

vonnis **AFSCHRIJF**

RECHTBANK AMSTERDAM

Afdeling privaatrecht

zaaknummers / rolnummers: C/13/705132 / HA ZA 21-687, C/13/712754 / HA ZA 22-71 en C/13/712812 / HA ZA 22-72

Vonnis van 16 augustus 2023

in de zaak van

de stichting

STICHTING EMISSION CLAIM,

gevestigd te Amsterdam,

eiseres,

advocaat mr. C. Jeloschek te Amsterdam,

tegen

1. de naamloze vennootschap

STELLANTIS N.V.,

gevestigd te Amsterdam,

2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

STELLANTIS NEDERLAND B.V.,

gevestigd te Amsterdam,

3. de rechtspersoon naar buitenlands recht

GENERAL MOTORS LLC,

gevestigd te Detroit (Michigan), Verenigde Staten van Amerika,

gedaagden 1 tot en met 3,

advocaat mr. A. Knigge te Amsterdam,

en

de stichting

STICHTING CAR CLAIM,

gevestigd te Rotterdam,

eiseres op de voet van artikel 1018d Rv,

advocaat mr. P. Haas te Rotterdam,

tegen de hiervoor onder 1 tot en met 3 genoemde gedaagden en tegen

4. de rechtspersoon naar buitenlands recht

PSA AUTOMOBILES S.A.,

gevestigd te Poissy, Frankrijk,

5. de rechtspersoon naar buitenlands recht

AUTOMOBILES PEUGEOT S.A.,

gevestigd te Poissy, Frankrijk,

6. de rechtspersoon naar buitenlands recht

AUTOMOBILES CITROËN S.A.S.,

gevestigd te Poissy, Frankrijk,

7. de rechtspersoon naar buitenlands recht

ADAM OPEL GMBH,

gevestigd te Frankfurt am Main, Duitsland,

8. de rechtspersoon naar buitenlands recht

OPEL AUTOMOBILE GMBH,

gevestigd te Rüsselsheim am Main, Duitsland,

9. de rechtspersoon naar buitenlands recht

GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC,

gevestigd te Detroit (Michigan), Verenigde Staten van Amerika,

10. de rechtspersoon naar buitenlands recht

GENERAL MOTORS COMPANY,

gevestigd te Detroit (Michigan), Verenigde Staten van Amerika,

gedaagden 4 tot en met 10,

advocaat mr. A. Knigge te Amsterdam,

en tegen

11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

NEFKENS B.V.,

gevestigd te Utrecht,

12. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

A. VAN BEEK & ZN. B.V.,

gevestigd te Oudenbosch,

13. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTO BHB B.V.,

gevestigd te Leeuwarden,

14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTO HAAIMA B.V.,

gevestigd te Leeuwarden,

15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTO HILLEN B.V.,

gevestigd te Steenderen,

16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTO JETTEN CUIJK B.V.,

gevestigd te Cuijk,

17. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTO KLAVER 5 B.V.,

gevestigd te Alkmaar,

18. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTO ROGGEVEEN B.V.,

gevestigd te Capelle aan den IJssel,

19. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTO VERSTEEG BUURMAN BARNEVELD B.V.,

gevestigd te Barneveld,

20. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTO VERSTEEG BUURMAN EDE C B.V.,

- gevestigd te Voorthuizen,
21. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO VERSTEEG BUURMAN EDE P B.V.,
gevestigd te Ede (Gelderland),
22. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO VERSTEEG BUURMAN ERMELO B.V.,
gevestigd te Ermelo,
23. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO VERSTEEG BUURMAN VEENENDAAL B.V.,
gevestigd te Voorthuizen,
24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO VERSTEEG BUURMAN VOORTHUIZEN B.V.,
gevestigd te Voorthuizen,
25. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO VERSTEEG BUURMAN WAGENINGEN B.V.,
gevestigd te Wageningen,
26. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO VERSTEEG BUURMAN WOUDENBERG B.V.,
gevestigd te Woudenberg,
27. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTO VISSCHER I B.V.,
gevestigd te Culemborg,
28. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF AMBERGEN B.V.,
gevestigd te Stadskanaal,
29. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF BASTIANS BOZ B.V.,
gevestigd te Steenberg (Noord-Brabant),
30. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF BASTIANS STB B.V.,
gevestigd te Steenberg (Noord-Brabant),
31. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF BOUWMAN OMMEN B.V.,
gevestigd te Ommen,
32. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF C. VAN DER MAAT B.V.,
gevestigd te Blokker,
33. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF DIRKS B.V.,
gevestigd te Bergeijk,
34. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF FRANKEN B.V.,
gevestigd te Nunspeet,
35. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF GAUKE HIJLKEMA B.V.,
gevestigd te Drachten,
36. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF "GORCUM" B.V.,

- gevestigd te Gorinchem,
37. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF GROENEWOUDE VAN KESTEREN B.V.,
gevestigd te Schagen,
38. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF HIJLKEMA EMMELOORD B.V.,
gevestigd te Emmeloord,
39. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF HIJLKEMA HEERENVEEN B.V.,
gevestigd te Heerenveen,
40. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF HIJLKEMA SNEEK B.V.,
gevestigd te Sneek,
41. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
JANSSEN KERRES NUENEN B.V.,
gevestigd te Gerwen,
42. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
JANSSEN KERRES VENLO B.V.,
gevestigd te Venlo,
43. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF JAN GROET B.V.,
gevestigd te Den Helder,
44. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
JANSSEN KERRES HEERLEN B.V.,
gevestigd te Heerlen,
45. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
JANSSEN KERRES MAASTRICHT B.V.,
gevestigd te Maastricht,
46. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
JANSSEN KERRES SITTARD B.V.,
gevestigd te Sittard,
47. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF KOOIMAN B.V.,
gevestigd te Oud-Beijerland,
48. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF LIEWES RODEN B.V.,
gevestigd te Roden,
49. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
DRIESSEN AUTO V B.V.,
gevestigd te Eindhoven,
50. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
GARAGE A.H. DEN BREEJEN ALMKERK B.V.,
gevestigd te Almkerk,
51. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
GARAGE DE BLIEK B.V.,
gevestigd te Oostburg,
52. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
GARAGE G.C. VAN VLIET & ZN B.V.,

gevestigd te Woerden,

53. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
GARAGE HARTGERINK B.V.,

gevestigd te Hengevelde,

54. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HAARDIJK AUTOMOTIVE B.V.,

gevestigd te Hardenberg,

55. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HEKKERT HEERLEN B.V.,

gevestigd te Heerlen,

56. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HEKKERT MAASTRICHT B.V.,

gevestigd te Maastricht,

57. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HEKKERT ROERMOND B.V.,

gevestigd te Roermond,

58. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HEKKERT SITTARD B.V.,

gevestigd te Heerlen,

59. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HEKKERT VENLO B.V.,

gevestigd te Venlo,

60. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
HENRI & HERMAN B.V.,

gevestigd te Amersfoort,

61. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
JANSSEN VAN KOUWEN AUTOMOTIVE B.V.,

gevestigd te Amsterdam,

62. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
KAMP TWENTE B.V.,

gevestigd te Hengelo (Overijssel),

63. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
LOUWMAN PB B.V.,

gevestigd te 's-Gravenhage,

64. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
LOUWMAN PG B.V.,

gevestigd te 's-Gravenhage,

65. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
LOUWMAN PR B.V.,

gevestigd te 's-Gravenhage,

66. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
MEKENKAMP AUTO'S B.V.,

gevestigd te Bunnik,

67. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
MOTORHUIS B.V.,

gevestigd te Leiden,

68. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
MULDERS AUTOBEDRIJF B.V.,

- gevestigd te Tiel,
69. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
MULDERS AUTOBEDRIJF NIJMEGEN B.V.,
gevestigd te Tiel,
70. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
OPEL CENTRALE SLIEDRECHT B.V.,
gevestigd te Sliedrecht,
71. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
OPELCENTRALE ALBLASSERDAM B.V.,
gevestigd te Papendrecht,
72. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
ORANGE MOTORS B.V.,
gevestigd te Naaldwijk,
73. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
PEEMAN EN SLOT B.V.,
gevestigd te Den Helder,
74. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
STERN 50 B.V.,
gevestigd te Wormerveer,
75. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN BEEK AUTOBEDRIJF BERGEN OP ZOOM B.V.,
gevestigd te Bergen op Zoom,
76. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN BEEK AUTOBEDRIJF BREDA B.V.,
gevestigd te Breda,
77. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN BEEK AUTOBEDRIJF ROSENDAAL B.V.,
gevestigd te Roosendaal,
78. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN BEEK AUTOBEDRIJF VLISSINGEN B.V.,
gevestigd te Vlissingen,
79. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN DE WEEM VENRAY B.V.,
gevestigd te Venray,
80. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN DER BURG AUTOMOTIVE B.V.,
gevestigd te Zoetermeer,
81. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN DER LINDEN VAN SPRANKHUIZEN B.V.,
gevestigd te Hoorn (Noord-Holland),
82. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN MILL DORDRECHT B.V.,
gevestigd te Dordrecht,
83. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN MOSSEL CITROËN B.V.,
gevestigd te Amsterdam,
84. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN MOSSEL OPC B.V.,

- gevestigd te 's-Hertogenbosch,
85. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN MOSSEL WEST B.V.,
gevestigd te Amsterdam,
86. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN OORD LEIDSCH E RIJN B.V.,
gevestigd te Maarssen,
87. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN OORD MAARSSSEN B.V.,
gevestigd te Maarssen,
88. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN OORD-BOLL ZEIST B.V.,
gevestigd te Maarssen,
89. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
VAN VLIET PGH B.V.,
gevestigd te Woerden,
90. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
WASSINK AUTOGROEP C B.V.,
gevestigd te Doetinchem,
91. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
WASSINK AUTOGROEP P B.V.,
gevestigd te Doetinchem,
92. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
WELLING CARS B.V.,
gevestigd te Heerlen,
93. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
WELLING HEUVELLAND B.V.,
gevestigd te Heerlen,
94. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
WELLING WESTELIJKE MIJNSTREEK B.V.,
gevestigd te Heerlen,
95. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
WENSINK AUTOMOTIVE B.V.,
gevestigd te Apeldoorn,
96. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
WIJNAND'S AUTO SERVICE BUNSCHOTEN B.V.,
gevestigd te Bunschoten,
97. de vennootschap onder firma
AUTOMOBIELBEDRIJF BOUWMAN
h.o.d.n. AUTOBEDRIJF M.C. BOUWMAN,
kantoorhoudende te Ommen,
98. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF MULDER B.V.,
gevestigd te Zwolle,
99. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF MULDER BALK B.V.,
gevestigd te De Fryske Marren,
100. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

- AUTOBEDRIJF MULDER DORDRECHT B.V.,**
gevestigd te Dordrecht,
101. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF NIJS B.V.,
gevestigd te Someren,
102. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF NOTEBOOM ROTTERDAM B.V.,
gevestigd te Rotterdam,
103. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF STROEVE B.V.,
gevestigd te Coevorden,
104. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF TINEKE GROET B.V.,
gevestigd te Schagen,
105. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF VAN FRAASSEN B.V.,
gevestigd te Goes,
106. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF VAN JAARVELD B.V.,
gevestigd te Montfoort,
107. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF VAN SCHIE B.V.,
gevestigd te 's-Gravenzande,
108. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF VAN VOORDEN ALMERE B.V.,
gevestigd te Almere,
109. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF WETERINGS B.V.,
gevestigd te Gilze,
110. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF WILMINK ALMELO B.V.,
gevestigd te Almelo,
111. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF WISSE B.V.,
gevestigd te Terneuzen,
112. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOHUIS DE POORT B.V.,
gevestigd te Amersfoort,
113. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOHUIS DELFZIJL B.V.,
gevestigd te Delfzijl,
114. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOMOBIEL- EN GARAGEBEDRIJF M. VAN TILBORG B.V.,
gevestigd te Zaltbommel,
115. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOMOBIELBEDRIJF P. EN D. BROERE B.V.,
gevestigd te Krimpen aan den IJssel,
116. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOMOBIELBEDRIJF RUESINK DOETINCHEM B.V.,

gevestigd te Doetinchem,

117. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOMOBIELBEDRIJF RUESINK ENSCHEDE B.V.,

gevestigd te Enschede,

118. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOMOBIELBEDRIJF RUESINK RUURLO B.V.,

gevestigd te Ruurlo,

119. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOMOBIELBEDRIJF RUESINK ZUTPHEN B.V.,

gevestigd te Zutphen,

120. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOMOBIELBEDRIJF THALEN BEILEN B.V.,

gevestigd te Midden-Drenthe,

121. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOMOBIELBEDRIJF VAN SPLUNDER B.V.,

gevestigd te Ridderkerk,

122. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOMOBIELBEDRIJF VAN SPLUNDER OUD-BEIJERLAND B.V.,

gevestigd te Oud-Beijerland,

123. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOMOBIELBEDRIJF VOS DEN BOSCH B.V.,

gevestigd te Genderen,

124. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOMOBIELBEDRIJF VOS ZANDDONK B.V.,

gevestigd te Waalwijk,

125. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

AUTOPALACE ZWOLLE B.V.,

gevestigd te Zwolle,

126. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

BERTENS TILBURG B.V.,

gevestigd te Tilburg,

127. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

BROEKHUIS ALMERE B.V.,

gevestigd te Almere,

128. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

BROEKHUIS EDE B.V.,

gevestigd te Ede (Gelderland),

129. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

BROEKHUIS HARDERWIJK B.V.,

gevestigd te Harderwijk,

130. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

BROEKHUIS HENGLO B.V.,

gevestigd te Hengelo (Overijssel),

131. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

DAVO AUTOBEDRIJVEN B.V.,

gevestigd te 's-Gravenhage,

132. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

DE GOEIJ GARAGE B.V.,
gevestigd te Montfoort,
133. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
DE JONG AUTOBEDRIJF KATWIJK B.V.,
gevestigd te Katwijk,
134. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
DELSINK AUTO'S B.V.,
gevestigd te Renkum,
135. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
DRIESSEN AUTO I B.V.,
gevestigd te Eindhoven,
136. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
AUTOBEDRIJF NOTEBOOM ROTTERDAM NOORD B.V.,
gevestigd te Rotterdam,
137. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
CARABAS B.V.,
gevestigd te Papendrecht,
gedaagden 11 tot en met 137,
advocaat mr. M.J. van Joolingen te 's-Hertogenbosch,

en

de stichting
STICHTING DIESEL EMISSIONS JUSTICE,
gevestigd te Amsterdam,
eiseres op de voet van artikel 1018d Rv,
advocaat mr. L.C.M. Berger te Amsterdam,

tegen de hiervoor onder 1 tot en met 137 genoemde gedaagden en tegen

138. de rechtspersoon naar buitenlands recht
VAUXHALL MOTORS LIMITED,
gevestigd te Luton (Verenigd Koninkrijk),
139. de rechtspersoon naar buitenlands recht
VAUXHALL FINANCE PLC,
gevestigd te Cardiff (Verenigd Koninkrijk),
140. de rechtspersoon naar buitenlands recht
IBC VEHICLES LIMITED,
gevestigd te Luton (Verenigd Koninkrijk),
141. de rechtspersoon naar buitenlands recht
PSA RETAIL UK LIMITED,
gevestigd te Coventry (Verenigd Koninkrijk),
gedaagden 138 tot en met 141,
advocaat mr. A. Knigge te Amsterdam.

Eiseressen zullen hierna afzonderlijk SEC, SCC en SDEJ worden genoemd. Gezamenlijk zullen zij de Stichtingen worden genoemd. Gedaagden 1 tot en met 10 en 138 tot en met 141 zullen hierna gezamenlijk Stellantis c.s. worden genoemd. Gedaagden 11 t/m 137 zullen hierna gezamenlijk de Autodealers worden genoemd.

1. De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding van SEC van 19 juli 2021 tegen gedaagde 1, de rechtsvoorgangers van gedaagde 2, en gedaagde 3, met producties,
- de rolbeslissing van 22 september 2021 en de daarin vermelde stukken,
- de dagvaarding van SCC van 17 januari 2022 tegen gedaagden 1 tot en met 137,
- de dagvaarding van SDEJ van 18 januari 2022 tegen gedaagden 1 tot en met 141,
- de akte fusie, naamswijziging en omzetting van (de rechtsvoorgangers van) gedaagde 2, met één productie,
- de rolbeslissing van 2 februari 2022 en de daarin vermelde stukken,
- het herstelexploit van SDEJ van 22 maart 2022 ten aanzien van gedaagde 6,
- de akte overlegging producties van SCC,
- de akte overlegging producties van SDEJ,
- de akte houdende afstand van instantie van SEC jegens de aanvankelijk en uitsluitend door SEC mede gedagvaarde rechtspersoon naar buitenlands recht Robert Bosch GmbH, met één productie,
- de rolbeslissing van 22 juni 2022 en de daarin vermelde stukken,
- de rolbeslissing van 20 juli 2022 en de daarin vermelde stukken,
- de akte houdende uitlating gedaagden 4 tot en met 141 en aanwijzing exclusieve belangenbehartiger van SEC,
- de akte uitlating aanwijzing exclusieve belangenbehartiger van SCC, met producties,
- de akte uitlaten aanwijzing exclusieve belangenbehartiger van SDEJ, met producties,
- het tussenvonnis van 5 oktober 2022, waarbij een mondelinge behandeling is bepaald,
- de antwoordconclusie houdende excepties van onbevoegdheid, niet-toepasselijkheid Wamca, niet-ontvankelijkheid Stichtingen, toepasselijk recht en aanwijzing van de exclusieve belangenbehartiger, tevens houdende verzoek tot (gedeeltelijke) aanhouding, van Stellantis c.s., met producties,
- de antwoordconclusie niet-toepasselijkheid Wamca, niet-ontvankelijkheid Stichtingen, toepasselijk recht en aanwijzing van de exclusieve belangenbehartiger, van de Autodealers, met producties,
- het proces-verbaal van de mondelinge behandeling van 14 maart 2023 en de daarin vermelde (proces)stukken,
- een brief van 25 april 2023 van de advocaten van Stellantis c.s. met opmerkingen over het proces-verbaal,
- een brief van 4 mei 2023 van de advocaten van SCC en SDEJ naar aanleiding van het proces-verbaal, tevens reactie op de brief van 25 april 2023 van Stellantis c.s.,
- een reactie van 5 mei 2023 van de advocaten van Stellantis c.s.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2. Waar gaat deze zaak over?

2.1. Deze zaak is een zogenoemde collectieve actie. Elk van de Stichtingen wil in deze zaak als belangenbehartiger opkomen voor de (voormalige en huidige) bezitters van bepaalde typen dieselauto's van de automerken Peugeot, Citroën en Opel (in het Verenigd Koninkrijk Vauxhall genoemd). Volgens de Stichtingen bevatten bepaalde typen dieselloertuigen ontoelaatbare emissiecontrolesystemen (zogenoemde sjoemelsoftware), waardoor de dieselloertuigen meer stikstofoxide (NOx) uitstoten dan is toegestaan. Volgens de Stichtingen hebben de autobezitters daardoor schade geleden. De Stichtingen hebben vorderingen ingesteld tegen Stellantis c.s. (bestaande uit onder meer topholdings, autofabrikanten en distributeurs) en de Autodealers.

2.2. In deze fase van de procedure gaat het nog niet om de inhoud van de zaak. Eerst wordt in dit vonnis beslist of de Nederlandse rechter rechtsmacht heeft, of het oude of het sinds 1 januari 2020 geldende recht voor collectieve acties van toepassing is en of de Stichtingen voldoen aan de geldende ontvankelijkheidseisen. Ook wordt in dit vonnis beslist welk recht van toepassing is bij de beoordeling van de vorderingen ten gronde.

De opbouw van dit vonnis

2.3. Dit vonnis is vanaf hier als volgt opgebouwd:

3. De feiten
4. De collectieve vorderingen en de standpunten over de onderwerpen in de eerste fase van de procedure
5. t/m 12 De beoordeling door de rechtbank
5. Rechtsmacht, samenhang met buitenlandse procedures en relatieve bevoegdheid
 - Inleiding
 - Vorderingen tegen de Nederlandse gedaagden
 - Vorderingen tegen de EU-gedaagden, VS-gedaagden en VK-gedaagden
 - Beroep op litispending dan wel aanhouding wegens samenhang met buitenlandse procedures
 - Relatieve bevoegdheid
6. Toepasselijkheid oude en/of nieuwe collectieve actierecht
7. De ontvankelijkheid van de Stichtingen onder artikel 3:305a (oud) BW
 - Geen schadevergoeding in geld
 - Het gelijksoortigheidsvereiste
 - Het waarborgvereiste
8. Het toepasselijk recht
9. Verzoeken ex artikel 22 Rv en de eisenwijziging van SDEJ
10. Conclusies
11. Proceskosten
12. Vervolg van de procedure
13. De beslissing

3. De feiten

SEC

3.1. SEC is opgericht op 11 december 2020. Artikel 2.1 van haar statuten luidt:

De stichting heeft ten doel het behartigen van de belangen van de Gedupeerden die één of meer Gemanipuleerde Voertuigen hebben aangeschaft of geleased, waaronder begrepen maar niet beperkt tot:

- a. het vaststellen en het onderzoeken van de gang van zaken die heeft geleid tot en betrekking heeft op (i) het ontwikkelen en het installeren van een of meer Manipulatie-instrumenten in Gemanipuleerde Voertuigen en (ii) het verkopen en/of leveren van Gemanipuleerde Voertuigen aan de Gedupeerden;
 - b. het behartigen van de belangen van Gedupeerden en het vertegenwoordigen van Gedupeerden in juridische procedures binnen Nederland en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;
 - c. het wereldwijd behartigen van de belangen van Gedupeerden in verband met de Claims;
 - d. het verkrijgen en verdelen van financiële compensatie voor (een gedeelte van) de schade die de Gedupeerden stellen te hebben geleden;
 - e. het behartigen van de collectieve belangen van Gedupeerden in milieuzaken, in juridische procedures binnen Nederland en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;
 - f. 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.

3.2. In de definitielijst van de statuten staan onder meer de volgende definities van in de statuten gebruikte begrippen:

(...)

- c) Claims: een of meer klachten, eisen, stellingen en/of (rechts)vorderingen van de Gedupeerden en/ of de stichting in het belang van de Gedupeerden, op welke rechtsgrondslag dan ook, jegens de Motorvoertuigfabrikanten of andere 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 de manipulatie van de uitstoot van Gemanipuleerde Voertuigen in bepaalde testsituaties en/of de verkeerde voorstelling van zaken door Motorvoertuigfabrikanten, Entiteiten en/of hun Beleidsbepalers met betrekking tot de werkelijke niveaus van de uitstoot, inclusief maar niet beperkt tot vorderingen of stellingen van Gedupeerden in verband met de aankoop, het bezit of de lease van voertuigen en vorderingen in verband met de uitstoot van milieugevaarlijke stoffen;
- d) Entiteiten: alle (rechts)personen die betrokken zijn of waren bij de productie en/of ontwikkeling, de import, distributie en/of verkoop of lease van Gemanipuleerde Voertuigen en alle entiteiten en/of (toezichthoudende) organisaties, en/of hun Beleidsbepalers, die op enigerlei wijze betrokken zijn (geweest) bij de toelating en/of goedkeuring van de Gemanipuleerde Voertuigen, dit alles in de ruimste zin van het woord;
- e) Gedupeerden: (rechts)personen die één of meer Gemanipuleerde Voertuigen heeft gekocht of geleased;

- f) Gemanipuleerd Voertuig: een voertuig uitgerust met of voorzien van een Manipulatie-instrument of software of technologie die is geïnstalleerd om als zodanig te werken;
- g) Manipulatie-instrument: een op grond van artikel 5 lid 2 van EU Verordening (EG) nummer 715/2007 verboden constructieonderdeel van een motorvoertuig dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn;
- h) Motorvoertuigfabrikanten: alle rechtspersonen (en hun (feitelijke) Beleidsbepalers) die verbonden zijn aan, behoren of hebben behoord tot de groep van ondernemingen van een fabrikant of leverancier van personenauto's, bedrijfswagens, vrachtwagens en andere motorvoertuigen, inclusief de aan hen gelieerde of daarmee verbonden ondernemingen, evenals de leveranciers van onderdelen, die betrokken zijn of zijn geweest bij de manipulatie of aanpassing van emissie, of de productie of levering van dergelijke apparaten of technologie, inclusief maar niet beperkt tot ondernemingen die betrokken of mogelijk betrokken waren bij regelgevende of onderzoeksprocessen die verband houden met wat bekendstaat als het "emissieschandaal" of "dieselgate"; (...)"

3.3. In de dagvaarding van SEC staat, voor zover van belang, het volgende:

"(...)

3.5. In deze procedure vertegenwoordigt de Stichting de belangen van alle (eerste en opvolgende) kopers en alle leasees van Sjoemeldiesels en [toevoeging rechtbank: die] in de periode tussen 1 september 2009 en 1 september 2019 (de "**Relevante Periode**") (...) in Nederland zijn geïmporteerd, in Nederland (bij de RDW) zijn geregistreerd en/of in Nederland zijn verkocht of geleased, steeds met uitzondering van Gedaagden. Deze groep bestaat zowel uit consumenten, als ook uit professionele partijen (zoals verhuurbedrijven, leasemaatschappijen, ondernemingen met een eigen wagenpark of taxiondernemingen), gezamenlijk aangeduid als "**de Gedupeerden**".

3.6. De behartiging van de belangen van de Gedupeerden valt onder de statutaire doelomschrijving van de Stichting. Hoewel de definitie van de Gedupeerden met zich brengt dat de Stichting ook de belangen behartigt van personen of entiteiten die zich in andere jurisdicties bevinden, zal het overgrote merendeel van de Gedupeerden in Nederland woonachtig of gevestigd zijn en dus hier schade hebben geleden. Dit laat uiteraard onverlet dat voor buitenlandse Gedupeerden de mogelijkheid bestaat van een *opt-in* bij een schikking dan wel bij een collectieve afwikkeling van de schade. (...)"

3.4. De artikelen 3, 5, 6 en 10 van de statuten van SEC luiden, voor zover van belang, als volgt:

3. ARTIKEL 3 – ORGANEN EN STRUCTUUR

3.1. De stichting kent de volgende organen:

- (a) een bestuur;
- (b) een raad van toezicht; en

(c) een gemeenschappelijke vergadering van bestuur en raad van toezicht.

3.2. De governance structuur van de stichting is opgezet in overeenstemming met de bepalingen van de Claimcode.

5. ARTIKEL 5 - BESTUUR: SAMENSTELLING, BENOEMING, DEFUNGEREN

Het bestuur van de stichting bestaat uit door de raad van toezicht vast te stellen aantal natuurlijke personen van tenminste drie. (...)

5.2. Binnen het bestuur en de raad van toezicht en tussen bestuursleden en leden van de raad van toezicht mogen geen nauwe familie- of vergelijkbare relaties bestaan, met inbegrip van maar niet beperkt tot huwelijk, geregistreerd partnerschap of ongehuwd samenwonen. Indien de stichting een financieringsovereenkomst heeft met een externe partij, geldt hetzelfde voor de relaties van bestuurders en toezichthouders met personen die zijn verbonden aan deze externe partij.

5.3. De bestuurders hebben geen rechtsreeks of middellijk winstoogmerk dat via de stichting wordt gerealiseerd.

5.4. Bestuursleden worden benoemd en geschorst door de raad van toezicht. De Claimcode bevat bepalingen over de gewenste samenstelling van het bestuur van de stichting. Bij de benoeming van bestuursleden worden deze bepalingen opgevolgd voor zover die uitvoerbaar zijn.

(...)

6. ARTIKEL 6 - BESTUUR: TAAK EN BEVOEGDHEDEN

(...)

6.3. Indien de Stichting een financieringsovereenkomst of een overeenkomst inzake procesfinanciering met een externe partij heeft ziet het bestuur erop toe dat

a. de individuele leden van het bestuur en leden van de raad van toezicht, alsmede de door de stichting ingeschakelde advocaat of andere dienstverleners zelfstandig en onafhankelijk zijn van de externe financier en de aan deze rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen, alsmede dat de externe financier en de aan deze rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen onafhankelijk zijn van de wederpartij in de collectieve actie; en

b. de financieringsvoorwaarden (waaronder begrepen de omvang en systematiek van de overeen te komen vergoeding) redelijkerwijs niet strijdig zijn met het collectieve belang van de Gedupeerden.

(...)

6.5. Het bestuur is verplicht jaarlijks de hoofdlijnen van de governance structuur van de stichting aan de hand van de Claimcode uiteen te zetten. In deze uiteenzetting neemt het bestuur op in hoeverre de stichting de bepalingen in de Claimcode opvolgt. Voor zover van de Claimcode wordt afgeweken, geeft het bestuur aan waarom en in hoeverre de stichting daarvan afwijkt.

6.6. Het bestuur is verplicht om elke voorgenomen substantiële wijziging in de governance structuur van de stichting en in de naleving van de Claimcode ter bespreking voor te leggen aan de raad van toezicht.

(...)

10. ARTIKEL 10 - RAAD VAN TOEZICHT: SAMENSTELLING, BENOEMING, DEFUNGEREN

10.1. De raad van toezicht van de stichting bestaat uit een door de raad van toezicht vast te stellen aantal van drie of meer natuurlijke personen.

10.2. In de Claimcode zijn bepalingen over de gewenste samenstelling van raad van toezicht van de stichting opgenomen. Bij de benoeming van leden van de raad van toezicht worden deze bepalingen zoveel mogelijk gevolgd.

10.3. Binnen de raad van toezicht en het bestuur en tussen leden van de raad van toezicht en bestuursleden mogen geen nauwe familie- of vergelijkbare relaties bestaan, met inbegrip van maar niet beperkt tot het huwelijk, geregistreerd partnerschap of ongehuwd samenwonen. Indien de stichting een financieringsovereenkomst heeft met een externe partij, geldt hetzelfde voor de relaties van leden van de raad van toezicht met personen die zijn verbonden aan deze externe partij. Ook hoofd- of nevenfuncties van bestuursleden en leden van de raad van toezicht die afbreuk doen aan de onafhankelijkheid dienen te worden vermeden.

(...)"

3.5. SEC heeft onder meer Stellantis N.V. en de rechtsvoorgangers van Stellantis Nederland B.V. (Peugeot Nederland N.V., Citroën Nederland B.V. en Opel Nederland B.V.) bij brief van 4 juni 2021 aansprakelijk gesteld voor de door haar achterban geleden schade, hen uitgenodigd die aansprakelijkheid te erkennen en over die schade in onderhandeling te treden.

SCC

3.6. SCC is opgericht op 1 oktober 2015. Artikel 2 lid 1 van haar statuten luidt:

De stichting heeft ten doel het behartigen van de belangen van de Autobezitters, waaronder begrepen maar niet beperkt tot:

- a. het vaststellen en het onderzoeken van de gang van zaken die heeft geleid tot en betrekking heeft op (i) het ontwikkelen en het installeren van verboden soft- en/of hardware in de Gemanipuleerde Voertuigen en (ii) het verkopen en/of leveren van de Gemanipuleerde Voertuigen aan de Autobezitters;
- b. het vaststellen en het onderzoeken van de gang van zaken die heeft geleid tot en betrekking heeft op (de gevolgen van) de toepassing van een of meer Updates op de Gemanipuleerde Voertuigen;
- c. het vaststellen en het onderzoeken van (i) alle (financiële) gevolgen van het bovenstaande voor de Autobezitters, (ii) de mogelijkheid voor de Autobezitters om Vorderingen jegens (een of meer) Autofabrikanten geldend te (doen) maken, waaronder begrepen, maar niet beperkt tot het ontbinden van de door hen gesloten koopovereenkomsten van Gemanipuleerde Voertuigen met Lokale Handelaren tegen (volledige) terugbetaling van de koopprijs, (iii) de mogelijkheid voor de Autobezitters tot (algehele) vergoeding van de door hen geleden en nog te lijden schade te verkrijgen van de verantwoordelijke partijen, (iv) de mogelijkheid voor de Autobezitters om alle noodzakelijke vrijwaringen en/of garanties te (doen) verkrijgen ten aanzien van alle mogelijke negatieve gevolgen van de manipulatie van de Gemanipuleerde Voertuigen – zowel voor als na één of meer Updates – voor Gemanipuleerde Voertuigen, ten einde het ongestoord gebruik van de

- Gemanipuleerde Voertuigen te continueren en (v) alternatieve mogelijkheden tot oplossing van de uitstootproblemen van Gemanipuleerde Voertuigen;
- d. het verkrijgen van een (aansprakelijkheids)verklaring voor recht van iedere bevoegde rechtbank dat (een of meer) Autofabrikanten, Bosch, hun (voormalige) besturen, hun (voormalige) raden van commissarissen, (een of meer) Importeurs, (een of meer) Lokale Handelaren en/of andere verwijtbare partijen toepasselijke wet- en regelgeving waaronder begrepen maar niet beperkt tot schending van wet- en regelgeving op het gebied van milieu(normen), oneerlijke handelspraktijken, misleidende reclame en/of het (consumenten)kooprecht en enige daaruit voor hen voortvloeiende plichten jegens de Autobezitters hebben geschonden;
 - e. het instellen van ge- of verbodsacties in rechte en/of het leggen van beslagen;
 - f. het verkrijgen van compensatie voor de (financiële) gevolgen voor de Autobezitters; en
 - g. al hetgeen met het vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin van het woord.

3.7. In de definitielijst van de statuten staan onder meer de volgende definities van in de statuten gebruikte begrippen:

“(…)

b. Autobezitter: (rechts)persoon die in de Relevante Periode één of meerdere Gemanipuleerde Voertuigen heeft gekocht of geleased;

c. Autofabrikant: alle rechtspersonen (en hun (feitelijke) beleidsbepalers) die behoren of hebben behoord tot de groep van vennootschappen van een autofabrikant die betrokken is of is geweest bij een emissieschandaal (...);

(…)

i. Gemanipuleerd Voertuig: een voertuig van een van de merken die gevoerd worden door een Autofabrikant, uitgerust met of voorzien van hard- en/of software (...) met de bedoeling om emissietesten te manipuleren en/of ten gevolge waarvan de wettelijke emissienormen worden overschreden;

(…)

k. Lokale Handelaar: een officieel door een Autofabrikant erkende handelaar in (een of meerdere) Gemanipuleerde Voertuigen gedurende de Relevante Periode met (destijds) een verkooppunt in Nederland;

(…)

o. Relevante Periode: de periode waarin Gemanipuleerde Voertuigen zijn verkocht en/of geleverd;

(…)

u. Update: op (een deel van) de Gemanipuleerde Voertuigen toegepaste soft- en/of hardware aanpassingen waarmee de verboden soft- en/of hardware beweerd is verwijderd, waardoor de Gemanipuleerde Voertuigen beweerd aan wettelijke emissienormen zouden voldoen; (...)."

3.8. In de dagvaarding van SCC staat, voor zover van belang, het volgende:

“(…)

BEGRIPPENLIJST

Autobezitters

De Particuliere Partijen en Zakelijke Partijen

(...)

Getroffen Voertuigen

Euro 5 en Euro 6 diesellootuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van artikel 2 van de Emissieverordening, die onder de merken Peugeot, Citroën (waaronder ook DS) en Opel vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019 op de markt zijn gebracht, waaronder in ieder gevallen de modellen gespecificeerd in **Productie 1**

(...)

**IV. DE BENADEELDEN VOOR WIE DE STICHTING IN DEZE PROCEDURE
OPKOMT**

(...)

53. Car Claim voert deze procedure namens de Autobezitters. (...)

54. De groep Autobezitters is territoriaal beperkt tot Autobezitters die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden. Dit neemt niet weg dat sommige Autobezitters over de jaren mogelijk uit Nederland zijn geëmigreerd. Voor die (slechts beperkte) groep Autobezitters verzoekt Car Claim de rechtbank met het oog op artikel 1018f lid 5 laatste volzin Rv te bepalen dat deze procedure ook voor hen leidt tot gebondenheid op basis van 'opt-out' (in overeenstemming met artikel 1018f lid 1 Rv).

(...)

57. De Autobezitters zijn onderverdeeld in twee hoofdcategorieën, te weten de Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen. (...)

58. Particuliere Partijen betreffen natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die:

- (i) een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Particuliere Partijen A);
- (ii) een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Particuliere Partijen B); en
- (iii) een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig via een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer (Particuliere Partijen C).

59. Zakelijke Partijen betreffen niet-Particuliere Partijen, die:

- (i) een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Zakelijke Partijen A);
- (ii) een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen (Zakelijke Partijen B); en
- (iii) een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig via een andere partij dan een Handelaar hebben gekocht of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer (Zakelijke Partijen C)

(...)

60. Car Claim behartigt niet slechts de belangen van Autobezitters die de Getroffen Voertuigen ten tijde van het in deze procedure te wijzen vonnis onder zich hebben. Zij behartigt ook de belangen van de Autobezitters die de Getroffen Voertuigen niet meer onder zich hebben, maar in het verleden wel hebben gehad. (...)”

3.9. De artikelen 3, 5, 6 en 10 van de statuten van SCC luiden, voor zover van belang, als volgt:

ORGANEN EN GOVERNANCE STRUCTUUR

ARTIKEL 3

1. De stichting kent de volgende organen:
 - a. een bestuur;
 - b. een raad van toezicht; en
 - c. een gemeenschappelijke vergadering van bestuur en raad van toezicht.
2. De governance structuur van de stichting is opgezet in overeenstemming met de bepalingen van de Claimcode. (...)
3. Het bestuur en de raad van toezicht zijn verantwoordelijk voor de instandhouding van de governance structuur van de stichting en voor de naleving van de Claimcode. (...)

BESTUUR: SAMENSTELLING, BENOEMING, DEFUNGEREN

ARTIKEL 5

1. Het bestuur van de stichting bestaat uit een door de raad van toezicht vast te stellen aantal van drie of meer natuurlijke personen.
2. In de Claimcode zijn bepalingen over de gewenste samenstelling van het bestuur van de stichting opgenomen. Bij de benoeming van bestuursleden worden deze bepalingen zoveel mogelijk gevolgd. (...)

BESTUUR: TAAK EN BEVOEGDHEDEN

ARTIKEL 6

- (...)
4. Het bestuur is verplicht jaarlijks de hoofdlijnen van de governance structuur van de stichting aan de hand van de Claimcode uiteen te zetten. In deze uiteenzetting neemt het bestuur op in hoeverre de stichting de bepalingen in de Claimcode opvolgt. Voor zover van de Claimcode wordt afgeweken, geeft het bestuur aan waarom en in hoeverre de stichting daarvan afwijkt.
 5. Het bestuur is verplicht om elke voorgenomen wijziging in de governance structuur van de stichting en in de naleving van de Claimcode ter bespreking voor te leggen aan de raad van toezicht. Het bestuur zal het voorafgaande als een afzonderlijke agendapunt op de agenda van de vergadering zetten.

RAAD VAN TOEZICHT: SAMENSTELLING, BENOEMING, DEFUNGEREN

ARTIKEL 10

1. De raad van toezicht van de stichting bestaat uit een door de raad van toezicht vast te stellen aantal van drie of meer natuurlijke personen.
2. In de Claimcode zijn bepalingen over de gewenste samenstelling van raad van toezicht

van de stichting opgenomen. Bij de benoeming van leden van de raad van toezicht worden deze bepalingen zoveel mogelijk gevolgd.
(...)

3.10. SCC heeft in de periode van augustus 2021 tot en met december 2021 verschillende brieven gestuurd aan de later door haar gedagvaarde partijen, waarin SCC hen uitnodigde in overleg te treden en een redelijke oplossing te vinden voor haar achterban met betrekking tot de gevolgen van het dieselemissieschandaal.

SDEJ

3.11. SDEJ is opgericht op 1 juli 2019. Artikel 2 lid 1 van haar statuten luidt:

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 en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;
- (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 milieuzaken, in juridische procedures binnen Nederland en in andere jurisdicties, zoals civiele, strafrechtelijke en bestuursrechtelijke procedures, al naar gelang het geval;
- (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.

3.12. In de definitielijst van de statuten staan onder meer de volgende definities van in de statuten gebruikte begrippen:

“(...)

b. Claim of Claims: klachten, eisen en/of vorderingen 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 ongeoorloofde manipulatie van de uitstoot van voertuigen in bepaalde testsituaties en/of de verkeerde voorstelling van zaken door de Entiteiten met betrekking tot de daadwerkelijke niveaus van deze uitstoot, algemeen bekend als het dieselemissieschandaal, dat uitdrukkelijk omvat, maar niet beperkt is tot vorderingen van Gedupeerden in verband met de aankoop, het bezit of de lease van voertuigen en vorderingen in verband met de uitstoot van milieugevaarlijke stoffen;

c. Gedupeerden: alle natuurlijke personen, dan wel privaot- 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 en waarop de Claims zijn gebaseerd, dit in de ruimste zin van het woord;

d. Entiteiten:

- i. alle (rechts)personen, in het bijzonder fabrikanten van personenauto's, bedrijfswagens, vrachtwagens en andere voertuigen, inclusief de aan hen gelieerde ondernemingen, die zich richten op de productie en/of verkoop van dergelijke voertuigen, waarvan is gebleken of bij de stichting enig vermoeden bestaat dat die één of meer Ongeoorloofde Manipulatie-instrumenten bevatten, dit alles in de ruimste zin van het woord;
- ii. alle (rechts)personen die betrokken zijn of waren bij de productie en/of ontwikkeling van een Ongeoorloofd Manipulatie-instrument, dit alles in de ruimste zin van het woord;
- iii. alle (rechts)personen die betrokken zijn of waren bij de import, distributie en/of verkoop of lease van voertuigen met een Ongeoorloofd Manipulatie-instrument, waaronder begrepen de (exclusieve) importeurs en dealers van de betreffende autofabrikanten bedoeld onder sub i. hiervoor, dit alles in de ruimste zin van het woord;
- iv. de Beleidsbepalers van de hiervoor onder sub i. tot en met sub iii. bedoelde entiteiten; en/of
- v. andere entiteiten en/of (toezichthoudende) organisaties, en/of hun Beleidsbepalers, die op enigerlei wijze betrokken zijn (geweest) bij de toelating en/of goedkeuring van de betreffende voertuigen;
- e. Ongeoorloofd Manipulatie-instrument of Ongeoorloofde Manipulatie-instrumenten: een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3 sub 10 van Europese Verordening nr. 715/2007, dan wel in de zin van een vergelijkbare bepaling in opvolgende wetgeving, dat niet valt onder een van de in deze verordening of opvolgende wetgeving omschreven uitzonderingen; (...)”.

3.13. In de dagvaarding van SDEJ staat, voor zover van belang, het volgende:

“(…)

AFKORTINGEN EN DEFINITIES

(…)

Getroffen Voertuig	Euro 5 en Euro 6 dieselveertuigen van de categorie M1, M2, N1 en/of N2 in de zin van artikel 2 van de Emissieverordening, die onder de merken Peugeot, Citroën, DS en Opel (inclusief Vauxhall) vanaf 1 september 2009 tot 1 september 2019 op de markt zijn gebracht in de EU (dus inclusief het Verenigd Koninkrijk)
---------------------------	--

(…)

1.2.3 De benadeelden voor wiens belangen de Stichting opkomt

35. (...) Het gaat dan om Autobezitters die op het moment dat de Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in zowel de Europese Unie, inclusief het Verenigd Koninkrijk, (de “EU”) als in Nederland hadden. Voor zover bepaalde Autobezitters niet in Nederland maar wel in de EU hun gewone verblijfplaats hebben verzoekt de Stichting de Rechtbank te bepalen dat de procedure voor hen leidt tot gebondenheid op basis van opt-out (art. 1018f lid 1 Rv).

36. De Stichting hanteert daarbij een onderscheid in enerzijds Particuliere Partijen (subcategorieën A, B en C) en Zakelijke Partijen (subcategorieën A, B en C) voor Autobezitters in Nederland, en anderzijds Particuliere Partijen (subcategorieën D, E en F) en Zakelijke Partijen (subcategorieën D, E en F) voor Autobezitters buiten Nederland, maar in de EU.

37. De Stichting komt dus ook op voor die Autobezitters die op dit moment of later in de procedure geen Getroffen Voertuig meer in bezit, of onder zich, hebben, maar die in het verleden wel één of meer Getroffen Voertuigen in bezit of onder zich hebben gehad zolang dat is geweest in de periode vanaf 1 september 2009.

(...)"

3.14. De artikelen 6 en 10 van de statuten van SDEJ luiden, voor zover van belang, als volgt:

BESTUUR: TAAK EN BEVOEGDHEDEN

ARTIKEL 6

(...)

4. De hoofdlijnen van de governance structuur van de stichting worden elk jaar, aan de hand van de principes uit de Claimcode door het bestuur uiteengezet. Het bestuur geeft aan in hoeverre zij de in de Claimcode opgenomen bepalingen opvolgt.

Voor zover de stichting de bepalingen in de Claimcode niet opvolgt, geeft het bestuur aan waarom en in hoeverre zij daarvan afwijkt.

RAAD VAN TOEZICHT: SAMENSTELLING, BENOEMING, OEFUNGEREN

ARTIKEL 10

1. De raad van toezicht van de stichting bestaat uit drie of meer natuurlijke personen.

(...)

3. (...) De Claimcode bevat bepalingen inzake de gewenste samenstelling van de raad van toezicht van de stichting. Bij het benoemen van leden van de raad van toezicht worden deze bepalingen zoveel mogelijk opgevolgd.

(...)

3.15. SDEJ heeft in december 2021 en januari 2022 brieven gestuurd aan Stellantis c.s. en de Autodealers, waarin SDEJ hen aansprakelijk heeft gesteld en heeft uitgenodigd voor overleg over een minnelijke regeling.

Stellantis N.V. en Stellantis Nederland B.V.

3.16. Stellantis N.V. bestaat in haar huidige vorm sinds 17 januari 2021 en is vanaf dat moment de topholding van groepsmaatschappijen die de automerken Peugeot, Citroën, DS, Opel en Vauxhall exploiteren.

3.17. Tot 1 augustus 2017 waren de automerken Opel en Vauxhall onderdeel van de General Motors-groep. De General Motors-groep (zie hierna in 3.29) heeft op 1 augustus 2017 Opel en Vauxhall (en de aandelen in de ondernemingen die deze merken exploiteren) verkocht aan het in Frankrijk gevestigde Peugeot S.A. (hierna: PSA), dat de automerken Peugeot, Citroën en DS al exploiteerde. Op 16 januari 2021 is PSA gefuseerd met Fiat Chrysler Automobiles N.V. (hierna: FCA), waarbij PSA is opgegaan in FCA. Op 17 januari 2021 is de naam FCA gewijzigd in Stellantis N.V.

3.18. Stellantis Nederland B.V. is sinds 1 oktober 2021 de (enige) officiële importeur en distributeur in Nederland van nieuwe Peugeot-, Citroën-, DS- en Opelvoertuigen die

bestemd zijn voor de Nederlandse markt. Tot 1 oktober 2021 werd de import en distributie van deze voertuigen uitgevoerd door haar rechtsvoorgangers: Peugeot Nederland N.V., Citroën Nederland B.V. en Opel Nederland B.V. Op 1 oktober 2021 zijn deze drie vennootschappen gefuseerd, met Peugeot Nederland N.V. als verkrijgende vennootschap, en is de naam en de rechtsvorm gewijzigd in Stellantis Nederland B.V.

3.19. Behalve Stellantis N.V. en Stellantis Nederland B.V. behoren op dit moment ook de hierna onder 3.20 tot en met 3.28 genoemde ondernemingen tot de Stellantis-groep.

De autofabrikanten

3.20. PSA Automobiles S.A. (hierna: PSA Automobiles) houdt zich bezig met het ontwerp, de ontwikkeling en productie van (onderdelen van) voertuigen (inclusief de software) van de automerken Peugeot, Citroën en DS.

3.21. Automobiles Peugeot S.A. (hierna: Peugeot) houdt zich bezig met de productie van (onderdelen van) Peugeot-voertuigen, en sinds 2019 ook Opel-voertuigen, en de marketing van Peugeot-voertuigen.

3.22. Automobiles Citroën S.A.S. (hierna: Citroën) houdt zich bezig met de productie van (onderdelen van) Citroën- en DS-voertuigen en de marketing van die voertuigen.

3.23. Opel Automobile GmbH (hierna: Opel Automobile) is in augustus 2017 overgenomen door PSA en behoorde daarvoor tot de General Motors-groep. Opel Automobile houdt zich sinds augustus 2017 bezig met het ontwerpen, de ontwikkeling, de productie en de marketing van Opel-voertuigen.

De ondernemingen in het Verenigd Koninkrijk

3.24. PSA Retail UK Limited (hierna: PSA Retail UK) houdt zich bezig met de verkoop, lease en marketing van nieuwe en gebruikte Peugeot-, Citroën-, DS- en Vauxhall-voertuigen (en onderdelen daarvan) in het Verenigd Koninkrijk via een netwerk van dealers.

3.25. Vauxhall Motors Limited (hierna: Vauxhall Motors) is de distributeur van Vauxhall-voertuigen in het Verenigd Koninkrijk en houdt zich bezig met de marketing daarvan.

3.26. Vauxhall Finance Plc. (hierna: Vauxhall Finance) houdt zich bezig met het leasen, financieren en verzekeren van Vauxhall-voertuigen in het Verenigd Koninkrijk.

3.27. IBC Vehicles Limited (hierna: IBC Vehicles) exploiteert de autofabriek in Luton (Engeland) waar Vauxhall- en Opel-voertuigen worden geproduceerd en sinds april 2019 ook Peugeot- en Citroën-voertuigen.

3.28. Vauxhall Motors, Vauxhall Finance en IBC Vehicles behoorden voor de overname door PSA in 2017 tot de General Motors-groep. Nu zijn zij entiteiten binnen de Stellantis-groep.

De General Motors-groep

3.29. General Motors Company (hierna: GM Company) is de topholding van de General Motors-groep en houdt alle aandelen in General Motors Holdings LLC (hierna: GM Holdings). De General Motors-groep was tot 1 augustus 2017 eigenaar van onder meer de automerken Opel en Vauxhall. De activiteiten met betrekking tot deze twee automerken werden door Duitse en Engelse dochterondernemingen uitgevoerd. Op 1 augustus 2017 heeft PSA Opel en Vauxhall overgenomen van GM Holdings.

3.30. GM Holdings houdt direct of indirect alle aandelen in de binnenlandse en buitenlandse dochtervennootschappen van de General Motors-groep, waaronder in General Motors LLC (hierna: GM LLC).

3.31. GM LLC houdt zich bezig met het ontwerp, de ontwikkeling, de productie en de verkoop van voertuigen voor de merken Chevrolet, Cadillac, GMC en Buick in de Verenigde Staten van Amerika (VS).

3.32. Adam Opel GmbH (hierna: Adam Opel) behoort tot de General Motors-groep. Zij hield zich tot de overname van haar activiteiten door Opel Automobile op 1 juli 2017 bezig met het ontwerp, de ontwikkeling, de productie en de marketing van Opel-voertuigen. Zij houdt zich nu hoofdzakelijk bezig met de administratie van pensioenvoorzieningen. GM Company was tot 1 juli 2017 de moedermaatschappij van Adam Opel.

De Autodealers

3.33. De Autodealers zijn een groep van in Nederland gevestigde autodealers die onder meer Peugeot, Citroën, DS- en Opelvoertuigen verkopen. Zij hebben de voertuigen afgenomen van (de rechtsvoorgangers van) Stellantis Nederland B.V.

4. De collectieve vorderingen en de standpunten over de onderwerpen in de eerste fase van de procedure

4.1. Alle drie de Stichtingen hebben vorderingen ingesteld tegen Stellantis N.V., Stellantis Nederland B.V. en GM LLC. SCC en SDEJ hebben daarnaast vorderingen ingesteld tegen andere ondernemingen binnen de Stellantis-groep en de GM-groep, waaronder de autofabrikanten, en tegen de Autodealers. SDEJ heeft ook nog vorderingen ingesteld tegen de vier in het Verenigd Koninkrijk gevestigde ondernemingen van de Stellantis-groep.

4.2. De vorderingen van de Stichtingen, zoals opgenomen in de dagvaarding, zijn woordelijk weergegeven in de aan dit vonnis gehechte bijlagen I tot en met III. SEC, SCC en SDEJ vorderen verklaringen voor recht en schadevergoeding. SCC en SDEJ vorderen ook ontbinding en vernietiging van de koop- en leaseovereenkomsten die zijn gesloten tussen de benadeelden en de Autodealers. Zeer kort samengevat leggen de Stichtingen ieder aan hun vorderingen ten grondslag dat hun achterban schade heeft geleden doordat Stellantis c.s. voertuigen met een verboden manipulatie-instrument op de markt heeft gebracht. Dit is onrechtmatig, omdat die voertuigen niet aan de toepasselijke emissienormen voldoen. De benadeelden voor wie de Stichtingen opkomen, hebben daarom recht op schadevergoeding.

Ook levert dit volgens SCC en SDEJ een grond op voor aantasting van de koop- en leaseovereenkomsten tussen de benadeelden en de Autodealers. SCC en SDEJ beroepen zich daarom mede op non-conformiteit (artikel 7:17 BW) en (wederzijdse) dwaling (artikel 6:228 BW). SDEJ beroept zich daarnaast nog op de Wet oneerlijke handelspraktijken (artikel 6:193a e.v. BW) en onrechtmatig handelen in groepsverband (artikel 6:166 BW).

4.3. De rechtbank heeft bij rolbeslissing van 20 juli 2022 een procesorde vastgesteld. Daarin is bepaald dat deze eerste fase van de procedure gaat over (i) de rechtsmacht van de Nederlandse rechter, (ii) het toepasselijke collectieve actierecht, (iii) de ontvankelijkheidsvereisten voor de Stichtingen onder artikel 3:305a oud en/of nieuw BW, (iv) de aanwijzing van een exclusieve belangenbehartiger en (v) het toepasselijk recht op de vorderingen van de Stichtingen.

4.4. De standpunten van de Stichtingen over deze onderwerpen laten zich als volgt samenvatten. Deze rechtbank is internationaal en relatief bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen van de Stichtingen, artikel 3:305a (nieuw) BW is van toepassing op deze procedure, de Stichtingen voldoen aan de ontvankelijkheidsvereisten en Nederlands recht is van toepassing op hun vorderingen voor zover het gaat om vorderingen van hun Nederlandse achterban. SDEJ concludeert dat verschillende rechtstelsels van toepassing zijn op de vorderingen van haar Europese achterban.

Voor zover de rechtbank oordeelt dat artikel 3:305a (nieuw) BW van toepassing is, verzoekt SEC dat zij wordt aangewezen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv. SCC verzoekt SDEJ aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger en te bepalen dat SCC wordt toegestaan zelfstandige proceshandelingen te verrichten. Indien SDEJ niet-ontvankelijk is, verzoekt SCC om haar als exclusieve belangenbehartiger aan te wijzen. In dezelfde lijn verzoekt SDEJ om haar primair als exclusieve belangenbehartiger aan te wijzen en subsidiair SCC, onder de bepaling dat SDEJ in dit geval bevoegd blijft om zelfstandig proceshandelingen te verrichten.

Tot slot verzetten de Stichtingen zich tegen het verzoek van Stellantis c.s. en de Autodealers om tussentijds hoger beroep open te stellen.

4.5. Gedaagden hebben in deze eerste fase nog geen inhoudelijk verweer tegen de vorderingen van de Stichtingen gevoerd. Zij hebben zich (volgens de vastgestelde procesorde) uitgelaten over de hiervoor genoemde onderwerpen. Stellantis c.s. concludeert dat deze rechtbank geen rechtsmacht heeft ten aanzien van de gedaagden die in het buitenland zijn gevestigd en dat op de vorderingen tegen deze gedaagden verschillende buitenlandse rechtstelsels van toepassing zijn.

Alle gedaagden stellen zich op het standpunt dat artikel 3:305a (oud) BW van toepassing is op deze procedure. Ook concluderen zij dat de Stichtingen niet-ontvankelijk zijn in hun collectieve vorderingen, omdat niet wordt voldaan aan de ontvankelijkheidsvereisten, met name het gelijksoortigheidsvereiste en het waarborgvereiste. Zij hebben verzocht tussentijds hoger beroep te mogen instellen als de door hun aangevoerde standpunten over rechtsmacht, de toepasselijkheid van artikel 3:305a (oud) BW, de (niet-)ontvankelijkheid van de Stichtingen of het toepasselijk recht worden verworpen. Tot slot hebben zij verzocht de Stichtingen te veroordelen in de proceskosten (inclusief nakosten), te vermeerderen met wettelijke rente.

4.6. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

De beoordeling door de rechtbank

5. Rechtsmacht, samenhang met buitenlandse procedures en relatieve bevoegdheid

Inleiding

5.1. Deze zaak heeft deels een internationaal karakter. Daarom moet de rechtbank (ook ambtshalve) beoordelen of zij rechtsmacht heeft.

5.2. PSA Automobiles, Peugeot, Citroën, Opel Automobile en Adam Opel zijn gevestigd in de Europese Unie (hierna de 'EU-gedaagden'). GM Company, GM Holdings en GM LLC zijn gevestigd in de VS (hierna ook wel: de 'VS-gedaagden') en PSA Retail UK, Vauxhall Motors, Vauxhall Finance en IBC Vehicles zijn gevestigd in het Verenigd Koninkrijk (hierna ook wel: de VK-gedaagden). De VS-gedaagden en VK-gedaagden zijn dus buiten de Europese Unie gevestigd (hierna gezamenlijk de 'Buiten EU-gedaagden').

5.3. De vraag of de Nederlandse rechter rechtsmacht heeft moet ten aanzien van de EU-gedaagden worden beantwoord aan de hand van de Verordening Brussel I-bis¹. Het geschil valt materieel, formeel en temporeel onder het toepassingsgebied van deze verordening (artikel 1, 6 en 66 Verordening Brussel I-bis).

5.4. De Verordening Brussel I-bis is vanwege de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie ('Brexit') niet van toepassing op het geschil tussen SDEJ en de VK-gedaagden. De procedure van SDEJ tegen deze gedaagden is op 18 januari 2022 ingesteld. Deze datum is gelegen na 31 december 2020, het einde van de overgangsperiode uit artikel 67 lid 2 van het Terugtrekkingsakkoord². In deze zaak is het overgangsrecht op grond waarvan Verordening Brussel I-bis voor in het Verenigd Koninkrijk gevestigde gedaagden nog zijn gelding behield, daarom niet van toepassing.

5.5. Voor de Buiten EU-gedaagden geldt dat de internationale rechtsmacht, bij gebreke van toepasselijke verordeningen of verdragen, moet worden bepaald aan de hand van de commune Nederlandse regels voor internationale rechtsmacht in de artikelen 1 tot en met 14 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv). Bij de uitleg van deze regels moet in beginsel aansluiting worden gezocht bij de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJEU) over (de voorlopers van) de Verordening Brussel I-bis. Dit is 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 HvJEU.³

5.6. De Verordening Brussel I-bis en Rv bevatten geen bijzondere regels voor de rechtsmacht in geval van collectieve acties, zodat de algemene regels van toepassing zijn.

¹ 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, zoals laatstelijk gewijzigd op 26 november 2014, PbEU 2015, L 54.

² Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, PbEU 2019, C 384 I/1.

³ Hoge Raad 29 maart 2019, ECLI:NL:HR:2019:443.

Bij de toepassing van die regels moet worden uitgegaan van de (groepen van) (rechts)personen voor wier belangen de Stichtingen stellen op te komen. Dat betekent dat de rechtbank de vraag naar haar internationale en relatieve bevoegdheid in deze procedure, waarbij de Stichtingen als eisende partijen optreden, beantwoordt met als uitgangspunt dat de (rechts)personen voor wier belangen zij stellen op te komen, zelf de betreffende rechtsvorderingen tegen de gedaagden zouden hebben ingesteld.⁴

5.7. Zowel artikel 3:305a (oud) BW als artikel 3:305a (nieuw) BW bepaalt dat een stichting of vereniging een rechtsvordering kan instellen die strekt tot bescherming van gelijksoortige belangen van andere personen, voor zover zij deze belangen ingevolge haar statuten behartigt.

5.8. Niet alle vorderingen van de Stichtingen zijn ingesteld tegen dezelfde gedaagden. Ook verschillen de (groepen van) (rechts)personen wier belangen de Stichtingen stellen te behartigen. Deze verschillen zijn van belang voor de beoordeling van de rechtsmacht.

5.9. SEC en SCC beogen volgens hun statuten de belangen te behartigen van, en stellen in hun dagvaarding op te komen voor, (rechts)personen die in de periode tussen 1 september 2009 en 1 september 2019 een (of meer) nieuwe of gebruikte voertuig(en) met een verboden manipulatie-instrument in Nederland hebben gekocht of geleased. Op de zitting hebben SEC en SCC toegelicht dat zij uitsluitend opkomen voor Nederlandse gedupeerden, dat wil zeggen gedupeerden die op het moment dat zij de desbetreffende overeenkomst(en) aangingen hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden en in Nederland hun voertuig (al dan niet bij een van de Autodealers) hebben aangeschaft. SDEJ beoogt volgens haar statuten de belangen te behartigen van, en stelt in deze procedure op te komen voor, (rechts)personen die in de periode vanaf 1 september 2009 tot aan de datum van de in deze procedure te wijzen einduitspraak een (of meer) nieuwe of gebruikte voertuig(en) met een verboden manipulatie-instrument in Europa (inclusief het Verenigd Koninkrijk) of in Nederland hebben gekocht of geleased.

Vorderingen tegen de Nederlandse gedaagden

5.10. Stellantis N.V., Stellantis Nederland B.V. en de Autodealers zijn gevestigd in Nederland. De Nederlandse rechter is bevoegd om kennis te nemen van de door de Stichtingen ingestelde vorderingen tegen deze gedaagden. Die bevoegdheid berust immers op de hoofdregel van de woonplaats van de gedaagde (artikel 2 Rv respectievelijk artikel 4 Verordening Brussel I-bis). Over die bevoegdheid bestaat in zoverre tussen partijen ook geen discussie.

Naar de rechtbank overigens begrijpt, richten de vorderingen van SDEJ, voor zover zij die heeft ingesteld namens (rechts)personen die een voertuig buiten Nederland hebben gekocht of geleased, zich niet tegen Stellantis Nederland B.V. en de Autodealers, maar alleen tegen Stellantis N.V. (en de buitenlandse gedaagden).

⁴ Vgl. HvJ EU 21 mei 2015, ECLI:EU:C:2015:335, CDC/Akzo Nobel en HvJ EU 14 november 2017, ECLI:EU:C:2017:863, Schrems/Facebook.

Vorderingen tegen de EU-gedaagden, VS-gedaagden en VK-gedaagden

5.11. De EU-gedaagden en de VS-gedaagden zijn – met uitzondering van GM LLC – uitsluitend door SCC en SDEJ gedagvaard. De VK-gedaagden zijn alleen door SDEJ gedagvaard.

5.12. Op de rechtsmacht ten aanzien van GM LLC zal in 5.41 afzonderlijk worden ingegaan. Voor de andere VS-gedaagden, de EU-gedaagden en de VK-gedaagden betogen SCC en SDEJ dat de Nederlandse rechter rechtsmacht heeft op grond van artikel 8, punt 1, Verordening Brussel I-bis en artikel 7 lid 1 Rv, onder verwijzing naar (onder meer) Stellantis N.V. als zogenoemde ankergedaagde. SCC en SDEJ beroepen zich daarnaast op artikel 7, punt 2, Verordening Brussel I-bis en artikel 6 onder e Rv, omdat de plaats waar hun Nederlandse achterban schade heeft geleden (het 'Erfolgsort') in Nederland is gelegen.

5.13. De rechtbank zal hierna eerst onderzoeken of een nauwe band bestaat (artikel 8 Verordening Brussel I-bis) respectievelijk of er samenhang is in de zin van artikel 7 lid 1 Rv tussen de vorderingen van de Stichtingen tegen Stellantis N.V. enerzijds en de vorderingen van de Stichtingen tegen de EU-gedaagden, VS-gedaagden en VK-gedaagden anderzijds. Stellantis N.V. is gevestigd in het arrondissement Amsterdam en kan daardoor mogelijk ankergedaagde zijn.

Toetsingskader artikel 8 Verordening Brussel I-bis en artikel 7 Rv

5.14. Op grond van artikel 8, punt 1, Verordening Brussel I-bis kan een verweerder die op het grondgebied van een lidstaat woonplaats heeft, indien er meer dan één verweerder is, worden opgeroepen voor het gerecht van de woonplaats van een van de verweerders, op voorwaarde dat tussen de vorderingen tegen de verschillende verweerders een zo nauwe band bestaat dat een goede rechtsbedeling vraagt om hun gelijktijdige behandeling en berechting. Zo wordt vermeden dat bij afzonderlijke berechting van de zaken onverenigbare beslissingen worden gegeven.

5.15. De door het HvJEU verstrekte uitleg van de voorlopers van deze bepaling⁵ geldt ook voor artikel 8, punt 1, Verordening Brussel I-bis.⁶

5.16. De bevoegdheidsregel van artikel 8, punt 1, Verordening Brussel I-bis 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.⁷ Omdat met deze bevoegdheidsregel wordt afgeweken van de hoofdregel van Verordening Brussel I-bis dat de rechter van de woonplaats van de

⁵ Artikel 6, punt 1, EEX-Verdrag (Verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, Brussel, 27 september 1968, Trb. 1969, 101, PbEG 1998, C 27/1) en artikel 6, punt 1, Verordening Brussel I (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, PbEG 2001, L 12/1).

⁶ Vgl. HvJEU 16 november 2016, zaak C-417/15, ECLI:EU:C:2016:881 (Schmidt), punt 26.

⁷ HvJEU 20 april 2016, zaak C-366/13, ECLI:EU:C:2016:282 (Profit Investments SIM), punt 61.

verweerder bevoegd is (artikel 4), moet deze regel eng worden uitgelegd. Die uitleg mag zich alleen uitstrekken tot de in die verordening uitdrukkelijk bedoelde gevallen.⁸

5.17. Uit de rechtspraak van het HvJEU blijkt in dit verband dat beslissingen niet reeds onverenigbaar kunnen 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.⁹

5.18. Bij de beoordeling van de vraag of de tegen verschillende gedaagden ingestelde vorderingen zodanig samenhangend zijn dat in geval van afzonderlijke berechting gevaar voor onverenigbare beslissingen bestaat, moet rekening worden gehouden met alle noodzakelijke elementen van het dossier. Daarbij kan van belang zijn of de gedaagden onafhankelijk van elkaar hebben gehandeld. Ook de rechtsgrondslag van de vorderingen zal de rechter in zijn beschouwing moeten betrekken. De rechtsgrondslagen van de tegen de verschillende gedaagden ingestelde vorderingen (bijvoorbeeld het op die vorderingen toepasselijke recht) hoeven niet identiek te zijn voor toepassing van artikel 8, punt 1, Verordening Brussel I-bis, mits voor de gedaagden voorzienbaar was dat zij konden worden opgeroepen in de lidstaat waarin ten minste een van hen zijn woonplaats heeft.¹⁰

5.19. Artikel 7 lid 1 Rv bepaalt dat, indien in dagvaardingszaken de Nederlandse rechter ten aanzien van een van de gedaagden rechtsmacht heeft, hem ook rechtsmacht toekomt ten aanzien van in hetzelfde geding betrokken andere gedaagden, mits tussen de vorderingen tegen de onderscheiden gedaagden een zodanige samenhang bestaat, dat redenen van doelmatigheid een gezamenlijke behandeling rechtvaardigen. Artikel 7 lid 1 Rv is gebaseerd op (de voorloper van) artikel 8, punt 1, Verordening Brussel I-bis, zodat bij de uitleg van deze bepaling aansluiting moet worden gezocht bij de rechtspraak van het HvJEU, op grond waarvan de bepaling strikt moet worden uitgelegd. Daarom moet de Nederlandse rechter, als voorwaarde voor toepassing van artikel 7 lid 1 Rv, ten aanzien van een van de andere gedaagden rechtsmacht hebben op een andere grond dan vermeld in artikel 7 lid 1 Rv zelf. Als aan die voorwaarde is voldaan, geldt als tweede voorwaarde voor toepassing van artikel 7 lid 1 Rv dat de vorderingen tegen de andere gedaagde(n) voldoende samenhang vertonen met de vorderingen tegen de gedaagde ten aanzien van wie de Nederlandse rechter rechtsmacht heeft op een andere grond dan die vermeld in artikel 7 lid 1 Rv zelf.¹¹

5.20. Het HvJEU heeft in de arresten Kolassa en Universal Music ten aanzien van de voorloper van Verordening Brussel I-bis geoordeeld dat het gerecht waarbij een geschil aanhangig is gemaakt, in het kader van de toetsing van zijn bevoegdheid alle hem ter beschikking staande gegevens in aanmerking moet nemen, daaronder begrepen, in voorkomend geval, de betwistingen van de gedaagde. Er hoeft in de fase van de bepaling

⁸ HvJEU 20 april 2016, zaak C-366/13, ECLI:EU:C:2016:282 (Profit Investments SIM), punt 63.

⁹ Zie onder meer HvJEU 13 juli 2006, C-539/03, ECLI:EU:C:2006:458 (Roche/Primus), punt 26, HvJEU 1 december 2011, zaak C-145/10, ECLI:EU:C:2011:798 (Painer), punt 79, HvJEU 21 mei 2015, zaak C-352/13, ECLI:EU:C:2015:335 (CDC/Akzo), punt 20 en HvJEU 20 april 2016, zaak C-366/13, ECLI:EU:C:2016:282 (Profit Investments SIM), punt 65.

¹⁰ HvJEU 1 december 2011, ECLI:EU:C:2011:798, Painer /Standard Verlags, punt 80-84; HvJEU 21 mei 2015, ECLI:EU:C:2015:335, CDC/Akzo c.s., punt 23.

¹¹ HR 29 maart 2019, ECLI:NL:HR:2019:443, rov. 4.2.2.

van de bevoegdheid echter geen bewijsprocedure te worden gevoerd met betrekking tot betwiste feiten die zowel voor de bevoegdheidsvraag als voor het bestaan van het ingeroepen vorderingsrecht relevant zijn.¹² Hieruit volgt dat de rechter zich bij beantwoording van de bevoegdheidsvraag beperkt tot een oordeel op het eerste gezicht (prima facie-oordeel).

Deze maatstaf geldt ook indien de Nederlandse rechter in het kader van de toepassing van de commune regels voor internationale rechtsmacht onderzoekt of hem bevoegdheid toekomt¹³, zoals in deze zaak ten aanzien van de Buiten EU-gedaagden.

Nauwe band tussen de vorderingen op Stellantis N.V. en de vorderingen op de EU-gedaagden?

5.21. De vorderingen van SCC en SDEJ tegen PSA Automobiles, Peugeot, Citroën, Opel Automobile en Adam Opel (hierna ook: de Autofabrikanten) zijn gebaseerd op onrechtmatige daad en berusten op de stellingen dat deze gedaagden in strijd met de Kaderrichtlijn¹⁴ en de Emissieverordening¹⁵ hebben gehandeld. Volgens SCC en SDEJ hebben de Autofabrikanten een verboden manipulatie-instrument ontwikkeld en toegepast, voertuigen met een verboden manipulatie-instrument geproduceerd en op de markt gebracht, ten onrechte Euro 5 en Euro 6 typegoedkeuringen voor de betrokken voertuigen aangevraagd en ten onrechte een certificaat van overeenstemming voor deze voertuigen afgegeven.

5.22. De vorderingen van SCC en SDEJ tegen Stellantis N.V. zijn eveneens gebaseerd op onrechtmatige daad en berusten onder meer op de volgende stellingen. Stellantis N.V. is als rechtsopvolger (al dan niet onder algemene titel) van PSA en General Motors, die de eigenaren waren van de Autofabrikanten, aansprakelijk voor de gedragingen van de Autofabrikanten. PSA en General Motors hebben destijds als moedermaatschappijen beslissende invloed uitgeoefend op de Autofabrikanten.

Verder heeft Stellantis N.V. als topholding beslissende invloed uitgeoefend op de Autofabrikanten en is zij op die grond hoofdelijk aansprakelijk voor de gestelde schade die is ontstaan door de productie en het op de markt brengen van diesellootvoertuigen met een verboden manipulatie-instrument. De Stichtingen onderbouwen deze stellingen met jaarverslagen en rapporten van de (rechtsvoorgangers van de) Stellantis-groep waarin Stellantis N.V. (en haar rechtsvoorgangers) zich volgens de Stichtingen als beleidsbepaler hebben gepresenteerd.

5.23. Stellantis N.V. heeft betoogd dat zij en haar rechtsvoorganger PSA geen operationele entiteiten zijn. Zij betwist dat zij of PSA betrokken is geweest bij het ontwikkelen, vervaardigen of verkopen van motoren en/of emissiecontrolesystemen. Ook

¹² HvJEU 28 januari 2015, zaak C-375/13, ECLI:EU:C:2015:37 (Harald Kolassa/Barclays Bank plc), punt 64 en HvJEU 16 juni 2016, zaak C-12/15, ECLI:EU:C:2016:449 (Universal Music), punt 45-46.

¹³ HR 12 april 2019, ECLI:NL:HR:2019:566, rov. 3.4.4; HR 12 juni 2020, ECLI:NL:HR:2020:1037 met conclusie van A-G De Bock van 31 januari 2020, ECLI:NL:PHR:2020:95.

¹⁴ Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen.

¹⁵ Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie.

bestrijdt Stellantis N.V. dat zij of PSA het operationele beleid van de dochtervennootschappen heeft bepaald. Volgens Stellantis N.V. verrichten haar werknemers enkel administratieve, financiële, juridische, fiscale en HR-gerelateerde werkzaamheden. Zij verwijst naar een schriftelijke verklaring van haar *chief legal officer* van 7 november 2022 waarin hij verklaart dat Stellantis N.V. en PSA niet betrokken waren bij het ontwerp, de ontwikkeling en de productie van voertuigen of het vervaardigen van emissiecontrolesystemen en het verkrijgen van typegoedkeuringen. Daarom is geen sprake van eenzelfde situatie feitelijk en rechtens, geen voorzienbaarheid dat de Autofabrikanten zouden kunnen worden opgeroepen voor de Nederlandse rechter en is er geen gevaar voor onverenigbare beslissingen of een rechtsbedeling die gebaat is bij een gezamenlijke behandeling van de vorderingen. Een nauwe band tussen de vorderingen tegen Stellantis N.V. en de vorderingen tegen de EU-gedaagden kan dus niet worden aangenomen, aldus Stellantis c.s.

5.24. De rechtbank maakt bij haar beoordeling onderscheid tussen enerzijds de vorderingen, voor zover die door SCC en SDEJ zijn ingesteld namens betrokkenen die in Nederland een voertuig hebben gekocht of geleased (hierna: de Nederlandse autobezitters), en anderzijds de vorderingen, voor zover die door SDEJ zijn ingesteld namens betrokkenen die buiten Nederland hun voertuig hebben gekocht of geleased (hierna: de buitenlandse autobezitters). De rechtbank is van oordeel dat de Nederlandse rechter op grond van artikel 8 Verordening Brussel I-bis rechtsmacht heeft als het gaat om de ten behoeve van de Nederlandse autobezitters ingestelde vorderingen tegen de EU-gedaagden/Autofabrikanten. Rechtsmacht is er echter niet als het gaat om de ten behoeve van de buitenlandse autobezitters ingestelde vorderingen tegen de EU-gedaagden/Autofabrikanten. Daartoe is het volgende redengevend.

5.25. De vorderingen tegen Stellantis N.V. en de Autofabrikanten zijn gebaseerd op dezelfde juridische grondslag: onrechtmatige daad. Stellantis N.V. wordt als rechtsopvolger van de voormalige moedermaatschappijen PSA en GM Holdings (zie hierna 5.35) en als beleidsbepaler mede verantwoordelijk gehouden voor het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten. Of Stellantis N.V. (en haar rechtsvoorganger PSA) zelf een operationele entiteit is, is dus in zoverre niet van belang. Aan de vorderingen tegen Stellantis N.V. en de Autofabrikanten ligt hetzelfde feitencomplex ten grondslag. Stellantis N.V. (of haar rechtsvoorgangers) en de Autofabrikanten maken deel uit van dezelfde keten, die volgens SCC en SDEJ is gericht op het ontwikkelen, produceren, op de markt brengen en leveren van dieselveertuigen met een verboden manipulatie-instrument. Voor de beoordeling van de vorderingen moeten in essentie dezelfde feitelijke en juridische vragen worden beantwoord (waarvan de eerste is of een verboden manipulatie-instrument is ontwikkeld en toegepast). Ten aanzien van Stellantis N.V. moet in aanvulling daarop worden beoordeeld of zij als rechtsopvolger van de voormalige moedermaatschappijen en/of als beleidsbepaler mede aansprakelijk is.

5.26. Voor het summierlijk oordeel waartoe de rechtbank zich bij de beantwoording van de rechtsmachtvraag kan beperken (zie 5.20), hebben de Stichtingen voldoende onderbouwd dat PSA als moedermaatschappij beslissende invloed heeft gehad op de betrokken economische activiteit van de Autofabrikanten. De verklaring van de *chief legal officer* van Stellantis N.V. is onvoldoende om het vermoeden dat PSA beslissende invloed heeft gehad op de Autofabrikanten op voorhand te ontkrachten. Verder betwist Stellantis N.V. niet dat

zij op haar beurt aansprakelijk kan worden gehouden voor (mogelijke) onrechtmatige gedragingen van haar rechtsvoorgangers PSA en GM Holdings.

5.27. Ondanks de mogelijkheid dat op de afzonderlijke vorderingen tegen de verschillende gedaagden verschillende rechtstelsels van toepassing kunnen zijn, is de omstandigheid dat sprake is van eenzelfde feitelijke grondslag én eenzelfde juridische grondslag (onrechtmatige daad) voldoende om aan te nemen dat sprake is van eenzelfde situatie, feitelijk en rechtens.

5.28. Als het gaat om de ten behoeve van de Nederlandse autobezitters ingestelde vorderingen was voor de Autofabrikanten ook voorzienbaar dat zij zouden kunnen worden gedagvaard voor de Nederlandse rechter. De Autofabrikanten moesten er immers rekening mee houden dat zij zouden kunnen worden opgeroepen voor een rechter van een lidstaat waarin de door hen geproduceerde voertuigen op de markt zijn gebracht.

5.29. Als het gaat om de ten behoeve van de buitenlandse autobezitters ingestelde vorderingen ontbreekt de hiervoor genoemde voorzienbaarheid. De door de buitenlandse autobezitters gekochte of geleasede voertuigen zijn in andere landen dan Nederland op de markt gebracht en buiten Nederland gekocht of geleased. Anders dan SDEJ betoogt, kan de voorzienbaarheid niet worden gebaseerd op de omstandigheid dat Stellantis N.V. als (huidige) moedermaatschappij van de Autofabrikanten in Nederland is gevestigd. Stellantis N.V. is namelijk pas vanaf januari 2021 de moedermaatschappij. Daarvoor was het in Frankrijk gevestigde PSA de moedermaatschappij van de Autofabrikanten (en tot medio 2017 was dat het in de VS gevestigde GM Company voor de automerken Opel en Vauxhall). De beleidsbeslissingen zijn in de relevante periode dus buiten Nederland genomen. SDEJ heeft niet gesteld dat na januari 2021 nog voor de beoordeling van de vorderingen relevante beleidsbeslissingen zijn genomen. De conclusie is dan ook dat het voor de Autofabrikanten niet voorzienbaar was dat zij voor schadevergoedingsvorderingen van de buitenlandse autobezitters zouden worden opgeroepen voor de rechtbank van de vestigingsplaats van Stellantis N.V.

5.30. Dit betekent dat voor de door SDEJ ten behoeve van de buitenlandse autobezitters ingestelde vorderingen tegen de EU-gedaagden niet voldaan is aan het bepaalde in artikel 8, punt 1, Verordening Brussel I-bis.

5.31. Het beroep van SDEJ op artikel 7, punt 2, Verordening Brussel I-bis (de plaats van het schadebrengende feit) slaagt in dit verband ook niet. De plaats waar de schade is ingetreden (het 'erfolgsort') bevindt zich voor de buitenlandse autobezitters immers niet in Nederland, terwijl er evenmin aanknopingspunten zijn om aan te nemen dat de plaats waar voor een buitenlandse autobezitter de schadeveroorzakende gebeurtenis heeft plaatsgevonden (het 'handlungsort') in Nederland is gelegen.

5.32. Ook overigens is de rechtbank niet gebleken van een andere grond voor rechtsmacht als het gaat om de ten behoeve van de buitenlandse autobezitters tegen de EU-gedaagden ingestelde vorderingen. De rechtbank zal zich daarom onbevoegd verklaren om kennis te nemen van de door SDEJ ten behoeve van de buitenlandse autobezitters tegen de EU-gedaagden ingestelde vorderingen.

Samenhang tussen de vorderingen op Stellantis N.V. en de vorderingen op de VS-gedaagden?

5.33. Alle Stichtingen hebben GM LLC gedagvaard. De Stichtingen stellen dat GM LLC mogelijk na de verkoop van de merken Opel en Vauxhall aan PSA in 2017 een deel van de aansprakelijkheid voor fouten uit het verleden heeft behouden.

SCC en SDEJ hebben daarnaast GM Holdings en GM Company gedagvaard, omdat ook zij mogelijk aansprakelijk zijn gebleven na de verkoop van Opel en Vauxhall aan PSA. Verder stelt SDEJ dat GM Holdings beslissende invloed heeft gehad op de Opel/Vauxhall-activiteiten.

5.34. Stellantis c.s. heeft aangevoerd dat de VS-gedaagden geen concernrelatie met Stellantis N.V. hebben of hebben gehad. Dat ooit activiteiten zijn overgedragen aan PSA, waarvan de topholding in Frankrijk was gevestigd, maakt dat het voor deze gedaagden niet voorzienbaar was dat zij voor het gerecht van de vestigingsplaats van Stellantis N.V. konden worden opgeroepen. Daarom kan de in artikel 7 Rv vereiste samenhang tussen enerzijds de vorderingen tegen Stellantis N.V. en anderzijds de vorderingen tegen de VS-gedaagden niet worden aangenomen, aldus Stellantis c.s.

GM Holdings en GM Company

5.35. Dit betoog van Stellantis c.s. slaagt niet ten aanzien van GM Holdings en GM Company, voor zover SCC en SDEJ opkomen voor Nederlandse autobezitters. Uit de door SDEJ overgelegde Master Agreement volgt dat GM Holdings de verkopende partij is bij de activa passiva-transactie waarbij de merken Opel en Vauxhall aan PSA zijn overgedragen. In deze Master Agreement zijn afspraken gemaakt over 'Emission Matters'. Deze afspraken zijn niet openbaar gemaakt.

In de door SDEJ overgelegde jaarrekening ('annual report') van GM Company is vermeld dat Opel/Vauxhall in 2017 door middel van de Master Agreement aan PSA Group is verkocht en dat de door haar gecontroleerde verkoper (dus GM Holdings) ermee heeft ingestemd Stellantis te vrijwaren ('indemnify') voor onder andere claims voor 'certain emissions and product liabilities'. Verder is vermeld dat GM Company aan Stellantis een garantie heeft afgegeven dat zij instaat voor de nakoming van de verplichting van GM Holdings om Stellantis te vrijwaren en dat aan deze vrijwaring bepaalde voorwaarden zijn verbonden.

Gelet op deze informatie kan niet uitgesloten worden dat GM Company en GM Holdings na de transactie met PSA aansprakelijk zijn gebleven voor mogelijke emissiefraude bij Adam Opel en Opel Automobile. Stellantis c.s. heeft hierover geen opheldering gegeven, terwijl dit wel op haar weg had gelegen. Bij deze stand van zaken zal gelet op het hiervoor in 5.20 genoemde uitgangspunt van een summierlijke beoordeling worden uitgegaan van de juistheid van de stellingen van SCC en SDEJ.

5.36. Ook hier geldt dat de verwijten die aan Stellantis N.V., GM Company en GM Holdings worden gemaakt van elkaar verschillen en mogelijk naar verschillende rechtstelsels moeten worden beoordeeld, maar gebaseerd zijn op dezelfde feiten. Onderzocht zal moeten worden of Opel Automobile en Adam Opel voertuigen met een verboden manipulatie-instrument hebben geproduceerd en op de markt hebben gebracht en welke entiteit (Stellantis N.V., GM Company of GM Holdings) daarvoor na de activa passiva-

transactie tussen GM Holdings en PSA als moedermaatschappij (mogelijk) mede aansprakelijk kan worden gehouden. Dit betekent dat tussen de vorderingen van SCC en SDEJ tegen Stellantis N.V. als rechtsopvolger van PSA en de vorderingen van SCC en SDEJ tegen GM Company en GM Holdings een zodanige samenhang bestaat dat redenen van doelmatigheid een gezamenlijke behandeling van die vorderingen rechtvaardigen. Zo wordt voorkomen dat verschillende rechters die dezelfde vragen moeten beantwoorden, tegenstrijdige beslissingen geven over de aansprakelijkheid van Stellantis N.V., GM Company of GM Holdings voor de gedragingen van Opel Automobile en Adam Opel. Het was voor GM Company en GM Holdings ook redelijkerwijs voorzienbaar dat zij voor de Nederlandse rechter zouden kunnen worden gedaagd. Zij moesten er immers rekening mee houden dat zij konden worden opgeroepen voor een rechter van een lidstaat waarin de door hun voormalige dochtermaatschappijen geproduceerde voertuigen op de markt zijn gebracht. Het voorgaande betekent dat voldaan is aan de voorwaarden van artikel 7 lid 1 Rv en dat de rechtbank op grond daarvan bevoegd is kennis te nemen van de ten behoeve van Nederlandse autobezitters door SCC en SDEJ ingestelde vorderingen tegen GM Company en GM Holdings.

5.37. Als het gaat om de door SDEJ ten behoeve van de buitenlandse autobezitters ingestelde vorderingen tegen GM Company en GM Holdings is niet voldaan aan het voorzienbaarheidsvereiste. Voor deze gedaagden was niet voorzienbaar dat zij voor schadevergoedingsvorderingen van de buitenlandse autobezitters zouden worden opgeroepen voor de rechtbank van de vestigingsplaats van Stellantis N.V. Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in 5.29 is overwogen.

5.38. Dit betekent dat voor de door SDEJ ten behoeve van de buitenlandse autobezitters ingestelde vorderingen tegen GM Company en GM Holdings niet is voldaan aan de voorwaarden van artikel 7 lid 1 Rv.

5.39. Het beroep van SDEJ op artikel 6 onder e Rv (de plaats van het schadebrengende feit) slaagt in dit verband ook niet. Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in 5.31 is overwogen.

5.40. Ook overigens is de rechtbank niet gebleken van een andere grond voor rechtsmacht als het gaat om de ten behoeve van de buitenlandse autobezitters tegen GM Company en GM Holdings ingestelde vorderingen. De rechtbank zal zich daarom onbevoegd verklaren om kennis te nemen van de door SDEJ ten behoeve van de buitenlandse autobezitters tegen de GM Company en GM Holdings ingestelde vorderingen.

GM LLC

5.41. De door artikel 7 Rv vereiste samenhang ontbreekt als het gaat om de vorderingen van de Stichtingen tegen GM LLC. De Stichtingen hebben GM LLC uitsluitend mede gedagvaard voor het – naar zij zelf stellen – onwaarschijnlijke maar niet ondenkbare scenario dat bij de verkoop van Opel/Vauxhall aan PSA in 2017 enige aansprakelijkheid is achtergebleven. Enig concreet aanknopingspunt wat steun zou kunnen bieden aan dat scenario, is echter niet gesteld en ook niet gebleken. Zo is niet gebleken dat GM LLC als contractspartij betrokken was bij de verkoop van Opel/Vauxhall of bij het verstrekken van garanties. Verder hebben de Stichtingen niet toegelicht hoe de activiteiten van GM LLC

samenhangen met het op de Europese en Nederlandse markt brengen van Opel- en Vauxhall-voertuigen met een vermeend verboden manipulatie-instrument. Uit de door SDEJ overgelegde informatie over GM LLC volgt ook niet dat GM LLC de moedermaatschappij was van Adam Opel of dat zij op andere wijze bij deze activiteiten betrokken was. Dit betekent dat de door artikel 7 lid 1 Rv vereiste samenhang tussen de vorderingen van de Stichtingen tegen Stellantis N.V. en de vorderingen van de Stichtingen tegen GM LLC niet kan worden aangenomen.

5.42. Toepassing van de bevoegdheidsregel van artikel 6 onder e Rv kan de Stichtingen ten aanzien van GM LLC niet baten, omdat de Stichtingen niet hebben toegelicht welke specifieke onrechtmatige gedragingen GM LLC worden verweten en welke schade hun achterban daardoor heeft geleden. Hierdoor zijn er onvoldoende aanknopingspunten om te bepalen dat de plaats waar de schade is ingetreden (het 'erfolgsort') of de plaats waar de schadeveroorzakende gebeurtenis heeft plaatsgevonden (het 'handlungsort') in Nederland is gelegen.

5.43. De rechtbank zal zich daarom ten aanzien van de vorderingen van de Stichtingen tegen GM LLC onbevoegd verklaren.

Samenhang tussen de vorderingen op Stellantis N.V. en de vorderingen tegen de VK-gedaagden?

5.44. Beoordeeld moet worden of sprake is van samenhang als bedoeld in artikel 7 lid 1 Rv tussen de vorderingen op Stellantis N.V. en de vorderingen op de VK-gedaagden. Uitsluitend SDEJ heeft vorderingen tegen de VK-gedaagden ingesteld. De vorderingen tegen de VK-gedaagden, zo begrijpt de rechtbank, zijn uitsluitend ingesteld ten behoeve van een deel van de buitenlandse autobezitters, te weten degenen die in het Verenigd Koninkrijk een voertuig hebben gekocht of geleased.

5.45. De VK-gedaagden – Vauxhall Motors, Vauxhall Finance, IBC Vehicles en PSA Retail UK – houden zich bezig met de verkoop, lease, marketing, distributie en verzekering van Vauxhall-voertuigen en de exploitatie van een autofabriek in het Verenigd Koninkrijk. Zij zijn nu onderdeel van de Stellantis-groep.

5.46. Stellantis c.s. heeft aangevoerd dat de VK-gedaagden geen autofabrikant zijn en niet betrokken zijn bij de door de SDEJ verweten gedragingen. Zij heeft erop gewezen dat SDEJ ten aanzien van de VK-gedaagden geen feitelijke situatie heeft gesteld en dat het enkel deel uitmaken van het Stellantis-concern onvoldoende is om samenhang tussen de vorderingen tegen Stellantis N.V. en de vorderingen tegen de VK-gedaagden aan te nemen. Er is geen sprake van eenzelfde situatie feitelijk en rechtens, geen voorzienbaarheid dat de VK-gedaagden zouden kunnen worden opgeroepen voor de Nederlandse rechter en geen gevaar voor onverenigbare beslissingen of een rechtsbedeling die gebaat is bij een gezamenlijke behandeling van de vorderingen, aldus Stellantis c.s.

5.47. De rechtbank overweegt als volgt. Stellantis c.s. heeft terecht aangevoerd dat de VK-gedaagden geen fabrikant(en) van auto's zijn. Over wat de rol is van elk van de VK-gedaagden binnen de door SDEJ gestelde keten en welke verwijten in dit verband aan elke VK-gedaagde worden gemaakt, heeft SDEJ geen concrete stellingen ingenomen. Reeds

hierom kan niet op het eerste gezicht (zie 5.20) worden aangenomen dat sprake is van samenhangende vorderingen die een gezamenlijke behandeling rechtvaardigen. Voor de VK-gedaagden was bovendien ook niet voorzienbaar dat zij voor schadevergoedingsvorderingen van autobezitters uit het Verenigd Koninkrijk zouden worden opgeroepen voor de rechtbank van de vestigingsplaats van Stellantis N.V. Daarvoor geldt hetzelfde als in 5.29 is overwogen.

5.48. Aan de voorwaarden van artikel 7 lid 1 Rv is dus niet voldaan. Ook het beroep van SDEJ op artikel 6 onder e Rv (de plaats van het schadebrengende feit) slaagt ten aanzien van de VK-gedaagden niet. Verwezen wordt naar hetgeen hiervoor in 5.31 is overwogen.

5.49. Ook overigens is de rechtbank niet gebleken van een andere grond voor rechtsmacht als het gaat om de tegen de VK-gedaagden ingestelde vorderingen. De rechtbank zal zich daarom onbevoegd verklaren om kennis te nemen van de door SDEJ tegen de VK-gedaagden ingestelde vorderingen.

Misbruik van bevoegdheid?

5.50. Anders dan Stellantis c.s. heeft betoogd, kan het aanbrengen van de vorderingen ten behoeve van de Nederlandse autobezitters tegen de EU-gedaagden, GM Holdings en GM Company bij de Nederlandse rechter niet als misbruik van de bevoegdheidsbepalingen van artikel 8 Verordening Brussel I-bis en artikel 7 Rv worden beschouwd. Toewijzing van de vorderingen tegen Stellantis N.V. kan niet op voorhand uitgesloten worden geacht. Daarom kan ook niet worden geconcludeerd dat SCC en SDEJ de voorwaarden voor toepassing van deze bepalingen kunstmatig hebben gecreëerd.¹⁶

Beroep op litispendingie dan wel aanhouding wegens samenhang met buitenlandse procedures

5.51. Voor het geval de rechtbank (deels) rechtsmacht zou aannemen voor vorderingen die ten behoeve van buitenlandse autobezitters zijn ingesteld, hebben de EU-gedaagden (de Autofabrikanten) en de VK-gedaagden zich subsidiair beroepen op litispendingie dan wel samenhang met buitenlandse procedure in de zin van de artikelen 29, 30, 33 en 34 Verordening Brussel I-bis en artikel 12 Rv. Volgens de EU-gedaagden en de VK-gedaagden zijn in Duitsland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk eerder collectieve en individuele procedures aanhangig gemaakt tegen (een deel van) de EU-gedaagden en de VK-gedaagden.

5.52. De rechtbank komt niet toe aan een beoordeling van het beroep op litispendingie dan wel samenhang met buitenlandse procedures door de EU-gedaagden en de VK-gedaagden. Uit de eerder gegeven beslissingen volgt immers dat er geen rechtsmacht is voor de door SDEJ ten behoeve van de buitenlandse autobezitters ingestelde vorderingen tegen deze gedaagden. Als het gaat om de buitenlandse autobezitters is er uitsluitend rechtsmacht voor zover ten behoeve van hen vorderingen zijn ingesteld tegen Stellantis N.V. Stellantis N.V. heeft zich echter niet beroepen op litispendingie of samenhang met buitenlandse procedures. Evenmin is gesteld of gebleken dat Stellantis N.V. (of haar rechtsvoorganger

¹⁶ HvJEU 21 mei 2015, C-352/13, ECLI:EU:C:2015:335 (*CDC/Akzo c.s.*).

PSA) partij is in de procedures in Duitsland, Oostenrijk of het Verenigd Koninkrijk. Overigens, ook als dat laatste wel het geval zou zijn, is er in dit geval geen belang bij een beoordeling van het beroep op litispentie of samenhang, omdat de rechtbank hierna in het kader van de ontvankelijkheid zal oordelen (zie hierna 7.15) dat SDEJ niet kan worden ontvangen in de ten behoeve van buitenlandse autobezitters tegen Stellantis N.V. ingestelde vorderingen.

Relatieve bevoegdheid

5.53. De rechtbank Amsterdam is op grond van artikel 99 lid 1 Rv ten aanzien van Stellantis N.V., Stellantis Nederland B.V. en de Autodealers, voor zover die in het arrondissement Amsterdam zijn gevestigd, ook relatief bevoegd. Met betrekking tot de niet in het arrondissement gevestigde Autodealers geldt dat zij zich niet op de voet van artikel 110 lid 1 Rv hebben beroepen op relatieve onbevoegdheid van deze rechtbank. Deze rechtbank is daarom ten aanzien van ieder van hen eveneens relatief bevoegd.

6. Toepasselijkheid oude en/of nieuwe collectieve actierecht

6.1. Op grond van artikel 10:3 BW is Nederlands collectief actierecht van toepassing, ongeacht het (materiële) recht dat van toepassing is op de vorderingen van de Stichtingen tegen de gedaagden. Dit is tussen partijen ook niet in geschil. Wel is in geschil welk temporeel collectief actierecht van toepassing is op de vorderingen van de Stichtingen tegen de gedaagden. Welk actierecht temporeel van toepassing is, bepaalt onder meer welke ontvankelijkheidseisen aan de Stichtingen worden gesteld en of er schadevergoeding in geld kan worden gevorderd.

6.2. De wettelijke regeling voor collectieve acties inzake massaschade was tot 1 januari 2020 geregeld in de Wet collectieve afwikkeling massaschade¹⁷, neergelegd in de artikelen 3:305a tot en met 3:305d (oud) BW (hierna: het ‘oude collectieve actierecht’). Met ingang van 1 januari 2020 is de Wet afwikkeling massaschade in collectieve actie (hierna te noemen: WAMCA) in werking getreden.¹⁸ Hiermee zijn de artikelen 3:305a tot en met 3:305d BW gewijzigd en is titel 14A aan Boek III van Rv toegevoegd.

6.3. De WAMCA geeft een nieuw regime voor de behandeling van collectieve acties die zijn ingesteld op of na 1 januari 2020. Op basis van het bijbehorende overgangsrecht (het resultaat van het amendement Van Gent c.s.) zijn de bepalingen van de WAMCA (alleen) van toepassing op rechtsvorderingen die betrekking hebben op een (schadeveroorzakende) gebeurtenis of gebeurtenissen die op of na 15 november 2016 heeft of hebben plaatsgevonden.¹⁹ In de toelichting bij het amendement staat hierover –

¹⁷ Wet van 6 april 1994 tot regeling van de bevoegdheid van bepaalde rechtspersonen om ter bescherming van de belangen van andere personen een rechtsvordering in te stellen (Stb 1994, 269), waarbij artikel 3:305a BW is ingevoerd, in combinatie met de Wet van 23 juni 2005 tot wijziging van het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering teneinde de collectieve afwikkeling van massaschades te vergemakkelijken (Kamerstukken II 2005-2006, 29 414, Stb 2005, 340) in werking getreden op 16 juli 2005, laatstelijk gewijzigd op 13 juli 2016.

¹⁸ Wet van 20 maart 2019, Stb. 130, tot wijziging van het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering teneinde de afwikkeling van massaschade in een collectieve actie mogelijk te maken.

¹⁹ Artikel 119a lid 2 Overgangswet nieuw BW en artikel III onderdeel 2 van de WAMCA.

samengevat – het volgende. Op 15 november 2016 is het wetsvoorstel naar de Tweede Kamer gestuurd en kunnen partijen in theorie weten dat de nieuwe wet eraan komt. Als iemand een massaschadeprocedure wil beginnen wegens een gebeurtenis die vóór 15 november 2016 heeft plaatsgevonden, kan dat op basis van de wet zoals die toen gold. In het theoretische geval dat sprake is van een reeks van gebeurtenissen die zowel vóór als na 15 november 2016 hebben plaatsgevonden, is het recht van toepassing zoals dat geldt op het moment dat de laatste gebeurtenis waarop de vordering betrekking heeft, heeft plaatsgevonden. De voordelen van deze vorm van overgangsrecht zijn dat het rechtszekerheidsbeginsel wordt gewaarborgd en dat de mogelijkheid van dubbele procedures op grond van verschillende juridische regimes kleiner wordt.

6.4. In deze zaak dateren de dagvaardingen van de Stichtingen van na 1 januari 2020, dus van na de inwerkingtreding van de WAMCA. Partijen verschillen van mening over de vraag of de vorderingen van de Stichtingen betrekking hebben op een (schadeveroorzakende) gebeurtenis of gebeurtenissen die heeft of hebben plaatsgevonden vóór of (op en) na 15 november 2016. Het moment van de schadeveroorzakende gebeurtenis of gebeurtenissen bepaalt welk collectief actierecht van toepassing is.

6.5. De voorgaande vraag is al eerder aan de orde geweest in andere zaken over beweerdelijk verboden manipulatie-instrumenten in dieselloertuigen.²⁰ In die zaken heeft deze rechtbank steeds geoordeeld dat het oude collectieve actierecht van toepassing is. Ook in deze zaak is de rechtbank van oordeel dat artikel 3:305a (oud) BW van toepassing is en niet de WAMCA. Daarvoor is het volgende redengevend.

6.6. De Stichtingen hebben in de kern aan hun vorderingen ten grondslag gelegd dat hun achterban schade heeft geleden doordat Stellantis c.s. voertuigen met een verboden manipulatie-instrument op de Nederlandse markt en op de Europese markt heeft gebracht. Deze voertuigen zijn door de Autodealers verkocht. De ontwikkeling van dat beweerdelijk verboden manipulatie-instrument is daarmee de initiële, gemeenschappelijke en alles overkoepelende schadeveroorzakende gebeurtenis. Weliswaar hebben daarna ook andere handelingen plaatsgevonden die nodig zijn geweest voor het intreden van de schade, zoals het op de markt brengen, de verkoop en de levering van de voertuigen aan de autobezitters, maar in deze *collectieve* actie tegen zowel Stellantis c.s. alsook de Autodealers is de ontwikkeling van het beweerdelijk verboden manipulatie-instrument de gemeenschappelijke en alles overkoepelende schadeveroorzakende gebeurtenis. Zonder het beweerdelijk verboden manipulatie-instrument zouden de overige handelingen en gebeurtenissen niet onrechtmatig zijn en zouden de autobezitters geen schade hebben geleden.

6.7. De Euro 5 en Euro 6 emissienormen zijn ingevoerd op 1 september 2009 en 1 september 2014. Dit betekent dat de ontwikkeling van het emissiecontrolesysteem voor de betrokken Euro 5 en Euro 6 voertuigen vóór die data afgerond moet zijn geweest, omdat anders geen typegoedkeuring zou zijn afgegeven. Daarmee ligt de (gestelde)

²⁰ Rechtbank Amsterdam 30 maart 2022, ECLI:NL:RBAMS:2022:1541, rechtbank Amsterdam 30 maart 2022, ECLI:NL:RBAMS:2022:1542, rechtbank Amsterdam 22 juni 2022, ECLI:NL:RBAMS:2022:3586, en rechtbank Amsterdam 1 februari 2023, ECLI:NL:RBAMS:2023:468.

gemeenschappelijke schadeveroorzakende gebeurtenis vóór 15 november 2016. De omstandigheden dat het emissiecontrolesysteem daarna (beweerdelijk) nog verder is ontwikkeld, dat de ontwikkeling een continu proces zou zijn en dat updates zouden hebben plaatsgevonden, maakt niet dat sprake is van een reeks van schadeveroorzakende gebeurtenissen in de zin van het overgangsrecht. Die omstandigheden zijn ook niet aan te merken als nieuwe gemeenschappelijke, zelfstandige schadeveroorzakende gebeurtenissen. De verdere ontwikkeling en updates zijn immers onlosmakelijk verbonden met het gestelde verboden manipulatie-instrument.

6.8. Daarbij komt dat het doel en de strekking van het overgangsrecht is dat in één kwestie over de hele linie dezelfde regels van het burgerlijk recht gelden. Het overgangsrecht probeert te voorkomen dat een deel van de rechtsvorderingen onder de WAMCA moet worden beoordeeld en een deel onder het oude collectieve actierecht. Door aan te sluiten bij de ontwikkeling van het beweerdelijk verboden manipulatie-instrument worden alle rechtsvorderingen (zowel de verschillende vorderingen tegen één gedaagde als gelijkluidende vorderingen tegen de verschillende gedaagden) onder één collectief actieregime beoordeeld, hetgeen blijkens het amendement Van Gent c.s. de bedoeling van de wetgever is.

6.9. Anders dan de Stichtingen subsidiair hebben bepleit, is er geen grond om deels het oude en deels het nieuwe collectieve actierecht van toepassing te laten zijn. De vergelijking die de Stichtingen maken met de zaak-Vattenfall²¹ gaat niet op, omdat daar een andere situatie (het doorlopend in rekening brengen van een bepaalde vergoeding) aan de orde was.

6.10. De slotsom is dus dat artikel 3:305a (oud) BW van toepassing is op deze collectieve actie. Dit heeft tot gevolg dat de rechtbank niet toekomt aan de beoordeling van de volgende (voorwaardelijke) verzoeken en vorderingen van de Stichtingen:

- een Exclusieve Belangenbehartiger te benoemen (vordering 1 van SEC, vorderingen 2 en 3 van SCC en vordering III van SDEJ),
- de nauw omschreven groep in de zin van artikel 1018d Rv te bepalen (vordering II van SDEJ),
- de voorschriften voor 'opt-in' of 'opt-out' in de zin van artikel 1018f lid 1 en lid 5 slotzin Rv te bepalen (vordering 4 van SCC en vordering IV van SDEJ),
- de voorwaarden tot collectieve schadeafwikkeling te bepalen (vordering 12 van SCC en vordering IX van SDEJ),
- gedaagden te veroordelen in de kosten die de Exclusieve Belangenbehartiger heeft gemaakt (vordering 13.iii en 13.iv. van SCC en vordering X.c. van SDEJ),
- gedaagden te veroordelen in de kosten van schadeafwikkeling (vordering X.d. van SDEJ),
- een kostenveroordeling uit te spreken op grond van artikel 1018l lid 2 Rv (vordering 5 (deels) van SEC en vordering X.b. (deels) van SDEJ).

Het verweer van Stellantis c.s. en de Autodealers dat de collectieve vorderingen van de Stichtingen summierlijk ondeugdelijk zouden zijn in de zin van artikel 1018 lid 5 aanhef en onder c Rv hoeft ook niet te worden beoordeeld, nu die bepaling niet van toepassing is onder het oude collectieve actierecht.

²¹ Rechtbank Amsterdam 1 februari 2023, ECLI:NL:RBAMS:2023:403.

6.11. Voor het geval de rechtbank zou oordelen dat het oude collectieve actierecht van toepassing is, hebben SEC en SCC verzocht om in de gelegenheid te worden gesteld om hun vorderingen (en de gronden daarvan) aan te passen. Daarvoor ziet de rechtbank geen aanleiding, omdat SEC en SCC met die uitkomst al rekening hadden kunnen houden (en ook hebben gehouden) in de formulering van hun vorderingen. Waarom de beslissing van de rechtbank zou nopen tot (verdere) aanpassing hebben zij bovendien niet toegelicht.

7. De ontvankelijkheid van de Stichtingen onder artikel 3:305a (oud) BW

7.1. De vraag of de Stichtingen ontvankelijk zijn, moet – zoals hiervoor is geoordeeld – worden beantwoord aan de hand van het oude collectieve actierecht (artikel 3:305a (oud) BW).

7.2. In artikel 3:305a lid 1 (oud) BW is bepaald dat een stichting i) een rechtsvordering kan instellen die strekt tot bescherming van gelijksoortige belangen van andere personen (het gelijksoortigheidsvereiste), ii) voor zover zij deze belangen ingevolge haar statuten behartigt (het statutenvereiste). In lid 2 is bepaald dat een belangenorganisatie niet ontvankelijk is, indien zij iii) in de gegeven omstandigheden onvoldoende heeft getracht het gevorderde te bereiken door het voeren van overleg met de gedaagde(n) (het overlegvereiste) of indien iv) met de rechtsvordering de belangen van de personen ten behoeve van wie de rechtsvordering is ingesteld onvoldoende zijn gewaarborgd (het waarborgvereiste).

7.3. Op de Stichtingen rust de stelplicht en, bij betwisting, de bewijslast met betrekking tot de in artikel 3:305a lid 1 (oud) BW genoemde vereisten. Dat zijn immers de twee voorwaarden om als collectieve actie-organisatie een rechtsvordering te kunnen instellen. Daarentegen rust op gedaagden in beginsel de stelplicht en bewijslast dat sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 3:305a lid 2 (oud) BW. Deze situaties vormen immers een uitzondering op lid 1 en het zijn de gedaagden die zich op het bestaan daarvan beroepen.

7.4. Tussen partijen is niet in geschil dat de Stichtingen voldoen aan het statutenvereiste en aan het overlegvereiste. De rechtbank heeft ook geen aanwijzingen om aan te nemen dat de Stichtingen niet aan deze twee vereisten voldoen. Partijen verschillen wel van mening of aan het gelijksoortigheidsvereiste en aan het waarborgvereiste is voldaan. Die twee vereisten komen hierna achtereenvolgens in 7.7 en verder en 7.75 en verder aan de orde.

Geen schadevergoeding in geld

7.5. In artikel 3:305a lid 3 (oud) BW is bepaald dat de vordering niet kan strekken tot schadevergoeding in geld. Voor zover de vorderingen van de Stichtingen strekken tot betaling van schadevergoeding in geld, kunnen die dus niet in deze collectieve procedure worden ingesteld. SEC wordt daarom niet-ontvankelijk verklaard in vordering 4 en SDEJ in vorderingen VII en VIII. De vorderingen 8 en 11 van SCC en vordering VI.e van SDEJ zijn komen te vervallen.

7.6. Stellantis c.s. en de Autodealers hebben aangevoerd dat artikel 3:305a lid 3 (oud) BW eveneens in de weg staat aan gevorderde verklaringen voor recht dat gehoudenheid bestaat tot vergoeding van schade. De rechtbank is met gedaagden van oordeel dat

dergelijke verklaringen voor recht niet mogelijk zijn onder artikel 3:305a lid 3 (oud) BW. In zoverre is SEC deels niet-ontvankelijk in haar vordering 3.

Het gelijksoortigheidsvereiste

7.7. Het gaat hier om de vraag of de door de Stichtingen ingestelde vorderingen strekken tot bescherming van gelijksoortige belangen van andere personen. Volgens vaste rechtspraak van de Hoge Raad is aan het vereiste van gelijksoortigheid voldaan als de belangen ter bescherming waarvan de vorderingen strekken, zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd. De vorderingen lenen zich voor bundeling als daarover in één procedure geoordeeld kan worden zonder naar de bijzondere omstandigheden van de individuele belanghebbenden te kijken.²² Voldoende gelijksoortigheid van belangen hoeft niet mee te brengen dat de posities, achtergronden en belangen van degenen ten behoeve van wie een collectieve actie wordt ingesteld identiek of zelfs overwegend gelijk zijn. In een collectieve actie past dan ook een zekere abstracte toetsing.²³

7.8. Gedaagden hebben verschillende argumenten aangevoerd waarom geen sprake is van voldoende gelijksoortige en zich voor bundeling lenende belangen. De rechtbank gaat hierna eerst in op een aantal kwesties die van belang zijn voor meerdere vorderingen van de Stichtingen en vervolgens bespreekt de rechtbank de afzonderlijke vorderingen.

Onduidelijke achterban?

7.9. Stellantis c.s. en de Autodealers hebben allereerst aangevoerd dat onduidelijk is voor welke belanghebbenden de Stichtingen opkomen. De samenstelling van de groep belanghebbenden voor wie de Stichtingen krachtens hun statuten opkomen, is afhankelijk van de vraag of het voertuig dat de belanghebbenden hebben gekocht of geleased, is voorzien van een beweerdelijk verboden manipulatie-instrument. Dat is geen duidelijk afgebakende groep, omdat die groep daarmee afhankelijk is van een juridische of technische beoordeling, aldus Stellantis c.s. en de Autodealers.

7.10. Dit verweer slaagt niet. De stellingen van de Stichtingen gaan er vanuit dat in de voertuigen een verboden manipulatie-instrument aanwezig is. Dat zal, gelet op de betwisting van gedaagden, in de inhoudelijke fase inderdaad eerst beoordeeld moeten worden, maar het op dit moment ontbreken van een inhoudelijk oordeel op dit punt, dat inherent is aan deze fase van de procedure, maakt niet dat onvoldoende duidelijk is voor welke belanghebbenden de Stichtingen opkomen.

Meerdere verschillen

7.11. Volgens Stellantis c.s. en de Autodealers maakt de insteek van de procedures door de Stichtingen een collectieve beoordeling onmogelijk. In dat verband hebben zij gewezen op meerdere verschillen. Op de aangevoerde verschillen gaat de rechtbank hierna in.

²² Zie HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756, Baas in Eigen Huis / Plazacasa.

²³ Vergelijk HR 27 november 2009, ECLI:NL:HR:2009:BH2162, WorldOnline, r.o. 4.8.

** Verschil in samenstelling achterban en verschil in toepasselijk recht*

7.12. Stellantis c.s. en de Autodealers hebben aangevoerd dat zodanige feitelijke en juridische verschillen bestaan tussen de leden van de gestelde achterbannen van de Stichtingen dat hiervan niet kan worden geabstraheerd in deze collectieve actie. Verschillend zijn volgens Stellantis c.s. en de Autodealers onder meer de context waarin een betrokken voertuig is aangeschaft, wat daarbij aan informatie is verstrekt, of een betrokken voertuig is doorverkocht en of het betrokken voertuig is gekocht of is geleased. Daarnaast heeft Stellantis c.s. aangevoerd dat op de vorderingen van de Stichtingen minstens dertig rechtstelsels van toepassing zijn die in tal van opzichten van elkaar verschillen. Daarom kan geen gemeenschappelijk oordeel worden gegeven over de vorderingen van de Stichtingen voor de gehele achterban.

7.13. De rechtbank overweegt als volgt. De omstandigheid dat binnen de achterbannen van de Stichtingen verschillende groepen zijn te onderscheiden die op verschillende feitelijke en/of juridische punten ongelijksoortig zijn, neemt niet weg dat bepaalde belangen binnen die groepen voldoende met elkaar overeenstemmen om in een collectieve actie beoordeeld te kunnen worden. De leden van de achterbannen van de Stichtingen hebben in ieder geval met elkaar gemeen dat zij door koop of lease bezitter zijn of zijn geweest van een voertuig waarin volgens de stellingen van de Stichtingen een verboden manipulatie-instrument aanwezig is of was. Voornoemde verschillen staan in zoverre op zich niet in de weg aan bundeling. Zo nodig kan bovendien bij de beoordeling rekening worden gehouden met bepaalde verschillen. Of specifieke verschillen in de weg staan aan een collectieve beoordeling zal in relatie tot de concrete vorderingen worden beoordeeld (zie hierna 7.23).

7.14. Voor mogelijke verschillen in het op de vorderingen toepasselijke recht geldt het volgende. Hierna onder 8.2 zal worden geoordeeld dat op de vorderingen van de Stichtingen het recht van toepassing is van het land waar een belanghebbende het voertuig heeft gekocht of geleased, omdat daar de schade wordt geleden. Voor benadeelden die het voertuig in Nederland hebben gekocht of geleased (de Nederlandse autobezitters), geldt dus dat Nederlands recht van toepassing is op de ten behoeve van hen ingestelde vorderingen. Voor de groep van Nederlandse autobezitters is dus hetzelfde rechtstelsel van toepassing.

7.15. Het voorgaande ligt anders voor de vorderingen van SDEJ tegen Stellantis N.V. ten behoeve van de buitenlandse autobezitters.. Zij hebben (de gestelde) schade geleden in andere Europese jurisdicties (inclusief het Verenigd Koninkrijk). De vorderingen ten behoeve van de buitenlandse autobezitters op Stellantis N.V. strekken, zoals Stellantis c.s. terecht heeft betoogd, onvoldoende tot bescherming van gelijksoortige belangen. Op die vorderingen is immers steeds het recht van toepassing van het land waar deze belanghebbende het voertuig heeft gekocht of geleased. Dit brengt mee dat bij de buitenlandse autobezitters onderscheid zou moeten worden gemaakt in een groot aantal verschillende subgroepen, al naar gelang het land waar zij hun voertuig hebben gekocht of geleased. Dat leidt voor de buitenlandse autobezitters vervolgens tot een waaier aan toepasselijke rechtstelsels, dat wil zeggen voor elke subgroep een eigen rechtstelsel, met elk stelsel zijn eigen merites. Dat maakt de vorderingen in zoverre zodanig ongelijksoortig dat het voor de buitenlandse autobezitters in dit geval niet efficiënt en effectief is om deze vorderingen in één procedure te laten beoordelen. Dat SDEJ mede schending van het Europese recht, zoals de Emissieverordening, aan haar vorderingen ten grondslag legt,

maakt het voorgaande niet anders. Behalve de Emissieverordening zullen immers ook andere juridische onderwerpen aan de orde komen die door het toepasselijke buitenlandse recht worden beheerst. SDEJ zal daarom niet-ontvankelijk worden verklaard in haar vorderingen tegen Stellantis N.V. voor zover die vorderingen zijn ingesteld ten behoeve van de buitenlandse autobezitters.

** Verschillende typen voertuigen*

7.16. Stellantis c.s. en de Autodealers hebben aangevoerd dat de door de Stichtingen ingestelde vorderingen betrekking hebben op een grote verzameling diesellootvoertuigen. Die verzameling bestaat uit verschillende voertuigmodellen en uitvoeringen daarvan van verschillende producenten, met verschillende motoren en motorinhoud. Voor elk model en elke uitvoering moet volgens Stellantis c.s. en de Autodealers een aparte typegoedkeuring of ten minste een apart deelcertificaat worden afgegeven voordat deze in productie wordt genomen en op de markt wordt gebracht. Bovendien verschilt de door PSA ontwikkelde technologie van die van de General Motors-groep. De Stichtingen zullen daarom per merk, per model en per uitvoering moeten bewijzen dat door de desbetreffende autofabrikant ontoelaatbare emissiecontrolesystemen en motorbesturingssoftware zijn ontwikkeld en ingezet. Een generieke en collectieve beoordeling van die – gemeenschappelijke – vraag is niet mogelijk, omdat voor het beslissen op die vraag steeds naar de specifieke omstandigheden aangaande dat type voertuig zal moeten worden gekeken. Bundeling van gestelde daaraan te relateren belangen van de achterban in een collectieve actie is niet effectief en efficiënt, aldus steeds Stellantis c.s. en de Autodealers.

7.17. De rechtbank overweegt dat de omstandigheid dat er verschillende typen voertuigen met verschillende typen dieselmotoren zijn, niet maakt dat deze procedure zich niet leent voor een collectieve beoordeling. Alle vorderingen zijn gegrond op de stelling dat in de voertuigen een verboden manipulatie-instrument zit, zodat de vorderingen op dit punt strekken tot bescherming van gelijksoortige belangen die collectief beoordeeld kunnen worden. Bij de beoordeling of sprake is van een verboden manipulatie-instrument kan, indien daartoe aanleiding zou bestaan, worden gedifferentieerd naar bijvoorbeeld type voertuig, merk, model en/of uitvoering.

** Verschillende groepen gedaagden*

7.18. Stellantis c.s. heeft aangevoerd dat sprake is van ongelijksoortigheid aan de zijde van de gedaagden. Binnen de heterogene groep van de gedaagden, die onder Stellantis c.s. vallen, bestaan volgens Stellantis c.s. onderling verschillen die in de weg staan aan een collectieve beoordeling van de vorderingen van de Stichtingen. De gedaagden staan als gevolg van de onderlinge verschillen in een andere feitelijke en juridische verhouding tot de belanghebbenden voor wie de Stichtingen stellen op te komen. Bij de beoordeling van de vorderingen en rechtsgrondslagen dienen deze verschillen volgens Stellantis c.s. steeds in aanmerking te worden genomen, waardoor een collectieve beoordeling van en beslissing op de vorderingen niet mogelijk is.

7.19. Ook de Autodealers hebben betoogd dat zij een heterogene groep vormen. Daartoe hebben zij het volgende aangevoerd. Zij verschillen onderling in omvang, omzet en activiteiten. Niet alle Autodealers hebben voertuigen van de merken Peugeot, Citroën en

Opel verkocht. Ieder van de Autodealers staat alleen tot haar eigen klanten in een bepaalde rechtsverhouding, terwijl ook grote verschillen tussen die afzonderlijke rechtsverhoudingen bestaan. Een deel van de Autodealers treedt slechts op als agent van een andere autodealer. De contractuele wederpartij van de koper is in dat geval niet de agent, maar de autodealer voor wie die agent optreedt. Het gaat in totaal om ongeveer 12 agenten. Al die verschillen brengen met zich dat voor de beoordeling van de vorderingen van SCC en SDEJ telkens per transactie moet worden beoordeeld om welke autodealer het gaat. Dit leidt ertoe dat de vorderingen van SCC en SDEJ niet collectief kunnen worden behandeld.

Bovendien ontplooiën de Autodealers zelf geen leaseactiviteiten, zodat SCC en SDEJ in ieder geval niet-ontvankelijk moeten worden verklaard in hun contractuele vorderingen die ten behoeve van lessees tegen de Autodealers zijn ingesteld. Aldus steeds de Autodealers.

7.20. De rechtbank oordeelt over het betoog van Stellantis c.s. als volgt. Dat er verschillen bestaan tussen de gedaagden onderling die onder de Stellantis-groep vallen, dat zij een verschillende rol hebben en dat zij niet steeds in dezelfde verhouding staan tot een belanghebbende, staat aan een collectieve beoordeling niet in de weg. Zo nodig kan met die verschillen rekening worden gehouden bij de beoordeling van de vorderingen. Gedaagden wordt in de kern verweten dat zij voertuigen die niet voldeden aan de geldende regelgeving in het verkeer hebben gebracht door voertuigen met een verboden manipulatie-instrument te produceren, op de markt te brengen en daarin te handelen, zodat in zoverre sprake is van dezelfde feitelijke gebeurtenissen. Of voldoende is gesteld voor een succesvolle vordering op elk van gedaagden, is in deze fase van de procedure nog niet aan de orde.

7.21. Over het betoog van de Autodealers oordeelt de rechtbank als volgt. Ook als van de juistheid van de door de Autodealers gestelde onderlinge verschillen wordt uitgegaan, staan die verschillen niet in de weg aan een collectieve beoordeling. De Autodealers zijn allen officiële dealers van de automerken Peugeot, Citroën, DS en Opel. Volgens SCC en SDEJ zijn in Nederland in de relevante periode in ieder geval honderdduizenden Peugeot-, Citroën-, DS- en Opelvoertuigen met een beweerdelijk verboden manipulatie-instrument verkocht of geleased. Nu de Autodealers in ieder geval gemeen hebben dat zij allemaal hebben gehandeld in voertuigen van één of meer van voornoemde automerken en de stelling is dat elk van die automerken voertuigen met een beweerdelijk verboden manipulatie-instrument heeft geproduceerd, kan ervan uit worden gegaan dat die ook door elk van de Autodealers verhandeld zijn. Indien een autodealer meent dat zij in de relevante periode geen enkel voertuig van Peugeot, Citroën, DS of Opel heeft verkocht of als agent heeft opgetreden, heeft zij de mogelijkheid om dat in de inhoudelijke fase te stellen en te onderbouwen. Vooralsnog kunnen de Autodealers als eenzelfde groep worden gezien.

7.22. SCC en SDEJ zullen evenwel niet-ontvankelijk worden verklaard in hun vorderingen tegen de Autodealers voor zover die strekken tot behartiging van belangen van (rechts)personen die in de relevante periode een diesellootje van Peugeot, Citroën, DS en/of Opel door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen ('leaserijders'). De Autodealers hebben toegelicht dat zij geen leaseovereenkomsten sluiten en dat lease-activiteiten zijn ondergebracht in aparte vennootschappen. Hierop hebben SCC en SDEJ niet gereageerd. Bij deze stand van zaken hebben SCC en SDEJ onvoldoende onderbouwd dat de vorderingen tegen de Autodealers, voor zover die zijn ingesteld ten behoeve van leaserijders, strekken tot gelijksoortige belangen. Hierdoor hebben SCC en SDEJ ook onvoldoende aangetoond dat er een groep leaserijders is die uiteindelijk baat zal hebben bij

de collectieve actie als de vorderingen tegen de Autodealers worden toegewezen. SCC en SDEJ zullen in deze vorderingen daarom niet-ontvankelijk worden verklaard.

De afzonderlijke vorderingen

7.23. Hierna zal per vordering worden beoordeeld of die vordering belangen betreft die zich voldoende laten veralgemeniseren. Hierbij geldt als uitgangspunt of bij de beoordeling van de collectieve vorderingen (voldoende) kan worden geabstraheerd van de bijzonderheden van individuele gevallen (zie hiervoor onder 7.7).

** De vorderingen uit hoofde van onrechtmatige daad tegen Stellantis N.V., Stellantis Nederland B.V, de Autofabrikanten, GM Company en GM Holdings*

7.24. De Stichtingen vorderen – kort samengevat – verklaringen voor recht dat ieder van de door hen gedagvaarde gedaagden onrechtmatig jegens de autobezitters heeft gehandeld en dat die gedaagden hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de als gevolg daarvan door de autobezitters geleden en nog te lijden schade. Dit betreffen de vorderingen van SEC onder 2 en 3, de vorderingen van SCC onder 6.i. t/m 6.iv en de vordering van SDEJ onder V.f.i.²⁴.

7.25. Aan de gevorderde verklaringen voor recht heeft SEC, kort gezegd, ten grondslag gelegd dat de rechtsvoorgangers van Stellantis N.V. op grote schaal hebben gefraudeerd met de emissie-uitstoot door de wettelijke emissienormen te ontduiken met verboden manipulatie-instrumenten. Als importeur rust op (de rechtsvoorgangers van) Stellantis Nederland B.V. een eigen verplichting om te verifiëren dat de dieselloertuigen aan de geldende emissienormen voldoen. Voor zover (de rechtsvoorgangers van) Stellantis Nederland B.V. niet op de hoogte waren van de fraude, zijn zij daarvoor risico-aansprakelijk. Zij zijn ook mede-verantwoordelijk voor reclame- en marketinguitingen, aldus SEC.

7.26. SCC en SDEJ hebben aan hun vorderingen, kort samengevat, ten grondslag gelegd dat Stellantis c.s. onrechtmatig heeft gehandeld door willens en wetens voertuigen op de markt te brengen die de emissienormen overschrijden. Stellantis c.s. heeft zich bediend van verboden manipulatie-instrumenten om dat te verhullen. Dat is in strijd met de Emissieverordening, de Kaderrichtlijn en ongeschreven zorgvuldigheidsnormen.

7.27. Stellantis c.s. heeft aangevoerd dat deze vorderingen, voor zover gebaseerd op schending van ongeschreven zorgvuldigheidsnormen en misleidende reclame, niet collectief kunnen worden beoordeeld. Die rechtsgronden vergen naar hun aard een individuele beoordeling. Als eerste moet de vraag worden beantwoord of het type dieselloertuig van een belanghebbende voldoet aan de Emissieverordening en de Kaderrichtlijn. Dat laat zich niet generiek vaststellen, maar zal steeds per type voertuig moeten worden beoordeeld. Er kan niet in algemene zin worden geoordeeld of onrechtmatig is gehandeld jegens een belanghebbende zonder daarbij ook de bijzondere omstandigheden van elke individuele belanghebbende in aanmerking te nemen, aldus Stellantis c.s.

²⁴ Zie de vorderingen zoals die zijn opgenomen in de bijlage I tot en met III van dit vonnis.

7.28. Naar het oordeel van de rechtbank strekken de gevorderde verklaringen voor recht dat Stellantis c.s. onrechtmatig jegens autobezitters heeft gehandeld tot bescherming van gelijksoortige belangen, zodat deze vorderingen collectief kunnen worden beoordeeld. Gelet op wat de Stichtingen aan deze verklaringen voor recht ten grondslag hebben gelegd, zal in de inhoudelijke fase moeten worden beoordeeld of de Euro 5 en Euro 6 dieselloze voertuigen, die vanaf 1 september 2009 op de Nederlandse markt zijn gebracht en vervolgens door de autobezitters zijn gekocht of geleased, verboden manipulatie-instrumenten bevatten. Bij de beoordeling van de vraag of onrechtmatig is gehandeld, kan dus worden geabstraheerd van bijzondere omstandigheden aan de zijde van de autobezitters. Die omstandigheden zijn pas relevant bij vragen over bijvoorbeeld schade-omvang en causaal verband. Die vragen liggen in deze procedure nog niet voor en kunnen na een gegeven onrechtmatigheidsoordeel in individuele vervolgproucedures aan de orde komen. Dat verschillen bestaan tussen de autobezitters, doet hieraan dus niet af. De belangen van de autobezitters die door de verweten gedragingen stellen te zijn benadeeld, komen op dit punt met elkaar overeen en zijn dus bundelbaar.

7.29. In deze collectieve actie kan dus in algemene zin een oordeel over de gestelde onrechtmatigheid worden uitgesproken. Dit geldt ook voor de verklaringen voor recht dat gedaagden hoofdelijk aansprakelijk zijn.

** De vorderingen van SDEJ uit hoofde van onrechtmatige daad tegen de Autodealers*

7.30. Dit betreft de vorderingen van SDEJ onder V.f.i. en V.f.ii.

7.31. SDEJ heeft aan deze vorderingen ten grondslag gelegd dat de Autodealers zich niet of onvoldoende ervan hebben vergewist of de inhoud van het Certificaat van Overeenstemming juist was. Of de Autodealers ervan op de hoogte waren dat dat certificaat onjuist was, is volgens SDEJ niet relevant. Voor zover wetenschap wel zou zijn vereist, heeft SDEJ zich op het standpunt gesteld dat de Autodealers dat hadden behoren te weten, omdat hun bedrijfsvoering voor een groot deel, zo niet volledig, afhankelijk is van de verkoop van de getroffen dieselloze voertuigen. De Autodealers hebben onvoldoende onderzocht of de voertuigen aan de wettelijke vereisten en de opgegeven specificaties voldeden.

7.32. De Autodealers hebben het volgende aangevoerd. Elke dealer heeft een andere rechtspositie jegens elk van de belanghebbenden. Tegen elk van de dealers zal afzonderlijk moeten worden beoordeeld of onrechtmatig is gehandeld. Ook is onduidelijk wat SDEJ de Autodealers precies verwijt aan onrechtmatig handelen.

7.33. De rechtbank is van oordeel dat de vorderingen van SDEJ onder V.f.i. en V.f.ii. collectief kunnen worden beoordeeld. De verwijten van SDEJ in dit verband zijn voldoende duidelijk en toegespitst op de vraag of en in hoeverre de Autodealers een onderzoeksplicht hebben gehad. De juistheid van de door SDEJ gemaakte verwijten behoeft geen individueel onderzoek, maar kan collectief worden beoordeeld.

** De vordering van SDEJ uit hoofde van groepsaansprakelijkheid*

7.34. Dit betreft de vordering van SDEJ onder V.f.iii.

7.35. SDEJ vordert een verklaring voor recht dat Stellantis N.V., Stellantis B.V., de Autofabrikanten en de Autodealers zich schuldig hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband. Daartoe heeft SDEJ gesteld dat voornoemde gedaagden gezamenlijk een keten vormen en zijn te beschouwen als groep in de zin van artikel 6:166 BW. Meerdere deelnemers van de groep hebben een onrechtmatige daad gepleegd. De kans dat als gevolg van het groepshandelen schade zou ontstaan, had de leden van de groep van deelname aan het groepshandelen behoren te weerhouden. Ieder van de gedaagden was, als essentieel onderdeel van de keten, bij machte om de onrechtmatige daad te voorkomen en had dat ook moeten doen, aldus SDEJ.

7.36. De vraag of de door SDEJ genoemde gedaagden als groep in de zin van artikel 6:166 BW kunnen worden gezien, kan pas worden beantwoord als zicht is gekregen op de vraag of en welke onrechtmatige gedragingen van de afzonderlijke gedaagden hebben plaatsgevonden. Hiervoor onder 7.28 is geoordeeld dat de verklaringen voor recht die zijn gericht op het vaststellen van onrechtmatig handelen van ieder van de gedaagden voldoende gelijksoortig zijn. Daaruit volgt dat de belangen in zoverre voldoende bundelbaar zijn. Daaruit vloeit voort dat ook de vraag of gedaagden als groep in de zin van artikel 6:166 BW onrechtmatig hebben gehandeld en daarvoor hoofdelijk aansprakelijk kunnen worden gehouden, in een collectieve actie kan worden onderzocht. SDEJ is daarom in deze vordering ontvankelijk.

** De vorderingen van SDEJ uit hoofde van oneerlijke handelspraktijken*

7.37. Dit betreft de gevorderde verklaringen voor recht van SDEJ onder V.b.i. t/m V.b.iv. Daaraan is ook de gevorderde verklaring voor recht onder V.a. gekoppeld (reflexwerking van consumentenbescherming voor kleine zelfstandigen).

7.38. SDEJ heeft zich op het standpunt gesteld dat Stellantis N.V., Stellantis B.V. en de Autofabrikanten zich schuldig hebben gemaakt aan oneerlijke handelspraktijken, alsmede dat de gedragingen van voornoemde gedaagden ook zijn toe te rekenen aan de Autodealers. SDEJ doet een beroep op artikel 6:193g aanhef en onder a, d en i BW en op artikel 6:193c lid 1 aanhef en onder b BW. Deze vier bepalingen normeren het verstrekken van onjuiste, onvolledige dan wel anderszins onterechte informatie met betrekking tot een specifiek product.

7.39. Stellantis c.s. heeft zich op het standpunt gesteld dat deze vorderingen zich niet collectief laten beoordelen. Daartoe heeft zij het volgende aangevoerd. Over de gehele periode zal per type voertuig moeten worden beoordeeld welke informatie daarover is verstrekt in Nederland. Aangezien de leden van de verschillende achterbannen verspreid over een periode van tien jaar allemaal op verschillende momenten zelfstandig individuele overeenkomsten hebben gesloten, met verschillende wederpartijen en met betrekking tot een verzameling aan verschillende voertuigen, laat zich niet collectief beoordelen of bij al die transacties en dus jegens alle belanghebbenden sprake is geweest van een oneerlijke handelspraktijk. Bij die beoordeling zal namelijk steeds naar de specifieke situatie van

desbetreffende belanghebbende moeten worden gekeken. Iedere autobezitter is immers op een ander moment in zijn of haar jurisdictie over zijn of haar voertuig geïnformeerd.

7.40. De Autodealers hebben zich op het standpunt gesteld dat deze vorderingen zich niet lenen voor een collectieve beoordeling en daartoe het volgende aangevoerd. De bepalingen waarop SDEJ zich baseert, gaan over informatieverstrekking met betrekking tot het specifieke product dat door de consument is aangeschaft. De vraag welke informatie door een autodealer aan een belanghebbende is verstrekt, kan slechts individueel worden beantwoord. De Autodealers wijzen er verder op dat artikel 6:193j lid 3 BW - waarin staat dat een overeenkomst die als gevolg van een oneerlijke handelspraktijk tot stand is gekomen, vernietigbaar is - vereist dat een individu de overeenkomst niet zou zijn aangegaan, indien hij op de hoogte was van de vermeende oneerlijke handelspraktijk. De vraag of daarvan sprake is dat kan slechts per individu worden beantwoord. Daarom leent art. 6:193j lid 3 BW zich ook niet voor een collectieve vordering tot vernietiging.

7.41. De rechtbank acht de belangen van de benadeelden gelijksoortig voor zover het gaat om verwijten over de installatie en het verzwijgen van een verboden manipulatie-instrument. De vordering van SDEJ onder V.b.i. is dus in zoverre ontvankelijk. De vordering van SDEJ onder V.b.iii. tot vernietiging van de overeenkomsten op deze grond kan eveneens collectief worden beoordeeld. Datzelfde geldt voor de vraag naar de hoofdelijke aansprakelijkheid (vordering V.b.iv.). Voor zover het gaat over door gedaagden verstrekte informatie over de voertuigen lopen de situaties van de gestelde benadeelden zo sterk uiteen dat de verwijten die daarop betrekking hebben zich niet lenen voor bundeling.

7.42. Met inachtneming van hetgeen hiervoor is overwogen, zijn de belangen van de benadeelden ook gelijksoortig voor zover het gaat om gedragingen van de Autofabrikanten en Stellantis B.V. die aan de Autodealers zouden zijn toe te rekenen (vordering van SDEJ onder V.b.ii.). Hetgeen SDEJ aanvoert over waarom gedragingen van de Autofabrikanten en Stellantis N.V. aan de Autodealers zijn toe te rekenen, namelijk vanwege de rol van een importeur en een autodealer in het productie- en verkoopproces en de maatschappelijke opvattingen daarover, vereist geen individuele beoordeling per autodealer, maar geldt voor alle autodealers. In zoverre is deze vordering dan ook ontvankelijk.

7.43. Vordering V.a. van SDEJ, die ziet op de reflexwerking voor kleine zelfstandigen, laat zich niet collectief beoordelen. Voor beantwoording van de vraag of een zelfstandige een beroep kan doen op de aan consumenten toekomende bescherming op grond van de Wet oneerlijke handelspraktijken zijn de individuele omstandigheden van de betrokkene van belang, waaronder de vraag of het voertuig mede voor privégebruik is gekocht. In vordering V.a. is SDEJ dus niet-ontvankelijk.

7.44. SEC en SCC hebben geen afzonderlijke vorderingen ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken geformuleerd, maar leggen aan hun vorderingen op grond van onrechtmatige daad wel mede handelen in strijd met de Wet oneerlijke handelspraktijken ten grondslag. Daarvoor geldt dan hetzelfde als hiervoor is overwogen. Dat betekent ook dat SCC niet-ontvankelijk is in haar vordering 5 (verklaring voor recht dat kleine zelfstandigen hebben te gelden als particulieren).

** Vorderingen van SCC en/of SDEJ die zijn gebaseerd op non-conformiteit en wanprestatie*

7.45. Dit zijn de vorderingen van SCC onder 7.i. t/m 7.iii en 9. Van SDEJ zijn dit de vorderingen onder V.d.i. t/m V.d.iv. Daaraan hebben SEC en SDEJ in essentie ten grondslag gelegd dat de getroffen voertuigen vanwege de aanwezigheid van het gestelde verboden manipulatie-instrument non-conform zijn. Daaraan verbinden zij vervolgens het recht op (gedeeltelijke) ontbinding, prijsvermindering en/of zaaksvervangning. Deze vorderingen zijn hoofdzakelijk gegrond op artikel 7:17 e.v. BW.

Verklaringen voor recht non-conformiteit

7.46. In de eerste plaats vorderen SCC en SDEJ verklaringen voor recht dat de getroffen voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn (non-conform zijn).

7.47. De Autodealers hebben betoogd dat de vorderingen uit hoofde van non-conformiteit zich niet lenen voor bundeling. Daartoe hebben zij het volgende aangevoerd. Bij een beroep op non-conformiteit moeten de specifieke mededelingen van de Autodealers in de beoordeling worden betrokken. De vraag welke mededelingen de Autodealers hebben gedaan aan iedere belanghebbende en welke eigenschappen iedere belanghebbende mocht verwachten op grond van de met haar of hem gesloten overeenkomst, kan alleen op individuele basis worden vastgesteld. Er zijn namelijk allerlei verschillen aan te wijzen in de uitlatingen van de dealers en de inhoud van de individuele overeenkomsten. De vraag of de voertuigen de eigenschappen hebben die verschillende kopers op basis van de mededelingen van de Autodealers of de inhoud van de overeenkomst mochten verwachten, kan daarom niet in zijn algemeenheid worden beantwoord.

7.48. De rechtbank overweegt dat indien het gestelde verwijt over de aanwezigheid van een verboden manipulatie-instrument komt vast te staan, de posities van de autobezitters dan op dat (essentiële) punt met elkaar overeenkomen (zie 7.41). De rechtbank is verder van oordeel dat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de gestelde omstandigheid, dat een voertuig is voorzien van een verboden manipulatie-instrument en daardoor niet voldoet aan de geldende regelgeving, moet worden gekwalificeerd als non-conform. Of dat zo is, is een vraag die in zijn algemeenheid kan worden beantwoord. In dit verband is ook van belang dat over de aanwezigheid van het gestelde verboden manipulatie-instrument niets is medegedeeld aan de autobezitters. De informatie die door Autodealers wel is verstrekt en die inderdaad van geval tot geval verschillend kan zijn geweest, heeft in elk geval niet de strekking gehad dat werd gewaarschuwd voor de aanwezigheid van een verboden manipulatie-instrument of dat werd medegedeeld dat het voertuig niet voldeed aan de toepasselijke regelgeving. Daarom staan de verschillen in wat aan de kopers en lessees is medegedeeld in zoverre niet aan bundelbaarheid in de weg. Dat betekent dat SCC ontvankelijk is in haar vordering onder 7.i. en SDEJ in haar vordering onder V.d.i.

Verklaringen voor recht redelijke termijn tot herstel of vervanging

7.49. De vorderingen van SCC onder 7.ii. en van SDEJ onder V.d.ii. betreffen de verklaringen voor recht dat de redelijke termijn tot herstel of vervanging van de (gestelde) gebreken in de getroffen voertuigen ongebruikt is verstreken. Daaraan is ten grondslag

gelegd dat zelfstandig herstel door de Autodealers in dit geval (technisch gezien) niet mogelijk is en dat de Autodealers niet hebben gereageerd op een verzoek van SCC van 21 oktober 2021 om tot herstel over te gaan. De juistheid van deze stellingen, die voor alle autobezitters gelden, kan naar het oordeel van de rechtbank worden beoordeeld zonder individuele omstandigheden in aanmerking te nemen. SCC is dus ontvankelijk in haar vordering 7.ii en SDEJ in haar vordering V.d.ii.

Ontbinding

7.50. SCC vordert dat de rechtbank de gedeeltelijke ontbinding van de koopovereenkomsten tussen de Autodealers en autobezitters zal uitspreken (vordering 9). SDEJ vordert een verklaring voor recht dat autobezitters de bevoegdheid hebben om hun overeenkomst te ontbinden (vordering V.d.iv.)

7.51. Volgens de Autodealers zijn de vorderingen ter zake van de ontbinding op grond van artikel 6:265 BW niet vatbaar voor een collectieve beoordeling, omdat zowel de vraag of sprake is van verzuim als de vraag of de vermeende tekortkoming de ontbinding rechtvaardigt, afhankelijk is van de individuele omstandigheden van elke afzonderlijke autobezitter. Ook ontbinding op grond van artikel 7:22 lid 1 sub a BW leent zich om vergelijkbare redenen niet voor een collectieve toepassing, omdat deze bepaling een equivalent kent van het verzuimvereiste (namelijk de klachtplicht uit artikel 7:23 BW) en eveneens vereist dat het gebrek de ontbinding rechtvaardigt. Verder kan volgens de Autodealers onder het oude collectieve actierecht geen vordering tot aantasting van rechtshandelingen worden gehonoreerd.

7.52. De rechtbank heeft hiervoor (in 7.48) al geoordeeld dat de gevorderde verklaringen voor recht met betrekking tot non-conformiteit gelijksoortig zijn. De gevorderde verklaringen voor recht met betrekking tot ontbinding liggen in het verlengde daarvan, omdat ontbinding één van de remedies is bij non-conformiteit (zie artikel 7:22 lid 1 onder a BW). Op de voet van artikel 7:22 lid 1 onder a BW moet worden beoordeeld of een betrokken voertuig met een verboden manipulatie-instrument aan de overeenkomst beantwoordt. Of een betrokken voertuig dat een verboden manipulatie-instrument bevat, een afwijking van het overeengekomene vormt, die de gevolgen van ontbinding rechtvaardigt, kan naar het zich laat aanzien in het algemeen worden beantwoord. Individuele omstandigheden hoeven bij dit oordeel niet te worden betrokken. Ook is op voorhand niet uitgesloten dat in dit geval is voldaan aan het verzuimvereiste op een grondslag die gezien de aard van het gestelde gebrek in de prestatie voor alle autobezitters geldt. De vraag of de Autodealers zich kunnen beroepen op de “tenzij-formule” van artikel 6:265 BW kan in individuele vervolgpcedures na een collectief oordeel over de non-conformiteit aan de orde komen. Dat betekent dat SCC ontvankelijk is in vordering 9 en SDEJ in vordering V.d.iv.

Vermindering van de koopprijs

7.53. SCC vordert een verklaring voor recht dat bepaalde autobezitters bij een gedeeltelijke ontbinding bevoegd zijn de koopprijs te verminderen (vordering 7.iii).

7.54. De Autodealers hebben zich op het standpunt gesteld dat bij de beoordeling van deze vordering, net als bij de andere vorderingen in relatie tot ontbinding, telkens de individuele omstandigheden in aanmerking moeten worden genomen, zodat die vordering niet collectief kan worden beoordeeld.

7.55. De rechtbank volgt de Autodealers niet in dat standpunt. In het geval dat de verwijten van de Stichtingen terecht zijn, kan de vraag óf een koop prijsvermindering geboden is bij een op de gestelde non-conformiteit gebaseerde gedeeltelijke ontbinding, in algemene zin worden beantwoord. Niet uitgesloten is bovendien dat in dit geval ook over de omvang van een koop prijsvermindering vanwege de gestelde aanwezigheid van een manipulatie-instrument (welke omstandigheid voor alle autobezitters zou gelden) in zijn algemeenheid een oordeel kan worden gegeven. In dat geval kan worden geabstraheerd van individuele omstandigheden. SCC is daarom ontvankelijk in vordering 7.iii. In het verlengde hiervan is SCC ook ontvankelijk in vordering 7.vi. die betrekking heeft op de verschuldigdheid van wettelijke rente over een prijsvermindering. De vraag of wettelijke rente is verschuldigd, laat zich namelijk ook in algemene zin beantwoorden.

Zaaksvervanging

7.56. SDEJ vordert een verklaring voor recht dat de autobezitters gerechtigd zijn van Stellantis B.V. of de betreffende autodealer vervanging van het voertuig te vorderen (vordering V.d.iii.).

7.57. SDEJ heeft aan die vordering het volgende ten grondslag gelegd. Nu de auto's non-conform zijn, is sprake van een tekortkoming en hebben de kopers op grond van artikel 7:21 lid c BW recht op vervanging van de voertuigen. De afwijking van de overeenkomst rechtvaardigt de vervanging, terwijl bovendien sprake is van consumentenkoop zodat de ernst van de afwijking op grond van lid 4 van artikel 7:21 BW geen rol speelt. Eventuele terugroepacties wegen niet op tegen zaaksvervanging, nu onbekend en niet aannemelijk is dat die soelaas bieden.

7.58. Stellantis c.s. heeft daartegen het volgende aangevoerd. Bij gebrek aan een contractuele verhouding is onduidelijk op welke grondslag SDEJ voor haar achterban aanspraak maakt op vervanging van de auto's door Stellantis c.s. Daarnaast geldt voor deze vordering (ook) dat een generieke en collectieve beoordeling niet mogelijk is. Bij de beantwoording van de vraag of de Autofabrikanten en de Importeur verplicht zijn de getroffen voertuigen terug te nemen en te vervangen door een nieuw exemplaar zonder dat zij daarbij aanspraak kunnen maken op een vergoeding, dient steeds naar alle specifieke omstandigheden aangaande het type voertuig te worden gekeken. Bundeling van gestelde daaraan te relateren belangen van de achterban in een collectieve actie is dan ook niet effectief en efficiënt.

7.59. De Autodealers hebben aangevoerd dat SDEJ in deze vordering niet-ontvankelijk moet worden verklaard. Deze vordering stuit volgens hen af op het gelijksoortigheidsvereiste.

7.60. De rechtbank heeft hiervoor (7.48) al geoordeeld dat de gevorderde verklaringen voor recht met betrekking tot non-conformiteit gelijksoortig zijn. De gevorderde verklaring

voor recht met betrekking tot zaaksvervangings ligt in het verlengde daarvan, omdat vervanging één van de remedies is bij non-conformiteit. Voor zover de non-conformiteit is gegrond op de omstandigheid dat een voertuig een verboden manipulatie-instrument bevat, kan in beginsel in zijn algemeenheid worden beantwoord of die omstandigheid dan recht geeft op vervanging van het voertuig. Individuele omstandigheden hoeven daarbij in zoverre niet te worden betrokken. Dat betekent dat SDEJ ontvankelijk is in vordering V.d.iii. De vraag naar de financiële gevolgen van zaaksvervangings komt hierna in 7.67 en verder aan de orde.

** Vorderingen van SCC en SDEJ die zijn gebaseerd op dwaling*

7.61. Dit betreffen de subsidiair gevorderde verklaringen voor recht van SCC onder 7.iv. en 7.v., alsmede de subsidiaire vordering tot gedeeltelijke vernietiging onder 10. Voor SDEJ is dit onder meer de gevorderde verklaring voor recht onder V.c.

7.62. SCC en SDEJ hebben hieraan het volgende ten grondslag gelegd. De overeenkomsten tussen de autobezitters en de Autodealers zijn (gedeeltelijk) vernietigbaar op grond van dwaling. De autobezitters zijn van de onjuiste veronderstelling uitgegaan dat de voertuigen voldeden aan de wet en niet van een verboden manipulatie-instrument waren voorzien. SCC heeft daaraan toegevoegd dat ook is gedwaald over het 'groene karakter' van de voertuigen. Die zijn ten onrechte aangeprezen als milieuvriendelijk. Zowel het (niet) voldoen aan de wet als het milieu(on)vriendelijke karakter betreft een essentiële eigenschap. Volgens SCC en SDEJ is (in elk geval) sprake van wederzijdse dwaling (artikel 6:228 lid 1 sub c BW). SCC heeft zich verder op het standpunt gesteld dat onjuiste of onvolledige inlichtingen zijn verstrekt (artikel 6:228 lid 1 sub a en sub b BW). Bij een juiste voorstelling van zaken zouden de overeenkomsten niet zijn gesloten, althans niet onder dezelfde voorwaarden, aldus SCC en SDEJ.

7.63. De Autodealers hebben zich op het standpunt gesteld dat een collectieve beoordeling van het beroep op dwaling niet mogelijk is. Daartoe hebben zij het volgende aangevoerd.

Het voor een geslaagd beroep op dwaling vereiste causaal verband tussen de onjuiste voorstelling van zaken en de aangegane rechtshandeling kan in beginsel slechts individueel worden beantwoord. De enige situatie waarin een collectieve beoordeling wellicht mogelijk zou kunnen zijn, is indien de eigenschap waarover men dwaalt zo essentieel is dat geen weldenkend mens bij een juiste voorstelling van zaken de overeenkomst zou hebben gesloten. Daarvan is in dit geval geen sprake, ook niet als vast zou komen te staan dat de emissiecontrolesystemen niet aan de wettelijke eisen voldoen. De mate waarin men milieubewust handelt, verschilt per individu. Daarom kan niet collectief worden geoordeeld dat geen enkele autobezitter het voertuig had gekocht onder de door SCC en SDEJ gestelde 'juiste' voorstelling van zaken.

Andere vragen die spelen bij een beroep op dwaling en die per definitie alleen individueel kunnen worden beantwoord, zijn onder meer: i) welke autodealer was betrokken, ii) van welke kennis is de betrokken autodealer uitgegaan, iii) welke kennis had de betrokken koper of lessee, iv) welke informatie is verschaft en hoe mocht die verschaft informatie door de koper of lessee worden opgevat en vi) op welke momenten zijn de voertuigen aangeschaft. Ook is voor een beroep op dwaling nodig dat tijdig is geklaagd op grond van artikel 7:23 BW. Of tijdig is geklaagd, kan alleen per individu worden vastgesteld.

7.64. De rechtbank overweegt als volgt. In het algemeen vereist een beroep op dwaling een beoordeling van individuele omstandigheden aan de zijde van de belanghebbende en de invloed daarvan op de wilsvorming. In deze zaak gaat het echter bij alle autobezitters om precies dezelfde omstandigheid, namelijk de onbekendheid met de (gestelde) aanwezigheid van een verboden manipulatie-instrument bij aankoop van het voertuig en het als gevolg daarvan niet voldoen aan de toepasselijke Nederlandse en Europese wet- en regelgeving. Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat deze omstandigheid zoveel gewicht in de schaal legt, dat deze ook zonder bijkomende individuele omstandigheden tot toewijzing van de gevraagde verklaring voor recht kan leiden. Datzelfde geldt voor de onbekendheid van de autobezitters met de (mogelijk) minder milieuvriendelijke prestaties van de voertuigen. De belangen van de autobezitters zijn dus in zoverre voldoende gelijksoortig om in een collectieve actie te worden beoordeeld. Of de aanwezigheid van een verboden Manipulatie-instrument en/of de minder milieuvriendelijke prestaties van een voertuig zulke essentiële eigenschappen zijn dat geen weldenkende koper bij wetenschap daarvan het betrokken voertuig zou kopen, zal in de inhoudelijk fase van de procedure worden beoordeeld. Of tijdig is geklaagd, kan mogelijk in algemene zin worden beantwoord, indien vast zou komen te staan dat het gestelde gebrek (de aanwezigheid van een verboden manipulatie-instrument) door een individuele koper redelijkerwijs niet kon worden ontdekt.

7.65. De conclusie is dat de subsidiaire vorderingen van SCC onder 7.iv. en 10, alsmede de vordering van SDEJ onder V.c., bundelbaar zijn.

7.66. SCC heeft zich ook op het standpunt gesteld dat de autobezitters recht hebben op een prijsvermindering als gevolg van de gestelde dwaling (op grond van gedeeltelijke vernietiging). Deze vordering is eveneens bundelbaar, zodat SCC ook ontvankelijk is in haar subsidiaire vordering 7.v. Als het gaat om de omvang van de prijsvermindering na een geslaagd beroep op gedeeltelijke vernietiging geldt daarvoor hetzelfde als wat is overwogen in 7.55.

** Vorderingen van SDEJ met bepaling over vergoeding in verband met gebruik of waardevermindering*

7.67. Dit betreft de (primaire, subsidiaire en meer subsidiaire) vorderingen van SDEJ onder V.e. VI.a. tot en met VI.d. Al deze vorderingen strekken ertoe dat wordt vastgesteld dat de autobezitters bij vernietiging, ontbinding of zaaksvervanging geen vergoeding in verband met het gebruik van het voertuig of de waardevermindering daarvan verschuldigd zijn tegenover de Autofabrikanten, Stellantis B.V. of de Autodealers. Volgens SDEJ is het in alle gevallen onjuist en onredelijk om een gebruiks- of waardevergoeding toe te kennen vanwege de opzettelijke en structurele misleiding door de Autofabrikanten die aan ieder van de gedaagden kan worden toegerekend.

7.68. Stellantis c.s. en de Autodealers hebben aangevoerd dat de vorderingen over het al of niet vaststellen van een gebruiksvergoeding een individuele beoordeling vergen. Dit vergt immers een beoordeling of de koper die gedurende verschillende jaren een voertuig heeft gebruikt, daardoor is verrijkt, of de partij aan wie het voertuig wordt terug geleverd daardoor is verarmd en of het vergoeden van schade wegens ongerechtvaardigde verrijking redelijk is. Dit zal van geval tot geval verschillen. De vraag of een gebruiksvergoeding is

verschuldigd, hangt daarmee af van individuele omstandigheden, zoals het aantal jaren dat het voertuig is gebruikt en hoeveel kilometers daarmee is gereden. Het is duidelijk dat de verschillen in aantal jaren en mate van gebruik tussen de belanghebbenden enorm zijn, aldus Stellantis c.s. en de Autodealers.

7.69. De rechtbank overweegt als volgt. Uitsluitend het standpunt van SDEJ, dat het in alle gevallen onjuist en onredelijk is om enige gebruiks- of waardevergoeding toe te kennen vanwege de opzettelijke en structurele misleiding door de Autofabrikanten die aan ieder van de gedaagden zou zijn toe te rekenen, laat zich in zijn algemeenheid beoordelen. Aan dat standpunt ligt immers ten grondslag dat de specifieke omstandigheden van de individuele autobezitter er vanwege de opzettelijke misleiding niet toe doen. In zoverre lenen de hierop gebaseerde vorderingen van SDEJ zich voor bundeling.

7.70. Voor het overige – dat wil zeggen voor zover in de hoofdzaak zou worden geoordeeld dat voornoemd standpunt van SDEJ niet wordt gevolgd – lenen voornoemde vorderingen zich niet voor collectieve beoordeling. Indien immers komt vast te staan dat bij het bepalen van de gevolgen van een (gedeeltelijke) vernietiging, ontbinding of zaaksvervanging gedaagden wel aanspraak kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het voertuig en/of de waardevermindering daarvan, dan moeten bij de vaststelling van de hoogte daarvan de individuele omstandigheden van autobezitter, zoals de staat van het voertuig, in aanmerking worden genomen.

7.71. De conclusie is dat de belangen, met inachtneming van hetgeen hiervoor is overwogen, voldoende bundelbaar zijn. SDEJ is in zoverre ontvankelijk in haar vorderingen V.e. en VI.a. tot en met VI.d.

** Verzetten de Bovag-voorwaarden zich tegen een collectieve beoordeling van de vorderingen jegens de Autodealers?*

7.72. In het kader van de bundelbaarheid van de vorderingen hebben de Autodealers ten slotte gewezen op het verschil in contractuele verhoudingen tussen consumenten en zakelijke rijders. De Autodealers hebben zich op het standpunt gesteld dat op de rechtsverhoudingen tussen de Autodealers en individuele zakelijke rijders van toepassing zijn de Bovag-voorwaarden zakelijke markt 2008 en later de Bovag-voorwaarden zakelijke markt 2017. In die algemene voorwaarden staan volgens de Autodealers bepalingen die in de weg staan aan een collectieve beoordeling van de vorderingen tegen de Autodealers. Het gaat dan om een beperking van aansprakelijkheid voor schade, de uitsluiting van een beroep op non-conformiteit, een korte klachttermijn en een afwijzing van eventueel eigen algemene voorwaarden van de zakelijke koper of opdrachtgever. Ook moet per individu worden beoordeeld of de algemene voorwaarden door de Autodealer ter hand zijn gesteld en op de overeenkomst van toepassing zijn.

7.73. In hetgeen de Autodealers hebben aangevoerd over de Bovag-voorwaarden ziet de rechtbank onvoldoende reden om SCC of SDEJ in één of meer van hun vorderingen niet-ontvankelijk te verklaren. Als het gaat om de beperkte schadevergoedingsplicht geldt dat de omvang van schade in deze procedure niet aan de orde is vanwege de toepasselijkheid van het oude collectieve actierecht. Verder zal in de hoofdzaak moeten worden beoordeeld of (ook) de zakelijke kopers de rechten kunnen uitoefenen die de wet hen toekent bij non-

conformiteit. Dat zal in elk geval voor een gedeelte collectief kunnen worden beoordeeld. Als het gaat om de termijn waarbinnen moet worden geklaagd, geldt dat in verband daarmee niet uitgesloten is dat daarvoor eveneens algemene vragen moeten worden beantwoord, zoals de vraag of kan worden geveerd dat wordt geklaagd. Het beroep van de Autodealers op de Bovag-voorwaarden betekent dus niet dat de beoordeling van één of meer vorderingen noodzakelijkerwijs en volledig beperkt is tot een beoordeling van de individuele omstandigheden van een betrokkene.

De conclusie over het gelijksoortigheidsvereiste

7.74. De slotsom is dat de vorderingen van de Stichtingen – met uitzondering van de vorderingen die strekken tot betaling van schadevergoeding in geld – zich merendeels voor een collectieve beoordeling in deze procedure lenen.

Het waarborgvereiste

7.75. Artikel 3:305a lid 2 (oud) BW bepaalt onder meer dat een belangenorganisatie niet ontvankelijk is, indien met de rechtsvordering de belangen van de personen ten behoeve van wie de rechtsvordering is ingesteld onvoldoende gewaarborgd zijn. Dit zogenoemde waarborgvereiste heeft met name als doel om ondeskundige organisaties of organisaties met onzuivere motieven te weren. Het vereiste biedt de rechter een handvat om kritisch te oordelen over de ontvankelijkheid in een collectieve actie bij twijfel aan de motieven voor het instellen van de actie.

De vraag of met de collectieve actie de belangen van de betrokken personen voldoende zijn gewaarborgd, moet worden beoordeeld aan de hand van de feiten en omstandigheden van het concrete geval. Die toets moet op grond van de situatie zoals die nu is ('ex nunc') plaatsvinden. Daarbij moeten volgens de wetsgeschiedenis in geval van betwisting twee centrale vragen worden beantwoord:

1. in hoeverre hebben de betrokkenen uiteindelijk baat bij de collectieve actie indien het gevorderde wordt toegewezen, en
2. in hoeverre mag erop vertrouwd worden dat de eisende organisatie over voldoende kennis en vaardigheden beschikt om de procedure te voeren.

Gezichtspunten die hierbij in algemene zin een rol kunnen spelen zijn onder meer²⁵:

- a. welke overige werkzaamheden heeft de organisatie verricht om zich voor de belangen van betrokkenen in te zetten en heeft de organisatie in het verleden ook daadwerkelijk doelstellingen kunnen realiseren en,
- b. indien sprake is van een ad hoc organisatie, is deze opgericht door een reeds bestaande organisatie die in het verleden succesvol de belangen van de betrokkenen heeft behartigd,
- c. hoeveel benadeelden zijn aangesloten bij de organisatie en in hoeverre ondersteunen zij de collectieve actie; en
- d. of de organisatie voldoet aan de principes uit de Claimcode.

7.76. De Claimcode zoals bedoeld in gezichtspunt d, is een door de Commissie Claimcode in 2011 opgesteld en in 2019 herzien en aangevuld document waarin principes zijn uitgewerkt waaraan organisaties moeten voldoen die, zoals de Stichtingen, optreden op grond van artikel 3:305a (oud) BW. De Claimcode is een vorm van zelfregulering door

²⁵ Kamerstukken II 2011-2012, 33 126, nr. 3 (MvT), p.12-13

betrokken marktpartijen, bedoeld om wildgroei van rechtspersonen die optreden overeenkomstig artikel 3:305a (oud) BW te voorkomen en ervoor te zorgen dat de belangen van de gedupeerden worden gewaarborgd en niet de (commerciële) belangen van de oprichters van deze rechtspersonen. Het voldoen aan de principes van de Claimcode is geen wettelijke voorwaarde voor ontvankelijkheid, maar de Claimcode heeft sinds 1 juli 2013 wel een indirecte verankering in de wet, via artikel 3:305a lid 2, laatste volzin, (oud) BW. Bij de beantwoording van de vraag of en in hoeverre erop mag worden vertrouwd dat de eisende organisatie over voldoende kennis en vaardigheden beschikt om de belangen te behartigen van de personen voor wie zij stelt op te komen, kan een aanwijzing zijn dat de organisatie voldoet aan de in de Claimcode opgenomen 'principes'. Het wel of niet voldoen aan de principes van de Claimcode is dan ook een belangrijk gezichtspunt bij de beoordeling of de belangen van de benadeelden voldoende zijn gewaarborgd. Afwijking van de principes en uitwerkingen van de Claimcode kan onder bijzondere omstandigheden gerechtvaardigd zijn.

7.77. Stellantis c.s. heeft zich op het standpunt gesteld dat de Stichtingen niet ontvankelijk zijn, omdat geen van hen voldoet aan het waarborgvereiste. Stellantis c.s. heeft, behalve op de gezichtspunten a t/m d, ook gewezen op twee factoren die in de wetsgeschiedenis worden genoemd: i) of de Stichtingen optreden als gesprekspartner voor de overheid of als spreekbuis in de media en ii) of de Stichtingen een eventueel veroordelend vonnis daadwerkelijk ten uitvoer kunnen leggen tegen buitenlandse gedaagden. Verder heeft zij onder meer aangevoerd dat geen van de Stichtingen representatief is. De Autodealers hebben zich bij het standpunt van Stellantis c.s. en de onderbouwing daarvan aangesloten, voor zover het over de ontvankelijkheid van SCC en SDEJ gaat.

7.78. De rechtbank zal hierna aan de hand van de gezichtspunten beoordelen of de Stichtingen voldoen aan het waarborgvereiste.

Gezichtspunten a en b (trackrecord en ad hoc organisatie)

7.79. De Stichtingen hebben – heel kort samengevat – aangevoerd dat zij beschikken over voldoende ervaring en deskundigheid om zich in te zetten voor de belangen van de betrokkenen.

7.80. Gedaagden hebben aangevoerd dat SEC en SDEJ nog niet of nauwelijks een trackrecord hebben en dat de Stichtingen ad hoc organisaties zijn.

7.81. De rechtbank is van oordeel dat toetsing aan deze gezichtspunten voor geen van de Stichtingen een belemmering vormt voor het voldoen aan het waarborgvereiste. De omstandigheid dat de Stichtingen speciaal zijn opgericht voor het voeren van collectieve acties, maakt niet dat de Stichtingen niet voldoen aan het waarborgvereiste. Het is immers toegestaan om organisaties op te richten met als (voornaamste) doel het voeren van een collectieve actie.

7.82. Een trackrecord strekt tot aanbeveling maar is geen voorwaarde om een collectieve actie te kunnen starten. Zowel SEC als SDEJ voert al enige tijd meerdere collectieve procedures. Beide hebben dus wel ervaring in het voeren van dit soort procedures. Dat SEC en SDEJ geen trackrecord hebben, in die zin dat de andere collectieve acties die zij

aanhangig hebben gemaakt nog niet zijn afgerond, maakt niet dat zij niet voldoen aan het waarborgvereiste. Dat geldt eveneens voor de omstandigheid dat SEC in één van die andere procedures in eerste aanleg niet-ontvankelijk is verklaard vanwege overschrijding van de termijn van artikel 1018d Rv.

7.83. SCC beschikt al over een aantoonbaar trackrecord. Zij heeft een procedure gevoerd tegen onder meer Volkswagen, hetgeen tot een eindvonnis heeft geleid.²⁶

7.84. Uit het overige dat door de Stichtingen is aangevoerd blijkt dat zij zich, naast het voeren van deze procedure, in voldoende mate inzetten voor de belangen van hun achterban, onder meer door samenwerking met consumentenorganisaties.

Gezichtspunt c (representativiteit)

7.85. Als uitgangspunt geldt dat artikel 3:305a (oud) BW, anders dan het huidige artikel 3:305a lid 2 BW, voor ontvankelijkheid in een collectieve actie niet de eis stelt dat de belangenorganisatie voldoende representatief is. Wel kan (de mate van) representativiteit (of het ontbreken daarvan) van een belangenorganisatie worden meegewogen bij de beoordeling of is voldaan aan het waarborgvereiste. De wetsgeschiedenis benadrukt dat het aantal benadeelden dat is aangesloten bij een belangenorganisatie geen formeel vereiste is. Wel vormt het een belangrijke aanwijzing dat is voldaan aan het waarborgvereiste. Verder geldt dat als de groep personen ten behoeve van wie de vordering is ingesteld van zodanige omvang is dat het procederen op naam eenvoudig te realiseren is, het instellen van een collectieve actie niet efficiënt en effectief is.

7.86. De rechtbank is van oordeel dat de Stichtingen, gelet op het toetsingskader zoals weergegeven onder 7.75 tot en met 7.77 en 7.85, voldoende representatief zijn in het kader van het waarborgvereiste en overweegt daartoe als volgt.

7.87. De Stichtingen hebben toegelicht dat de Nederlandse achterban waarvoor zij opkomen, bestaat uit honderdduizenden benadeelden. In de relevante periode zijn volgens SDEJ en SCC respectievelijk ongeveer 310.000 en ruim 300.000 dieselloertuigen verkocht (of geregistreerd als nieuwe 'Getroffen Voertuigen') in Nederland. SEC heeft het aantal gedupeerden geschat op 394.000. Gelet op deze aantallen staat vast dat de groep van personen ten behoeve van wie de Stichtingen de vorderingen hebben ingesteld zodanig omvangrijk is dat het individueel procederen niet eenvoudig te realiseren is en dat het instellen van een collectieve actie juist efficiënt en effectief is.

7.88. Verder hebben SEC, SCC en SDEJ op de zitting toegelicht dat bij hen op dat moment respectievelijk (afgerond weergegeven) 5.000, 8.000 en 12.000 Nederlandse betrokkenen zich geregistreerd of aangemeld hebben als benadeelden. Gedaagden hebben er bezwaar tegen gemaakt dat de Stichtingen voor het eerst op de zitting aantallen aanmeldingen hebben genoemd. Die aantallen zijn niet onderbouwd en de Stichtingen hebben geen participatie-overeenkomsten of aansluitovereenkomsten verstrekt, zodat niet kan worden vastgesteld hoeveel en welke eindgebruikers de collectieve acties steunen, aldus gedaagden. De rechtbank ziet geen aanleiding om aan de genoemde aantallen te twijfelen.

²⁶ Rechtbank Amsterdam, 14 juli 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:3617.

Mede gelet op het feit dat elk van de Stichtingen beschikt over een algemeen toegankelijke website en op die manier eenvoudig te vinden is, is aannemelijk dat zich een substantieel aantal autobezitters bij de Stichtingen heeft gemeld. Dat Stellantis c.s. en de Autodealers – naar zij stellen – tot op heden zelf nog geen (emissie-gerelateerde) klachten van gebruikers van dieselve voertuigen hebben ontvangen, hoeft uiteraard niet te betekenen dat betrokkenen zich niet bij de Stichtingen hebben gemeld. De rechtbank gaat er dan ook vanuit dat er een concrete achterban is die baat heeft bij toewijzing van de collectieve vorderingen en die deze collectieve actie ook daadwerkelijk steunt.

Het overleggen van participatieovereenkomsten of aansluitovereenkomsten is bovendien geen vereiste voor ontvankelijkheid. De Stichtingen voeren deze collectieve actie op eigen naam ter behartiging van de belangen van derden. Zij treden niet op als procesvertegenwoordiger van die anderen. De Stichtingen hoeven daarom niet gedocumenteerd te onderbouwen wie zich bij hen heeft aangesloten.

7.89. Anders dan Stellantis c.s. en de Autodealers hebben betoogd, is voldoende duidelijk voor welke belanghebbenden elk van de Stichtingen opkomt. Verwezen wordt naar 5.9. Tot slot hebben de Autodealers aangevoerd dat de Stichtingen niets hebben gesteld over de samenstelling van hun achterban, zodat het onduidelijk is of en hoeveel vermeende belanghebbenden een voertuig hebben gekocht via een autodealer. De rechtbank overweegt dat in het kader van de representativiteit concrete aantallen op dit punt niet nodig zijn en dat dus niet hoeft te worden vastgesteld hoeveel vermeende belanghebbenden bij een (afzonderlijke) autodealer een voertuig hebben gekocht. Gelet op de omstandigheid dat onweersproken is dat de gedagvaarde Autodealers het volledige dealer-/distributienetwerk van Peugeot, Citroën, DS en/of Opel in Nederland vormen, ligt het voor de hand dat een groot deel van de (Nederlandse) autobezitters zijn voertuig heeft gekocht bij een gedagvaarde Autodealer. Dat is voldoende.

7.90. Stellantis c.s. en de Autodealers hebben verder aangevoerd dat niet is gebleken dat SEC, SCC en SDEJ hebben opgetreden als gesprekspartner van de overheid of als spreekbuis in de media. Ook hebben de Stichtingen volgens gedaagden niet duidelijk gemaakt hoe een eventuele uitspraak tegen de buitenlandse gedaagden ten uitvoer kan worden gelegd.

7.91. Voor het eerste punt, het optreden als gesprekspartner van de overheid of als spreekbuis in de media, geldt dat dit omstandigheden zijn die in de Memorie van Toelichting²⁷ worden genoemd als een mogelijke aanwijzing dat is voldaan aan het waarborgvereiste. Hieruit vloeit uiteraard niet het omgekeerde voort, namelijk dat wanneer hiervan geen sprake is, niet is voldaan aan het waarborgvereiste. De opsomming in de Memorie van Toelichting is niet cumulatief. Voor ontvankelijkheid is niet vereist dat aan alle door de wetgever geformuleerde gezichtspunten is voldaan. Ook bij afwijking van bepaalde gezichtspunten kan de belangenbehartiging door de belangenorganisatie voldoende gewaarborgd zijn. Voor zover één of meer van de Stichtingen op dit moment nog niet optreedt als gesprekspartner van de overheid en/of als spreekbuis in de media weegt dat voor de rechtbank niet zwaar.

Voor het tweede punt geldt dat van groot belang is dat een eventueel veroordelend vonnis ten uitvoer kan worden gelegd, omdat betrokkenen er anders geen baat bij hebben. In deze

²⁷ Kamerstukken II, 2011/12, 33126, 3, p. 13 (MvT).

procedure zijn ook gedaagde partijen betrokken die gevestigd zijn in de EU en in de VS. Concrete onoverkomelijke problemen bij de erkenning en tenuitvoerlegging van een eventueel veroordelend vonnis in deze zaak (en in individuele vervolgprocedures) in de Europese lidstaten of de VS zijn de rechtbank niet bekend en die heeft Stellantis c.s. ook niet geconcretiseerd.

Gezichtspunt d (de principes van de Claimcode)

7.92. Gedaagden stellen dat de Stichtingen niet voldoen aan de principes II, III, IV en VII van de Claimcode 2019.

7.93. Principe II betreft de behartiging van collectieve belangen zonder winstoogmerk en luidt als volgt: “(...) *Uit de statutaire doelstelling, de feitelijke werkzaamheid en de governance van de belangenorganisatie blijkt dat de belangenorganisatie en de aan de belangenorganisatie rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen geen winstoogmerk hebben bij de uitoefening van hun activiteiten.*”

7.94. Principe III betreft de externe financiering en luidt als volgt: “*De belangenorganisatie kan ten behoeve van de financiering van haar statutaire werkzaamheden een overeenkomst aangaan met een solide externe financier. Het bestuur vergewist zich ervan dat individuele bestuurders en leden van de raad van toezicht, alsmede de door de belangenorganisatie ingeschakelde advocaat of andere dienstverleners zelfstandig en onafhankelijk zijn van de externe financier en de aan deze rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen, alsmede dat de externe financier en de aan deze rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen onafhankelijk zijn van de wederpartij in de collectieve actie. De overeenkomst voorziet in een regeling die de in de vorige volzin bedoelde zelfstandigheid en onafhankelijkheid waarborgt. Het bestuur ziet erop toe dat de financieringsvoorwaarden (waaronder begrepen de omvang en systematiek van de overeen te komen vergoeding) redelijkerwijs niet strijdig zijn met het collectieve belang van de (rechts)personen ten behoeve van wie de belangenorganisatie krachtens haar statutaire doelstelling optreedt.*”

7.95. Principe IV betreft de onafhankelijkheid en vermijding van belangentegenstelling. Dit principe luidt als volgt: “*Het bestuur is zodanig samengesteld dat de leden ten opzichte van elkaar, de raad van toezicht, een eventuele externe financier en de belanghebbenden bij de belangenorganisatie, onafhankelijk en kritisch kunnen opereren.*”

7.96. Principe VII betreft de raad van toezicht en luidt als volgt: “*De stichting kent een raad van toezicht, bestaande uit ten minste drie natuurlijke personen, waarvan er ten hoogste één benoemd is op voordracht van een eventuele financier. De raad van toezicht heeft tot taak het toezicht houden op het beleid en de strategie van het bestuur en op de algemene gang van zaken in de stichting. Hieronder wordt tevens begrepen het financieel toezicht en het uitoefenen van die taken en bevoegdheden die in deze code en de statuten van de stichting aan de raad van toezicht zijn toegekend. De raad van toezicht geeft op alle belangrijke punten het bestuur gevraagd en ongevraagd advies en richt zich bij de vervulling van zijn taak op de in de statutaire doelstelling van de stichting omschreven belangen.*”

7.97. De rechtbank stelt voorop dat elk van de Stichtingen zich blijkens de eigen statuten heeft gecommitteerd aan de bepalingen van de Claimcode. Ook heeft elk van de Stichtingen zich verbonden verantwoording af te leggen over de governance-structuur in relatie tot de eisen van de Claimcode (onder andere door middel van op de website gepubliceerde zogeheten claimcode compliance documenten).

** Bezwaren van Stellantis c.s. met betrekking tot de governance van SEC*

7.98. Volgens Stellantis c.s. is sprake van een belangentegenstelling in de governance van SEC vanwege de invloed van het Amerikaanse advocatenkantoor Hagens Berman Sobol Shapiro LLP (hierna: Hagens Berman), dat als financier van SEC optreedt. Stellantis c.s. heeft gewezen op de invloed van Steve Berman, die oprichter, managing partner en aandeelhouder is van Hagens Berman en daarnaast lid is van de raad van toezicht van SEC. Aangezien Hagens Berman 25% van de eventueel te realiseren compensatie ontvangt, heeft Berman een persoonlijk financieel belang bij de uitkomst van deze procedure. De positie van Berman is daarmee volgens Stellantis c.s. ook in strijd met de artikelen 10.2 en 10.3 van de eigen statuten van SEC. Bovendien heeft SEC ten onrechte achterwege gelaten op haar website de meervoudige hoedanigheid van Berman te vermelden.

Daarnaast vervullen volgens Stellantis c.s. meerdere bestuurders van SEC tevens een rol bij de financier. Daartoe heeft zij het volgende aangevoerd. Het bestuur van SEC wordt mede gevormd door Sergei Purewal (bestuursvoorzitter), George Bisnought en Michael Gallagher. Purewal en Bisnought zijn bij een aan Hagens Berman gelieerde vennootschap in dienst en zijn dus niet zelfstandig en onafhankelijk. Zij hebben ook een belang bij het behalen van een zo groot mogelijk financieel voordeel voor Hagens Berman. Gallagher heeft zowel zitting in het bestuur van SEC als in dat van een aan de financier gelieerde vennootschap, zodat ook bij hem sprake is van een conflicterende nevenfunctie.

7.99. SEC heeft op de zitting weersproken dat Purewal en Bisnought in het verleden een dienstverband met Hagens Berman of een daaraan gelieerde vennootschap hebben gehad. Volgens SEC hebben Purewal en Bisnought via hun ondernemingen slechts op opdrachtbasis werkzaamheden verricht. Dat was voor een aan de financier gelieerde vennootschap (Hagens Berman EMEA LLP). Purewal is overigens per 1 maart 2023 wel in dienst getreden van Hagens Berman en om die reden heeft hij op de bestuursvergadering van SEC van 23 februari 2023 ontslag genomen als bestuurder. Ook Bisnought heeft per die datum ontslag genomen. Daarmee bestaat het bestuur van SEC nu niet meer uit vijf maar uit drie personen. Drie bestuurders zijn op grond van de statuten voldoende. Ten aanzien van Gallagher heeft SEC erop gewezen dat Gallagher nooit bestuurder van SEC is geweest, maar slechts een faciliterende rol had en was aangesteld als ‘non-voting and non-paid board member foundation director’. SEC maakt inmiddels geen gebruik meer van de diensten van Gallagher. De positie van Berman is volgens SEC in overeenstemming met de Claimcode en voor zover dat niet zo zou zijn, staat het SEC vrij om op dit punt van de Claimcode af te wijken.

7.100. De rechtbank stelt vast dat de oorspronkelijke invulling van het bestuur van SEC op gespannen voet staat met de Claimcode en de eigen statuten van SEC vanwege het bestuurslidmaatschap van Purewal en Bisnought en de rol van Gallagher binnen SEC enerzijds en hun werkzaamheden voor en rol bij de financier, althans daaraan gelieerde ondernemingen, anderzijds. Inmiddels is Gallagher niet meer betrokken bij SEC en maken

ook Purewal en Bismought geen deel meer uit van het bestuur van SEC. Dit maakt dat hun rol, wat daar verder ook van zij, onbesproken kan blijven. Op de zitting heeft Stellantis c.s. erop gewezen dat in het register van de Kamer van Koophandel Purewal en Bismought nog steeds staan vermeld als bestuurder. In reactie hierop heeft SEC gezegd dat het zou kunnen dat het terugtreden nog niet is verwerkt bij de Kamer van Koophandel, omdat de bestuursvergadering van 23 februari 2023 recent heeft plaatsgevonden. De advocaten van SEC hebben op de zitting verklaard bij de bestuursvergadering aanwezig te zijn geweest en zij hebben bevestigd dat Purewal en Bismought zijn teruggetreden. Gelet op die verklaring gaat de rechtbank ervan uit dat Purewal en Bismought geen bestuurder meer zijn. Zij stonden, zo is niet in geschil, ten tijde van de zitting overigens ook niet meer op de website van SEC.

7.101. Ten aanzien van de rol van Berman is de rechtbank van oordeel dat zijn positie niet onverenigbaar is met de eisen van een deugdelijke governance. Berman is lid van de raad van toezicht van SEC en heeft tevens als bestuurder en aandeelhouder van Hagens Berman (en aan haar gelieerde vennootschappen) een invloedrijke positie bij de financier van SEC. Berman heeft ook een persoonlijk belang bij de uitkomst van deze procedure, omdat hij via Hagens Berman meedeelt indien deze procedure tot een positief resultaat voor (de achterban van) SEC leidt. De positie van Berman betekent echter niet dat de governance van SEC onvoldoende is gewaarborgd. De Claimcode staat (uitsluitend) ten aanzien van de raad van toezicht namelijk toe dat één van de leden daarvan (niet-zijnde de voorzitter) wordt benoemd op voordracht van de financier (zie principe VII, uitwerking 3, van de Claimcode). Daarmee staat de Claimcode een beperkte vorm van inspraak van de kant van de financier toe. Partijen verschillen erover van mening of de Claimcode ruimte laat voor de benoeming van (iemand van) de financier zelf in de raad van toezicht (in plaats van de benoeming van een derde op voordracht van de financier in de raad van toezicht). De rechtbank ziet hier niet een wezenlijk verschil, omdat de mate van zeggenschap vanuit de financier hetzelfde is, nu aangenomen mag worden dat ook een door de financier voorgedragen derde namens de financier spreekt. Van beslissende of onaanvaardbare invloed of zeggenschap van de financier is in dit geval met het lidmaatschap van de raad van toezicht van Berman geen sprake. De raad van toezicht bestaat, naast Berman, namelijk uit nog drie personen, die alle onafhankelijk zijn van de financier. Ook is Berman niet de voorzitter van de raad van toezicht. Verder is het bestuur van SEC belast met het besturen van de stichting. De taak van de raad van toezicht is beperkt tot het houden van toezicht op het beleid en de strategie van het bestuur. De (huidige) bestuurders van SEC zijn onafhankelijk van de financier. Bovendien heeft SEC toegelicht dat in haar financieringsovereenkomst met Hagens Berman is opgenomen dat de zeggenschap over de proces- en schikkingsstrategie uitsluitend bij de belangenorganisatie ligt. Uit het voorgaande volgt dat SEC voldoende onafhankelijk van haar externe financier kan opereren. De rechtbank komt daarom tot de conclusie dat de belangen van de benadeelden voldoende zijn gewaarborgd door de governance van SEC.

** Bezwaren van Stellantis c.s. en de Autodealers met betrekking tot de governance van SCC*

7.102. Ten aanzien van SCC hebben Stellantis c.s. en de Autodealers aangevoerd dat i) SCC niet transparant is over haar externe financiering en dat ii) de onafhankelijkheid van de leden van het bestuur en de raad van toezicht van SCC niet te verifiëren is. Dat zorgt voor strijd met principes II, III, IV en VII van de Claimcode. Dit is weersproken door SCC.

7.103. De rechtbank oordeelt als volgt. Anders dan Stellantis c.s. en de Autodealers hebben betoogd, is duidelijk wie de financier van SCC is. In haar dagvaarding staat dat Fortress haar financier is en SCC heeft daarover niet anders verklaard. Gedaagden zijn er dus ten onrechte vanuit gegaan dat Labaton de financier van SCC zou zijn en zij hebben tegen Labaton allerlei bezwaren aangevoerd. Die bezwaren kunnen onbesproken blijven. Op de zitting is vervolgens toegelicht door SCC dat de financieringsovereenkomst is gesloten met een onder Fortress vallende operationele entiteit, CF ND Car Ltd., gevestigd op de Kaaimaneilanden. Daarmee is ook voldoende duidelijk hoe de financiering heeft plaatsgevonden. Stellantis c.s. heeft in reactie daarop aangevoerd dat zij de governance van SCC niet kan beoordelen, omdat de operationele entiteit onder het toepasselijke recht van de Kaaimaneilanden bijvoorbeeld aandelen aan toonder kan uitgeven waardoor aandeelhouders anoniem kunnen blijven. Op die manier is oncontroleerbaar of bestuurders of commissarissen van SCC zelf een financieel belang hebben middels een belang in de financier, aldus Stellantis c.s. De rechtbank overweegt dat Stellantis c.s. onvoldoende heeft onderbouwd dat de bestuurders of aandeelhouders van de financier banden hebben met SCC. Dat de financierende entiteit aandelen aan toonder kan uitgeven, betekent niet dat dat in dit geval ook is gebeurd. Concrete aanknopingspunten heeft Stellantis c.s. daarover niet verschaft. SCC heeft verklaard dat de financier geen leden voor de raad van toezicht of raad van bestuur heeft voorgedragen en dat geen sprake is van ontoelaatbare relaties met de financier vanuit het bestuur of de raad van toezicht van SCC. De rechtbank ziet, nu Stellantis c.s. haar stellingen niet nader heeft onderbouwd, geen aanleiding om de verklaring van SCC, die in lijn is met haar statuten, in twijfel te trekken.

** Bezwaren van Stellantis c.s. en de Autodealers met betrekking tot de governance van SDEJ*

7.104. Met betrekking tot SDEJ hebben Stellantis c.s. en de Autodealers onder meer aangevoerd dat sprake is van een belangentegenstelling in de governance vanwege de invloed van Gregory Coleman. Nu op de zitting is gebleken dat Coleman is teruggetreden als lid van de raad van toezicht, zal de rechtbank de bezwaren tegen zijn verschillende rollen niet bespreken.

7.105. Verder hebben Stellantis c.s. en de Autodealers gewezen op de betrokkenheid van Orlando Kadir, één van de bestuurders van Corpocon Legal/Letselenschadeclaim.nl B.V. Die vennootschap is één van de oprichters van de financier van SDEJ, Consumer Justice Network B.V. (hierna: CJN). Volgens Stellantis c.s. en de Autodealers is Kadir zeer omstreden, maar naar het oordeel van de rechtbank is onduidelijk gebleven of de positie van Kadir hem invloed of zeggenschap zou geven ten opzichte van SDEJ. Nu van invloed of zeggenschap niet is gebleken, gaat de rechtbank aan de stellingname van Stellantis c.s. en de Autodealers voorbij.

7.106. Daarnaast hebben Stellantis c.s. en de Autodealers op de zitting gesteld dat CJN als financier van SDEJ een vergaande invloed heeft op de proces- en schikkingsstrategie van SDEJ. Zij baseren dit standpunt op een financieringsovereenkomst tussen CJN en Ius Omnibus - een Portugese claimorganisatie - die in een Portugese collectieve procedure over vermeende dieselemissiefraude is overgelegd. In die financieringsovereenkomst, die Stellantis c.s. voorafgaand aan de zitting heeft toegezonden, zijn onder meer bepalingen opgenomen, die volgens Stellantis c.s. en de Autodealers inhouden dat de Portugese

claimorganisatie geen schikking mag aangaan zonder dat met CJN is overlegd, dat de vordering niet zonder toestemming van CJN mag worden verminderd en dat CJN toestemming moet geven voor een advocaatwissel.

7.107. SDEJ heeft hiertegenover verklaard dat de financieringsovereenkomst tussen SDEJ en CJN niet dezelfde inhoud heeft als de financieringsovereenkomst tussen de Portugese claimorganisatie en CJN. De beslismacht over de proces- en schikkingsstrategie ligt volgens SDEJ alleen bij haar, terwijl de financier slechts een consultatierecht heeft. In de financieringsovereenkomst met SDEJ staat niet dat de financier toestemming moet geven voor een advocaatwissel en daarin staat ook niet dat zonder toestemming van de financier geen schikking mag worden aangegaan, aldus SDEJ.

7.108. De rechtbank overweegt dat de financieringsovereenkomst tussen CJN en de Portugese claimorganisatie weliswaar een andere overeenkomst is dan de financieringsovereenkomst tussen CJN en SDEJ, maar aangezien het om dezelfde financierende partij gaat, roept dat wel de vraag op of CJN als financier dezelfde of soortgelijke voorwaarden heeft bedongen tegenover SDEJ ten aanzien van de proces- en schikkingsstrategie. Uit principe III van de Claimcode volgt dat de zeggenschap over de proces- en schikkingsstrategie bij (het bestuur van) de belangenorganisatie moet liggen. Gelet op de gemotiveerde stellingname van Stellantis c.s. en de Autodealers ligt het in dit geval op de weg van SDEJ om haar betwisting, dat haar financieringsovereenkomst met CJN op dit punt een andere inhoud heeft, (nader) te onderbouwen.

7.109. Aangezien Stellantis c.s. en de Autodealers eerst op de zitting deze kwestie naar voren hebben gebracht, zal SDEJ in de gelegenheid worden gesteld de relevante bepalingen uit haar financieringsovereenkomst met CJN bij akte in het geding te brengen en aan de hand daarvan (nader) toe te lichten dat de zeggenschap over de proces- en schikkingsstrategie uitsluitend bij (het bestuur van) SDEJ ligt. Met de relevante bepalingen wordt bedoeld alle bepalingen in de financieringsovereenkomst waarin iets is opgenomen over de zeggenschap (in de breedste zin van het woord) van SDEJ, alsmede alle bepalingen waarin iets is opgenomen over de rechten en bevoegdheden (in de breedste zin van het woord) van de financier, steeds in relatie tot de proces- en schikkingsstrategie.

** Bezwaren met betrekking tot de vergoeding voor de Stichtingen*

7.110. Ten slotte hebben Stellantis c.s. en de Autodealers aangevoerd dat de Stichtingen onvoldoende transparant zijn over de vergoedingen aan de externe financiers en dat niet duidelijk is welk deel van het percentage dat zij inhouden in geval van een uiteindelijke schadevergoeding wordt gebruikt om gemaakte kosten te vergoeden.

7.111. De Stichtingen hebben in hun deelnemingsovereenkomsten met hun deelnemers opgenomen dat zij (onder omstandigheden) recht hebben op een vergoeding voor de door hen gemaakte kosten (indien het hen niet lukt om de door hen gemaakte kosten onderdeel te maken van een schikking of een rechterlijk oordeel). SDEJ hanteert als enige een vergoeding van maximaal 27,5%, dat is 2,5% procent meer dan SCC en SEC. De vergoeding die SCC en SEC maximaal in rekening brengen, is gelijk aan de bovengrens van de eerder in de rechtspraak aangenomen bandbreedte van 10% tot 25% (zie gerechtshof Amsterdam 13 juli 2028, ECLI:NL:GHAMS:2018:2422), zoals ook is opgenomen in de

toelichting bij de Claimcode. De vergoeding voor SDEJ ligt daar zelfs boven. SDEJ heeft hiervoor desgevraagd een summiere uitleg gegeven. De rechtbank is er nog niet van overtuigd dat een percentage van 27,5% gerechtvaardigd is. Naarmate het percentage van de door een claimstichting in rekening te brengen vergoeding hoger is, kan het lastiger zijn een schikking te treffen. Dat is niet in het belang van de achterban van SDEJ. Bovendien is onduidelijk welk gedeelte van het percentage dat de Stichtingen op de eventuele schadevergoeding zullen inhouden, wordt gebruikt om door hen gemaakte kosten te vergoeden. Op dit moment is dit echter nog geen reden voor niet-ontvankelijkverklaring van SDEJ of de andere stichtingen, omdat dit onderwerp pas ten volle aan de orde is bij het algemeen verbindend verklaren van een eventuele schikkingsovereenkomst in een WCAM-procedure (artikel 7:907-910 BW en 1013-1018a Rv). In een WCAM-procedure kan alsnog worden geoordeeld dat de belangen van de achterban van de Stichtingen om de hiervoor genoemde redenen onvoldoende gewaarborgd zijn. De rechtbank zal er in deze procedure, waarin de collectieve vorderingen van de Stichtingen vanwege de toepasselijkheid van het oude collectieve actierecht verklaringen voor recht betreffen en geen schadevergoeding in geld, geen gevolgen aan verbinden. De rechtbank geeft SDEJ wel in overweging haar vergoeding in lijn te brengen met de eerder in de rechtspraak aangenomen brandbreedte.

Conclusie met betrekking tot ontvankelijkheid

7.112. De conclusie van het voorgaande is dat SEC en SCC als belangenorganisatie ontvankelijk zijn. De beslissing over de ontvankelijkheid van SDEJ wordt aangehouden in afwachting van de nader door haar te verstrekken informatie over de inhoud van haar financieringsovereenkomst met CJN (zie 7.109).

8. Het toepasselijk recht

8.1. Conform de vastgestelde procesorde ligt in deze fase van de procedure ook de vraag voor wat het toepasselijk recht is op de vorderingen van de Stichtingen tegen de buitenlandse gedaagden. Gelet op het voorgaande gaat het dan nog om de door SCC en SDEJ ten behoeve van Nederlandse autobezitters ingestelde vorderingen tegen de EU-gedaagden, GM Holdings en GM Company. Aan die vorderingen is, kort gezegd, ten grondslag gelegd dat voornoemde gedaagden onrechtmatig hebben gehandeld.

8.2. Het toepasselijke recht op een gestelde onrechtmatige daad moet worden bepaald aan de hand van Verordening Rome II.²⁸ Het staat de rechter vrij staat om bij de uitleg van in de Verordening Rome II gehanteerde begrippen gebruik te maken van het begrippenstelsel van de Verordening Brussel I-bis en de daarop betrekking hebbende rechtspraak van het HvJEU.²⁹

8.3. Op grond van artikel 4 lid 1 Verordening Rome II is het recht van het land waar de schade zich voordoet van toepassing.

²⁸ 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") (PbEU 2007, L 199/40; hierna: Verordening Rome II).

²⁹ Hoge Raad 3 juni 2016, ECLI:NL:HR:2016:1054, rov 3.7

8.4. Het HvJEU heeft in zijn uitspraak van 9 juli 2020³⁰ voor recht verklaard dat artikel 7, punt 2, Verordening Brussel I-bis, aldus moet worden uitgelegd dat, wanneer voertuigen door de fabrikant ervan in een lidstaat op onrechtmatige wijze zijn voorzien van software die de emissiegegevens manipuleert alvorens deze voertuigen bij een derde in een andere lidstaat worden gekocht, de plaats waar de schade intreedt zich in deze laatste lidstaat bevindt. Daarmee is dus de plaats waar de auto is gekocht de plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan. Hieruit volgt dat de plaats waar de gestelde schade van autobezitters die hun auto in Nederland hebben gekocht, Nederland is. Dit betekent dat Nederlands recht van toepassing is op de vorderingen tegen de EU-gedaagden, GM Holdings en GM Company die ten behoeve van Nederlandse autobezitters zijn ingesteld. Naar analogie met het voorgaande geldt dit naar het oordeel van de rechtbank ook voor de ingestelde vorderingen tegen de EU-gedaagden, GM Holdings en GM Company ten behoeve van Nederlandse autobezitters die hun voertuig in Nederland hebben geleased.

9. Verzoeken ex artikel 22 Rv en de eiswijziging van SDEJ

Verzoek SCC en SDEJ op grond van artikel 22 Rv

9.1. SCC verzoekt de rechtbank om, mocht de rechtbank constateren dan wel vermoeden dat gedaagden artikel 21 Rv met voeten treden, in een zo vroeg mogelijk stadium van de procedure gebruik te maken van haar bevoegdheden ex artikel 22 Rv. SDEJ heeft met een beroep op artikel 22 Rv de rechtbank verzocht de Autofabrikanten (en of ook de andere gedaagden) te verzoeken tot de verstrekking van inlichtingen en voor zover noodzakelijk de overlegging van bewijs in verband met een aantal vraagpunten (terug te vinden onder punt 348 van de dagvaarding van SDEJ).

9.2. Stellantis c.s. heeft daartegen aangevoerd dat een informatieverzoek in deze fase van de procedure buiten de door de rechtbank bepaalde procesorde valt. Stellantis c.s. laat zich daarom nog niet uit over deze verzoeken in deze fase van de procedure en behoudt zich op dit punt het recht voor daartegen verweer te voeren.

9.3. De rechtbank ziet op dit moment nog geen aanleiding om, vooruitlopend op de inhoudelijke conclusies van antwoord van Stellantis c.s. en de Autodealers, gebruik te maken van haar bevoegdheid uit hoofde van artikel 22 Rv.

De eisvermeerdering van SDEJ

9.4. SDEJ heeft op de zitting (de grondslag van) haar eis vermeerderd, in die zin dat zij de relevante periode aanpast en de einddatum van die periode uitbreidt tot de datum van het in deze zaak te wijzen eindvonnis. Deze eisvermeerdering is tijdig gedaan en niet in strijd met de eisen van een goede procesorde. Gedaagden kunnen in hun conclusie van antwoord inhoudelijk reageren op deze eisvermeerdering.

³⁰ HvJ EU 9 juli 2020, C-343/19, ECLI:EU:C:2020:534 (Verein für Konsumenteninformation/Volkswagen AG)

10. Conclusies

10.1. De rechtbank is bevoegd kennis te nemen van de vorderingen tegen de Nederlandse gedaagden (Stellantis N.V., Stellantis B.V. en de Autodealers) en van de vorderingen die ten behoeve van Nederlandse autobezitters zijn ingesteld tegen de EU-gedaagden (PSA Automobiles, Peugeot, Citroën, Opel Automobile en Adam Opel), GM Company en GM Holdings.

10.2. De rechtbank is niet bevoegd kennis te nemen van de vorderingen van de Stichtingen tegen GM LLC. Ook is de rechtbank niet bevoegd kennis te nemen van de vorderingen van SDEJ tegen de VK-gedaagden (Vauxhall Motors, Vauxhall Finance, IBC Vehicles en PSA Retail UK). Datzelfde geldt voor zover SDEJ ten behoeve van buitenlandse autobezitters vorderingen heeft ingesteld tegen de EU-gedaagden (PSA Automobiles, Peugeot, Citroën, Opel Automobile en Adam Opel), GM Company en GM Holdings.

10.3. Op de vorderingen van de Stichtingen is het oude collectieve actierecht van toepassing, dat wil zeggen het actierecht zoals dat gold tot 1 januari 2020.

10.4. SCC en SDEJ kunnen niet worden ontvangen in hun vorderingen tegen de Autodealers voor zover die vorderingen strekken tot behartiging van belangen van leaserijders. Verder is SDEJ niet-ontvankelijk in haar vorderingen tegen Stellantis N.V. voor zover die vorderingen zijn ingesteld ten behoeve van buitenlandse autobezitters.

10.5. Met uitzondering van de vorderingen die zijn gebaseerd op de WAMCA, zoals vorderingen die strekken tot betaling van schadevergoeding in geld, lenen de vorderingen van de Stichtingen zich merendeels voor een collectieve beoordeling in deze procedure.

10.6. SEC en SCC voldoen aan het waarborgvereiste: de belangen van de personen ten behoeve van wie de Stichtingen opkomen, zijn voldoende gewaarborgd. Ten aanzien van SDEJ zal eerst nog een aktewisseling plaatsvinden in het kader van het waarborgvereiste.

10.7. Op de inhoudelijke beoordeling van de vorderingen is Nederlands recht van toepassing.

11. Proceskosten

11.1. Uitsluitend in verband met de in het dictum op te nemen rechtsmachtbeslissingen zal nu een beslissing over de proceskosten in dat verband worden gegeven.

11.2. Als het gaat om de rechtsmacht ten aanzien van de EU-gedaagden, GM Company en GM Holdings zijn partijen deels in het gelijk en deels in het ongelijk gesteld. Met betrekking tot de onbevoegdverklaring ten aanzien van GM LLC zijn de Stichtingen als de in het ongelijk gestelde partij te beschouwen. Met betrekking tot de onbevoegdverklaring ten aanzien van de VK-gedaagden is SDEJ als de in het ongelijk gestelde partij te beschouwen. Aangezien GM LLC en de VK-gedaagden samen met (de andere entiteiten binnen) Stellantis c.s. hun standpunten naar voren hebben gebracht, terwijl de rechtsmacht-kwesties ten aanzien van GM LLC en de VK-gedaagden een relatief beperkt onderdeel

vormden van het tot nu toe gevoerde debat, is in zoverre niet gebleken dat GM LLC en de VK-gedaagden afzonderlijk kosten hebben gemaakt.

11.3. Gelet op het voorgaande is er geen aanleiding om een proceskostenveroordeling ten laste van de Stichtingen of SDEJ uit te spreken ten gunste van Stellantis c.s. Die kosten zullen dan ook worden gecompenseerd, in die zin dat iedere partij de eigen kosten draagt.

12. Vervolg van de procedure

12.1. Aangezien artikel 3:305a (nieuw) BW niet van toepassing is, zullen de door de Stichtingen aanhangig gemaakte zaken als drie afzonderlijke zaken (onder de volgende zaak- en rolnummers: C/13/705132 / HA ZA 21-687, C/13/712754 / HA ZA 22-71 en C/13/712812 / HA ZA 22-72) worden voortgezet. Wel zal in de roladministratie worden aangetekend dat deze drie zaken met elkaar samenhangen. De zaken zullen daarom (louter administratief) worden gevoegd op de rol ("rolvoeging"). Van de gedaagden in de door SCC en SDEJ aanhangig gemaakte zaken zal daarom ook alsnog afzonderlijk griffierecht worden geheven.

12.2. Nu mogelijk drie deels identieke procedures naast elkaar zullen worden gevoerd, heeft Stellantis c.s. voorgesteld om vooralsnog slechts één procedure voort te zetten en de overige procedures aan te houden in afwachting van het verloop (en de afloop) van de voort te zetten procedure. De rechtbank doet een dringende oproep aan de Stichtingen om dit voorstel van Stellantis c.s. ter harte te nemen, mede in het belang van hun achterban. De Stichtingen komen immers op voor grotendeels dezelfde achterban en één procedure zal veel minder kostbaar zijn en sneller kunnen worden gevoerd dan drie procedures. Uitsluitend indien daarover overeenstemming wordt bereikt tussen de betrokken partijen wil de rechtbank daarover geïnformeerd worden; in dat geval kan een gezamenlijk verzoek tot aanhouding van één of meer procedures worden gedaan.

12.3. De zaak waarin SDEJ als eisende partij optreedt, zal naar de rol van 13 september 2023 worden verwezen voor een akte als bedoeld in 7.109. Daarop mogen Stellantis c.s. en de Autodealers vier weken daarna bij antwoordakte reageren. Aangezien de aktes uitsluitend betrekking hebben op het bepaalde in 7.109 mag de inhoud van de door partijen te nemen (antwoord)akte niet meer dan vijf pagina's beslaan. Na de aktewisseling zal de rechtbank vonnis wijzen.

12.4. De twee zaken waarin SEC respectievelijk SCC als eisende partij optreden, zal in afwachting van de aktewisseling in de zaak van SDEJ en gelet op hetgeen hiervoor in r.o. 12.2 is overwogen, nu nog niet worden voortgeprocedeerd. Om ervoor te zorgen dat de drie op de rol gevoegde procedures zo veel mogelijk parallel lopen, zullen de zaken waarin SEC respectievelijk SCC als eisende partij optreden weer worden hervat, nadat de rechtbank in de zaak van SDEJ heeft beslist over de ontvankelijkheid van SDEJ. De zaken van SEC en SCC, alsmede - afhankelijk van de uitkomst van de nadere aktewisseling - de zaak van SDEJ, zullen daarna conform de eerder vastgestelde procesorde worden verwezen voor conclusies van antwoord aan de zijde van Stellantis c.s. (in alle zaken) en de Autodealers (in de zaak van SCC en in die van SDEJ), zulks op een termijn van twaalf weken. De rechtbank ziet, anders dan Stellantis c.s. heeft verzocht, geen aanleiding om een regiezitting te plannen voorafgaand aan de inhoudelijke fase.

12.5. Iedere verdere beslissing zal worden aangehouden.

13. De beslissing

De rechtbank

in alle drie de zaken:

13.1. verklaart zich onbevoegd om kennis te nemen van de vorderingen van SEC, SCC en SDEJ tegen GM LLC,

13.2. compenseert de proceskosten tussen SEC, SCC en SDEJ enerzijds en GM LLC anderzijds, in die zin dat iedere partij de eigen kosten draagt.

voorts in de zaak met nummer C/13/712812 / HA ZA 22-72 van SDEJ:

13.3. verklaart zich onbevoegd om kennis te nemen van de vorderingen van SDEJ tegen Vauxhall Motors, Vauxhall Finance, IBC Vehicles en PSA Retail UK,

13.4. verklaart zich onbevoegd om kennis te nemen van de ten behoeve van buitenlandse autobezitters door SDEJ ingestelde vorderingen tegen PSA Automobiles, Peugeot, Citroën, Opel Automobile, Adam Opel, GM Company en GM Holdings,

13.5. compenseert de proceskosten tussen SDEJ enerzijds en de EU-gedaagden, de VK-gedaagden en GM Company en GM Holdings anderzijds, in die zin dat iedere partij de eigen kosten draagt,

13.6. verwijst de zaak naar de rol **13 september 2023** voor een akte door SDEJ als bedoeld in 7.109, waarna Stellantis c.s. en de Autodealers daarop vier weken daarna bij antwoordakte mogen reageren (alle aktes maximaal vijf pagina's),

voorts in de zaak met nummer C/13/705132 / HA ZA 21-687 van SEC en in de zaak met nummer C/13/712754 / HA ZA 22-71 van SCC:

13.7. verwijst de zaken naar de rol van **22 november 2023** voor beslissing over voortprocederen,

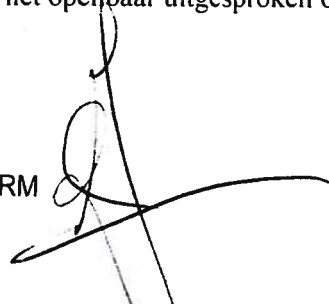
voorts in alle drie de zaken:

13.8. houdt iedere verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. J.T. Kruis, mr. M.C.H. Broesterhuizen en mr. M. Wouters, rechters, bijgestaan door mr. P. Palanciyan, griffier en in het openbaar uitgesproken op 16 augustus 2023.



AFGRIJFT CONFORM
De griffier van de
Rechtbank Amsterdam



BIJLAGE I

Vorderingen van SEC

“Het uw Rechtbank behage om bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

Verzoek aanwijzing Exclusieve Belangenbehartiger

1. Voor zover de WAMCA op de onderhavige vorderingen van toepassing is; de Stichting aan te wijzen als Exclusieve Belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv;

Verklaringen voor recht

2. Te verklaren voor recht dat een ieder van Gedaagden onrechtmatig jegens Gedupeerden heeft gehandeld;

3. Te verklaren voor recht dat Gedaagden hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de als gevolg van hun onrechtmatig handelen door Gedupeerden geleden schade en gehouden zijn die schade te vergoeden;

Vordering tot veroordeling tot schadevergoeding en vergoeding van proceskosten

4. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen tot vergoeding van de door Gedupeerden geleden schade;

5. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen in de kosten van dit geding, waaronder de nakosten, althans - voor zover de WAMCA van toepassing is en uw rechtbank een uitspraak doet ingevolge artikel 1018i Rv - de door uw rechtbank nader vast te stellen redelijke en evenredige kosten die Stichting in verband met het instellen van deze procedure heeft gemaakt als bedoeld in artikel 1018l lid 2 Rv, en al deze kosten te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de dag van de uitspraak van het in deze procedure te wijzen vonnis tot aan de dag der algehele voldoening.”

BIJLAGE II

Vorderingen van SCC

“Dat het de rechtbank behage bij vonnis, zoveel als mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

Ontvankelijkheid en exclusieve belangenbehartiger

1. voor recht te verklaren dat Car Claim ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure;
2. indien en voor zover ook SDEJ ontvankelijk is, SDEJ aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv en te bepalen dat het Car Claim wordt toegestaan zelfstandige proceshandelingen te verrichten, een en ander zo veel mogelijk afgestemd met de exclusieve belangenbehartiger;
3. indien en voor zover SDEJ niet-ontvankelijk is of niet zal worden aangewezen als exclusieve belangenbehartiger, Car Claim aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv;

Opt out

4. te bepalen dat:
 - i. iedere Autobezitter met woonplaats of verblijf in Nederland gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging van de uitspraak waarbij Car Claim als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten zich van de behartiging van diens belangen in deze collectieve vordering te onttrekken (opt-out, artikel 1018f lid 1 Rv);
 - ii. iedere Autobezitter zonder woonplaats of verblijfplaats in Nederland gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging van de uitspraak waarbij Car Claim als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten zich van de behartiging van diens belangen in deze collectieve vordering te onttrekken (opt-out, artikel 1018f lid 5 slotzin Rv);

Verklaringen voor recht

5. voor recht te verklaren dat natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer, in de in deze procedure te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen;
6. voor recht te verklaren dat:
 - i. PSA c.s. en Stellantis Nederland onrechtmatig hebben gehandeld jegens de Autobezitters;
 - ii. PSA c.s. en Stellantis Nederland hoofdelijk aansprakelijk zijn voor vergoeding van de door de Autobezitters geleden en nog te lijden schade;
 - iii. de door Autobezitters geleden schade ten minste gelijk is aan de door de rechtbank in goede justitie vast te stellen prijsvermindering onder respectievelijk 7(iii) en 7(v);
 - iv. PSA c.s. en Stellantis Nederland over de aan de Autobezitters te betalen schadevergoeding wettelijke rente verschuldigd zijn vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs, leaseprijs of bijtelling hebben voldaan, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

7. voor recht te verklaren dat:

primair

- i. de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn, althans dat de Getroffen Voertuigen andere dan gebruiksbepalende eigenschappen bezitten die niet aan de Overeenkomsten voldoen;
- ii. de redelijke termijn van de Handelaren tot herstel en/of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;
- iii. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Koopovereenkomsten op grond van gedeeltelijke ontbinding te verminderen op een nader door de rechtbank vast te stellen wijze;

subsidiar

- iv. de sub 7(i) genoemde gebreken en de omissies aan de Getroffen Voertuigen zo essentieel zijn dat weldenkende kopers bij een juiste voorstelling van zaken de Overeenkomsten niet, althans niet onder dezelfde voorwaarden, zouden hebben gesloten;
- v. Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Koopovereenkomsten op grond van gedeeltelijke vernietiging te verminderen op een nader door de rechtbank vast te stellen wijze;

primair en subsidiar

- vi. de respectieve Handelaren over de prijsvermindering onder 7(iii) en (v) jegens de Particuliere Partijen A en B wettelijke rente, en jegens de Zakelijke Partijen A en B wettelijke handelsrente verschuldigd zijn vanaf de datum waarop de desbetreffende Autobezitters de koopprijs aan de betreffende Handelaren hebben voldaan;

Vordering tot ongedaanmaking, terugbetaling en schadevergoeding

Jegens PSA c.s. en Stellantis Nederland

- 8. PSA c.s. en Stellantis Nederland hoofdelijk te veroordelen aan de Autobezitters de schade te vergoeden die zij hebben geleden, door middel van betaling aan hen van een nader door de rechtbank vast te stellen schadevergoeding, te vermeerderen met wettelijke rente, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

Jegens de Handelaren

primair

- 9. de gedeeltelijke ontbinding van de Koopovereenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken;

subsidiar

- 10. de gedeeltelijke vernietiging van de Koopovereenkomsten tussen de Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B en de desbetreffende Handelaren uit te spreken;

primair en subsidiar

- 11. de respectieve Handelaren te veroordelen tot betaling aan Particuliere Partijen A en B en Zakelijke Partijen A en B van dat deel van de koopprijs dat deze Autobezitters aan de betreffende Handelaren te veel hebben betaald voor de Getroffen Voertuigen (de prijsvermindering), in geval van Particuliere Partijen te vermeerderen met wettelijke rente

en in geval van Zakelijke Partijen wettelijke handelsrente, vanaf de datum dat de desbetreffende Autobezitters de koopprijs hebben voldaan, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

Collectieve schadeafwikkeling

12. indien en voor zover Car Claim als exclusieve belangenbehartiger zal worden aangewezen, te bepalen dat alle door Gedaagden aan Autobezitters verschuldigde vergoedingen aan Car Claim zullen worden betaald onder nader door de rechtbank te stellen voorwaarden van collectieve schadeafwikkeling met inachtneming van het bepaalde in artikel 1018i lid 2 Rv;

Buitengerechtelijke kosten en (proces)kosten (art. 6:96 BW en art. 1018l lid 2 Rv)

13. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen tot vergoeding aan Car Claim van:

- i. de volledige door Car Claim gemaakte buitengerechtelijke kosten, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
- ii. de volledige proceskosten van Car Claim, waaronder de kosten van haar procesfinancier, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen vonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
- iii. indien en voor zover Car Claim als exclusieve belangenbehartiger zal worden aangewezen, de kosten die Car Claim zal maken in verband met de handelingen die Car Claim in haar hoedanigheid van exclusieve belangenbehartiger tot aan het eindvonnis geacht zal worden uit te voeren, waaronder maar niet beperkt tot kosten ex artikel 1018f lid 3 BW;
- iv. indien en voor zover Car Claim als exclusieve belangenbehartiger zal worden aangewezen, de volledige kosten van Car Claim die zij in verband met de schadeafwikkeling zal maken vanaf het in deze procedure te wijzen eindvonnis, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet; en
- v. de kosten die Car Claim zal maken ter vaststelling van de schade en de aansprakelijkheid, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

een en ander met dien verstande dat indien en voor zover de rechtbank van oordeel is dat op het onderliggende feitencomplex het collectieve actierecht van toepassing is zoals dat gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie, dan heeft te gelden dat de vorderingen sub 2, 3, 4, 8, 11, 12, 13(iii) en (iv) van dit petitum komen te vervallen.”

BIJLAGE III

Vorderingen van SDEJ

“dat het de Rechtbank behage bij vonnis, zoveel als mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

Ontvankelijkheid en exclusieve belangenbehartiger

I. Voor recht te verklaren dat de Stichting ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure;

II. Te bepalen dat onderhavige collectieve actie op de navolgende groepen van personen en juridische entiteiten betrekking heeft in de zin van artikel 1018d Rv: (hierna gezamenlijk: de **Nauw Omschreven Groep**):

Particuliere Partijen A: Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen.

Particuliere Partijen B: Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen.

Particuliere Partijen C: Natuurlijk personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw of gebruikt Getroffen Voertuig hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een Handelaar, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of andere leasemaatschappij.

Particuliere Partijen D: Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten leaseconstructie in gebruik hebben gekregen.

Particuliere Partijen E: Natuurlijke personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikantendoor middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen.

Particuliere Partijen F: Natuurlijk personen, niet handelend in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of

leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw of tweedehands Getroffen Voertuig hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een binnen de EU gevestigde officiële dealer van de Autofabrikanten, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of andere leasemaatschappij.

Zakelijke Partijen A: Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen.

Zakelijke Partijen B: Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een Handelaar hebben gekocht of via een Handelaar door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen.

Zakelijke Partijen C: Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat de desbetreffende Overeenkomst(en) werd(en) aangegaan hun gewone verblijfplaats in Nederland hadden, en die een nieuw of gebruikt Getroffen Voertuig hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een Handelaar, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of een andere leasemaatschappij.

Zakelijke Partijen D: Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen.

Zakelijke Partijen E: Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een tweedehands Getroffen Voertuig van een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten hebben gekocht of via een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen.

Zakelijke Partijen F: Niet-Particuliere Partijen die op het moment dat zij een Getroffen Voertuig kochten of leaseden hun gewone verblijfplaats buiten Nederland maar binnen de EU hadden, en die een nieuw of gebruikt Getroffen Voertuig hebben gekocht van, of door middel van een leaseconstructie in gebruik hebben gekregen via een andere partij dan een binnen de EU gevestigde officiële dealer van één van de Autofabrikanten, bijvoorbeeld in een particuliere transactie, bij een occasion dealer of een andere leasemaatschappij.

III. Te bepalen dat:

primair

de Stichting zal worden aangewezen als exclusieve belangenbehartiger; en

subsidiair

voor het geval de Stichting niet-ontvankelijk is of anderszins niet als EB zal worden aangewezen, Car Claim zal worden aangewezen als exclusieve belangenbehartiger onder de bepaling dat de Stichting bevoegd blijft om in die procedure als dan zelfstandig proceshandelingen te verrichten;

Opt out en opt in

IV. Te bepalen dat:

- a. iedere Autobezitter met woonplaats of verblijf in Nederland die behoort tot de Nauw Omschreven Groep (de Nederlandse Partijen), gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging van de uitspraak op de wijze bedoeld in art. 1018f lid 3 Rv, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten zich van de behartiging van diens belangen in deze collectieve vordering te onttrekken (opt-out, artikel 1018f lid 1 Rv);
- b. iedere Autobezitter zonder woonplaats of verblijfplaats in Nederland die behoort tot de Nauw Omschreven Groep (de Buitenlandse Partijen), primair gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging van de uitspraak op de wijze bedoeld in art. 1018f lid 3 Rv, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten zich van de behartiging van diens belangen in deze collectieve vordering te onttrekken (opt-out, artikel 1018f lid 5 slotzin Rv), subsidiair gedurende een periode van zes maanden na de aankondiging van de uitspraak op de wijze bedoeld in art. 1018f lid 3 Rv, de griffie van de rechtbank schriftelijk kan laten weten in te stemmen met de behartiging van hun belangen in deze collectieve vordering (opt-in, artikel 1018f lid 5 eerste zin Rv);

Verklaringen voor recht

V. Voor recht te verklaren dat:

- a. natuurlijke personen die werkzaam zijn als zelfstandigen zonder personeel en eenmanszaken met slechts één werknemer, in de in deze procedure toe te wijzen vonnissen ook hebben te gelden als Particuliere Partijen;
- b. ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken:
 - i. de gedragingen van de Autofabrikanten en de Importeur als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding kwalificeren als een oneerlijke handelspraktijk en mitsdien jegens de Particuliere Partijen, althans jegens de Nederlandse Particuliere Partijen, onrechtmatig zijn;
 - ii. de gedragingen van de Autofabrikanten en de Importeur als omschreven in het lichaam van deze dagvaarding aan de Handelaren zijn toe te rekenen zodat de oneerlijke handelspraktijken ook aan de Handelaren kan worden tegengeworpen en hun gedragingen onrechtmatig zijn jegens de Particuliere Partijen, althans jegens de Nederlandse Particuliere Partijen;
 - iii. de Overeenkomsten die tussen Nederlandse Particuliere Partijen enerzijds en de Importeur of de Handelaren anderzijds tot stand zijn gekomen – althans voor 14 juni 2014 – tot stand zijn gekomen als gevolg van voornoemde oneerlijke handelspraktijken, vernietigbaar zijn;
 - iv. de Handelaren, de Autofabrikanten en de Importeur gelet op de oneerlijke handelspraktijken jegens de Particuliere Partijen, althans de jegens de Nederlandse Particuliere Partijen, hoofdelijk schadeplichtig zijn.

c. ten aanzien van dwaling:

i. de Autobezitters bevoegd zijn de Overeenkomsten te vernietigen.

d. ten aanzien van conformiteit en wanprestatie:

i. dat de Getroffen Voertuigen niet aan de Overeenkomsten beantwoorden, althans de Getroffen Voertuigen niet de eigenschappen bezitten die voor een normaal gebruik nodig zijn, althans dat de Getroffen Voertuigen andere dan gebruiksbepalende eigenschappen bezitten die niet aan de Overeenkomsten voldoen;

ii. dat de redelijke termijn tot herstel of vervanging van de gebreken in de Getroffen Voertuigen ongebruikt is verstreken;

iii. dat de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, gerechtigd zijn van de Importeur of de betreffende Handelaar vervanging van het onderhavige Getroffen Voertuig te vorderen voor zover zij hun Getroffen Voertuig nog in hun bezit hebben;

iv. dat de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, de bevoegdheid hebben om hun respectieve Overeenkomsten met de Importeur of de betreffende Handelaar te ontbinden.

e. ten aanzien van oneerlijke handelspraktijken, dwaling, non-conformiteit en wanprestatie:

i. dat de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, die op grond van de in het kader van dit petitiem tot te wijzen vorderingen, waaronder verklaringen voor recht, vernietiging dan wel ontbinding van de Overeenkomst met de Importeur of desbetreffende Handelaar vorderen, dan wel zaaksvervanging, bij toewijzing daarvan geen vergoeding voor het gebruik van het betreffende Getroffen Voertuig verschuldigd zijn;

f. ten aanzien van onrechtmatige daad:

i. dat ieder van de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren, althans een of meer van hen, jegens de Autobezitters, althans jegens de Nederlandse Partijen, onrechtmatig hebben gehandeld;

ii. dat het onrechtmatig handelen van de Autofabrikanten en de Importeur jegens de Autobezitters, althans jegens de Nederlandse Partijen, eveneens aan de Handelaren kan worden tegengeworpen;

iii. dat ieder van de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren, althans een of meer van hen, zich jegens de Autobezitters, althans jegens de Nederlandse Partijen, schuldig hebben gemaakt aan onrechtmatig handelen in groepsverband in de zin van artikel 6:166 BW;

Vorderingen tot vernietiging, ontbinding, zaaksvervanging en schadevergoeding

VI. Ten aanzien van de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, die ten tijde van het in dezen te wijzen vonnis nog in het bezit van hun voertuig zijn en die voor het in deze procedure te wijzen eindvonnis niet kenbaar hebben gemaakt hun Getroffen Voertuig te willen behouden, te oordelen als volgt:

a. primair:

i. de vernietiging van de Overeenkomst tussen de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, en de desbetreffende Handelaar uit te spreken, de betreffende Handelaar te veroordelen de gehele koopprijs van het Getroffen Voertuig terug te betalen, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

b. subsidiair:

i. de betreffende Handelaar van wie de Autobezitter, althans de Nederlandse Partijen, het Getroffen Voertuig heeft gekocht te veroordelen het Getroffen Voertuig terug te nemen en te vervangen door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

subsidiair

ii. de Autofabrikanten en de Importeur hoofdelijk, althans de Autofabrikanten, te veroordelen het Getroffen Voertuig terug te nemen en te vervangen door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan.

c. Meer subsidiair:

i. Te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, met de desbetreffende Handelaren hebben gesloten zijn ontbonden en deze gehouden zijn aan de betreffende Particuliere Partijen en de Zakelijke Partijen, de koopprijs terug te betalen, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan;

d. Meer subsidiair:

i. Te verklaren voor recht dat de Overeenkomsten die de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, met de desbetreffende Handelaren hebben gesloten op eerste verzoek daartoe van een Autobezitter, althans de Nederlandse Partijen, als vernietigd dan wel meer subsidiair ontbonden hebben te gelden, waarna de desbetreffende Handelaar gehouden is aan de betreffende Autobezitter de koopprijs terug te betalen, zonder dat deze daarbij aanspraak zal kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan, althans dat de betreffende Autobezitters bevoegd zijn om de door hen voor de Getroffen Voertuigen betaalde bedragen uit hoofde van de Overeenkomsten op grond van gedeeltelijke vernietiging of ontbinding te verminderen met een nader door de rechtbank vast te stellen bedrag.

e. Meer subsidiair:

i. de Autofabrikanten en de Importeur en de Handelaren hoofdelijk, althans de Autofabrikanten hoofdelijk, te veroordelen de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, de schade te vergoeden die zij hebben geleden door middel van:

1. indien de Autobezitter daarvoor opteert en verzoekt – een schadevergoeding anders dan in geld, namelijk door vervanging van het Getroffen Voertuig door een nieuw exemplaar van een Vergelijkbaar Type, zonder dat de Autofabrikanten en/of de Importeur en/of de Handelaren daarbij aanspraak zullen kunnen maken op een vergoeding in verband met het gebruik van het Getroffen Voertuig of de waardevermindering daarvan;
2. een schadevergoeding, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen.

VII. Ten aanzien van de Autobezitters die ten tijde van het in dezen te wijzen vonnis niet langer in het bezit van hun Getroffen Voertuig zijn dan wel die voor het in deze procedure te wijzen eindvonnis kenbaar hebben gemaakt hun Getroffen Voertuig te willen behouden: de Autofabrikanten, de Importeur en de Handelaren hoofdelijk te veroordelen de Autobezitters, althans de Nederlandse Partijen, de schade te vergoeden die zij hebben geleden, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen.

Wettelijke rente

VIII. In alle gevallen waarin op grond van bovenstaande vorderingen een geldvordering wordt toegewezen, deze te vermeerderen met wettelijke rente vanaf het moment dat de Gedaagden, dan wel een of meer van hen, in verzuim zijn, waarbij de Stichting ten behoeve van de Zakelijke Partijen aanspraak maakt op wettelijke handelsrente in de zin van artikel 6:119a BW.

Collectieve schadeafwikkeling

IX. Te bepalen dat alle door Gedaagden aan Autobezitters verschuldigde vergoedingen aan de aan te wijzen exclusieve belangenbehartiger zullen worden betaald onder nader door de rechtbank te stellen voorwaarden van collectieve schadeafwikkeling met inachtneming van het bepaalde in artikel 1018i lid 2 Rv;

Buitengerechtelijke kosten en (proces)kosten (art. 6:96 BW en art. 1018l lid 2 Rv)

X. Gedaagden hoofdelijk te veroordelen tot vergoeding aan de Stichting van:

- a. de volledige door de Stichting gemaakte buitengerechtelijke kosten, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van deze dagvaarding, althans het in deze procedure te wijzen vonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
- b. de volledige proceskosten van de Stichting, waaronder de kosten van haar procesfinancier (de Funder), en inclusief, indien van toepassing, de redelijke en evenredige kosten als bedoeld in artikel 1018l lid 2 Rv die de Stichting met het oog op de procedure heeft gemaakt, zoals nader door de Rechtbank vast te stellen, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;
- c. de kosten die de Stichting zal maken in verband met de handelingen die de Stichting in haar hoedanigheid van (mede) exclusieve belangenbehartiger tot aan het eindvonnis geacht zal worden uit te voeren, waaronder maar niet beperkt tot kosten ex art. 1018f lid 3 Rv;
- d. de volledige kosten van de Stichting die zij in verband met de schadeafwikkeling zal maken vanaf het in deze procedure te wijzen eindvonnis, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan

de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet; en

e. de kosten die de Stichting zal maken ter vaststelling van de schade en de aansprakelijkheid, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet.

f. een en ander met dien verstande dat voor zover de rechtbank van oordeel is dat op het onderliggende feitencomplex het collectieve actierecht van toepassing is zoals dat gold voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Wet Afwikkeling Massaschade in een Collectieve Actie, dan heeft te gelden dat de vorderingen onder sub VI.e. en IX van dit Petitum komen te vervallen.”