

ECLI:NL:RBAMS:2025:1124

Instantie	Rechtbank Amsterdam
Datum uitspraak	19-02-2025
Datum publicatie	05-03-2025
Zaaknummer	C/13/702519 / HA ZA 21-500
Rechtsgebieden	Civil recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig Tussenuitspraak
Inhoudsindicatie	Artikel 22 Rv bevel.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

Uitspraak

—

vonnis

RECHTBANK AMSTERDAM

Afdeling privaatrecht

Vonnis van 19 februari 2025

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 ook 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, de SCC-zaak en de SDEJ-zaak

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het tussenvonniss van 13 november 2024, ECLI:NL:RBAMS:2024:6874,
- de akte uitlating herzien bevel ex artikel 22 Rv van SEC, SCC en SDEJ gezamenlijk,
- de antwoordakte ex artikel 22 Rv van Renault c.s.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2 De beoordeling

In de drie gevoegde zaken tegen Renault c.s.

2.1. Nadat de rechtbank in het tussenvonniss van 19 juni 2024 Renault c.s. op grond van het bepaalde in artikel 22 Rv een bevel had gegeven en Renault daartegen bezwaar had gemaakt, heeft de rechtbank in het tussenvonniss van 13 november 2024 een voorgenomen gewijzigd bevel opgenomen en partijen de gelegenheid gegeven daarop te reageren.

De rechtbank zal hierna op de reactie van partijen ingaan, en komt tot de definitieve vaststelling van het artikel 22-bevel.

De bezwaren van de Stichtingen

2.2. SCC, SDEJ en SEC achten de beantwoording door Renault c.s. van de vragen van de rechtbank noodzakelijk. Zij verwijzen naar de conclusie van Advocaat-Generaal Rantos van 24 november 2024 in de procedures C-251/23 en C-308/231 tussen autobezitters en Mercedes bij het HvJ EU. Zij verwijzen naar punt 79 van deze conclusie die als volgt luidt:

79. Volgens de rechtspraak van het Hof moet de nationale rechter bovendien, om de eerbiediging van

het doeltreffendheidsbeginsel te verzekeren, gebruikmaken van alle procedurele middelen die hem door het nationale recht ter beschikking worden gesteld waaronder het bevelen van de noodzakelijke maatregelen van instructie, met inbegrip van de overlegging van een akte of een stuk door één der partijen of door een derde wanneer hij vaststelt dat het feit dat de bewijslast op een partij rust het onmogelijk of uiterst moeilijk kan maken dat bewijs te leveren, met name omdat het betrekking heeft op gegevens waarover die partij niet kan beschikken.(33) Wat het doeltreffendheidsbeginsel betreft, verlangt dit beginsel bovendien dat wordt gezorgd voor rechterlijke bescherming, welk vereiste is neergelegd in artikel 47 van het Handvest en door de nationale rechter in acht dient te worden genomen.(34) 2

Dit geldt volgens de Stichtingen met name als bepaalde informatie zich in het domein van de autofabrikant bevindt en voor de autobezitters niet of moeilijk toegankelijk is, zoals voor de Autobezitters in de onderhavige procedure.

2.3. Volgens de Stichtingen zijn in de betrokken voertuigen niet alleen de in het tussenvonnis genoemde twee motortypen gebruikt, maar is de volledig lijst van gebruikte motortypen als volgt:

- de K9K motor;
- de R9M motor;
- de M9R motor;
- de M9T motor;
- de F9Q motor;
- de G9U motor,
- de motoren met motorcodes YD25 en ZD30.

De Stichtingen verzoeken de rechtbank om het definitieve bevel op dit punt te verduidelijken.

2.4. De rechtbank overweegt als volgt. De vragen van het artikel 22 Rv-bevel zijn niet beperkt tot de twee motortypen die in het tussenvonnis van 13 november 2024 zijn genoemd. Het definitieve bevel behoeft op dit punt dus geen verduidelijking.

2.5. De Stichtingen maken bezwaar tegen de beperking tot de emissieklasse tot en met 6c. De definitie van Getroffen Voertuigen in de dagvaarding van SCC omvat alle Euro 5 en alle Euro 6 voertuigen die tussen 1 september 2009 en 1 september 2019 op de Nederlandse markt zijn gebracht, waaronder dus ook de subcategorieën Euro 6d Temp en Euro 6d. Renault c.s. erkent dat de Euro 6d Temp norm op 1 september 2017 in werking trad en daarmee dat zij al vanaf 1 september 2017 Getroffen Voertuigen met een Euro 6d Temp classificatie op de Nederlandse markt kon brengen. Daarnaast kan Renault c.s. nieuwe emissienormen vrijwillig hebben toegepast.

2.6. De rechtbank zal het artikel 22 Rv-bevel op dit punt aanpassen. Het bevel zal ook zien op de Euro 6d-Temp en Euro 6d subcategorieën. De definitie van Getroffen Voertuigen omvat namelijk alle Euro 5 en Euro 6 voertuigen die tussen 1 september 2009 en 1 september 2019 op de Nederlandse markt zijn gebracht. De Euro 6d-Temp en Euro 6d subcategorieën vallen daar ook onder.

2.7. De Stichtingen verzoeken de Rechtbank in het definitieve bevel op te nemen dat Renault c.s. haar antwoorden moet voorzien van relevante bijbehorende documentatie. De door Renault c.s. in het kader van het bevel in het geding te brengen documentatie zal voor de Stichtingen aanknopingspunten kunnen bevatten om eventueel tegenbewijs te kunnen leveren tegen door Renault c.s. ingenomen standpunten.

Renault c.s. heeft op grond van Verordening (EU) 2016/646 de verplichting om gedetailleerde informatie aan de typegoedkeuringsautoriteiten te verstrekken over de primaire emissiestrategie (Base Emission Strategy, BES) en aanvullende emissiestrategie (Auxiliary emission Strategy, AES) voor Getroffen Voertuigen vanaf emissieklasse 6c.²¹ De Stichtingen verzoeken de rechtbank om Renault c.s. in het definitieve bevel op te dragen om (naast alle andere voor de beantwoording van de vragen

relevante documentatie) ook de AES- en BES-documentatie met betrekking tot de Getroffen Voertuigen in het geding te brengen.

2.8. De rechtbank zal Renault c.s. bevelen om, indien er sprake is van een manipulatie-instrument, dus als zij met betrekking tot (een gedeelte van) een motor heeft geantwoord dat er sprake is van een manipulatie-instrument, dat zij dan de hierboven genoemde documentatie in het geding moet brengen.

2.9. Voor het geval dat Renault c.s. voornemens is bepaalde vragen van het herziene bevel niet te beantwoorden, heeft de rechtbank Renault c.s. in het tussenvonnis van 13 november 2024 opgedragen om dit al meteen in haar akte mede te delen. Als (een onderdeel van) het herziene bevel niet of zeer bezwaarlijk uitvoerbaar zou zijn, heeft de rechtbank Renault c.s. daarnaast in de gelegenheid gesteld om een alternatieve werkwijze voor te stellen, mits die dezelfde informatie zal opleveren als beoogd in het herziene bevel.

Als Renault c.s. in haar akte kenbaar zal maken dat zij bepaalde vragen niet of slechts onder bepaalde voorwaarden zal beantwoorden, of dat de door de rechtbank voorgestelde categorisering voor haar bezwaarlijk uitvoerbaar zou zijn, dan zullen die stellingen van Renault c.s. (en de daaraan ten grondslag liggende eventuele onderbouwing) nieuwe stellingen betreffen, waar de Stichtingen zich nog niet over hebben kunnen uitlaten. De goede procesorde, in het bijzonder het beginsel van hoor en wederhoor, nopen ertoe dat de Stichtingen in dat geval in de gelegenheid zullen worden gesteld om dat alsnog te doen. Zij verzoeken de rechtbank daarom eerbiedig om aan hen alsdan een termijn van twee weken te verlenen om een antwoordakte te nemen, waarin zij zich (uitsluitend) op deze nieuwe stellingen van Renault c.s. kunnen reageren, voordat de rechtbank daarop beslist.

2.10. De rechtbank wijst dit verzoek af. Indien Renault c.s. in een akte kenbaar zou maken dat zij bepaalde vragen niet of slechts onder bepaalde voorwaarden zal beantwoorden, of dat de door de Rechtbank voorgestelde categorisering voor haar bezwaarlijk uitvoerbaar zou zijn, ziet de rechtbank geen aanleiding om de Stichtingen in dat geval in de gelegenheid te stellen een antwoordakte te nemen. Het gaat hier om een instructiemaatregel van de rechtbank, waar Renault c.s. in dat geval niet of gedeeltelijk niet aan voldoet, en niet om stellingen van partijen met betrekking tot de vorderingen waarop reactie van de Stichtingen in het kader van hoor en wederhoor nodig is.

De bezwaren van Renault c.s.

- technisch

2.11. Renault c.s. heeft gewezen op technische bezwaren tegen het artikel 22 Rv-bevel. Renault c.s. noemt als relevante factoren bij de ontwikkeling van voertuigen: de fysische werking van dieselmotoren, veiligheidsnormen en de geldende emissieregelgeving. Het ontwerpproces is complex. Er is een holistische benadering nodig van de werking van dieselmotoren, met de daarbij behorende fysische en technische begrenzingsen, en met (in het relevante tijdvak) beschikbare technologieën en strategieën om deze begrenzingsen te adresseren en goed functionerende, veilige voertuigen, te kunnen produceren.

Deze zaak is niet vergelijkbaar met de Volkswagen-zaak, omdat daar al was vastgesteld en door Volkswagen erkend dat één type motor was uitgerust met een verboden manipulatie-instrument, namelijk testherkenning. Renault c.s. gebruikte en gebruikt geen testherkenning in haar voertuigen en is ook niet onderworpen aan een verplichte terugroepactie in verband met het ontwerp van haar emissiecontrolesystemen.

Het op geïsoleerde wijze opvragen van informatie uitsluitend gebaseerd op data over functionaliteiten, parameters en strategieën (met voorbijgaan aan de hiervoor geschetste complexe samenhang) dient volgens Renault c.s. geen doel.

2.12. De rechtbank ziet dit anders. Voor zover het door Renault c.s. gestelde zou kloppen, dan geldt nog steeds dat dit kennelijk geen beletsel voor de EU-wetgever is geweest om in de Emissieverordening

een algemeen verbod op het gebruik van manipulatie-instrumenten op te nemen. Dit impliceert dat de complexiteit van het ontwerp van een voertuig en van het ontwikkelproces er niet aan in de weg staat te beoordelen of wel of niet sprake is van een manipulatie-instrument.

- 2.13. Renault c.s. heeft ook gewezen op het volgende. De wijze waarop de emissiecontrolesystemen van Renaults voertuigen werken, is afhankelijk van verschillende onderling samenhangende factoren en vergt een juist begrip (kennis en inzicht) in fundamentele fysische, chemische én technische facetten van en rondom dieselmotoren. Het gaat onder meer om:
- a. de omstandigheden in de verbrandingskamer van de motor;
 - b. de omgevingsfactoren van het voertuig;
 - c. de rijomstandigheden van (de bestuurder van) het voertuig;
 - d. de (configuratie van de) hardware ter vermindering van de NO_x-uitstoot;
 - e. de veilige en betrouwbare werking van de hardware en de motor in het algemeen;
 - f. de uitstoot van andere soorten emissies (o.a. CO₂).
- 2.14. Onder andere de omstandigheden in de verbrandingskamer, de voertuigprestatiegegevens en de werking van de hardware worden aangestuurd met behulp van bepaalde software. Deze software monitort (zeer kort gezegd) (i) een reeks aan parameters in het voertuig, waaronder die met betrekking tot emissiebeheersing, en (ii) aspecten van de hardware van de emissiecontrolesystemen.
- Ad (i): het monitoren van alle mogelijke parameters, waaronder (maar niet beperkt tot) de inlaatluchttemperatuur, de koelvloeistoftemperatuur, het motorkoppel of zelfs de luchtdruk, vereist kalibratie van de software. Een kalibratie ziet op instellingen van de software die bepalen bij welke waarden van welke grootheden (parameters) het systeem een bepaalde functie uitoefent, en in welke mate.
 - Ad (ii): de hardware betreft bijvoorbeeld de dieseloetfilter, het EGR-systeem of de NO_x trap.
- De kalibratie van de software zal doorgaans evenals de configuratie van de hardware per voertuig van Renault verschillen.
- 2.15. Renault c.s. schat dat zij in de periode tussen 2009 en 2019 ongeveer 200.000 Renault voertuigen heeft geëxporteerd naar Nederland. Door de verschillende varianten in o.a. model en uitvoering, motortype en motorvarianten en emissieklasse levert dat ongeveer 1.000 verschillende (software) kalibraties op. Daar komt bij dat de kalibratie door aftersales updates kan worden aangepast.
- De aanname van de rechtbank dat mogelijk zou zijn om, ten aanzien van alle voertuigen, op geïsoleerde wijze inzicht te geven in de werking / impact van een willekeurige parameter als rijsnelheid is onjuist.
- 2.16. Een motortype staat voor een familie van dieselmotoren. Deze heeft een veelheid aan motorvarianten, die worden geduid met verschillende specifieke sub motorcodes. Deze motorvarianten verschillen (niet-limitatief) per emissieklasse, vermogen (kW/pk), bouwjaar, model(generatie), versnellingsbak (zoals een automatische of handgeschakelde versnellingsbak) etc. Ter illustratie: het motortype K9K kent bijna 40 motorvarianten en honderden (software) kalibratie-versies. Elke kalibratie bestaat op haar beurt weer uit tienduizenden labels die informatie verschaffen over bepaalde parameters in een specifiek voertuig, aldus steeds Renault c.s.
- 2.17. De rechtbank ziet in het voorgaande geen aanleiding om het artikel 22 Rv-bevel aan te passen. De beoordeling richt zich niet in het algemeen op de werking van het voertuig en ook niet in het algemeen op de werking van het emissiecontrolesysteem, maar op de aanwezigheid van een specifiek onderdeel dat de werking van het emissiecontrolesysteem beïnvloedt, namelijk het al dan niet aanwezig zijn van

manipulatie-instrumenten. Dat de kalibratie *per voertuig* verschilt (en dus dat er ongeveer 200.000 verschillende kalibraties zouden zijn van naar Nederland geëxporteerde voertuigen) is niet aannemelijk, omdat het in serie gebouwde voertuigen betreft en Renault c.s. elders in haar akte een aantal van ongeveer 1.000 verschillende softwarekalibraties noemt.

2.18. Over de te stellen vragen overweegt de rechtbank als volgt. De vragen in het bevel zijn niet gericht op een algemeen en alomvattend inzicht in de werking van het emissiecontrolesysteem, maar het gaat specifiek om het al dan niet aanwezig zijn van manipulatie-instrumenten. Dat elk van de kalibraties uit tienduizenden labels bestaat doet er niet aan af dat van Renault c.s. verwacht mag worden dat zij in die labels de labels die de werking van het emissiecontrolesysteem bepalen zonder moeite zal kunnen vinden en dat zij daarbinnen zonder moeite zal kunnen vinden of hierbij functionaliteiten zijn toegepast die onder de definitie van een manipulatie-instrument vallen. De Europese wetgever heeft deze definitie kennelijk voldoende duidelijk geacht. Dat betekent dat de vraag of een manipulatie-instrument aanwezig is ook voldoende duidelijk is. Dat manipulatie-instrument in beginsel verboden zijn betekent dat van autofabrikanten verwacht mag worden dat zij hetzij geen manipulatie-instrument toepassen, hetzij deze alleen toepassen met zodanige instellingen dat 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, zich voordoet.

2.19. Renault c.s. wijst verder op het tijdsverloop, dat aan de (praktische) uitvoerbaarheid van de beoogde categorisering in de weg staat. De vorderingen van de Stichtingen zien immers op een tijdsbestek van tien jaar, welke periode inmiddels ruim vijf tot vijftien jaar geleden is. Het merendeel van de motortypen (met inbegrip van alle variaties) wordt niet langer geproduceerd en de meeste engineers met de benodigde specialistische (technische) kennis van de destijds toegepaste dieselmotoren zijn niet meer werkzaam voor het bedrijf.

2.19.1. De rechtbank ziet in dat deze omstandigheden de verschaffing van de gevraagde informatie wellicht moeilijker maken, maar niet onuitvoerbaar. Het bevel wordt dan ook niet aangepast.

2.20. Renault c.s. wil wel meedenken over (onder meer) een alternatieve (werkbare) categorisering, maar heeft daar tot nu toe onvoldoende tijd voor gehad. Gelet op haar bezwaren, verzoekt Renault om de beoogde categorisering los te laten en vraag 1 te schrappen. Omdat de beoogde categorisering volgens Renault c.s. (praktisch) niet uitvoerbaar is, kunnen ook de vervolgvragen niet worden beantwoord.

2.20.1. De rechtbank ziet geen reden voor een andere categorisering. Hoewel de rechtbank Renault c.s. daartoe uitdrukkelijk heeft uitgenodigd in het tussenvonnissen van 13 november 2024, heeft Renault c.s. ook geen voorstel gedaan voor een alternatieve meer werkbare categorisering. De rechtbank blijft bij deze categorisering.

- juridisch

2.21. Renault c.s. acht het juridisch debat over de aangewezen interpretatie van juridisch relevante termen niet uitgekristalliseerd. Voor een fysisch-technisch complexe informatieopdracht in een setting van nog juridisch te duiden regelgeving en terminologie, is kennis, begrip en debat nodig over de onderliggende onderwerpen. Renault c.s. meent dat het aan voldoende kennis, begrip en debat ontbreekt, waardoor de rechtbank (herhaald) vragen op basis van verkeerde aannames stelt.

2.22. Volgens Renault c.s. zouden haar engineers op basis van onduidelijke zoekcriteria duizenden parametersets handmatig moeten doorzoeken en tevens juridisch moeten duiden, waartoe zij (vanzelfsprekend) niet in staat zijn. De nieuwe categorisering per motortype biedt geen soelaas. Renault c.s. vindt het gewijzigde art. 22-bevel ondoelmatig en onuitvoerbaar. Bovendien had zij onvoldoende tijd om uitvoerig-systematisch bezwaren tegen dit bevel te formuleren, laat staan om eventuele alternatieve benaderingen te kunnen inventariseren.

- 2.23. Het is de rechtbank niet duidelijk wat Renault c.s. bedoelt met handmatig onderzoek van duizenden parametersets. Voor zover daarmee bedoeld is dat de circa 1.000 kalibraties afzonderlijk zullen moeten worden beoordeeld, is dat inherent aan het gebruik van die verschillende kalibraties door Renault c.s. Aangenomen dat het gebruik van verschillende kalibraties binnen de verplichtingen uit de Emissieverordening is toegestaan, doet dat niet af aan de verplichtingen die uit die Verordening voortvloeien en zal Renault c.s. dus ook inzicht moeten geven in de door haar toegepaste manipulatie-instrumenten.
- 2.24. Volgens Renault c.s. is de vraag of sprake is van een manipulatie-instrument in de zin van artikel 3 lid 10 van de Emissieverordening niet feitelijk eenduidig te beantwoorden gezien de in de definitie genoemde andere parameters en gezien de fysisch-technische complexiteit. Ook begrippen als verminderde doelmatigheid en omstandigheden die bij een normaal gebruik van een voertuig te verwachten zijn zijn juridisch niet eenduidig.
- 2.25. De rechtbank heeft in rechtsoverweging 4.4 van het tussenvonnis van 13 november 2024 overwogen dat uit de uitspraak van het HvJ EU in de zaak DS/Porsche Inter Auto en Volkswagen blijkt dat onder “vermindering van de effectiviteit” moet worden verstaan de situatie waarin de vastgestelde emissiegrenswaarden niet worden behaald. Volgens Renault c.s. is dat een juridische omstrede beslissing waaraan een partijdebat vooraf had moeten gaan. Renault c.s. tekent uitdrukkelijk bezwaar aan tegen de zienswijze van de rechtbank.
- 2.26. Volgens Renault kan de vraag of een voertuigtype (met emissienorm 5 tot en met Euro 6c) onder normale gebruiksomstandigheden aan de emissiegrenswaarden voldoet thans niet worden beantwoord, omdat het aan een (eenduidige) definitie van deze term ontbreekt. De vraagstelling van de rechtbank onder 2. sub a-i gaat ten onrechte reeds uit van als manipulatie-instrument in de zin van de Emissieverordening te kwalificeren functionaliteiten.
- 2.27. De rechtbank acht de vraag of sprake is van een manipulatie-instrument voldoende helder (zie bij 2.18). Dat in de definitie daarin ook andere parameters worden genoemd doet daar niet aan af, omdat een autofabrikant in de gebruikte software zonder meer moet kunnen terugvinden welke parameters worden gebruikt bij de regeling van het emissiecontrolesysteem. De rechtbank blijft bij het voorlopig oordeel zoals vermeld onder 2.25, omdat Renault c.s. nu geen gronden heeft aangevoerd waarom dat onjuist zou zijn, en zal na partijdebat daarover een definitief oordeel geven. De vraag wanneer sprake is van omstandigheden die bij een normaal gebruik van een voertuig te verwachten zijn is een vraag die een feitelijk oordeel vergt, dat de rechtbank zal geven aan de hand van concrete gegevens over de werking van de verschillende manipulatie-instrumenten en partijdebat op dit punt.
- 2.28. Renault c.s. heeft nog het volgende bezwaar geformuleerd. In het tussenvonnis is de rechtbank afgestapt van de toepassing van typegoedkeuringen als ordeningsprincipe en is zij overgestapt op een ordening aan de hand van motortypes (gerangschikt per emissieklasse). In de Renault zaak heeft geen van de Stichtingen (noch Renault c.s.) deze categorisering voorgesteld. Deze is kennelijk ingegeven door het partijdebat in de Mercedes zaak. Renault c.s. heeft steeds benadrukt dat deze zaak qua feitenconstellatie niet vergelijkbaar is met emissiezaken tegen andere autofabrikanten.
- 2.29. Hiermee heeft Renault c.s. naar het oordeel van de rechtbank geen gevolgen verbonden aan haar bezwaar tegen de gehanteerde categorisering. De rechtbank houdt daar dan ook aan vast.
- 2.30. Wat de omschrijving van betrokken voertuigen betreft merkt Renault c.s. op dat zij geen toegang heeft tot specifieke informatie over welke dieselveertuigen en hoeveel daarvan in de relevante periode door Renault in Nederland op de markt zijn gebracht. Renault c.s. kan (zo nodig) informatie verzamelen over de aan Nederland geëxporteerde voertuigen. Renault c.s. heeft evenwel geen toegang tot informatie over voertuigen die mogelijk vanuit een ander land in Nederland zijn geïmporteerd. Dat geldt eveneens voor voertuigen die mogelijk later vanuit Nederland naar een ander land zijn geëxporteerd.

Renault c.s. kan niet bepalen hoeveel van de aan Nederland geëxporteerde voertuigen daadwerkelijk zijn verkocht en gebruikt in Nederland, laat staan hoeveel van deze voertuigen momenteel nog in Nederland in gebruik zijn.

2.31. De rechtbank merkt op dat de gestelde vragen mogen worden beantwoord door uit te gaan van de naar Nederland geëxporteerde voertuigen, zonder dat dit eraan afdoet dat de rechtbank de door de Stichtingen ingestelde vorderingen zal moeten beoordelen, die uitgaan van hun definitie van betrokken voertuigen.

2.32. De rechtbank heeft ondanks Renaults bezwaren de open slotvraag gehandhaafd.

Renault c.s. blijft bezwaar maken tegen het handhaven van de open slotvraag. Renault c.s. stelt dat deze vraag in feite neerkomt op een fishing expedition.

2.33. De rechtbank zal de open slotvraag handhaven. De definitie van manipulatie-instrumenten bevat een open element, daarom kan de rechtbank niet anders dan ook deze vraag stellen.

2.34. Renault acht c.s. niet duidelijk wat de rechtbank in vraag 3 concreet onder de term kalibratie verstaat.

Volgens Renault c.s. is de beantwoording van vraag 3 (technisch en praktisch) niet uitvoerbaar. Een geïsoleerde inzage in alle verschillende softwarekalibraties geeft geen antwoord op de vraag naar het emissiegedrag van een voertuig en daarmee de vraag of sprake is (of kan zijn) van een (verboden) manipulatie-instrument in de zin van de Emissieverordening (laat staan de werking daarvan).

Het effect van specifieke parameters kan niet op een geautomatiseerde wijze (via een categorische zoekopdracht op basis van trefwoorden) worden achterhaald. Het tegendeel is waar; dit vergt immers een individuele beoordeling van de interactie tussen (in elk geval) bepaalde hardware, software(kalibraties), fysieke en technische eigenschappen van het voertuig in kwestie. Ter illustratie: er is niet slechts één label, maar er zijn meerdere labels die de werking van EGR-systemen controleren en die bijvoorbeeld verschillende inputs en outputs met elkaar combineren om in een bepaald geval te zorgen voor een specifieke verhouding tussen de luchtinlaat en de gerecirculeerde uitlaatgassen.

2.35. De rechtbank verstaat onder kalibratie (in navolging van partijen) de concrete instellingen van de softwarefuncties die het emissiecontrolesysteem besturen. De rechtbank vraagt Renault c.s. niet uiteen te zetten wat het concrete resultaat is van de werking van het door haar gebruikte emissiecontrolesysteem, maar of zich in dat emissiecontrolesysteem manipulatie-instrumenten bevinden en hoe deze zijn ingesteld. Dat laatste is nodig om het partijdebat te kunnen voeren over de vraag of die instellingen er toe leiden dat het manipulatie-instrument bij normale gebruiksomstandigheden van invloed is op de effectiviteit van het emissiecontrolesysteem.

2.36. Vraag 4 betreft de mogelijke rechtvaardigingsgrond(en) voor manipulatie-instrumenten. Renault c.s. zal daar in het vervolg van de inhoudelijke procedure op terugkomen, waartoe de rechtbank ook gelegenheid heeft geboden.

2.37. Renault c.s. wijst erop dat zij het voorlopig oordeel van de rechtbank dat de Stichtingen voldoende specifiek en met bewijsstukken onderbouwd aannemelijk hebben gemaakt dat Renault c.s. manipulatie-instrumenten in de zin van de Emissieverordening heeft gebruikt prematuur en onjuist acht. Dit valt bovendien niet te rijmen met (i) het voorlopige oordeel dat op Renault c.s. een verzwaarde stelplicht rust, omdat de bewijslast voor de Claimstichtingen zo zwaar zou zijn, dat verwezenlijking van het materiële recht praktisch onmogelijk is en (ii) het oordeel van uw Rechtbank dat in het kader van dit artikel 22 Rv-bevel niet wordt beoordeeld of de Claimstichtingen hun vorderingen aannemelijk hebben gemaakt en dat over deze stellingen nog geen inhoudelijk oordeel wordt gegeven.

2.38. De rechtbank heeft geen voorlopig oordeel gegeven dat de Stichtingen voldoende specifiek en met bewijsstukken onderbouwd aannemelijk hebben gemaakt dat Renault c.s.

manipulatie-instrumenten in de zin van de Emissieverordening heeft gebruikt. De rechtbank heeft het voldoende aannemelijk geacht dat in de *onderzochte* Renault-voertuigen manipulatie-instrumenten aanwezig waren. In deze procedure moeten echter alle betrokken voertuigen beoordeeld worden. Dat oordeel kan niet worden gebaseerd op een onderzoek van een beperkt aantal exemplaren, zoals Renault c.s. zelf ook uitdrukkelijk stelt. Dat onderzoek roept wel vragen op met betrekking tot andere Renault-voertuigen. De Stichtingen hebben daarom hun verzoek om Renault c.s. te bevelen haar stellingen nader toe te lichten voldoende gemotiveerd en onderbouwd. Renault c.s. beschikt over de kennis over en de gegevens van alle door haar verkochte voertuigen; de Stichtingen beschikken daar niet over. Dat rechtvaardigt de verzwaarde stelplicht. Van een tegenstrijdigheid is dus geen sprake.

- uitvoerbaarheid

- 2.39. Met betrekking tot de uitvoerbaarheid heeft Renault c.s. het volgende aangevoerd. Als Renault c.s. naar beste vermogen in (een vorm van) beantwoording van de gestelde vragen zou moeten voorzien, zal dat vermoedelijk resulteren in een theoretische exercitie, waarbij (willekeurige) data over diverse functionaliteiten en software(kalibraties) moeten worden verzameld. Los van het gegeven dat dit niet proportioneel kan worden geacht, is de uitvoering niet realistisch. Het zou kort gezegd betekenen dat een zeer gespecialiseerd engineer van Renault c.s. handmatige searches zou moeten doen naar duizenden functionaliteiten en parameters. Daarnaast wordt van de engineer in kwestie gevergd dat hij moet treden in onlosmakelijke juridische interpretaties welke exercitie buiten zijn of haar vakgebied valt. Renaults desbetreffende engineer zou zijn gebruikelijke werkzaamheden voor zeer lange tijd vermoedelijk circa 6 maanden of langer moeten stilleggen, wat de bedrijfsvoering schade berokkent. Het is niet zo dat Renault c.s. de gevraagde gegevens al verzameld heeft.
- 2.40. Zoals hiervoor is overwogen is het de rechtbank niet duidelijk wat Renault c.s. bedoelt met handmatig onderzoek van duizenden parametersets. En voor zover daarmee bedoeld is dat de circa 1.000 kalibraties afzonderlijk zullen moeten worden beoordeeld, is dat dus inherent aan het gebruik van die verschillende kalibraties. De keuze daarvoor door Renault c.s. maakt niet dat zij daar nooit inzage in hoeft te geven op grond van een artikel 22 Rv-bevel.

3 Aangepast artikel 22 Rv-bevel

Gewijzigd bevel op grond van artikel 22 Rv

3.1. 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 moeten beantwoord worden voor de emissieklassen 5 en 6.

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 Emissieverordening 3 . 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.

Als één van de bovenstaande manipulatie-instrumenten is toegepast, en Renault c.s. voor het betreffende motortype en de betrokken emissieklasse op grond van Verordening (EU) 2016/646 verplicht was informatie te verschaffen over de primaire emissiestrategie (Base Emission Strategy, BES) en aanvullende emissiestrategie (Auxiliary emission Strategy, AES), wordt bevolen deze informatie in het geding te brengen.

3. Indien bij de in vraag 2 genoemde manipulatie-instrumenten kalibraties zijn toegepast waardoor volgens Renault de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem niet wordt verminderd onder normale gebruiksomstandigheden, welke kalibraties zijn dat dan en in welke motoren c.q. voertuigen zijn die 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 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.

Indien deze vraag voor een bepaald manipulatie-instrument niet wordt beantwoord, zal de rechtbank ervan uitgaan dat het manipulatie-instrument onder normale gebruiksomstandigheden de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem vermindert.

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:

Nu 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. Renault c.s. heeft verklaard dat zij vraag 4 in haar conclusie van antwoord zal beantwoorden.

4 Voortgang procedure

4.1. De procedure zal als volgt worden voortgezet.

- In dit vonnis stelt de rechtbank het artikel 22-bevel definitief vast. Renault c.s. zal een termijn van drie maanden krijgen om aan het bevel te voldoen.
- Renault c.s. zal aan het bevel moeten voldoen door de gevraagde informatie digitaal (in Word, Excel of als doorzoekbare pdf) in het geding te brengen.
- Nadat Renault c.s. aan het verzoek van artikel 22 Rv heeft voldaan, mogen de Stichtingen daarop reageren. De Stichtingen zullen bij die gelegenheid ook hun dagvaarding en actualiseren en aanvullen, gelet op onder andere hetgeen in het tussenvonnis van 19 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 dagvaarding, waaronder 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 drie maanden krijgen.
- Het heeft de voorkeur van de rechtbank dat de Stichtingen hun aangepaste dagvaarding 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.

5 De beslissing

De rechtbank

5.1. verwijst de zaak naar de rol van **14 mei 2025** voor de akte beantwoording vragen ex artikel 22 Rv van Renault c.s.,

5.2. 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 19 februari 2025.

¹ Conclusie van Advocaat-Generaal A. Rantos van 21 november 2024 in de gevoegde zaken C251/23 en C308/23, ECLI:EU:C:2024:977 (OB en YV tegen Mercedes-Benz).

² De noten 33 en 34 in dit citaat luiden als volgt:

33 Arrest van 9 juli 2020, Vueling Airlines (C86/19, EU:C:2020:538, punt 43 en aldaar aangehaalde rechtspraak). 34 Zie arrest van 6 oktober 2015, Orizzonte Salute (C61/14, EU:C:2015:655, punt 48).

³ 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.
