

arrest

GERECHTSHOF AMSTERDAM

afdeling civiel recht en belastingrecht, team I

zaaknummer : 200.312.819/01
zaak- en rolnummer rechtbank Amsterdam : C/13/688861 / HA ZA 20-881

arrest van de meervoudige burgerlijke kamer van 13 augustus 2024

inzake

STICHTING DIESEL EMISSIONS JUSTICE,
gevestigd te Amsterdam,
appellante, tevens geïntimeerde in incidenteel appel,
advocaat: mr. Q.L.C.M. Bongaerts te Amsterdam,

tegen

1. **STELLANTIS N.V.** voorheen FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES N.V.,
gevestigd te Amsterdam,
de rechtspersonen naar buitenlands recht (2 tot en met 4)
2. **STELLANTIS EUROPE S.P.A.**, voorheen FCA ITALY S.P.A.,
gevestigd te Turijn, Italië,
3. **ALFA ROMEO S.P.A.**,
gevestigd te Turijn, Italië,
4. **FCA US LLC**,
gevestigd te Auburn Hills, Michigan, Verenigde Staten van Amerika,
5. **FCA NETHERLANDS B.V.**,
gevestigd te Amsterdam,
geïntimeerden, tevens appellanten in incidenteel appel,
advocaat: mr. A. Knigge te Amsterdam,
6. **ABSWOUDE B.V.**,
gevestigd te Noordwijk,
7. **AMERICAN CARS SCHIMMERT B.V.**,
gevestigd te Schimmert,
8. **AUTO AALTINK B.V.**,
gevestigd te Nijverdal,
9. **AUTO BIERMANS B.V.** (inmiddels ontbonden),
gevestigd te Berg en Terblijt,
10. **AUTO KUIJER B.V.**,
gevestigd te Veenendaal,
geïntimeerden,
advocaat mr. M.J. van Joolingen te 's-Hertogenbosch,
11. **BROEKHUIS ZWOLLE B.V.**, voorheen AUTOPALACE ZWOLLE B.V.,
gevestigd te Zwolle,
advocaat mr. J.S. de Jong te Nijmegen,

-
12. **AUTO 'T HOOFT B.V.**,
gevestigd te Doetinchem,
 13. **AUTO TALSMA B.V.**,
gevestigd te St.-Annaparachie, gemeente Waadhoeke,
 14. **AUTO ZWEEUW B.V.**,
gevestigd te Hendrik Ido Ambacht,
 15. **AUTO ZWEEUW ROTTERDAM B.V.**,
gevestigd te Rotterdam,
 16. **AUTOBEDRIJF AARSMAN B.V.**,
gevestigd te Zevenbergen,
 17. **AUTOBEDRIJF ARNOLD DE RIJK B.V.**,
gevestigd te Roosendaal,
 18. **AUTOBEDRIJF B. JOREN B.V.**,
gevestigd te Lisse,
 19. **AUTOBEDRIJF BOSMAN B.V.**,
gevestigd te Oud-Beijerland,
 20. **AUTOBEDRIJF COUMANS B.V.**,
gevestigd te Geleen,
 21. **AUTOBEDRIJF DE SNIPPERLING APELDOORN B.V.**,
gevestigd te Apeldoorn,
 22. **AUTOBEDRIJF DE SNIPPERLING B.V.**,
gevestigd te Deventer,
 23. **AUTOBEDRIJF P.J. PEETERS V.O.F.**,
gevestigd te Gemert,
 24. **AUTOBEDRIJF PREUNINGER HAAGLAND B.V.** gefuseerd met verkrijgende
rechtspersoon **DAVO AUTOBEDRIJVEN B.V.**,
gevestigd te Den Haag,
 25. **AUTOBEDRIJF TE GROTENHUIS B.V.**,
gevestigd te Woudenberg,
 26. **AUTOBEDRIJF VERMEULEN GOES B.V.**,
gevestigd te Goes,
 27. **AUTOBEDRIJVEN ESA VAN B.V.**,
gevestigd te Groningen,
 28. **AUTOCENTRUM BIERMANS B.V.**,
gevestigd te Maastricht,
 29. **AUTOMOBIELBEDRIJF ZWEEUW B.V.**,
gevestigd te Hendrik Ido Ambacht,
 30. **AUTOMOBIELBEDRIJF RUESINK DOETINCHEM B.V.**,
gevestigd te Doetinchem,
 31. **AUTOMOBIELBEDRIJF M. LETTENMEIJER B.V.**,
gevestigd te Baarn,
 32. **AUTOMOBIELBEDRIJF REUSINK ZUTPHEN B.V.**,
gevestigd te Zutphen,
 33. **AUTOWINKEL B.V.**,
gevestigd te Woerden,
 34. **BAKKER BEDRIJFSWAGENS AMERSFOORT B.V.**,
gevestigd te Amersfoort,
 35. **BAKKER BEDRIJFSWAGENS APELDOORN B.V.**,
gevestigd te Barneveld,
 36. **BAKKER BEDRIJFSWAGENS BARNEVELD B.V.**,

-
- gevestigd te Barneveld,
37. **BLOM'S AUTOMOBIELBEDRIJF B.V.**,
gevestigd te Katwijk,
38. **BROEKHUIS SCHAGEN B.V.**,
gevestigd te Schagen,
39. **CONTENT AUTOGROEP I B.V.**,
gevestigd te Eindhoven,
40. **CONTENT AUTOGROEP II B.V.**,
gevestigd te Eindhoven,
41. **CORNELIS BEDRIJFSAUTO'S B.V.**,
gevestigd te Groningen,
42. **DE BURGH ACHT B.V.**, gefuseerd met verkrijgende rechtspersoon **TRUCKLAND E B.V.** (tevens geïntimeerde 69),
gevestigd te Eindhoven,
43. **DRIESSEN AUTO VIII B.V.**,
gevestigd te Eindhoven,
44. **DRIESSEN AUTO III B.V.**,
gevestigd te Eindhoven,
45. de eenmanszaak **AUTOMOBIELBEDRIJF CHR. UDO** voorheen V.O.F.
AUTOMOBIELBEDRIJF CHR. UDO,
gevestigd te Hengelo,
46. **FRANK VANEMAN AUTOMOTIVE 1 B.V.**,
gevestigd te Amsterdam,
47. **FRANK VANEMAN AUTOMOTIVE 2 B.V.**,
gevestigd te Amsterdam,
48. **GARAGE MARRÉ B.V.**,
gevestigd te Amsterdam,
49. **GARAGE PRINS B.V.**,
gevestigd te Nunspeet,
50. **GEBRS. HAAKER B.V.**,
gevestigd te Badhoevedorp,
51. **HOLLANDSE AUTO IMPORTMIJ "H.A.I." B.V.**, h.o.d.n. **HOLLANDSE AUTO IMPORTMIJ B.V.**,
gevestigd te Rijnsburg,
52. **IVECO SCHOUTEN B.V.**,
gevestigd te Giessen,
53. **JAN HOP ROOSENDAAL B.V.**,
gevestigd te Roosendaal,
54. **JELLE TALSMA B.V.**,
gevestigd te Leeuwarden,
55. **JELLE TALSMA HEERENVEEN B.V.**,
gevestigd te Heerenveen,
56. **KIEN AUTOMOTIVE B.V.**,
gevestigd te Arnhem,
57. **KIEN NIJMEGEN B.V.**,
gevestigd te Velp,
58. **KIEN MOBILITEITSCENTRUM B.V.**, voorheen **KIEN VEENENDAAL B.V.**,
gevestigd te Arnhem,
59. **KOENE AUTO B.V.**,
gevestigd te Velsen,
60. **KOENEN'S AUTOBEDRIJF B.V.**,

gevestigd te Echt,
61. **MOBILITY GROUP HAAKER AMSTERDAM B.V.**,
gevestigd te Amsterdam,
62. **MOBILITY GROUP HAAKER HEEMSTEDEN B.V.**,
gevestigd te Heemstede,
63. **MOTORHUIS B.V.**,
gevestigd te Leiden,
64. **BAKKER BEDRIJFSWAGENS HOOGVEEN B.V.**, voorheen SENT WANINGE
HOOGVEEN B.V.,
gevestigd te Amersfoort,
65. **STERN 4F B.V.**,
gevestigd te Purmerend,
66. **TENBACK AUTO'S B.V.**,
gevestigd te Doetinchem,
67. **TRUCKLAND B.V.**,
gevestigd te Amsterdam,
68. **ASV CERTIFIED B.V.**, voorheen VAN DEN DUNGEN VEHGEL B.V.,
gevestigd te Veghel,
69. **VAN HOOFT BEDRIJFSWAGENS B.V.** gefuseerd met verkrijgende rechtspersoon
TRUCKLAND B.V.,
gevestigd te Eindhoven,
70. **VAN MOSSEL FJAM B.V.**,
gevestigd te Waalwijk,
71. **VAN VLIET AUTOGROEP B.V.**,
gevestigd te Woerden,
72. **WEIJERS AUTO B.V.**,
gevestigd te Ridderkerk,
geïntimeerden,
advocaat mr. M.J. van Joolingen te 's-Hertogenbosch.

Appellante wordt aangeduid als SDEJ. Geïntimeerden 1 tot en met 5 worden tezamen Stellantis c.s. genoemd en ieder voor zich Stellantis, Stellantis Europe, Alfa Romeo, FCA US en (geïntimeerde 5) de Importeur. Geïntimeerden 2 tot en met 4 worden tezamen aangeduid als de Autofabrikanten. Geïntimeerden 6 tot en met 10 en 12 tot en met 72 tezamen worden de Dealers genoemd. Geïntimeerde 11 wordt aangeduid als AutoPalace.

1. De zaak in het kort

SDEJ heeft collectieve vorderingen ingesteld tegen Stellantis, de Autofabrikanten, de Importeur en de Dealers met betrekking tot voertuigen met dieselmotoren die volgens SDEJ vanwege een verboden manipulatie-instrument niet voldeden en nog steeds niet voldoen aan de Euro 5 en Euro 6 emissienormen.

In dit arrest worden twee vragen beantwoord, te weten:

- 1) Heeft de Nederlandse rechter rechtsmacht ten aanzien van de vorderingen tegen de Autofabrikanten? en
- 2) Welk collectieveactieregime is van toepassing, art. 3:305a (oud) BW of de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie (WAMCA)?

2. Het geding in hoger beroep

SDEJ is bij dagvaarding van 12 juli 2022 in hoger beroep gekomen van een vonnis van de rechtbank Amsterdam, onder bovenvermeld zaak- en rolnummer gewezen tussen SDEJ als eiseres en geïntimeerden als gedaagden.

Partijen hebben daarna de volgende stukken ingediend:

- memorie van grieven, met producties;
- memorie van antwoord tevens memorie van grieven in incidenteel appel van Stellantis c.s., met producties;
- memorie van antwoord van de Dealers;
- memorie van antwoord van AutoPalace;
- memorie van antwoord in incidenteel appel, met producties.

Voorafgaand aan de mondelinge behandeling heeft SDEJ producties overgelegd en heeft FCA Italy (thans Stellantis Europe) een akte naamswijziging ingediend.

Partijen hebben de zaak tijdens de mondelinge behandeling van 18 januari 2024 laten toelichten aan de hand van spreekantekeningen die zij hebben overgelegd, SDEJ door mr. Bongaerts voornoemd en mrs. J.D. Edixhoven en W. Vader, advocaten te Amsterdam, Stellantis c.s. door mr. Knigge voornoemd, en mr. P. Sluijter, advocaat te Rotterdam en mr. D. van der Linden en mr. J. Luitwieler, advocaten te Amsterdam, de Dealers door mr. Van Joolingen voornoemd en AutoPalace door mr. De Jong voornoemd.

Ten slotte is arrest gevraagd.

SDEJ heeft geconcludeerd dat het hof het bestreden vonnis zal vernietigen voor zover dit betreft rov. 5.34 en het dictum onder 6.2 met bepaling dat op deze procedure en de daarin ingestelde vorderingen art. 3:305a (nieuw) BW en titel 14A Rv zoals gewijzigd en ingevoerd met de WAMCA van toepassing zijn, met beslissing, uitvoerbaar bij voorraad, over de proceskosten.

Stellantis c.s. hebben in incidenteel appel geconcludeerd dat het hof het bestreden vonnis zal vernietigen en alsnog de rechtbank Amsterdam onbevoegd zal verklaren om kennis te nemen van de vorderingen van SDEJ jegens de Autofabrikanten, behoudens ten aanzien van de door SDEJ voor een – vooralsnog door SDEJ onvoldoende geconcretiseerde – eventuele groep Amsterdamse kopers ingestelde vorderingen. Stellantis c.s. hebben in principaal appel geconcludeerd dat het hof het bestreden vonnis zal bekrachtigen, een en ander met, uitvoerbaar bij voorraad, beslissing over de proceskosten.

De conclusies van de Dealers en AutoPalace strekken ertoe dat het hof het bestreden vonnis zal bekrachtigen met, uitvoerbaar bij voorraad, beslissing over de proceskosten.

In het incidenteel appel heeft SDEJ geconcludeerd dat het hof het bestreden vonnis zal bekrachtigen voor zover de rechtbank daarin rechtsmacht heeft aangenomen, met beslissing, uitvoerbaar bij voorraad, over de kosten in het incidenteel appel.

3. Feiten

De rechtbank heeft onder 2. van het bestreden vonnis de feiten vastgesteld die zij tot uitgangspunt heeft genomen. Samengevat en waar nodig aangevuld met andere feiten, komen de feiten neer op het volgende.

3.1. SDEJ is opgericht op 1 juli 2019. Artikel 2 lid 1 van haar statuten luidt – voor zover van belang – als volgt:

“De stichting heeft ten doel het behartigen en voortzetten van de belangen van de Gedupeerden (...), waaronder begrepen maar niet beperkt tot:

- a. het wereldwijd behartigen van de belangen van Gedupeerden in verband met de Claim;*
- b. het behartigen van de belangen van Gedupeerden en het vertegenwoordigen van Gedupeerden in juridische procedures binnen Nederland (...);*
- c. het verkrijgen en verdelen van financiële compensatie voor (een gedeelte van) de schade die de Gedupeerden (...) stellen te hebben geleden;*
- d. het behartigen van de collectieve belangen van Gedupeerden in (...) juridische procedures binnen Nederland (...) zoals civiele (...) procedures, (...);*
- e. al hetgeen met vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin van het woord;*

een en ander voor zover dit door het bestuur opportuun wordt geacht.”

In de statuten wordt verstaan onder:

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

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

3.2. Stellantis is de topholding van het Fiat Chrysler concern dat op 12 oktober 2014 tot stand is gekomen als gevolg van de fusie tussen het Fiat concern en het Chrysler concern. Tot de fusie was Fiat SpA topholding van het Fiat concern en was FCA US topholding van het Chrysler concern. Fiat SpA – nu genaamd Stellantis Europe – is met de fusie opgegaan in Stellantis die sinds de fusie 100% van de aandelen in FCA US houdt.

De Importeur is een dochtermaatschappij van Stellantis Europe. Zij is de importeur voor de Nederlandse markt van nieuwe door de Autofabrikanten geproduceerde voertuigen.

De Dealers hebben een contractuele relatie met de Importeur en handelen (onder meer) in de van de Importeur verkregen voertuigen.

4. Beoordeling

4.1. De collectieve vorderingen van SDEJ zien op door de Autofabrikanten in de periode 2009-2019 geproduceerde voertuigen, door de Importeur in Nederland geïmporteerde en door de Dealers verkochte en geleverde of wegens lease afgegeven voertuigen die in de periode van 1 januari 2009 tot en met de datum van de uitspraak door Gedupeerden zijn verworven of geleased. Het gaat om voertuigen van de merken Fiat, Jeep en Alfa Romeo met de volgende dieselmotoren die zijn goedgekeurd op basis van de Euro 5 of Euro 6 emissievoorschriften (hierna: de Voertuigen):

- 1) de 1.3 liter viercilinder motor (1.3 Multi Jet (Fiat) of 1.3 JTDm (Alfa Romeo));
- 2) de 1.6 liter viercilinder motor (1.6 MultiJet (Fiat en Jeep) of 1.6 JTDm motor (Alfa Romeo));
- 3) de 2.0 liter viercilinder motor (2.0 MultiJet (II) (Fiat), 2.0 JTDm (Alfa Romeo) of 2.0 MultiJet (II)/2.0 CRD (Jeep));
- 4) de 3.0 liter viercilinder motor (3.0 MultiJet);
- 5) de 3.0 liter zescilinder motor (3.0 MultiJet (Fiat) of 3.0 CRD (Jeep)).

SDEJ stelt dat de Voertuigen zijn voorzien van een verboden manipulatie-instrument waardoor zij niet voldeden en nog steeds niet voldoen aan de Europese emissievoorschriften (Euro 5 en Euro 6). De 'Gedupeerden' waarvoor SDEJ in deze collectieve vorderingen opkomt zijn alle personen en/of rechtspersonen die, binnen de Europese Unie en, subsidiair, binnen Nederland, een of meer Voertuigen geleverd hebben gekregen (hierna: de Gedupeerden).

SDEJ heeft de Gedupeerden onderverdeeld in verschillende categorieën ('Consumenten', 'Zakelijke Kopers', 'Lessees' en 'Lessees Kopers') en maakt ten aanzien van deze categorieën onderscheid tussen Gedupeerden al naar gelang zij nog een Voertuig in hun bezit hebben en tussen Consumenten en Zakelijke Kopers die hun Voertuig al dan niet van een Dealer hebben gekocht. Tot de Gedupeerden behoren ook Lessees die een Voertuig uit hoofde van financial lease in bezit hebben en nog geen juridisch eigenaar geworden zijn.

Voor Gedupeerden die nog een Voertuig bezitten strekken de vorderingen tot vernietiging, zaaksvervanging, terugname van de Voertuigen en ontbinding althans hoofdelijke veroordeling tot schadevergoeding. Deze vorderingen zijn gestoeld op onrechtmatige daad (waaronder oneerlijke handelspraktijken en productaansprakelijkheid), (wederzijdse) dwaling en wanprestatie. Ten behoeve van de andere Gedupeerden strekken de vorderingen tot hoofdelijke veroordeling tot schadevergoeding (waardedaling van het Voertuig, extra kosten en ander nadeel).

4.2. De rechtbank heeft zich bevoegd verklaard kennis te nemen van de collectieve vorderingen van SDEJ en heeft de WAMCA niet toepasselijk geacht. Stellantis c.s. bestrijden de rechtsmacht van de Nederlandse rechter met betrekking tot de tegen de Autofabrikanten ingestelde vorderingen. SDEJ betoogt dat de WAMCA wel toepasselijk is.

Rechtsmacht

4.3. De regels van internationaal bevoegdheidsrecht zijn van openbare orde. De rechtsmacht dient vast te staan alvorens toegekomen kan worden aan de verdere (inhoudelijke) beoordeling van de collectieve actie. Het hof moet dus (ook) ambtshalve beoordelen of de rechtbank Amsterdam bevoegd is kennis te nemen van de vorderingen van SDEJ. Dat moet in de zaken tegen de in Italië gevestigde Stellantis Europe en Alfa Romeo gebeuren aan de hand van de Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking) (PbEU 2012, L 351/1, Verordening Brussel I-bis). Bij gebreke van toepasselijke verordeningen of verdragen moet deze vraag in de zaak tegen de in de Verenigde Staten gevestigde FCA US worden beantwoord aan de hand

van de in de artt. 1 tot en met 14 Wetboek van Burgerlijke rechtsvordering (Rv) neergelegde Nederlandse commune bevoegdheidsregels.

Bij de invoering en latere wijzigingen van artt. 1-14 Rv heeft de wetgever expliciet aansluiting gezocht bij, onder meer, de voorlopers van de huidige Verordening Brussel I-bis (zie Parl. Gesch. Herz. Rv, p. 80; Kamerstukken II 2002/03, 28863, nr. 3, p. 1). Bij de uitleg van de commune regels voor rechtsmacht moet daarom in beginsel aansluiting worden gezocht bij de rechtspraak van het HvJ EU over (de voorlopers van) Verordening Brussel I-bis. Dit is uiteraard anders indien aannemelijk is dat de Nederlandse wetgever heeft beoogd om bij de inrichting van een commune regel af te wijken van de Unierechtelijke instrumenten of de uitleg daarvan door het HvJ EU (zie HR 29 maart 2019, ECLI:NL:HR:2019:443, rov. 4.1.3). De bepalingen van Verordening Brussel I-bis moeten autonoom worden uitgelegd aan de hand van het stelsel en de doelstellingen ervan waarbij als uitgangspunt geldt dat de bevoegdheidsregels in hoge mate voorspelbaar moeten zijn.

Het hof zal bij beoordeling van de rechtsmacht niet alleen acht slaan op de stellingen van SDEJ, maar ook op de beschikbare gegevens over de werkelijk tussen partijen bestaande rechtsverhouding en op de stellingen van Stellantis c.s., de Dealers en AutoPlaza (zie HR 23 maart 2019, ECLI:NL:HR:2019:443, rov. 4.1.4). Er hoeft in de fase van de bepaling van de bevoegdheid echter geen bewijsprocedure te worden gevoerd met betrekking tot betwiste feiten (zie HvJ EU 16 juni 2016, ECLI:EU:C:2016:449 (Universal Music), punt 44-45).

4.4. Verordening Brussel I-bis noch de Nederlandse regels van rechtsmacht kennen een specifieke bevoegdheidsgrondslag of toepassingen van de (bijzondere) bevoegdheidsregels met betrekking tot collectieve acties. Partijen nemen terecht tot uitgangspunt dat de artt. 7 lid 2 en 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis respectievelijk de artt. 6 aanhef en onder g en 7 lid 2 Rv de enige mogelijke bevoegdheidsgrondslagen zijn voor de vorderingen tegen de Autofabrikanten.

Artikel 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis en art. 7 lid 1 Rv

4.5. Art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis bevat een bijzondere bevoegdheidsregel voor het geval een eisende partij vorderingen heeft tegen meer gedaagden in verschillende lidstaten, die inhoudt dat een verweerder die op het grondgebied van een lidstaat woonplaats heeft, indien er meer dan één verweerder is, kan worden opgeroepen voor het gerecht van de woonplaats van een van de verweerders, op voorwaarde dat er tussen de desbetreffende vorderingen een zo nauwe band bestaat dat een goede rechtsbedeling vraagt om hun gelijktijdige behandeling en berechting, teneinde te vermijden dat bij afzonderlijke berechting van de zaken onverenigbare beslissingen worden gegeven. Art. 7 lid 1 Rv bevat een vergelijkbare regel die vergt dat tussen de vorderingen tegen de onderscheiden gedaagden een zodanige samenhang bestaat, dat redenen van doelmatigheid een gezamenlijke behandeling rechtvaardigen.

4.6. Art. 7 lid 1 Rv is gebaseerd op (de voorloper van) art. 8, lid 1, Verordening Brussel I-bis (zie Parl. Gesch. Herz. Rv, p. 108). De wetgeschiedenis van art. 7 lid 1 Rv bevat geen aanknopingspunten op basis waarvan zou moeten worden aangenomen dat het aannemelijk is dat de wetgever met de maatstaf in art. 7 lid 1 Rv heeft beoogd af te wijken van de uitleg van (de voorlopers van het huidige) art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis door het HvJ EG/HvJ EU. Integendeel, bij het redigeren van art. 7 lid 1 Rv heeft de wetgever rekening gehouden met het arrest Kalfelis van het (toenmalige) HvJ EG van 27 september 1988, nr. 189/87, ECLI:EU:C:1988:459 (zie Parl. Gesch. Herz. Rv, p. 108). Uit dit arrest volgt dat voor toepassing van de toen toepasselijke voorloper van art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis (art. 6 punt 1 EEX-Verdrag (PB 1979, C 59)) tussen de verschillende rechtsvorderingen die door een zelfde verzoeker tegen verschillende verweerders zijn ingesteld, een zodanig verband moet

bestaan, dat het van belang is ze tezamen te berechten, teneinde te vermijden dat bij afzonderlijke berechting van de zaken onverenigbare uitspraken worden gegeven. Deze voorwaarde van een nauwe band, die niet was opgenomen in art. 6 punt 1 EEX Verdrag (dat toen bepaalde: *‘Deze verweerder kan ook worden opgeroepen: 1. indien er meer dan één verweerder is: voor het gerecht van de woonplaats van een hunner;’*), is thans opgenomen in art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis en is nader uitgewerkt in de rechtspraak van het HvJ EG/HvJ EU.

4.7. Gezien het voorgaande moet bij de uitleg en toepassing van art. 7 lid 1 Rv de rechtspraak van het HvJ EG/HvJ EU over de uitleg en toepassing van (de voorlopers van) art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis tot richtsnoer worden genomen. Het zeer beperkte tekstuele verschil tussen beide bepalingen, het verschil in toepassingsbereik en het verschil in reikwijdte van beide regelingen – Verordening Brussel I-bis regelt niet alleen de internationale bevoegdheid maar ook erkenning – staan daar niet aan in de weg. De rechtszekerheid, die van bijzonder belang is bij bevoegdheidsregels, evenmin; integendeel, die wordt daardoor juist gediend. Het HvJ EU vat overigens de maatstaf van (de voorlopers van) art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis ook samen als ‘een geschikte en toereikende samenhang’ (zie arrest Freeport van het HvJ EG van 11 oktober 2007, ECLI:EU:C:2007:595, punt 29). Het hof zal bij beantwoording van de vraag of de in art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis bedoelde nauwe band bestaat respectievelijk of sprake is van samenhang in de zin van art. 7 lid 1 Rv aansluiting zoeken bij de rechtspraak van het HvJ EU met betrekking tot art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis en de voorlopers van deze bepaling, art. 6 aanhef en onder 1 van het EEX-Verdrag (PB 1979, C 59) en art. 6 lid 1 Verordening (EG) nr. 44/2001 (Verordening Brussel I).

4.8. Het hof ziet geen aanleiding om de zaak aan te houden in afwachting van de antwoorden op de door dit hof op 19 september 2023 (ECLI:NL:GHAMS:2023:2570) gestelde prejudiciële vragen over de uitleg van art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis. Onder meer is gevraagd of deze bepaling rechtstreeks, met terzijdestelling van de artt. 99 tot en met 110 Rv, zowel het internationaal als het relatief bevoegde gerecht aanwijst en of bij toepassing van deze bepaling slechts één verweerder kan fungeren als ankergedaagde. Bij deze stand van zaken, waarin de vragen nog niet zijn beantwoord, gaat het hof met betrekking tot de onderwerpen waarover de vragen gaan uit van de meest beperkte uitleg van art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis. Het hof neemt tot uitgangspunt dat deze bepaling met terzijdestelling van de artt. 99 tot en met 110 Rv rechtstreeks zowel het internationaal als het relatief bevoegde gerecht aanwijst en dat bij toepassing van deze bepaling slechts één verweerder kan fungeren als ankergedaagde. Het hof ziet geen aanleiding om nadere prejudiciële vragen te stellen over art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis. Art. 7 lid 1 Rv ziet alleen op rechtsmacht van de Nederlandse rechter. De relatieve bevoegdheid wordt beheerst door de artt. 99 tot en met 110 Rv.

4.9. Art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis en art. 7 lid 1 Rv strekken ertoe een goede rechtsbedeling te vergemakkelijken, parallel lopende processen zo veel mogelijk te beperken en dus te vermijden dat bij afzonderlijke berechting van de zaken onverenigbare beslissingen worden gegeven. Omdat met deze bijzondere bevoegdheidsregels wordt afgeweken van de hoofdregel dat de rechter van de woonplaats van de verweerder bevoegd is, moeten deze regels eng worden uitgelegd. Beslissingen kunnen niet reeds onverenigbaar worden geacht op grond van een divergentie in de beslechting van het geschil; daartoe is bovendien vereist dat deze divergentie zich voordoet in het kader van eenzelfde situatie, feitelijk en rechtens (zie onder meer HvJ EU 20 april 2016, ECLI:EU:C:2016:282 (Profit Investments SIM), punt 65).

4.10. De vorderingen tegen de Autofabrikanten hebben ieder voor zich een nauwe band respectievelijk hangen samen in de zin van art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis en art. 7 lid 1 Rv met de vorderingen tegen de Importeur. Het aan het adres van de Autofabrikanten gemaakte verwijt van het onrechtmatig manipuleren van de Voertuigen is niet gericht tegen de Importeur, maar de gegrondheid van de vorderingen tegen de Importeur valt of staat (mede) met de gegrondheid van dit verwijt. Voor de toewijsbaarheid van de vorderingen tegen de Autofabrikanten en de Importeur moeten voorts gemeenschappelijke feitelijke vragen en rechtsvragen beantwoord worden, bijvoorbeeld de vraag naar het (nog steeds) niet voldoen aan de emissievoorschriften van de Voertuigen, de effecten daarvan en de vraag of die effecten adequaat zijn verholpen. Voorts wordt de Importeur tezamen met de Autofabrikanten in verband met een aantal aan hen gezamenlijk gemaakte of met elkaar samenhangende verwijten hoofdelijk aansprakelijk gehouden voor de gehele schade van alle Gedupeerden waarvoor SDEJ opkomt in deze procedure.

Hieruit volgt dat in voldoende mate eenzelfde situatie, feitelijk en rechtens, aan de orde is. Met gezamenlijke behandeling van de vorderingen tegen de Autofabrikanten en de Importeur wordt voorkomen dat verschillende rechters ter zake daarvan dezelfde vragen moeten beantwoorden en tegenstrijdige beslissingen (kunnen) geven.

Voor zover de toewijsbaarheid van de vorderingen tegen de ankergedaagde van belang zou zijn voor de vaststelling van de rechtsmacht op grond van art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis – dit hof heeft daar een vraag over gesteld aan het HvJEU (zie ECLI:NL:GHAMS:2023:2570) – en zou moeten worden aangenomen dat dit artikel niet kan worden toegepast bij een onvoldoende substantiëring van de vordering tegen de ankergedaagde, is daarin in het onderhavige geval gelet op de door SDEJ gegeven onderbouwing van haar vorderingen geen beletsel in gelegen voor het aannemen van rechtsmacht.

4.11. Voor de Autofabrikanten was het tot slot voorzienbaar dat zij zouden kunnen worden gedagvaard voor de Nederlandse rechter, waaronder de rechtbank Amsterdam, voor zover SDEJ opkomt voor Gedupeerden die in Nederland een Voertuig hebben gekocht of geleased. De Autofabrikanten moesten rekening ermee houden dat zij zouden kunnen worden opgeroepen voor een rechter van een lidstaat waarin de door hen geproduceerde voertuigen op de markt zijn gebracht.

Voor zover SDEJ opkomt voor Gedupeerden die buiten Nederland, elders in de Europese Unie, een Voertuig hebben gekocht ligt dat anders; de Autofabrikanten behoeften geen rekening ermee te houden dat zij voor een Nederlandse rechter zouden (kunnen) worden gedaagd in verband met elders in de Europese Unie op de markt gebrachte Voertuigen. In zoverre is niet voldaan aan het vereiste van voorzienbaarheid en heeft de Nederlandse rechter geen rechtsmacht ten aanzien van de collectieve vorderingen van SDEJ. Dit geldt ook voor rechtsmacht op grond van art. 7 lid 1 Rv; niet aannemelijk is dat de Nederlandse wetgever heeft beoogd om waar het gaat om de voorzienbaarheid af te wijken van de Unierechtelijke instrumenten of de uitleg daarvan door het HvJ EU.

4.12. Met Stellantis als ankergedaagde staat dit gebrek aan voorzienbaarheid ook in de weg aan rechtsmacht van de Nederlandse rechter voor zover SDEJ met haar collectieve vorderingen opkomt voor Gedupeerden die elders in de Europese Unie, buiten Nederland, Voertuigen hebben gekocht of geleased. Onbesproken kan blijven of Stellantis ook als ankergedaagde kan fungeren, zoals SDEJ betoogt.

4.13. De slotsom luidt dat de rechtbank in de zaak tegen de Autofabrikanten ten onrechte op grond van art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis respectievelijk art. 7 lid 1 Rv rechtsmacht heeft aangenomen voor zover SDEJ opkomt voor Gedupeerden die buiten Nederland, elders in

de Europese Unie, een Voertuig hebben gekocht of geleased. De rechtbank heeft zich in de zaak tegen de Autofabrikanten terecht bevoegd geacht om kennis te nemen van de vorderingen van SDEJ voor zover SDEJ daarmee opkomt voor Gedupeerden die in Nederland een Voertuig hebben gekocht of geleased.

4.14. Art. 7 lid 2 Verordening Brussel I-bis respectievelijk art. 6 aanhef en onder g Rv bieden geen grondslag voor ruimere rechtsmacht. Zowel het Handlungsort als het Erfolgsort van de vorderingen tegen de Autofabrikanten met betrekking tot Voertuigen die buiten Nederland zijn gekocht of geleased, is buiten Nederland gelegen.

Toepasselijk collectieveactieregime

4.15. Met de invoering van de WAMCA is art. 3:305a BW, dat het instellen van collectieve vorderingen regelt, gewijzigd en zijn nieuwe processuele bepalingen voor dergelijke vorderingen toegevoegd in titel 14A Rv. Het relevante overgangsrecht voor art. 3:305a BW is neergelegd in art. 119a lid 2 ONBW. Deze bepaling bevat een uitzondering op de hoofdregel van onmiddellijke werking (art. 68a ONBW) die inhoudt dat art. 3:305a (oud) BW van toepassing blijft voor na 1 januari 2020 ingestelde collectieve vorderingen "voor zover de rechtsvordering betrekking heeft op een gebeurtenis of gebeurtenissen die heeft of hebben plaatsgevonden voor 15 november 2016." Het overgangsrecht dat geldt voor de met de WAMCA ingevoerde titel 14A Rv houdt in dat deze titel van toepassing is op gedingen die op of na 1 januari 2020 aanhangig zijn gemaakt en betrekking hebben op een gebeurtenis of gebeurtenissen die heeft of hebben plaatsgevonden op of na 15 november 2016 (art. III onder 2 WAMCA).

De met de WAMCA doorgevoerde wijzigingen in het BW en het Rv zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Gelet hierop en omdat het WAMCA-overgangsrecht uitzondering maakt op het uitgangspunt van onmiddellijke werking van wijzigingen van het BW en het Rv, is de WAMCA niet van toepassing op vorderingen die (uitsluitend) betrekking hebben op een gebeurtenis of gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden voor 15 november 2016 (vgl. HR 11 maart 2022, ECLI:NL:HR:2022:347, rov 3.1.4). Dit strookt met de met het WAMCA-overgangsrecht nagestreefde rechtszekerheid en het voorkomen van procedures over dezelfde gebeurtenis(sen) onder verschillende collectieveactieregimes.

Voor de vaststelling of sprake is van een gebeurtenis of gebeurtenissen die (uitsluitend) voor dan wel vanaf 15 november 2016 heeft of hebben plaatsgevonden dient acht geslagen te worden op de stellingen van SDEJ en de betwistingen van geïntimeerden. Bewijs is dus niet aan de orde, een aanwijzing op grond van de stellingen van partijen is voldoende (vgl. HR 11 maart 2022, ECLI:NL:HR:2022:347, rov. 3.1.4).

4.16. De gemene deler van de collectieve vorderingen van SDEJ is dat alle, op verschillende juridische grondslagen stoelende, verwijten van SDEJ aan Stellantis, de Autofabrikanten, de Importeur en de Dealers zien op in Nederland in het verkeer gebrachte Voertuigen die zouden zijn voorzien van emissiebeheersingssoftware (een vermeend manipulatie-instrument) waardoor zij niet voldeden en nog steeds niet voldoen aan de toepasselijke emissievoorschriften. Het hof merkt daarom het in Nederland in het verkeer brengen van Voertuigen die zijn voorzien van een vermeend manipulatie-instrument aan als de 'gebeurtenis(sen)' waarop de collectieve vorderingen van SDEJ zien. Het hof onderschrijft dus niet de door de rechtbank bepaalde 'gebeurtenis', te weten het ontwikkelen van de emissiebeheersingssoftware. De door SDEJ voorgestane gebeurtenis(sen), waaronder de herprogrammering van bedoelde software, betreffen het voortduren of het niet wegnemen van de gestelde schade die het gevolg is van het in Nederland in het verkeer brengen van Voertuigen die niet aan de emissievoorschriften voldoen. Het (ook) aanmerken daarvan als de

voor toepassing van het overgangsrecht relevante gebeurtenis(sen) zou leiden tot strijd met de met het overgangsrecht beoogde rechtszekerheid.

4.17. Bij toepassing van art. 119a lid 2 ONBW op de collectieve vorderingen van SDEJ dient onderscheid te worden gemaakt tussen Voertuigen waarvoor de Euro 5 respectievelijk Euro 6 emissienorm geldt. De Euro 5 norm gold tot september 2015, daarna gold de Euro 6 norm. Gezien de partijdiscussie is er geen aanwijzing dat op of na 15 november 2016 Euro 5 Voertuigen waarop de collectieve vorderingen van SDEJ zien in Nederland in het verkeer zijn gebracht. De collectieve vorderingen van SEC met betrekking tot de Euro 5 Voertuigen hebben daarmee uitsluitend betrekking op gebeurtenissen die voor 15 november 2016 hebben plaatsgevonden en worden beheerst door art. 3:305a (oud) BW. De keuze van SDEJ om in één procedure collectieve vorderingen in te stellen met betrekking tot Voertuigen die (in Nederland) in het verkeer zijn gebracht in een lange periode waarin verschillende emissievoorschriften (Euro 5/Euro 6) golden, kan niet ertoe leiden dat collectieve vorderingen met betrekking tot Voertuigen die op en na 15 november 2016 niet langer (in Nederland) in het verkeer werden gebracht onder het WAMCA-regime worden gebracht. Dat strookt niet de door de wetgever met art. 119a lid 2 ONBW beoogde rechtszekerheid.

4.18. De partijdiscussie biedt voldoende aanwijzingen dat de Euro 6 Voertuigen waarop de collectieve vorderingen van SDEJ zien (ook) op en na 15 november 2016 (in Nederland) in het verkeer zijn gebracht. De collectieve vorderingen met betrekking tot deze Voertuigen hebben dan ook niet (uitsluitend) betrekking op gebeurtenis(sen) van voor 15 november 2016. De WAMCA is daarop van toepassing. Dit strookt met het uitgangspunt van de WAMCA dat alle vorderingen met betrekking tot dezelfde gebeurtenis(sen) geconcentreerd worden in één collectieveactieprocedure, de bedoeling van de wetgever om te voorkomen dat tegelijkertijd verschillende regimes van toepassing zijn op collectieve acties over dezelfde gebeurtenis(sen) en de door de wetgever nagestreefde rechtszekerheid, die onder meer inhoudt dat (potentiële) gedaagden kunnen verwachten dat zij met betrekking tot gebeurtenissen die niet of niet uitsluitend voor 15 november 2016 hebben plaatsgehad kunnen worden geconfronteerd met een collectieve actie waarop de WAMCA van toepassing is.

4.19. De slotsom luidt dat de collectieve vorderingen van SDEJ voor zover deze betrekking hebben op Euro 5 Voertuigen worden beheerst door art. 3:305a (oud) BW. Voor zover de vorderingen zien op Euro 6 Voertuigen worden zij beheerst door de WAMCA. Dit kan onmiskenbaar leiden tot processuele complicaties. Dit is echter de consequentie van het door SDEJ in één collectieveactieprocedure samenvoegen van vorderingen met betrekking tot van elkaar te onderscheiden gebeurtenissen die wel en niet (uitsluitend) voor 15 november 2016 hebben plaatsgevonden.

Slotsom

4.20. Het bestreden vonnis kan niet in stand blijven. Bij aparte behandeling van de grieven en de weren bestaat geen belang. Partijen hebben zich nog niet (voldoende) uitgelaten over het vervolg van de procedure, onder meer over de vraag of terugverwijzing naar de rechtbank aangewezen is. Partijen worden in de gelegenheid gesteld om zich daarover uit te laten tijdens een regiezitting die – met het oog op de vlotte voortgang – zal worden gehouden op 4 oktober 2024. Desgewenst kunnen partijen uiterlijk tien werkdagen voor die zitting hun standpunten in een korte akte (van maximaal vijf pagina's) uiteen zetten.

4.21. Het hof houdt iedere verdere beslissing aan.

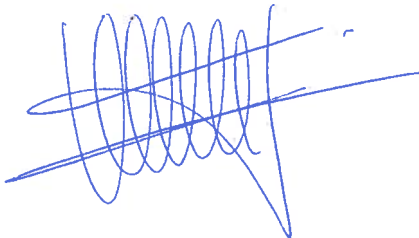
5. Beslissing

Het hof:

5.1 gelast een regiezitting op 4 oktober 2024, om 10.00 uur, met het in rov. 4.20 omschreven doel;

5.2. houdt iedere verdere beslissing aan.

Dit arrest is gewezen door mrs. L. Alwin, J.W.M. Tromp en M.C. Bosch en door de rolraadsheer in het openbaar uitgesproken op 13 augustus 2024.



mr. L. Alwin