interne markt. De vrijheid van de Duitse Achterliggende partijen en de Claimvehikels zou illusoir zijn als de beperkingen van het RDG alsnog van toepassing zouden zijn als voorrangsregel die hun keuze voor Nederlands recht zou doorkruisen. In de literatuur wordt dan ook algemeen aangenomen dat voorrangsregels die het vrije verkeer beperken alleen kunnen worden toegepast als daarvoor een rechtvaardigingsgrond of andere dwingende reden van algemeen belang bestaat. Dat is niet het geval. De relevante belangen worden in Nederland afdoende beschermd door de Advocatenwet, de toepassing van het RDG is evenredig noch noodzakelijk en zijn er minder belemmerende maatregelen beschikbaar. Bovendien zou het RDG alleen op de Duitse Achterliggende partijen en niet op de overige Achterliggende partijen worden toegepast. Ten slotte geldt dat, wanneer het belang van een voorrangsregel van het land van ontvangst (Duitsland) voldoende wordt beschermd door equivalente voorschriften van het land van herkomst, de voorrangsregel van het land van ontvangst niet in acht hoeft te worden genomen. Ook daarvan is hier sprake. De rechtzoekenden die het RDG beoogt te beschermen worden immers al voldoende beschermd tegen juridische dienstverlening door ongeschikte en onbetrouwbare personen (waarvan dus überhaupt geen sprake is) door de Advocatenwet, aldus steeds de Claimanten.

2.42. Wanneer er veronderstellenderwijs van wordt uitgegaan dat de activiteiten van de Claimvehikels naar nationaal Duits recht in Duitsland verboden zijn onder het RDG, heeft het volgende te gelden. De vraag is dan of een Duitse Achterliggende partij met een buiten Duitsland gevestigde rechtspersoon een overeenkomst mag sluiten die ertoe strekt een schadevordering uit onrechtmatige daad over te dragen. De rechtsgeldigheid van die cessie moet in de gegeven omstandigheden in beginsel naar Nederlands recht worden beoordeeld, zo volgt uit hetgeen hiervoor is overwogen. Geen van de Claimvehikels is in Duitsland gevestigd, zo staat verder vast. Bij die stand van zaken, had het op de weg van de

Truckfabrikanten gelegen om uiteen te zetten waarom ondanks het bepaalde in paragraaf 1 onder 2 van het Rechtsdienstleistungsgesetz die regeling hier voorrang moet krijgen. Daarin is namelijk bepaald:

“Wird eine Rechtsdienstleistung ausschliesslich aus einem anderen Staat heraus gebracht, gilt dieses Gesetz nur, wenn ihr Gegenstand deutsches Recht ist.”

Gelet op deze bepaling valt zonder nadere toelichting, die de Truckfabrikanten niet hebben gegeven, niet in te zien hoe hier sprake kan zijn van een voorrangsregel die de Nederlandse rechter – die hierin, het zij herhaald, een keuze heeft – zou nopen het ervoor te houden dat de betreffende cessies naar Duits recht nietig zijn. Ook dit verweer wordt daarom gepasseerd.

Duits recht: cessie in strijd met de openbare orde en goede zeden?

2.43. De Truckfabrikanten voeren als verweer tevens aan dat de cessieovereenkomsten in strijd zijn met de openbare orde en goede zeden naar Duits recht. Zij doen daarbij een beroep op de uitspraak van het Oberlandesgericht Düsseldorf van 18 februari 2015. Het OLG Düsseldorf oordeelde in die zaak dat een cessieovereenkomst in strijd was met de openbare orde en de goede zeden indien de cessie wordt misbruikt door een minder solvante partij – een leeg litigation vehicle – als procespartij naar voren te schuiven, waardoor verhaal van een proceskostenveroordeling onmogelijk is en het litigation vehicle en de Achterliggende partijen het oogmerk hebben te voorkomen dat zij de proceskosten van de wederpartij bij verlies moeten betalen. In dit geval heeft alleen CDC zekerheid voor de proceskosten gesteld.

2.44. De Claimanten voeren aan dat de Truckfabrikanten niet stellen dat en waarom specifieke cessieovereenkomsten in strijd zouden zijn met de openbare orde en de goede zeden. Zij stellen alleen dat de Claimanten, met uitzondering van CDC, geen zekerheid voor een eventuele proceskostenveroordeling zouden hebben gesteld. Dat klopt niet, Chapelton heeft ook zekerheid gesteld. Bovendien moet op grond van de uitspraak van het OLG Düsseldorf enerzijds objectief komen vast te staan dat:

- (a) de cessionaris niet in staat zal zijn een proceskostenveroordeling te voldoen, terwijl
- (b) de cedenten wel in staat zouden zijn een proceskostenveroordeling te voldoen; en
- (c) de verschuiving van het risico om de proceskostenveroordeling te moeten voldoen de voornaamste reden was van de cessies.

Daarnaast heeft het OLG Düsseldorf geoordeeld dat er ook aan het subjectieve vereiste van daadwerkelijke wetenschap moet zijn voldaan. Dit betekent dat het niet voldoende is dat het voor de cedenten en de cessionaris enkel voorzienbaar was dat het litigation vehicle de proceskostenveroordeling mogelijk niet zou kunnen voldoen. Vereist is dat zowel de cedenten als de cessionaris(sen) wisten (of dat zij grof nalatig waren door niet te weten: "*vorhandene Kenntnis oder grobfahrlässige Unkenntnis*") dat het litigation vehicle daadwerkelijk niet in staat was om een mogelijke proceskostenveroordeling te voldoen. Aan zowel de objectieve als de subjectieve criteria zijn in dit geval niet voldaan. Tot slot is het naar Duits recht doorslaggevend dat een procedure daadwerkelijk in Duitsland wordt gevoerd, of in een jurisdictie met een vergelijkbare, zeer hoge proceskostenveroordeling. Nederland is niet zo'n jurisdictie, aldus steeds de Claimanten.

2.45. Dit laatste is juist, in Nederland geldt voor de proceskosten van artikel 237 e.v. Rv een forfaitair systeem waarbij de advocaatkosten – die doorgaans het leeuwendeel vormen van de kosten die een partij moet maken – op basis van het zogenoemde Liquidatietarief worden vastgesteld. In het algemeen liggen de bedragen die daarvoor worden toegewezen (ver) onder de daadwerkelijke advocaatkosten die een partij heeft moeten maken. Het OLG Düsseldorf heeft – voor zover hier van belang – het volgende overwogen:

“(…)

72. Ein Rechtsgeschäft ist nach §138 Abs. 1 BGB nichtig, wenn es nach seinem aus der Zusammenfassung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu entnehmenden Gesamtcharakter mit den guten Sitten nicht vereinbar ist. Dabei sind nicht nur der objektive Inhalt des Geschäfts, sondern auch die Umstände, die zu seiner Vornahme geführt haben, und die von den Parteien verfolgten Absichten und Beweggründe zu berücksichtigen. Das Bewusstsein der Sittenwidrigkeit und eine Schädigungsabsicht sind nicht erforderlich; es genügt, wenn der Handelnde die Tatsachen kennt, aus denen sich die Sittenwidrigkeit ergibt, wobei dem gleichsteht, wenn sich jemand bewusst oder grob fahrlässig der Kenntnis erheblicher Tatsachen verschließt. (...) Geht es um zu Lasten von Dritten getroffene Vereinbarungen, setzt sittenwidriges Verhalten voraus, dass beide Vertragsbeteiligten die die Sittenwidrigkeit begründenden Tatsachen kennen bzw. sich der entsprechenden Kenntnis verschließen (...). Ist bei der gebotenen Gesamtschau aller Umstände ein Element besonders ausgeprägt, kann sich bereits allein aus diesem Element die Sittenwidrigkeit ergeben (...).

73. Hinsichtlich Forderungsabtretungen sowie Prozessführungsermächtigungen und hiervon ausgehenden Verlagerungen von Prozesskostenerstattungsrisiken hat der Bundesgerichtshof Maßstäbe aufgestellt, um eine den genannten Handlungen womöglich anhaftende Sittenwidrigkeit zu beurteilen. Im Ausgangspunkt ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich kein Beklagter Anspruch darauf hat, von einem zahlungskräftigen Kläger verklagt zu werden (...). Indes dürfen Forderungsabtretungen wie auch Prozessführungsermächtigungen nicht dazu missbraucht werden, den Prozessgegner wie auch den Staat der Möglichkeit zu berauben, ihren Rechtsanspruch auf Erstattung oder Zahlung der Prozesskosten zu verwirklichen (...). Ein solcher Missbrauch ist grundsätzlich anzunehmen, wenn eine unvermögende Partei zur gerichtlichen Durchsetzung von Ansprüchen vorgeschoben wird und dies bezweckt, das Kostenrisiko zu Lasten der beklagten Partei zu vermindern oder auszuschließen; dies kommt namentlich dann in Betracht, wenn der Zedent bzw. der Rechtsträger einen wesentlich besseren finanziellen Rückhalt als der Zessionar bzw. der zur Prozessführung Ermächtigte hat (...).

74. In zeitlicher Hinsicht kommt es darauf an, ob das zu beurteilende Rechtsgeschäft bei seiner Vornahme sittenwidrig gewesen ist. (...)”.

2.46. Na deze schets van het toetsingskader, wijdt het OLG uitgebreide overwegingen aan de financiële positie van de eiseres in die procedure ten tijde van het sluiten van de overeenkomst van cessie, met als conclusie dat die positie zodanig was dat eiseres zelf niet zou kunnen opdraaien voor een eventuele proceskostenveroordeling. Dat was bij zowel eiseres als de cedent bekend ten tijde van het sluiten van de cessieovereenkomst; kennelijk was er bewust voor gekozen het proceskostenrisico te verleggen. Dat alles speelt in dit geval niet. Er zijn bovendien geen aanwijzingen dat de Claimvehikels niet in staat zullen zijn een eventuele kostenveroordeling – die in omvang beperkt zal zijn vanwege het in Nederland gehanteerde systeem met Liquidatietarieven – niet gedragen zal kunnen worden. Daarop strandt al het verweer van de Truckfabrikanten.

Lastgevingen

2.47. Cartel des Camions, CDC, Chapelton, SAATC en STCC procederen (al dan niet subsidiair, voor het geval er geen sprake is van ongeldige cessie) op basis van een procedeeropdracht of lastgeving. De Truckfabrikanten betwisten de rechtsgeldigheid daarvan.

Toepasselijk recht op de lastgevingen

2.48. Partijen zijn het erover eens dat de voor lastgeving relevante verwijzingsregels volgen uit het Haags Vertegenwoordigingsverdrag en uit artikel 10:12 BW. Het toepasselijke recht op de relatie tussen de vertegenwoordiger (de Claimanten) en de vertegenwoordigde (de Achterliggende partijen) moet worden bepaald aan de hand van de artikelen 5 en 6 Haags Vertegenwoordigingsverdrag. De Claimanten hebben op grond van artikel 5 Haags Vertegenwoordigingsverdrag een rechtskeuze gedaan voor Nederlands recht. Dat is tussen partijen niet in geschil.

2.49. Met betrekking tot de rechtsbetrekking tussen de vertegenwoordigde (de Achterliggende partijen) en derden (in dit geval de Truckfabrikanten) is geen rechtskeuze gedaan. Conform de hoofdregel van artikel 11 lid 1 Haags Vertegenwoordigingsverdrag worden het bestaan en de omvang van de bevoegdheden van de Claimanten, alsmede de gevolgen van het werkelijk of beweerdelijk uitoefenen van hun bevoegdheden, beheerst door het recht van het land waar de Claimant (de vertegenwoordiger) haar kantoor had op het tijdstip dat zij handelde. Partijen zijn het erover eens dat Chapelton, STCC, SAATC en Cartel des Camions kantoor houden in Nederland, zodat wat betreft hun lastgevingsovereenkomsten Nederlands recht van toepassing is op de verhouding tussen de Achterliggende partijen en de Truckfabrikanten.

CDC

2.50. De Truckfabrikanten stellen dat CDC kantoor houdt in Luxemburg, zodat Luxemburgs recht van toepassing is. Dat laatste betwist CDC. Zij doet een beroep op artikel 11 lid 2 sub b Haags Vertegenwoordigingsverdrag, dat bepaalt dat in afwijking van de hoofdregel het recht van de staat waar de vertegenwoordiger (CDC) heeft gehandeld moet worden toegepast als de derde (een of meer Truckfabrikanten) ook in die staat is gevestigd. Artikel 13 van het Haags Vertegenwoordigingsverdrag, waar de Truckfabrikanten zich op beroepen en op grond waarvan CDC geacht zou worden te hebben gehandeld op de plaats van haar kantoor in Luxemburg, is in dat geval niet van toepassing, aldus CDC.

2.51. Op grond van de hoofdregel van artikel 11 lid 1 van het Haags Vertegenwoordigingsverdrag geldt kort gezegd het recht van de staat waar de vertegenwoordiger zijn kantoor heeft. Dat is in het geval van CDC Luxemburgs recht. Alleen voor zover er door haar is gehandeld in een staat waarin een derde (hier: een Truckfabrikant) zijn kantoor heeft, geldt het recht van die staat. Het gaat er dan allereerst om of CDC in Nederland heeft gehandeld. Als dat zo is, zou Nederlands recht gelden ten aanzien van de Truckfabrikanten die in Nederland zijn gevestigd, zijnde DAF en CNH/Iveco. De vraag of er in Nederland is gehandeld door CDC, moet worden beantwoord met inachtneming van het bepaalde in artikel 13 van het verdrag. Die regeling komt erop

neer dat als het contact via een communicatiemiddel als de post of de telefoon (of anderszins) is gelopen, de vertegenwoordiger wordt geacht vanuit zijn reguliere vestigingsplaats (hier: Luxemburg) te hebben gehandeld. Het ligt daarmee op de weg van CDC om toe te lichten dat zij daadwerkelijk feitelijk in Nederland lastgevingscontracten heeft gesloten. Dat is niet gebeurd. Bij die stand van zaken moet ervan worden uitgegaan dat de lastgevingen van CDC naar Luxemburgs recht moeten worden beoordeeld.

2.52. Verder is wat betreft de door CDC overgelegde lastgevingen door de Truckfabrikanten nog aangevoerd dat deze niet voldoen aan het Nederlandse recht, meer in het bijzonder artikel 7:414 lid 1 BW. Nu de lastgevingen moeten worden beoordeeld naar Luxemburgs recht, mist dit betoog betekenis. Echter ook is aangevoerd dat de lastgevingen van CDC ongeldig zijn naar Luxemburgs recht. Een verzoek van een partij tot het initiëren van een procedure is volgens de Truckfabrikanten naar Luxemburgs recht alleen ontvankelijk als die partij een persoonlijk en gerechtvaardigd belang heeft dat op het moment van het instellen van de vordering bestaat. Alleen onder bepaalde omstandigheden kan een lastgeving worden gegeven aan een belangenorganisatie die zich inzet voor openbare belangen. CDC voldoet als commerciële partij echter niet aan de vereisten om op die basis een vordering in te mogen stellen. Zij is een commerciële partij, behartigt geen openbaar belang, heeft geen leden waarvoor zij optreedt en heeft geen gerechtvaardigd en persoonlijk belang bij de door haar ingestelde procedures, aldus de Truckfabrikanten.

2.53. De Claimanten stellen onder verwijzing naar twee opinies van G. Cuniberti, professor of Private International Law and Comparative Law aan Luxembourg University, dat CDC ook naar Luxemburgs recht bevoegd is om als lasthebber van de Achterliggende partijen op te treden.

2.54. Vooralsnog ziet de rechtbank onvoldoende grond dit debat over vragen van Luxemburgs recht te beslechten. CDC procedeert immers zowel op basis van cessie als op basis van lastgeving. Uit hetgeen hiervoor is overwogen volgt dat er vooralsnog onvoldoende grond is om aan te nemen dat de cessies – die naar Nederlands recht moeten worden beoordeeld – niet rechtsgeldig zijn. Weliswaar is thans niet uit te sluiten dat in een individueel geval kan blijken dat de cessie niet geldig is, waarna wordt toegekomen aan de wat betreft CDC naar Luxemburgs recht te beantwoorden vraag of de lastgeving wel rechtsgeldig is, maar die enkele mogelijkheid geeft de rechtbank onvoldoende grond daar reeds nu in algemene zin op te beslissen terwijl de feiten van het geval niet vaststaan.

RDG als dwingend voorschrift?

2.55. Wat betreft het toepasselijk recht, beroepen de Truckfabrikanten zich tot slot nog op artikel 16 Haags Vertegenwoordigingsverdrag. Dat bepaalt dat ook gevolg kan worden toegekend aan de dwingende voorschriften van een land waarmee het geval daadwerkelijk is verbonden, indien en voor zover die voorschriften volgens het recht van dat land toepasselijk zijn, ongeacht het recht dat door de verwijzingsregels in het Haags Vertegenwoordigingsverdrag als toepasselijk wordt aangewezen. Ook in het kader van lastgevingen dient derhalve gevolg te worden gegeven aan de voorrangsregels uit het RDG, nu ten aanzien van Duitse Achterliggende partijen sprake is van daadwerkelijke verbondenheid met Duitsland, aldus de Truckfabrikanten.

2.56. De Claimanten betwisten dat het RDG als voorrangsregel van toepassing is.

2.57. Ook hier geldt dat uit de stellingen van de Truckfabrikanten onvoldoende volgt dat in dit internationale geval het RDG, gelet op het bepaalde in paragraaf 1, lid 2 van die wet, naar Duits recht toepasselijk is en dat er dus sprake is van een dwingend voorschrift naar Duits recht. Het betoog faalt.

Rechtsgeldigheid lastgevingen

Vertegenwoordigingsbevoegdheid in de lastgevingsovereenkomsten

2.58. De Truckfabrikanten stellen ook nog dat zij niet kunnen nagaan of de Achterliggende partijen rechtsgeldig zijn vertegenwoordigd bij het aangaan van de lastgevingsovereenkomsten. Omdat de argumenten die zij daarvoor aanvoeren dezelfde zijn als die zij hebben aangevoerd met betrekking tot de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij het aangaan van de cessieovereenkomsten, verwijst de rechtbank kortheidshalve naar wat zij daarover hiervoor al heeft geoordeeld.

Cartel des Camions

2.59. De Truckfabrikanten stellen dat de lastgevingen aan Cartel des Camions ongeldig zijn. Cartel des Camions stelt in eigen naam rechtsvorderingen in ten behoeve van de Achterliggende partijen. In de lastgevingsovereenkomsten staat echter het volgende:

“(…) Sous réserve de l’article 2, la Société mandate la Structure, entité juridique qui, conformément à ses statuts, a pour objectif de défendre l’intérêt commun de plusieurs entreprises se trouvant dans une situation similaire ou identique à celle de la Société, afin d’agir en son nom et pour son compte pour le recouvrement des Réclamations, de façon individuelle ou collective, ce qui comprend notamment.”

La Société is de Achterliggende partij, la Structure is Cartel des Camions. Uit de geciteerde bepaling volgt dat Cartel des Camions bevoegd is te handelen op naam en voor rekening van de Achterliggende partij en dus niet bevoegd is om in eigen naam te handelen. Zij handelt dus in strijd met de lastgevingsovereenkomst. Bovendien volgt noch uit de hierboven geciteerde bepaling noch uit enige andere bepaling uit de lastgevingsovereenkomst dat Cartel des Camions (de lasthebber) zich jegens de Achterliggende partij (de lastgever) verplicht heeft tot het verrichten van rechtshandelingen. Daarmee is niet voldaan aan het vereiste uit artikel 7:414 BW. Aldus is er geen sprake van een geldige lastgeving, waardoor Cartel des Camions in haar vordering niet-ontvankelijk dient te worden verklaard volgens de Truckfabrikanten.

2.60. De Claimanten voeren hiertegen aan dat Cartel des Camions vrij is om te kiezen of zij in eigen naam handelt of in naam van de Achterliggende partijen. Het gaat hier om wat de partijen bij de lastgevingsovereenkomst hebben beoogd. De letterlijke bewoordingen van een overeenkomst zijn niet bepalend voor de uitleg en strekking daarvan. Het enkele feit dat in die overeenkomst niet letterlijk staat dat Cartel des Camions zich jegens de betreffende Achterliggende partij heeft verplicht tot het verrichten van rechtshandelingen in eigen naam, maakt niet dat Cartel des Camions daartoe niet bevoegd was. Cartel des Camions en de betreffende Achterliggende partijen zijn het er zelf volledig over eens dat zij beoogd hebben

dat Cartel des Camions niet alleen bevoegd is te handelen op naam van die Achterliggende partijen (de meest vergaande vorm), maar ook in eigen naam (de minder vergaande vorm). In het meerdere ligt het mindere reeds besloten. Dat is wat partijen daadwerkelijk hebben bedoeld. Het gaat bij de uitleg van deze Franstalige overeenkomst om de daadwerkelijke partijbedoelingen en niet om wat derden zoals de Truckfabrikanten daarvan vinden. Tot slot voeren de Claimanten aan dat het ontbreken van de verplichting tot handelen in de lastgevingsovereenkomst die overeenkomst niet ongeldig maakt.

2.61. De rechtbank stelt voorop dat bij de uitleg van een overeenkomst als hier aan de orde – waarbij aan een ander een opdracht wordt verstrekt – niet zonder meer kan worden aangenomen dat degene die het meerdere mag, ook het mindere mag doen. Dit nog los van de vraag of het handelen in andermans naam wel is te beschouwen als het ‘meerdere’ ten opzichte van het handelen in eigen naam in een geval dat voor rekening van de ander wordt gehandeld. Er zal duidelijkheid over moeten komen dat Cartel des Camions met instemming van haar lastgevers voor eigen naam handelt. Anders dan de Truckfabrikanten menen, biedt dit geen grond voor het oordeel dat de lastgevingsovereenkomst – die zoals hiervoor is overwogen naar Nederlands recht moet worden beoordeeld – als zodanig niet rechtsgeldig is. Cartel des Camions zal voor het eindvonnis de gevraagde duidelijkheid moeten verschaffen. Indien zij dit verzuimt, moet het ervoor worden gehouden dat zij in deze procedure zonder toereikende last van haar lastgevers optreedt.

Volmacht SAATC

2.62. De Truckfabrikanten betwisten dat SAATC op basis van volmacht procedeert. SAATC stelt op grond van lastgeving bevoegd te zijn tot het in eigen naam instellen van rechtsvorderingen ten behoeve van de Achterliggende partijen. Daarnaast stelt zij ook op grond van volmacht daartoe bevoegd te zijn. Omdat SAATC uitsluitend rechtsvorderingen in eigen naam heeft ingesteld, is uitgesloten dat zij dat mede op basis van volmacht heeft gedaan, aldus de Truckfabrikanten.

2.63. De Claimanten stellen dat SAATC in randnummer 2.4 van haar dagvaarding heeft toegelicht dat zij naast lastgeving ook op grond van volmacht bevoegd was tot het instellen van de vorderingen van haar Achterliggende partijen. Volgens vaste rechtspraak van de Hoge Raad is voldoende dat uit de dagvaarding blijkt dat de eiser (mede) optreedt als gevolmachtigde van een met name genoemde volmachtgever. Uit de dagvaarding blijkt dat SAATC (ook) optreedt als gevolmachtigde van de in productie SAAT-0004 bij de dagvaarding met name genoemde Achterliggende partijen.

2.64. De rechtbank passeert het betoog van de Truckfabrikanten. Waar niet in geschil is dat SAATC in ieder geval rechtsgeldig op basis van lastgeving in eigen naam procedeert, kan in het midden blijven of zij wellicht ook bevoegd is om op basis van volmacht namens de desbetreffende Achterliggende Partijen te handelen. Voldoende is dat voor de Truckfabrikanten duidelijk is van wie de schadevorderingen die SAATC heeft ingesteld afkomstig zijn.

Tot slot: het 'pragmatisch voorstel'

2.65. Dan is er nog de stelling van de Truckfabrikanten dat het zeer aannemelijk is dat als een Achterliggende Partij gevraagd zou worden of de cessie waaraan zij heeft meegewerkt de strekking had om de vordering na overdracht in het vermogen van de Claimvehikels en EB Trans te doen vallen, het antwoord negatief zou luiden. Mede om die reden hebben zij de rechtbank verzocht om in te stemmen met hun zogenoemde 'pragmatisch voorstel' erop neerkomend dat zij de Achterliggende Partijen aanschrijft met het verzoek hen op eigen briefpapier een aantal zaken te bevestigen, waarna de Truckfabrikanten bereid zijn een aantal weren tegen de betreffende partijen te laten varen.

2.66. De rechtbank ziet hiertoe geen grond. Zoals hiervoor uiteen is gezet, is het, nu de Claimvehikels de onderliggende documentatie hebben overgelegd, aan de Truckfabrikanten om gemotiveerd uiteen te zetten waarom er niet op basis van de gestelde cessies (en lastgevingen) geprocedeerd kan worden. Uit hetgeen hiervoor is overwogen volgt dat er voor nu geen aanwijzingen zijn dat alle dan wel hele categorieën cessies of lastgevingen buiten beschouwing gelaten moeten worden. Dat betekent nog niet dat alle cessies of lastgevingen zonder meer correct zijn. Ook in een later stadium kan nog blijken dat in individuele gevallen de vordering niet is overgegaan of dat de vordering onvoldoende is onderbouwd of in het geheel niet blijkt te bestaan. Maar ook daarvoor geldt dat het aan de Truckfabrikanten is om daarvoor het nodige te stellen. Daartoe moeten zij op basis van de overgelegde documentatie voldoende in staat zijn. Voor zover er gegevens ontbreken of er twijfel is over de juistheid, kunnen zij kiezen of zij daarover nadere informatie bij de wederpartij willen opvragen (eventueel op de wijze als voorgesteld in hun pragmatisch voorstel) of dat zij daarvan in rechte een punt maken. Bij dit laatste geldt wel dat er rekening mee moet worden gehouden dat er in dat kader ruime herstelmogelijkheden (kunnen) gelden. Tegen deze achtergrond ziet de rechtbank geen aanleiding in te gaan op het verzoek dat de Truckfabrikanten in hun 'pragmatisch voorstel' hebben gedaan. Het is evident dat wanneer in een later stadium van de procedure blijkt dat een vordering niet bestaat, de Truckfabrikanten niet tot schadevergoeding gehouden zullen zijn.

Vervolg

2.67. Na beslechting van de geschilpunten in dit vonnis, wenst de rechtbank thans alle overige geschilpunten te behandelen en op de vorderingen van de Claimanten (of verwijzing naar de schadestaat procedure aan de orde is) te beslissen. Daartoe dient een mondelinge behandeling te worden bepaald. Deze zal – zoals eerder met partijen gecommuniceerd – plaatsvinden in het eerste kwartaal van 2023. Partijen zal worden verzocht hun verhinderdata op te geven voor de eerste drie maanden van 2023. De zaak zal hiertoe worden verwezen naar de rol.

3. De beslissing

De rechtbank

3.1. verwijst de zaak naar de rol van **7 september 2022** voor opgave van verhinderdata door partijen,

3.2. houdt iedere verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. R.A. Dudok van Heel, mr. M.A.M. Vaessen en
mr. K.A. Maarschalkerweerd, rechters, bijgestaan door mr. J.P.W. Manders, griffier, en in
het openbaar uitgesproken door mr. P. Vrugt op 27 juli 2022.

