

In naam van de Koning

vonnis

RECHTBANK AMSTERDAM

Afdeling privaatrecht

Vonnis van 13 november 2024

in de volgende gevoegde zaken

in de zaak met zaaknummer / rolnummer: C/13/702519 / HA ZA 21-500 van

de stichting

STICHTING EMISSION CLAIM,

gevestigd te Amsterdam,
advocaat mr. C. Jeloschek,
e i s e r e s,

tegen

1. de rechtspersoon naar buitenlands recht

RENAULT S.A.,

gevestigd te Boulogne-Billancourt (Frankrijk),
advocaat mr. Y. Borrius,

2. de naamloze vennootschap

RENAULT NEDERLAND N.V.,

gevestigd te Schiphol-Rijk,
advocaat mr. Y. Borrius,
g e d a a g d e n,

[tegen gedaagde 3 is ontslag van instantie verleend]

en in de zaak met zaaknummer / rolnummer C/13/710414 / HA ZA 21-1028 van

de stichting

STICHTING CAR CLAIM,

gevestigd te Rotterdam,
advocaat mr. P. Haas,
e i s e r e s,

tegen de hiervoor onder 1 en 2 genoemde gedaagden en tegen

4. de rechtspersoon naar buitenlands recht

RENAULT S.A.S.,

gevestigd te Boulogne-Billancourt (Frankrijk),
advocaat mr. Y. Borrius,

5. de rechtspersoon naar buitenlands recht

AUTOMOBILE DACIA S.A.,

gevestigd te Boekarest/Mioveni (Roemenië),
advocaat mr. Y. Borrius,

6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

RENAULT-NISSAN B.V.,

gevestigd te Amsterdam,

verstek verleend,

g e d a a g d e n,

en in de zaak met zaaknummer / rolnummer C/13/710434 HA ZA 21-1030 van

de stichting

STICHTING DIESEL EMISSIONS JUSTICE,

gevestigd te Amsterdam,

advocaat mr. J.D. Edixhoven,

e i s e r e s,

tegen de hiervoor onder 1, 2, 4 en 5 genoemde gedaagden.

Eiseressen zullen hierna afzonderlijk SEC, SCC en SDEJ worden genoemd. Gezamenlijk zullen zij de Stichtingen worden genoemd. Renault S.A., Renault Nederland N.V., Renault S.A.S. en Automobile Dacia S.A. zullen hierna gezamenlijk Renault c.s. worden genoemd.

De zaken zullen hierna afzonderlijk de SEC-zaak, de SCC-zaak en de SDEJ-zaak worden genoemd.

1. De procedure

in de SEC-zaak

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het tussenvonnis van 19 juni 2024, ECLI:NL:RBAMS:2024:3708,
- de antwoordakte ex artikel 22 Rv van Renault c.s.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

in de SCC-zaak

1.3. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het tussenvonnis van 19 juni 2024, ECLI:NL:RBAMS:2024:3708,
- de antwoordakte ex artikel 22 Rv van Renault c.s.

1.4. Ten slotte is vonnis bepaald.

in de SDEJ-zaak

1.5. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het tussenvonnis van 19 juni 2024, ECLI:NL:RBAMS:2024:3708,
- de antwoordakte ex artikel 22 Rv van Renault c.s.

1.6. Ten slotte is vonnis bepaald.

2. De verdere beoordeling

in de drie gevoegde zaken tegen Renault c.s.

2.1. De rechtbank heeft in het tussenvonnis van 16 juni 2024 Renault c.s. op grond van het bepaalde in artikel 22 Rv bevolen in het geding te brengen: alle typegoedkeuringen in de zin van de Emissieverordening zoals die aan haar zijn afgegeven voor voertuigen met dieselmotor van de merken Renault c.s. en Dacia die in de periode 2009-2019 in Nederland op de markt zijn gebracht. Verder heeft de rechtbank Renault c.s. bevolen op grond van het bepaalde in artikel 22 Rv haar stelling dat in geen van de betrokken voertuigen een verboden manipulatie-instrument is toegepast toe te lichten door beantwoording van een aantal vragen, voor elke typegoedkeuring afzonderlijk. Renault c.s. duidt deze bevelen samen aan als de Informatieopdracht.

2.2. Renault c.s. heeft een akte genomen waarin zij slechts gedeeltelijk aan het bevel heeft voldaan. In haar akte heeft zij bezwaar gemaakt tegen de Informatieopdracht. Haar bezwaar ziet met name op:

- (i) de timing van de Informatieopdracht;
 - (ii) het voorschot dat de rechtbank neemt op juridische en inhoudelijke aspecten van de zaak;
 - (iii) het hanteren van een (technisch) onjuist systeem van categorisering van voertuigen per typegoedkeuring;
 - (iv) onjuiste aannames en onduidelijkheden in de vraagstelling van de rechtbank, en
 - (v) de omvang van de (mogelijk) beoogde informatievoorziening, en de kosten daarvan.
- Renault c.s. stelt dat zij feitelijk en juridisch niet in de gelegenheid is om aan de Informatieopdracht te voldoen.

2.3. De rechtbank zal hierna op al deze bezwaren ingaan. Dit mondt uit in een voorgesteld gewijzigd Informatiebevel, waarop partijen zullen mogen reageren.

3. Bezwaren van Renault c.s. tegen het gegeven artikel 22-bevel

De timing van de Informatieopdracht

Het standpunt van Renault c.s.

3.1. Volgens Renault c.s. hebben de Stichtingen hun algemene stellingen in fase 1 en 2 (gezien de op de Stichtingen rustende stelplicht) nog niet nader ontwikkeld, laat staan onderbouwd. Een door SCC in de context van het fase 2 debat in het geding gebracht rapport (zgn. Heitz-rapport) is ter zake van de inhoudelijke fase (nog) niet toegelicht of geduid en zal - naar SCC heeft aangekondigd - nog worden aangevuld. Relevante en concrete feiten, data of andere bronnen ter onderbouwing van aan het adres van Renault c.s. gemaakte verwijten ontbreken.

3.2. In het tussenvonnis is overwogen dat eisers aan de hand van diverse onderzoeken, waaronder het Heitz-rapport, voldoende hebben gemotiveerd dat zich mogelijke manipulatie-instrumenten in Renault c.s.-voertuigen bevinden en dat die mogelijk verboden zijn. Volgens Renault c.s. is deze overweging onbegrijpelijk en onjuist. De

Stichtingen hebben hun vorderingen in het geheel niet aannemelijk gemaakt. Renault c.s. acht het ongerijmd dat de rechtbank tot (op de zaak vooruitlopende) oordelen komt terwijl Renault c.s. zich, gelet op de fase van de procedure, nog niet inhoudelijk over ingenomen stellingen, producties en onderwerpen heeft kunnen uitlaten.

Het oordeel van de rechtbank

3.3. De rechtbank is op grond van artikel 22 Rv in elke stadium van de procedure bevoegd de in dat artikel genoemde bevelen te geven. Daarmee wordt nog geen oordeel over de zaak gegeven, zelfs geen voorlopig oordeel. Een artikel 22-bevel dient er slechts toe de voor de beslissing benodigde informatie te verkrijgen. Het staat de rechtbank daarbij vrij op basis van het tot dan toe gevoerde partijdebat te bepalen welke informatie vooralsnog ontbreekt en noodzakelijk zal zijn om na inhoudelijke behandeling over de zaak te kunnen beslissen. Dat Renault c.s. nog geen conclusie van antwoord heeft genomen is geen reden om het bevel nog niet te geven; de rechtbank acht het van belang dat de relevante informatie zo vroeg mogelijk in de procedure beschikbaar komt, zodat beide partijen op basis van die informatie bij de mondelinge behandeling hun standpunten kunnen innemen. Het informatiebevel doet daarom geen afbreuk aan het verdedigingsbelang van Renault c.s.

3.4. SCC heeft voorafgaand aan de zitting van 29 januari 2024 een rapport van dr. Markus Heitz in het geding gebracht, getiteld *“Defeat Devices in Renault c.s. Diesel Vehicles: In Depth Analysis of Motor Management Software, December 20, 2023”*. Ter zitting is blijkens de overgelegde spreekantekeningen dit rapport als volgt toegelicht:

“19. Op verzoek van Car Claim heeft een vooraanstaand deskundige op het gebied van motormanagementsoftware, dr. Markus Heitz (‘Heitz’), onderzocht met welke Manipulatie Instrumenten de Getroffen Voertuigen zijn uitgerust (Productie 02.07.110). Heitz heeft verschillende softwareversies van Getroffen Voertuigen onderzocht, zowel een versie van vóór de software update als een versie die Renault c.s. middels een software-update heeft aangepast. De onderzochte softwareversies zijn afkomstig van verschillende softwareleveranciers (Bosch, Siemens en Continental). Car Claim heeft bewust verschillende softwareversies laten onderzoeken mede in het licht van het verweer van Renault c.s. dat niet alle softwareversies verboden Manipulatie-Instrumenten zouden bevatten.

20. Het onderzoek van Heitz heeft bevestigd dat de Getroffen Voertuigen meerdere verboden Manipulatie-Instrumenten bevatten. Naast een Thermovenster zijn de Getroffen Voertuigen voorzien van technologieën die de werking van de emissiecontrolesystemen EGR en NSC onder normale gebruiksomstandigheden beperken of helemaal uitschakelen bij bepaalde door Renault c.s. voorgeprogrammeerde minimumsnelheden, snelheidsvensters, afgelegde afstand, hoogte, brandstofverbruik en gekozen versnellingen.

21. Uit het onderzoek van Heitz volgt verder dat de aangetroffen verboden Manipulatie-Instrumenten zich bevinden in zowel de oorspronkelijke motormanagementsoftware van de Getroffen Voertuigen als in de versies die Renault c.s. heeft voorzien van een update. De geüpdatete versies zijn summierlijk aangepast, maar beperken de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen onder normale gebruiksomstandigheden nog steeds aanzienlijk, of schakelen die systemen helemaal uit. Zo wordt de doelmatigheid van de EGR na de update beperkt naar mate de temperatuur zakt onder 9°C en regenereert de NSC (LNT) bij snelheden van minder dan 50 km/u in het geheel niet meer, als gevolg waarvan de Getroffen Voertuigen fors meer NO uitstoten dan toelaatbaar volgens de wet. Dit is geen uitputtende

opsomming van wat de deskundige heeft aangetroffen. Hoe de aangetroffen Manipulatie-Instrumenten precies werken, zal Car Claim toelichten in de derde fase van de procedure. Voor nu beperkt zij zich tot de constatering dat de aangetroffen Manipulatie-Instrumenten de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen in de Getroffen Voertuigen op (ten minste) tien verschillende manieren beperken.

22. Heitz heeft zijn onderzoek toegespitst op Getroffen Voertuigen die zijn uitgerust met de zogenoemde K9K dieselmotor. Dit is de enige dieselmotor van Renault c.s. met een cilinderinhoud van 1.461cc (1.5DCI) (Productie 02.07.111).

23. Bij dagvaarding heeft Car Claim als productie 02.03.001 een lijst overgelegd van de verschillende modellen van Getroffen Voertuigen. In die lijst heeft Car Claim per model aangegeven welke cilinderinhoud dat model heeft.

24. Op basis van data van RDW van in Nederland geregistreerde Getroffen Voertuigen (peildatum juli 2021) heeft Car Claim de Getroffen Voertuigen met de 1.5 DCI geselecteerd. Uit deze data volgt dat het merendeel van alle op de Nederlandse markt gebrachte Getroffen Voertuigen beschikt over een 1.5 dieselmotor: de K9K (Productie 02.07.112). Het rapport van Heitz is daarmee representatief en bevestigt het grootschalige gebruik van verboden Manipulatie-Instrumenten in de Getroffen Voertuigen.¹

3.5. Renault c.s. stelt dat SCC slechts enkele (globale) stellingen over het Heitz-rapport heeft betrokken. Die stelling is gezien de onder 3.4 aangehaalde uitvoerige toelichting niet houdbaar. Er is dan ook geen reden het Heitz-rapport buiten beschouwing te laten bij de vraag wat de inhoud van de rechtsstrijd is. Ook als over bepaalde functies die in dit rapport genoemd worden nog geen debat heeft plaatsgevonden – in wezen geldt dat voor alle tot op heden door de Stichtingen genoemde functies – is het feit dat deze volgens Heitz bij onderzoek zijn aangetroffen voldoende aanleiding om daarover gerichte vragen te stellen. Voor de vraag wat de omvang van de rechtsstrijd is, dient bovendien niet alleen te worden gelet op het Heitz-rapport. In de SCC-dagvaarding is genoemd het eindrapport van de Commissie Royal. Volgens SCC blijkt daaruit dat verschillende Euro 5 en Euro 6 modellen van Renault c.s. aanzienlijk meer NOx uitstoten dan wettelijk is toegestaan, wanneer ze onder normale gebruiksomstandigheden worden getest. Verder worden de resultaten van de onderzoeken van IFPEN en DGCCRF en nog enige andere onderzoeken vermeld. Ook stelt de dagvaarding dat Renault c.s. op 8 juni 2021 formeel werd aangeklaagd op grond van misleiding voor het gebruik van verboden manipulatie-instrumenten. Als manipulatie-instrumenten die bij onderzoeken zijn aangetroffen worden in de dagvaarding van SCC genoemd:

- thermovensters (137, 245),
- preconditionering (201-203),
- de hot restart functie (randnummer 233-234),
- testherkenningssoftware (randnummer 244).

3.6. In randnummer 251-252 van de dagvaarding van SCC is een perspublicatie aangehaald die als productie 54 in het geding is gebracht.² Dit is een verslag van een ondervraging door de Commissie Royal van Gaspar Gascon Abelian, technisch directeur van Renault c.s., op 5 april 2016. In dit verslag is het volgende vermeld:

"(...) Lorsque nous avons adopté ce système de recirculation des gaz d'échappement dit à basse pression au milieu des années 2000, il constituait le nec plus ultra. Mais nous avons

¹ De voetnoten zijn in dit citaat weggelaten.

² https://www.challenges.fr/automobile/actu-auto/diesel-pourquoi-Renault-c.s.-a-choisi-le-piege-a-nox_2917

très vite vu ses limitations : lorsque l'air ambiant est trop froid ou trop chaud ou trop humide, on constate un phénomène de vernissage des dépôts de suie qui colmatent et bloquent la vanne EGR. Avec parfois de lourdes conséquences sur la longévité du moteur. Pour les éviter, nous avons paramétré le logiciel de pilotage de sorte à limiter le taux de recirculation des gaz d'échappement lorsque l'air est hors de la plage de températures définies (entre 17°C et 35°C)."

In de dagvaarding is hiervan de volgende vertaling gegeven:

"Toen we dit zogenaamde lagedruk uitlaatgasrecirculatiesysteem in het midden van de jaren 2000 gingen gebruiken, was dat het ultieme. Maar we zagen al snel de beperkingen: wanneer de omgevingslucht te koud of te warm of te vochtig is, merken we een fenomeen van roetafzettingen die de EGR-klep verstoppen en blokkeren. Met soms zware gevolgen voor de levensduur van de motor. Om dit te vermijden, hebben we de besturingssoftware geconfigureerd om de recirculatiesnelheid van de uitlaatgassen te beperken wanneer de lucht zich buiten het ingestelde temperatuurbereik bevindt (tussen 17°C en 35°C)."

3.7. De SDEJ-dagvaarding noemt dezelfde manipulatie-instrumenten als SCC en verwijst naar de dagvaarding van SCC.

3.8. De SEC-dagvaarding (de eerste in deze zaak) noemt een aantal van de onderzoeken die ook in de dagvaarding van SCC worden genoemd en gaat in op de thermovensters en de testherkenningssoftware en noemt ook nog als manipulatie-instrument: "één of meerdere sensoren die de reductiesystemen bij rijsnelheden van onder de 50 km/h uitschakelen" (randnummer 9.2).

3.9. Renault c.s. heeft in haar Incidentele conclusie fase 2 in de SCC-zaak (randnummer 6) het volgende gesteld:

Renault c.s. heeft zich niet schuldig gemaakt aan het gebruik van 'Illegale Manipulatie-Instrumenten' - zij heeft dat ook altijd ontkend - en het ontbreekt aan enige beslissing van een geëigende toezichthoudende autoriteit of een rechterlijke instantie waaruit dat zou volgen.³

3.10. De rechtbank zal bij de beoordeling een onderscheid moeten maken tussen twee vragen:

1. de feitelijke vraag of er in de betrokken voertuigen manipulatie-instrumenten aanwezig zijn, en
2. de juridische vraag of het daarbij gezien de instellingen van dat manipulatie-instrument om een verboden manipulatie-instrument gaat.

3.11. De rechtbank acht de hiervoor genoemde stellingen in de dagvaarding van de Stichtingen (die grotendeels met elkaar overeen komen en in ieder geval nergens met elkaar strijdig zijn) voldoende specifiek en met bewijsstukken onderbouwd om de mogelijkheid aannemelijk te achten dat Renault c.s. manipulatie-instrumenten heeft gebruikt, waarbij na een reactie van Renault c.s. nader te beoordelen is of dit ook daadwerkelijk het geval is en of dit ook verboden manipulatie-instrumenten zijn.

Het is daarom in ieder geval gerechtvaardigd om op grond van artikel 22 Rv ter toelichting van het onder 3.9 weergegeven standpunt van Renault c.s. vragen te stellen over de feitelijke

³ Dezelfde passage is ook te vinden in de Incidentele conclusie fase 2 in de SDEJ-zaak (randnummer 6) en in de SEC-zaak (randnummer 6).

aanwezigheid van manipulatie-instrumenten. Genoemd standpunt is gezien het stadium van de procedure waarin het werd ingenomen als een voorlopig standpunt te beschouwen.

3.12. Dat Renault c.s. de aanwezigheid van verboden manipulatie-instrumenten ontkent kan zowel betekenen dat er geen manipulatie-instrumenten zijn, als dat deze er wel zijn, maar dat deze niet verboden zijn. Omdat een hooggeplaatste medewerker van Renault c.s. (Gaspar Gascon Abelian, de technisch directeur van Renault c.s.) volgens de door SCC in het geding gebrachte perspublicatie heeft verklaard over de aanwezigheid van een temperatuurvenster (zie onder 3.6), vat de rechtbank het standpunt van Renault c.s. vooralsnog op als ontkenning van het *verboden karakter* van aanwezige manipulatie-instrumenten. Uit de beantwoording van de te stellen vragen kan mogelijk anders blijken.

3.13. Voor de inhoudelijke behandeling is van essentieel belang dat er gedetailleerd inzicht is in de aanwezigheid van manipulatie-instrumenten, omdat alleen op basis van een volledig overzicht van de relevante feiten een zinvolle inhoudelijke discussie mogelijk is. Renault c.s. wordt als producent van de Betrokken voertuigen geacht op de hoogte te zijn van het daarin gebruikte emissiecontrolesysteem. De Stichtingen hebben daarin slechts fragmentarisch inzicht. Daarom dient Renault c.s. voldoende feitelijke gegevens te verstrekken ter motivering van haar stelling dat zij in de Betrokken voertuigen geen verboden manipulatie-instrumenten heeft gebruikt, teneinde eiseressen aanknopingspunten voor eventuele bewijslevering te verschaffen. In zoverre rust op Renault c.s. een verzwaarde stelplicht. Het artikel 22-bevel is mede daarop gericht.

Verzwaarde stelplicht

3.14. Renault c.s. heeft tegen deze verzwaarde stelplicht bezwaar gemaakt. Zij stelt dat de ratio daarvan is dat zonder deze constructie de bewijslevering door de partij met bewijslast te zwaar zou worden, zo zwaar zelfs dat zij illusoir zou zijn, met als gevolg dat de rechtsbescherming die het materiële recht deze partij beoogt te bieden te zeer in het gedrang komt. Een ingrijpen in de omvang van de stelplicht is volgens Renault c.s. alleen aan de orde in bepaalde procesconstellaties, waar een zo ernstige verstoring van het processuele evenwicht dreigt dat de realisering van het materiële recht zonder ingrijpen teveel in gevaar zou komen. Het enkele feit dat bepaalde gegevens zich in het domein van de gedaagde bevinden is geenszins basis voor een dergelijk ingrijpen.

3.15. Het betoog van Renault c.s. is juist. Toepassing daarvan leidt echter - anders dan Renault c.s. meent - in dit geval juist wel tot een verzwaarde stelplicht voor Renault c.s. Het gaat in deze zaak om het in elk van de Betrokken voertuigen ingebouwde emissiecontrolesysteem en dan met name de daarin toegepaste software. De werking daarvan is voor de fabrikant die de software programmeert bekend, terwijl kopers van een voertuig (voor wie de Stichtingen optreden) geen inzicht hebben in de werking van die software. De Stichtingen kunnen weliswaar onderzoek doen naar bepaalde exemplaren van de Betrokken voertuigen, maar ook als zij erin slagen aan te tonen dat daarin een manipulatie-instrument voorkomt ontbreekt het hen aan de kennis die nodig is om te kunnen bepalen in welke andere voertuigen dat manipulatie-instrument aanwezig zou kunnen zijn. Zonder de verzwaarde stelplicht is de bewijspositie van de Stichtingen daarom zo zwaar dat verwezenlijking van het materiële recht praktisch onmogelijk zou zijn.

Feitelijke en juridische vragen

3.16. Het onderscheid tussen de feitelijke vraag of er manipulatie-instrumenten zijn en de juridische vraag of deze verboden zijn, leidt ertoe dat de rechtbank Renault c.s. zal bevelen de vragen die betrekking hebben op de feitelijke aanwezigheid van manipulatie-instrumenten in een na dit vonnis te nemen akte te beantwoorden. In die akte mag zij ook alvast ingaan op de juridische vraag of deze al dan niet verboden zijn, maar het staat Renault c.s. vrij daarop pas in de conclusie van antwoord in te gaan.

3.17. Renault c.s. heeft terecht aangevoerd dat de vraag of de rechtbank bevoegd is te oordelen over het verboden karakter van manipulatie-instrumenten in deze procedure nog afzonderlijk zal moeten worden besproken. Partijen zullen daartoe de gelegenheid krijgen, zie rechtsoverweging 6.2.

De rechtbank neemt geen voorschot op de juridische en inhoudelijke aspecten van de zaak

3.18. De onder 3.2 weergegeven bezwaren zijn ongegrond. In het kader van het te geven artikel 22-bevel wordt niet beoordeeld of de Stichtingen hun vorderingen aannemelijk hebben gemaakt; over de stellingen en vorderingen van de Stichtingen wordt nog geen inhoudelijk oordeel gegeven. De rechtbank ziet echter in hetgeen is aangevoerd en het tot op heden gevoerde verweer aanleiding Renault c.s. toelichting te vragen op haar stellingen. In het vervolg van de procedure zal Renault c.s. nog alle gelegenheid krijgen zich inhoudelijk over ingenomen stellingen van de Stichtingen en de door hen in het geding gebrachte producties uit te laten.

3.19. Renault c.s. heeft aangevoerd dat de rechtbank haar op grond van artikel 22 Rv niet kan gelasten om rechtsvragen te beantwoorden of nadere juridische standpunten in te nemen.

3.20. Artikel 22 Rv bepaalt in het algemeen dat de rechtbank partijen kan bevelen bepaalde stellingen toe te lichten. Uit de tekst van de wet is niet af te leiden dat het daarbij alleen om feitelijke stellingen zou mogen gaan. Renault c.s. heeft niet duidelijk gemaakt waarop zij dit standpunt baseert. De taak van de rechter is niet alleen om recht te doen op basis van de feiten, maar ook om de standpunten van partijen zo goed mogelijk te begrijpen. Het bevel om stellingen toe te lichten kan daarom mede inhouden dat een partij ter verduidelijking van haar standpunt wordt gevraagd welke rechtsgevolgen zij aan bepaalde feiten wenst te verbinden.

De rechtbank blijft binnen de grenzen van de rechtsstrijd

3.21. Renault c.s. benadrukt de partijautonomie en voert aan dat de rechter niet mag meeproceduren en binnen de grenzen van de rechtsstrijd moet blijven. Dit is juist. De rechtbank zal dus moeten bepalen wat in dit geval de rechtsstrijd is.

3.22. In de dagvaarding van SEC staat het volgende.

1.1 (...) Met deze dagvaarding vordert de Stichting, kort gezegd, een collectieve schadevergoeding voor de schade die de gedupeerden van de door Renault c.s. en Bosch gepleegde dieselfraude in Nederland hebben geleden en enkele verklaringen voor recht ten aanzien

van de gevolgen van deze dieselfraude. (...)

(...)

1.6 (...) In werkelijkheid horen de Renault c.s.-dieselauto's tot de meest vervuilende diesels die door verschillende instanties in Europa zijn getest en zijn de officiële emissietests op de rollerbank door Renault c.s. bewust gemanipuleerd om zo (enkel) op papier een schone auto te lijken. De dieselauto's van Renault c.s. worden in deze dagvaarding daarom ook wel aangeduid als Sjoemeldiesels.

1.7. Renault c.s. past daarmee in het rijtje van Europese autofabrikanten die op grote schaal, en mogelijk in onderlinge samenwerking, gefraudeerd hebben met de emissie-uitstoot van hun dieselmotoren. In 2015/16 kwam dit dieselschandaal (ook wel Dieseldgate genoemd) aan het licht bij onder andere Volkswagen, Audi, Porsche en Fiat Chrysler. Later bleek onder meer ook Daimler met dieselmotoren gesjoemeld te hebben. In alle gevallen ontdoken de autofabrikanten de wettelijk verplichte emissienormen met behulp van verboden manipulatie-instrumenten, mede ontwikkeld door hun leverancier Bosch, waardoor emissiebeperkende systemen (deels) werden uitgeschakeld wanneer de voertuigen zich niet in een testomgeving bevonden."

In de dagvaardingen van SCC en SDEJ is het onderwerp van de procedure in vergelijkbare bewoordingen aangeduid.

SCC:

6. Deze dagvaarding van Car Claim richt zich hoofdzakelijk tegen de autofabrikanten Renault c.s. en Dacia voor hun rol in het dieselemissieschandaal. Car Claim verwijt het Renault c.s. dat zij tussen 1 september 2009 tot 1 september 2019 Getroffen Voertuigen in het verkeer heeft gebracht, die niet voldoen aan de toepasselijke wet- en regelgeving. Als gevolg hiervan zijn miljoenen automobilisten, waaronder de Autobezitters, benadeeld.

SDEJ:

"Deze dagvaarding ziet op het handelen van Renault c.s. in het Dieselschandaal. Nadat in 2015 bekend werd dat Volkswagen haar klanten en de autoriteiten op grote schaal over de uitstoot van haar voertuigen had misleid, daagde langzaam het besef dat ook andere grote autofabrikanten in de fout gingen waren. Een van die fabrikanten is Renault c.s.. Renault c.s. is, zoals Car Claim terecht opmerkt, een van de stoutste jongetjes van de klas."

3.23. Omdat Renault c.s. de aanwezigheid van verboden manipulatie-instrumenten niet heeft erkend, is inzet van de rechtsstrijd het aanwezig zijn van illegale manipulatie-instrumenten in de betrokken voertuigen. Het in het tussenvonnis van 19 juni 2024 opgenomen artikel 22-bevel was hierop gericht en dat is voor het hierna te geven gewijzigde artikel 22-bevel niet anders. De rechtbank verwijst verder naar wat hiervoor in rechtsoverwegingen 3.4 en volgende over de omvang van de rechtsstrijd is overwogen.

3.24. Renault c.s. kan de rechtbank niet verwijten mee te procederen. In de dagvaarding van SDEJ (randnummer 284) is al om een informatiebevel verzocht en is gesteld dat op Renault c.s. een verzwaarde stelplicht rust. Overigens zou het de rechtbank ook zonder dat hierom uitdrukkelijk was verzocht vrij staan een artikel 22-bevel te geven en procedeert zij daardoor niet mee, omdat in een artikel 22-bevel geen inhoudelijk oordeel over de zaak besloten ligt, terwijl hierboven is uiteen gezet dat het gegeven artikel 22-bevel binnen de grenzen van de rechtsstrijd blijft, wat ook geldt voor het hierna te geven artikel 22-bevel.

Vertrouwelijkheid en gevoeligheid van de gevraagde informatie

3.25. Renault beroept zich op de vertrouwelijkheid en concurrentiegevoeligheid van de verzochte bedrijfsgegevens.

3.26. Renault heeft dat niet nader toegelicht. Zonder nadere toelichting kan dit bezwaar niet worden beoordeeld. Nadat het bevel definitief is gegeven kan Renault weigeren aan het bevel te voldoen of meedelen dat slechts de rechter van de gevraagde gegevens kennis mag nemen. Daarna zal de gegrondheid van die weigering respectievelijk die mededeling moeten worden beoordeeld (artikel 22 lid 3). De rechtbank zal hier niet op vooruitlopen. Indien Renault voornemens is de beantwoording van een of meer vragen in het hierna volgende aangepaste artikel 22-bevel te weigeren, dan dient zij dit mede te delen in de na dit vonnis te nemen akte.

4. Geen categorisering van voertuigen per typegoedkeuring

4.1. Renault c.s. heeft in haar akte een overzicht gegeven van de regels die betrekking hebben op de typegoedkeuring en hoe deze in de praktijk werken. Kort gezegd komt het erop neer dat de veronderstelling van de rechtbank dat voertuigen met dezelfde typegoedkeuring ook een zelfde emissiecontrolesysteem hebben niet juist is. Renault c.s. heeft uiteen gezet dat daarom zowel de Voertuigtypegoedkeuring als de Emissie-typegoedkeuring geen aanknopingspunt kan bieden voor de categorisering van de betrokken voertuigen. Voertuigen met dezelfde Emissie-typegoedkeuring kunnen verschillen voor wat betreft de hard- en software van het emissiecontrolesysteem. Bovendien is er een systeem van 'herzieningen' en 'uitbreidingen' van Emissietypegoedkeuringen.

4.2. De rechtbank acht de stellingen van Renault c.s. op dit punt overtuigend. Dat betekent dat de typegoedkeuringen niet kunnen worden gebruikt om de opgave van Renault c.s. te categoriseren. Dat zal tot wijziging van het artikel 22-bevel moeten leiden.

Vermindering van de effectiviteit van het emissiecontrolesysteem

4.3. Renault c.s. voert aan dat het feit dat een onderdeel van het emissiecontrolesysteem wordt bestuurd of gemoduleerd aan de hand van de in artikel 3, lid 10 van de Emissieverordening genoemde parameters, niet zonder meer betekent dat er sprake is van een manipulatie-instrument.

4.4. Dit is juist, immers het wordt pas een manipulatie-instrument als het aan de hand van bepaalde parameters het emissiecontrolesysteem moduleert, vertraagt of buiten werking stelt, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd. Uit de uitspraak van het HvJ EU in de zaak DS/Porsche Inter Auto en Volkswagen⁴ blijkt dat onder vermindering van de effectiviteit moet worden verstaan de situatie waarin de vastgestelde emissiegrenswaarden niet worden behaald. Zie het door het HvJ EU in deze zaak gegeven antwoord op de tweede vraag:

⁴ HvJ EU 14 juli 2022, ECLI:EU:C:2022:572, C-145/20 (DS/Porsche Inter Auto en Volkswagen).

“Artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument dat met name enkel bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, op grond van deze bepaling slechts kan worden gerechtvaardigd op voorwaarde dat wordt aangetoond dat dit instrument uitsluitend dient tot het voorkomen van acute risico's op schade of defecten aan de motor ten gevolge van een zodanig gebrekkige werking van een onderdeel van het uitlaatgasrecirculatiesysteem dat daardoor tijdens het rijden met een met dit systeem uitgerust voertuig een concreet gevaar ontstaat. Hoe dan ook kan een manipulatie-instrument dat onder normale verkeersomstandigheden het grootste deel van het jaar zou moeten functioneren om de motor te beschermen tegen schade of defecten en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren, niet onder de uitzondering van artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 vallen.”

De rechtvaardiging van manipulatie-instrumenten

4.5. Renault c.s. stelt dat de vraag onder welke omstandigheden gebruik van een manipulatie-instrument te rechtvaardigen is, nader juridisch (en technisch) debat vergt.

4.6. Dit is juist; dit debat kan plaatsvinden in de inhoudelijke fase.

De slotvraag

4.7. Renault c.s. heeft bezwaar gemaakt tegen wat zij de 'veeg-vraag' noemt, te weten de slotvraag of er nog andere dan de in de eerdere vragen genoemde manipulatie-instrumenten aanwezig zijn. Zij stelt dat deze vraag een juridisch karakter heeft. Ook wijst zij erop dat de wettekst van artikel 22 Rv spreekt over 'bepaalde' stellingen en 'bepaalde' bescheiden en dat deze vraag dus te ruim is geformuleerd. Deze termen komen tevens terug in artikel 843a Rv, hetgeen ertoe strekt om binnen de context van inzagevorderingen zgn. 'fishing expeditions' te voorkomen.

4.8. Zoals onder 3.10 uiteengezet is de vraag naar de aanwezigheid van manipulatie-instrumenten een feitelijke vraag. Daarom is ook de vraag naar andere dan de genoemde manipulatie-instrumenten een feitelijke vraag. Deze slotvraag is verder voldoende specifiek omdat wordt gevraagd naar manipulatie-instrumenten die een onderdeel van het emissiecontrolesysteem beïnvloeden om de doelmatigheid daarvan te verminderen. De vragen (inclusief de slotvraag) worden gesteld om nadere informatie te verkrijgen over de feitelijke aanwezigheid van manipulatie-instrumenten gezien het tot op heden ingenomen standpunt dat Renault c.s. geen verboden manipulatie-instrumenten heeft toegepast, zie onder 3.9 en 3.12. Nadat die feitelijke aanwezigheid volledig is opgehelderd kan het juridisch debat over toelaatbaarheid van de aanwezige manipulatie-instrumenten worden gevoerd.

Omvang en kosten artikel 22-bevel

4.9. Renault c.s. heeft geklaagd over de omvang van de in het artikel 22-bevel gevraagde informatie en de kosten daarvan. De rechtbank gaat ervan uit dat dit gold voor het bevel zoals gegeven in het tussenvonnis van 19 juni 2024 op basis van typegoedkeuringen

en dat dit opnieuw moet worden gezien aan de hand van het gewijzigde informatiebevel. Zij zal hier daarom niet op ingaan.

Door Renault c.s. beantwoorde vragen

4.10. Renault c.s. heeft gesteld dat zij de volgende vragen (die per typegoedkeuring waren gesteld), in algemene zin kan beantwoorden:

4. Door welke keuringsinstantie [worden Voertuig- en Emissie-typegoedkeuringen voor de Renault- en Dacia-dieselloze voertuigen afgegeven]⁵?
5. Welke norm (Euro 5 dan wel een van de varianten van Euro 6) is op [de Renault- en Daciadieselloze voertuigen die in de periode 2009-2019 in Nederland op de markt zijn gebracht] van toepassing?
7. Is (...) door de keuringsinstantie een terugroepactie bevolen wegens een verboden manipulatie-instrument? Zo ja welke wijzigingen hebben in de update plaatsgevonden?
8. Heeft (...) een vrijwillige terugroepactie plaatsgevonden om de instellingen van het emissiecontrolesysteem te wijzigen? Zo ja, welke wijzigingen hebben in de update plaatsgevonden?

4.11. Deze vragen heeft Renault c.s. als volgt beantwoord.

"Vraag 4: Met verwijzing naar haar Antwoordakte Fase 1 (nrs. 105 - 114), heeft Renault c.s. op deze vraag geantwoord dat keuring van Renault en Dacia voertuigen (voornamelijk) in Frankrijk plaatsvindt en dat de Sous-Direction de la Securite des Emissions des Vehicules (de "SD6") is aangewezen als bevoegde typegoedkeuringsinstantie. In dat kader heeft de SD6 de Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle (de "UTAC") benoemd tot de technische dienst die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de testen om in aanmerking te komen voor een Europese Voertuig-Typegoedkeuring en Europese Motor-Typegoedkeuring. In Frankrijk wordt de Europese Voertuig-Typegoedkeuring en Europese Motor-Typegoedkeuring uiteindelijk afgegeven door de Centre National de Reception des Vehicules (de "CNRV").

Vraag 5: Op 1 september 2009 trad de Euro 5-norm in werking voor nieuwe Voertuigtypes; vanaf 1 januari 2011 voor alle nieuwe voertuigen

(B) Op 1 september 2014 trad de Euro 6b-norm in werking voor nieuwe Voertuigtypes; vanaf 1 september 2015 voor alle nieuwe voertuigen.

De Euro 6-norm omvat verschillende herzieningen, waaronder Euro 6b, Euro 6c en Euro 6d TEMP. De emissiegrenswaarden voor al deze varianten zijn gelijk, het verschil is slechts gelegen in de toegepaste testmethode.

(C) Op 1 september 2018 trad de Euro 6c-norm in werking voor alle nieuwe voertuigen.

Vraag 7: Renault c.s. stelt dat de CNRV geen terugroepactie(s) van een of meer betrokken voertuigen heeft gelast. Voor zover Renault c.s. in verband met de betrokken voertuigen enige maatregelen heeft genomen, kennen deze een vrijwillig karakter en zijn deze goedgekeurd door de CNRV.

⁵ De toevoegingen tussen vierkante haken zijn van Renault c.s., om de context van de vraag aan te geven.

Vraag 8: In algemene zin bevestigt Renault c.s. dat de betrokken voertuigen niet onderhevig zijn geweest aan een vrijwillige terugroepactie om zodoende de instellingen van het emissie-controlesysteem te wijzigen. In april 2016 heeft Renault c.s. op eigen initiatief het zogeheten 'Improvement Plan' aangekondigd: Vanuit het verleden (de opgedane kennis en inzichten) en met het oog op de toekomst (de steeds stringentere emissienormen) wilde Renault c.s. de software van Euro 6b-dieselmotoren optimaliseren ten behoeve van een verdere beperking van de NOx-uitstoot. Vanaf het vierde kwartaal van 2016 is deze software-update kosteloos aangeboden. Volgens Renault c.s. houdt dit 'Improvement Plan' geen verband met een (vrijwillige) terugroepactie, laat staan met de aanwezigheid van een verboden manipulatie-instrument."

Er heeft een vrijwillige terugroepactie van een specifieke Renault Captur en Kadjar model, om een kalibratiefout te herstellen in het zogeheten 'DeSox'-systeem dat de ontzwaveling regelt van de NOx trap.

4.12. De rechtbank acht de vragen 4, 7 en 8 hiermee afdoende beantwoord, zodat is voldaan aan het oorspronkelijke artikel 22-bevel. De rechtbank zal deze vragen in het aangepaste artikel 22-bevel daarom niet meer stellen. Vraag 5 behoeft specifieke beantwoording en komt daarom terug in het gewijzigde artikel 22-bevel.

5. Aangepast artikel 22-bevel

5.1. Omdat de typegoedkeuringen niet kunnen worden gebruikt om de opgave van Renault c.s. te categoriseren, zal de rechtbank een andere ordening gebruiken. Uit de processtukken tot op heden blijkt dat het in dit geding gaat om (in ieder geval) twee motortypen, de K9K en de R9M. Die motoren zijn in diverse voertuigtypes gebruikt. Renault c.s. heeft gesteld dat op een bepaalde motor verschillende emissieklassen van toepassing kunnen zijn. Verder stelt Renault c.s. dat de kalibratie van de software afhankelijk is van het specifieke model en de uitvoering waarin de motor is geïmplementeerd. De rechtbank zal het informatiebevel daarom ordenen aan de hand van motortypes.

5.2. Renault c.s. verzoekt de rechtbank in ieder geval uitdrukkelijk om haar in de gelegenheid te stellen zich op voorhand uit te kunnen laten over een eventueel aangepast informatieverzoek, voordat de rechtbank dat zou opleggen.

5.3. De rechtbank zal dat toestaan, met dien verstande dat Renault c.s. zich daarbij uitsluitend mag uitlaten over de praktische uitvoerbaarheid van het hierboven vermelde artikel 22-bevel. Indien enig onderdeel niet of zeer bezwaarlijk uitvoerbaar is mag Renault c.s. een alternatief voorstellen dat voor haar wel uitvoerbaar is en in essentie dezelfde informatie oplevert. Mocht Renault c.s. van plan zijn de beantwoording van een of meer vragen te weigeren, dan dient zij dit nu al mede te delen.

5.4. Hoor en wederhoor vereisen dat ook de Stichtingen de gelegenheid krijgen op het gewijzigde artikel 22-bevel te reageren.

Gewijzigd bevel op grond van artikel 22 Rv

5.5. Het voorafgaande leidt tot het volgende herziene bevel op grond van artikel 22 Rv. De rechtbank beveelt Renault c.s. ter toelichting van haar stelling dat zij geen verboden manipulatie-instrumenten heeft toegepast in de betrokken voertuigen de volgende vragen te beantwoorden.

1. Welke motortypen heeft Renault c.s. in de relevante periode in de betrokken voertuigen toegepast en in welke Emissieklasse vallen deze.

Toelichting

Onder de relevante periode wordt verstaan de periode van 1 januari 2009 tot en met 31 januari 2019.

De betrokken voertuigen zijn de in de relevante periode door Renault c.s. in Nederland op de markt gebracht voertuigen met dieselmotor.

Deze vraag dient ter inleiding en wordt gebruikt om de opgave van de manipulatie-instrumenten te ordenen.

Indien een motortype versies heeft die onder verschillende emissieklassen zijn toegepast, is het de bedoeling dat de vervolgvragen voor de verschillende emissieklassen afzonderlijk beantwoord worden. De vragen behoeven alleen beantwoord te worden voor de emissieklasse 5 en 6 tot en met 6c.

2. Vervolg vraag voor elk van de motortypes die bij vraag 1 genoemd zijn:

Welke van de volgende manipulatie- instrumenten zijn in alle of een gedeelte van deze motoren toegepast:

- a. een of meer temperatuurvensters, te weten een functie of functies die de inlaatluchttemperatuur, de SCR-temperatuur, de motortemperatuur dan wel daarmee samenhangende waarden zoals de koelvloeistoftemperatuur of de temperatuur van enig ander motoronderdeel meet/meten om als deze boven of onder een bepaalde waarde komt 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;
- b. preconditionering-herkenning of testherkenning: een of meer functies die er toe dienen de situatie waarin het voertuig verkeert als het gereed wordt gemaakt voor de test (preconditionering) of als het wordt getest te herkennen teneinde in dat geval een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen of te moduleren zo dat de voorgeschreven uitstootwaarden worden behaald, terwijl deze waarden alleen in die specifieke omstandigheden worden behaald en daarbuiten niet,
- c. een “hot restart” functie, die na het starten van de motor de SCR-temperatuur of enige andere temperatuur meet om als deze boven een bepaalde waarde is 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;
- d. een functie die er toe dient bij rijksnelheden boven of onder een bepaalde waarde 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;
 - e. een functie die er toe dient in een of meer versnellingen 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;
 - f. een “planned obsolescence” functie, die er toe dient als een bepaalde in totaal door het voertuig afgelegde afstand is bereikt 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;
 - g. een “postheating” -functie, die uitsluitend bij een bepaalde motortemperatuur en luchtdruk zoals die verwacht kunnen worden bij testomstandigheden de gloeipluggen inschakelt teneinde de NSC katalysator sneller te verwarmen,
 - h. een functie die het gemiddeld brandstofgebruik meet teneinde 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;
 - i. een functie die de luchtdruk meet teneinde 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;
 - j. andere constructieonderdelen (hardware of software) die de temperatuur, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meten om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd?

Toelichting: bedoeld wordt een manipulatie-instrument zoals gedefinieerd in artikel 3 onder 10 van de Emissieverordening⁶. Het gaat om de situatie voor een eventuele update. Desgewenst kan ook de situatie na een update worden vermeld. Onder “een onderdeel van het emissiecontrolesysteem” moet telkens tevens worden verstaan een of meer onderdelen daarvan.

3. Welke kalibratie of verschillende kalibraties zijn bij elk van de in vraag 2 genoemde manipulatie-instrumenten toegepast.

*Toelichting:
Het gaat hier om kalibraties in de situatie voorafgaand aan een eventuele update. Desgewenst kan ook de situatie na een update worden vermeld. De bedoeling van deze*

⁶ 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.

vraag is inzicht te krijgen in de omstandigheden waaronder het manipulatie-instrument werkt. Bijvoorbeeld bij een temperatuurvenster: onder of boven welke temperatuur een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking wordt gesteld, wordt gemoduleerd, vertraagd of buiten werking gesteld, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd. Met andere woorden: het is de bedoeling dat de werking van het manipulatie-instrument wordt uitgelegd.

4. Bij elke combinatie van de onder in vraag 2 genoemde manipulatie-instrumenten en de daarbij toegepaste verschillende kalibraties: is volgens Renault c.s. sprake van een van de gevallen die zijn genoemd in artikel 5 lid 2 van de Emissieverordening, te weten gevallen waarin een manipulatie-instrument niet verboden is.

Toelichting:

Nadat het gewijzigde artikel 22-bevel definitief is vastgesteld zal de zaak naar de rol worden verwezen voor akte ter beantwoording van de vragen 1 tot en met 3. Het staat Renault c.s. vrij vraag 4 naar keuze ook in die akte, dan wel in haar conclusie van antwoord te beantwoorden.

6. Voortgang procedure

6.1. Vanuit het oogpunt van een efficiënte procesvoering geeft Renault c.s. er de voorkeur aan dat de Claimstichtingen gezamenlijk komen tot een aangepaste dagvaarding. Dit heeft ook de voorkeur van de rechtbank.

6.2. De rechtbank vult wat over het verdere verloop van de procedure is overwogen in het vonnis van 19 juni 2024 r.o. 6.3. aan.

De procedure zal als volgt worden voortgezet.

- Renault c.s. zal een akte mogen nemen over de praktische uitvoerbaarheid van het gewijzigde artikel 22-bevel. Ook kan zij daarin het voornemen uiten de beantwoording van bepaalde vragen te weigeren. |
- Ook de Stichtingen mogen op het gewijzigde artikel 22-bevel reageren.
- Vervolgens zal de rechtbank het artikel 22-bevel definitief vaststellen. Renault c.s. zal een termijn van drie maanden krijgen om aan het bevel te voldoen.
- Nadat Renault c.s. aan het verzoek van 22 Rv heeft voldaan, mogen de Stichtingen daarop reageren. De Stichtingen zullen bij die gelegenheid ook hun dagvaardingen mogen actualiseren en aanvullen, gelet op onder andere hetgeen in het tussenvonnis van 16 juni 2024 is beslist over de splitsing en de voeging, het eerder gegeven oordeel dat de WAMCA niet van toepassing is en de ontwikkelingen sinds de dagvaardingen, waar onder de ontwikkelingen in de rechtspraak van het HvJ EU. Tevens zullen zij mogen ingaan op de vraag of de rechtbank bevoegd is te oordelen

over het verboden karakter van manipulatie-instrumenten. De Stichtingen zullen daarvoor een termijn van twee maanden krijgen.

- Het heeft de voorkeur van de rechtbank dat de Stichtingen hun aangepaste dagvaardingen en verdere processtukken zo veel mogelijk combineren.
- Vervolgens zullen de twee zaken worden verwezen naar de rol voor het nemen van een conclusie van antwoord door gedaagden. Daarvoor krijgen gedaagden een termijn van drie maanden.
- Daarna vindt de inhoudelijke mondelinge behandeling plaats.

7. De beslissing

De rechtbank

7.1. verwijst de zaak naar de rol van **11 december 2024** voor door Renault c.s. te nemen akte zoals bedoeld in rechtsoverweging 3.26 en 5.3, en voor door de Stichtingen te nemen akte zoals bedoeld onder 5.4.

7.2. houdt iedere verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. R.H.C. Jongeneel, mr. M.R. Jöbsis en mr. R.P.F. de Groot, rechters, bijgestaan door mr. P. Palanciyan, griffier en in het openbaar uitgesproken op 13 november 2024.



UITGEGEVEN VOOR GROSSE
De griffier van de
rechtbank Amsterdam

