

arrest

GERECHTSHOF AMSTERDAM

afdeling civiel recht en belastingrecht, team I

zaaknummer : 200.313.944/01
zaak- en rolnummer rechtbank Amsterdam : C/13/686493 / HA ZA 20-697

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

de rechtspersonen naar buitenlands recht
1. VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT,
gevestigd te Wolfsburg, Duitsland,
geïntimeerde, tevens appellante in incidenteel appel,
advocaat: mr. M.H.C. Sinninghe Damsté te Amsterdam,

2. AUDI AKTIENGESELLSCHAFT,
gevestigd te Ingolstadt, Duitsland,
geïntimeerde, tevens appellante in incidenteel appel,
advocaat mr. A. Knigge te Amsterdam,

3. DR. ING. H.C.F. PORSCHE AG,
gevestigd te Stuttgart, Duitsland,
geïntimeerde, tevens appellante in incidenteel appel,
advocaat mr. W. Heemskerk te 's-Gravenhage,

4. ŠKODA AUTO A.S.,
gevestigd te Mlada Boleslav, Tsjechië,
5. SEAT S.A.,
gevestigd te Martorell, Spanje,
geïntimeerden, tevens appellanten in incidenteel appel,
advocaat: mr. M.H.C. Sinninghe Damsté te Amsterdam,

6. vervallen (hof: zaak tegen Robert Bosch GmbH is doorgehaald)

7. PON'S AUTOMOBIELHANDEL B.V.,
gevestigd te Leusden,
advocaat mr. T.M. Sweerts te Amsterdam,

8. VAN DEN BRUG B.V., voorheen AUTOLAND VAN DEN BRUG B.V.,
gevestigd te Drachten,
9. BOURGUIGNON LEEUWARDEN B.V.,
gevestigd te Leeuwarden,

-
10. **VALLEI AUTO GROEP HOLDING B.V.**,
gevestigd te Ede,
 11. **DAGO AALTEN B.V.**,
gevestigd te Aalten,
 12. **AUTOBEDRIJF DAGO B.V.**,
gevestigd te Doetinchem,
 13. **AUTOLEASE BEHEER B.V.**, gefuseerd met PON FINANCIAL SERVICES B.V.,
gevestigd te Apeldoorn, na fusie te Amersfoort,
 14. **DE WAAL AUTOGROEP B.V.**,
gevestigd te Tiel,
 15. **HEGEMAN GROEP B.V.**,
gevestigd te Nijmegen,
 16. **ZIJM B.V.**,
gevestigd te Arnhem,
 17. **CENTURY AUTOGROEP B.V.**,
gevestigd te Groningen,
 18. **AUTO ARENA B.V.**,
gevestigd te Venlo,
 19. **WEALER B.V.**,
gevestigd te Heerlen,
 20. **AUBORRO B.V.**, voorheen handelend onder de naam AUTO BORCHWERF
ROOSEDAAL B.V.,
gevestigd te Roosendaal,
 21. **AUTOBEDRIJF VAN DEN UDENHOUT B.V.**,
gevestigd te 's-Hertogenbosch,
 22. **AUTOBEDRIJF VAN MOSSEL B.V.**,
gevestigd te Waalwijk,
 23. **VAN TILBURG-BASTIANEN B.V.**,
gevestigd te Breda,
 24. **HERON AUTO AGENTEN B.V.** (ontbonden),
voorheen gevestigd te Purmerend,
 25. **A-POINT B.V.**, als rechtsopvolgster onder algemene titel (fusie) van LEXPOINT B.V.,
voorheen gevestigd te Hoofddorp,
gevestigd te Amsterdam,
 26. **MAAS AUTOGROEP B.V.**, voorheen AUTOBEDRIJF J. MAAS UITHOORN B.V.,
gevestigd te Amsterdam,
gevestigd te Uithoorn,
 27. **BROEKHUIS ALKMAAR B.V.**, voorheen handelend onder de naam
AUTOMOBIELBEDRIJF MARTIN SCHILDER B.V.,
gevestigd te Alkmaar,
 28. **BROEKHUIS DEALER HOLDING B.V.**,
gevestigd te Harderwijk,
 29. **PON DEALER B.V.**,
gevestigd te Amersfoort,
 30. **HUISKES-KOKKELER AUTOMOBIELBEDRIJVEN B.V.**,
gevestigd te Hengelo,
 31. **POUW DEALER B.V.**, voorheen handelend onder de naam WOUP
DEALER B.V., gevestigd te Rijssen,
gevestigd te Leusden,
 32. **AUTO MUNTSTAD B.V.**,
gevestigd te Utrecht,

-
33. **AUTOMOBIELBEDRIJF VAN BEYNUM WOERDEN B.V.** (ontbonden),
voorheen gevestigd te Woerden,
34. **AUTO POPPE DE BEVELANDEN B.V.**,
gevestigd te Goes,
35. **AMES AUTOBEDRIJF B.V.**,
gevestigd te Dordrecht,
36. **AUTO HOOGENBOOM B.V.**,
gevestigd te Rotterdam,
37. **MAAS ONROEREND GOED ALPHEN AAN DEN RIJN B.V.** als rechtsopvolgster
van **AUTOBEDRIJF MAAS ALPHEN AAN DEN RIJN B.V.**,
gevestigd te Alphen aan den Rijn,
38. **M. DE KONING AUTOBEDRIJVEN B.V.** als rechtsopvolgster van Automobielbedrijf
M. DE KONING CAPELLE AAN DEN IJSSEL,
gevestigd te Krimpen aan den IJssel,
39. **VAN BEYNUM GOUDA B.V.** (ontbonden),
voorheen gevestigd te Gouda,
40. **WITTEBRUG B.V.**,
gevestigd te 's-Gravenhage,
41. **AUTOBEDRIJF J. MAAS NIEUWKOOP B.V.**, gefuseerd met **MAAS AUTOGROEP
B.V.**,
gevestigd te Nieuwkoop, na fusie te Drachten,
42. **HEGEMAN ARNHEM B.V.**,
gevestigd te Nijmegen,
43. **AUTOBEDRIJF MELSE GOES B.V.** (ontbonden),
voorheen gevestigd te Goes,
44. **M.G.P. BASTIAANSEN HOLDING B.V.**, als rechtsopvolgster onder algemene titel
(fusie) van **GARAGEBEDRIJF AUTO NOORDHOEK DEN BOSCH B.V.** en
GARAGEBEDRIJF AUTO NOORDHOEK B.V.,
gevestigd te Waalwijk,
45. **AUTOMOBIELBEDRIJF GEBR. SCHENKELS**,
gevestigd te Nuenen,
46. **VERSLUIS AUTOMOBIELEN B.V.**,
gevestigd te Zoetermeer,
47. **BROEKHUIS ASSEN 2 B.V.** (ontbonden),
voorheen gevestigd te Assen,
48. **BROEKHUIS EMMEN B.V.**,
gevestigd te Emmen,
49. **BROEKHUIS HOOGVEEN B.V.**,
gevestigd te Hoogeveen,
50. **AUTOBEDRIJF ROTOR B.V.**,
gevestigd te Heerlen,
51. **AUTOMOBIELBEDRIJF RIJNWOUDE B.V.**,
gevestigd te Rotterdam,
52. **GARAGEBEDRIJF KORTERINK ZWOLLE B.V.**,
gevestigd te Rouveen,
53. **GARAGEBEDRIJF KORTERINK ZWOLLE B.V.**,
gevestigd te Staphorst,
54. **VAN BEYNUM MOORDRECHT B.V.**,
gevestigd te Moordrecht,
55. **AUTO FLEVO B.V.**, gefuseerd met **POUW DEALER B.V.**,
gevestigd te Harderwijk, na fusie te Deventer,

-
56. **AUTO CARMA B.V.**,
gevestigd te Rotterdam,
57. **AMES AUTO CASA B.V.**,
gevestigd te Dordrecht,
58. **AUTOBEDRIJF JAN KOK B.V.**,
gevestigd te Zwolle,
59. **AUTO TRAA B.V.**,
gevestigd te Nijmegen,
60. **GARAGE W.A. MAAS B.V.**,
gevestigd te Aalsmeer,
61. **VAN DER LINDEN GROEP SEAT ZOETERMEER B.V.** (ontbonden),
voorheen gevestigd te Zoetermeer,
62. **AUTOBEDRIJF VAN DER LINDEN WADDINXVEEN B.V.**,
gevestigd te Waddinxveen,
63. **PCG B.V.**,
gevestigd te Heteren,
64. **PCT B.V.**,
gevestigd te Enter,
65. **PON LUXURY CARS B.V.**,
gevestigd te Leusden,
66. **PGZ B.V.**,
gevestigd te Eindhoven,
67. **PON LUXURY CARS AMSTERDAM B.V.**, gefuseerd met PON LUXURY CARS
B.V.,
gevestigd te Amsterdam, na fusie te Leusden,
geïntimeerden,
advocaat: mr. J. de Rooij te Amsterdam.

Appellante wordt aangeduid als SDEJ. Geïntimeerden 1, 4 en 5 worden tezamen VW c.s. genoemd en ieder voor zich VW, Skoda en Seat. Geïntimeerden 2 en 3 worden Audi en Porsche genoemd. Geïntimeerden 1 tot en met 5 worden tezamen aangeduid als de Autofabrikanten. Geïntimeerde 7 wordt de Importeur genoemd. De geïntimeerden 8 tot en met 67 worden tezamen de Dealers genoemd.

1. De zaak in het kort

SDEJ heeft collectieve vorderingen ingesteld tegen 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 Afhandeling Massaschade in een Collectieve Actie (WAMCA)?

2. Het geding in hoger beroep

SDEJ is bij dagvaarding van 29 juni 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 de Autofabrikanten;
- memorie van antwoord van de Importeur;
- memorie van antwoord van de Dealers;
- memorie van antwoord in incidenteel hoger beroep met een productie.

Het hoger beroep in de zaak tegen de geïntimeerde 6 (Robert Bosch GmbH) is doorgehaald. Partijen hebben de zaak tijdens de mondelinge behandeling van 16 mei 2024 laten toelichten aan de hand van spreek aantekeningen die zij hebben overgelegd, SDEJ door mr. Bongaerts voornoemd en mr. J.D. Edixhoven, advocaat te Amsterdam, VW c.s. door mr. Sinnighe Damsté voornoemd, en mrs. B.T. Klinger en D.V. Bondarchuk, beiden advocaat te Amsterdam, Audi door mr. Knigge voornoemd, en mr. P. Sluijter, advocaat te Rotterdam, Porsche door mr. Heemskerk voornoemd, en mr. R. Dufour, advocaat te Den Haag, de Importeur door mr. Sweerts voornoemd, en mrs. M.E. Bulten en K.I.M. van Leusden, beiden advocaat te Amsterdam en de Dealers door mr. De Rooij voornoemd, en mr. G. Creijghton, advocaat te Amsterdam.

Ten slotte is arrest gevraagd.

SDEJ heeft geconcludeerd dat het hof het bestreden vonnis zal vernietigen voor zover dit betreft de rov.'s 5.30-5.31 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, en met beslissing, uitvoerbaar bij voorraad, over de proceskosten.

De Autofabrikanten hebben in incidenteel appel geconcludeerd dat het hof het bestreden vonnis zal vernietigen voor zover daarin bevoegdheid is aangenomen met betrekking tot vorderingen ten behoeve van de 'Buiten-Amsterdamse Kopers' jegens de Autofabrikanten en alsnog de rechtbank Amsterdam onbevoegd zal verklaren om kennis te nemen van die vorderingen jegens de Autofabrikanten. De Autofabrikanten 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 Importeur en de Dealers 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 privaat- 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. VW is organisatorisch verbonden met Audi, Porsche, Skoda en Seat. De Autofabrikanten produceren voertuigen. De Importeur is de Nederlandse importeur van door de Autofabrikanten geproduceerde voertuigen. De Dealers verkochten en leverden door de Autofabrikanten geproduceerde voertuigen (nieuw of gebruikt) aan autogebruikers. Ook verstrekten zij door de Autoproducenten geproduceerde voertuigen aan autogebruikers die leaseovereenkomsten met een leasemaatschappij met betrekking tot die voertuigen (nieuw of gebruikt) hadden gesloten.

4. Beoordeling

4.1. De collectieve vorderingen van SDEJ zien op door de Autofabrikanten geproduceerde, door de Importeur in Nederland geïmporteerde en door de Dealers verkochte en geleverde of wegens lease afgegeven voertuigen met dieselmotoren met typeaanduidingen EA189, EA288 en EA897 die zijn goedgekeurd op basis van de Euro 5 of Euro 6 emissievoorschriften, die door Gedupeerden zijn verworven of geleased in de periode van 1 januari 2009 tot en met de datum van de einduitspraak (hierna: de Voertuigen). 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).

SDEJ komt op voor (rechts)personen die eigenaar zijn of waren van een Voertuig in Nederland of zo'n voertuig in Nederland leasen of hebben geleased (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 zijn.

Voor Gedupeerden die nog een Voertuig bezitten strekken de vorderingen, kort samengevat, 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, kort samengevat, 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 in hoger beroep nog aan de orde zijnde collectieve vorderingen van SDEJ en heeft de WAMCA niet toepasselijk geacht. De Autofabrikanten bestrijden de rechtsmacht van de Nederlandse rechter met betrekking tot de tegen hen ingestelde vorderingen. SDEJ betoogt dat de WAMCA toepasselijk is.

4.3. SDEJ heeft een eiswijziging aangekondigd met betrekking tot Voertuigen met EA897-motoren. Het hof gaat uit van de vorderingen zoals die nu luiden omdat SDEJ haar eis niet heeft gewijzigd.

Rechtsmacht met betrekking tot de vorderingen tegen de Autofabrikanten

4.4. 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 deze zaak 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). De bepalingen van deze verordening 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 zoekt aansluiting bij de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ EU) over deze verordening en haar voorlopers: Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (EEX-Vo) en het Verdrag van 27 september 1968 betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (PB 1979, C 59) (EEX-Verdrag) in die gevallen waarin de toe te passen bepalingen van de verordening aan die van haar voorlopers gelijklopend zijn. Het hof zal 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 VW c.s. (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).

4.5. Verordening Brussel I-bis kent geen 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 de enige mogelijke bevoegdheidsgrondslagen zijn voor de vorderingen tegen de Autofabrikanten.

Artikel 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis

4.6. Art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis bepaalt ter vermijding van onverenigbare beslissingen bij afzonderlijke berechting dat de verweerder, indien er meer dan één verweerder is, voor het gerecht van de woonplaats van een hunner kan worden opgeroepen op voorwaarde dat er tussen de vorderingen een zo nauwe band bestaat dat een goede rechtsbedeling vraagt om hun gelijktijdige behandeling en berechting. Deze bevoegdheidsregel strekt 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 bevoegdheidsregel wordt afgeweken van de hoofdregel van Verordening Brussel I-bis dat de rechter van de woonplaats van de verweerder bevoegd is (art. 4), moet deze regel eng worden uitgelegd. Die uitleg mag zich enkel uitstrekken tot de in die verordening uitdrukkelijk bedoelde gevallen (zie onder meer HvJ EU 20 april 2016, ECLI:EU:C:2016:282 (Profit Investments SIM), punt 63). 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 arrest Profit Investments SIM, punt 65).

4.7. 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 ter zijde stelling 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.

4.8. Een aantal verweerders is gevestigd in het arrondissement Amsterdam. Eén van hen die daar haar woonplaats heeft (zie art. 63 Verordening Brussel I-bis) kan fungeren als ankergedaagde bij toepassing van art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis. Voor rechtsmacht op grond van art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis is vereist dat de vorderingen tegen de Autofabrikanten ieder voor zich een 'nauwe band' in de zin van deze bepaling hebben met de vorderingen tegen de ankergedaagde.

4.9. Aan bedoeld vereiste van een 'nauwe band' wordt naar het oordeel van het hof voldaan, zonder dat noodzakelijk is de vraag te beantwoorden welke specifieke Dealer die woonplaats heeft in Amsterdam ankergedaagde is. Het aan het adres van de Autofabrikanten gemaakte verwijt van het onrechtmatig manipuleren van de Voertuigen is niet gericht tegen de ankergedaagde, maar de gegrondheid van de

vorderingen tegen de ankergedaagde valt of staat (mede) met de gegrondheid van dit verwijt. Dat wordt niet anders door de zich mogelijk voordoende verschillen in onder meer de verwijten, juridische grondslagen, gevolgen en regimes. Voor de toewijsbaarheid van de vorderingen tegen de Autofabrikanten en de ankergedaagde moeten voorts gemeenschappelijke feitelijke vragen en rechtsvragen beantwoord worden, bijvoorbeeld de vraag naar het niet voldoen aan de emissievoorschriften van de Voertuigen, de feitelijke en juridische gevolgen daarvan en de vraag of die feitelijke gevolgen inmiddels adequaat zijn verholpen. Voorts wordt de ankergedaagde 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 (nog) 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 ankergedaagde wordt voorkomen dat verschillende rechters ter zake daarvan dezelfde vragen moeten beantwoorden en tegenstrijdige beslissingen (kunnen) geven.

Deze nauwe band tussen de vorderingen tegen de ankergedaagde en die tegen de Autofabrikanten is niet beperkt tot dat deel van de achterban van SDEJ dat in Amsterdam een Voertuig heeft gekocht of geleased, zoals de Autofabrikanten stellen. De aan de vorderingen ten grondslag gelegde hoofdelijke aansprakelijkheid betreft de gehele schade van alle Gedupeerden waarvoor SDEJ (nog) opkomt in deze procedure en er zijn voor alle Gedupeerden gemeenschappelijke feiten en rechtsvragen die niets van doen hebben met de plaats waar het Voertuig is gekocht of de specifieke omstandigheden van het geval rond een aankoop of lease.

Met gezamenlijke behandeling van de vorderingen tegen de Autofabrikanten en de ankergedaagde wordt voorkomen dat verschillende rechters ter zake daarvan dezelfde vragen moeten beantwoorden en tegenstrijdige beslissingen (kunnen) geven.

Voor de Autofabrikanten was het voorzienbaar dat zij zouden kunnen worden gedagvaard voor de Nederlandse rechter, waaronder de rechtbank Amsterdam. Zij moesten immers 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 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 HvJ EU (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.

4.10. De slotsom luidt dat de rechtbank Amsterdam met toepassing van art. 8 lid 1 Verordening Brussel I-bis rechtsmacht heeft om kennis te nemen van de vorderingen tegen de Autofabrikanten. Onbesproken kan blijven of de rechtbank Amsterdam eveneens bevoegd is op grond van art. 7 lid 2 Verordening Brussel I-bis.

Toepasselijk collectieveactieregime

4.11. 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 Overgangswet nieuw Burgerlijk Wetboek (hierna: 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 collectieve 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).

4.12. De gemene deler van de collectieve vorderingen van SDEJ is dat alle, deels op verschillende juridische grondslagen stoelende, verwijten van SDEJ aan 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.

4.13. 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 emissienormen gelden. De Euro 5 norm gold tot september 2015. Daarna gold de Euro 6 norm. Niet in geschil is dat voor Voertuigen met EA189 motoren alleen de Euro 5 norm gold en dat dergelijke Voertuigen niet op of na 15 november 2016 in Nederland in het verkeer zijn gebracht. De partijdiscussie biedt geen, althans onvoldoende aanwijzing dat Voertuigen met EA288 en EA897 motoren waarvoor de Euro 5 norm gold op of na 15 november 2016 in Nederland in het verkeer zijn gebracht. De keuze van SDEJ om in één procedure collectieve vorderingen in te stellen met betrekking tot Voertuigen die in een lange periode zijn geproduceerd waarin verschillende emissievoorschriften (Euro 5/Euro 6) gelden, kan niet ertoe leiden dat collectieve vorderingen met betrekking tot Voertuigen waarvan geen of onvoldoende aanwijzing bestaat dat zij op of na 15 november 2016 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. Voor zover de

collectieve vorderingen van SDEJ zien op in Nederland in het verkeer gebrachte Voertuigen waarvoor de tot september 2015 geldende Euro 5 norm gold hebben zij dan ook uitsluitend betrekking op gebeurtenissen die voor 15 november 2016 hebben plaatsgevonden en worden zij beheerst door art. 3:305a (oud) BW. Dit regime is dus van toepassing op de collectieve vorderingen van SDEJ met betrekking tot Voertuigen met een EA189 motor en Voertuigen met EA288 en EA897 motoren waarvoor de Euro 5 norm gold.

4.14. De partijdiscussie biedt voldoende aanwijzingen dat Voertuigen met EA288 en EA897 motoren waarvoor de Euro 6 normen gelden 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.

4.15. De slotsom luidt dat de collectieve vorderingen van SDEJ, voor zover deze betrekking hebben op Voertuigen met een EA189 motor en Voertuigen met EA288 en EA897 motoren waarvoor de Euro 5 norm geldt, worden beheerst door art. 3:305a (oud) BW. Voor zover de collectieve vorderingen van SDEJ zien op Voertuigen met EA288 en EA897 motoren waarvoor de Euro 6 normen gelden, worden zij beheerst door de WAMCA. De toepasselijkheid van verschillende regimes kan onmiskenbaar leiden tot processuele complicaties. Dat is echter de consequentie van het samenvoegen in één collectieve actie van vorderingen met betrekking tot van elkaar te onderscheiden gebeurtenissen die wel en niet uitsluitend voor 15 november 2016 hebben plaatsgevonden.

Slotsom

4.16. 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 24 september 2024. Desgewenst kunnen partijen uiterlijk tien werkdagen voor die zitting hun standpunten in een korte akte (van maximaal vijf pagina's) uiteen zetten.

4.17. Het hof houdt iedere verdere beslissing aan.

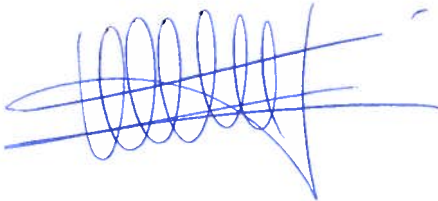
5. Beslissing

Het hof:

5.1. gelast een regiezitting op 24 september 2024, om 10.00 uur, met het in rov. 4.16 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