

RECHTBANK AMSTERDAM

Afdeling privaatrecht

Vonnis van 19 juni 2024

Op de rol 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,

en tegen

gedaagden 7 t/m 43 en 48 t/m 82,
DE AUTODEALERS,¹
advocaat mr. R.J. van der Weijden,
g e d a a g d e n,

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

de stichting,
STICHTING DIESEL EMISSIONS JUSTICE,
gevestigd te Amsterdam,
advocaat mr. J.D. Edixhoven,
e i s e r e s,

tegen de hiervoor genoemde gedaagden 1, 2, 4, 5 en 7 t/m 43 en 48 t/m 82.

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. Gedaagden 7 t/m 43 en 48 t/m 82 zullen hierna gezamenlijk de Autodealers 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 tussenvonnissen van 10 april 2024,
- de akte overlegging aangepaste financieringsovereenkomst van SEC, met een productie,
- de antwoordakte van Renault c.s.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2. De procedure in de SCC-zaak

2.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het tussenvonnissen van 10 april 2024.

2.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

¹ Voor de gegevens van gedaagden 7 t/m 43 en 48 t/m 82 wordt verwezen naar het vonnis van 10 april 2024.

3. De procedure in de SDEJ-zaak

3.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het tussenvonnissen van 10 april 2024,
- de akte overlegging overeenkomst Litigo van SDEJ, met een productie,
- de antwoordakte van Renault c.s.,
- de antwoordakte van de Autodealers.

3.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

4. De verdere beoordeling

in de SEC-zaak

4.1. De rechtbank heeft in het tussenvonnissen van 10 april 2024 SEC in de gelegenheid gesteld om twee artikelen in haar financieringsovereenkomst aan te passen. Het betreft de artikelen 6.3 en 10.2 van de financieringsovereenkomst. SEC heeft haar financieringsovereenkomst op deze punten aangepast, door deze bepalingen te verwijderen. Renault c.s. heeft hierover geen opmerkingen gemaakt. Ambtshalve ziet de rechtbank ook geen bezwaren meer. De conclusie is dat SEC ontvankelijk is.

in de SDEJ-zaak

4.2. De rechtbank heeft in het tussenvonnissen van 10 april 2024 SDEJ in de gelegenheid om gesteld een volledige bijlage bij de financieringsovereenkomst, inhoudende de overeenkomst met Litigo, in het geding te brengen. SDEJ heeft de volledige bijlage in het geding gebracht. Met inachtneming van de door Renault c.s. en de Autodealers gemaakte opmerkingen, komt de rechtbank tot de conclusie dat ook SDEJ ontvankelijk is.

in alle zaken

4.3. De slotsom is dat alle drie de stichtingen ontvankelijk zijn. Dit betekent dat alle drie de zaken verder inhoudelijk zullen worden behandeld.

5. Bevelen op grond van artikel 22 Rv

5.1. De rechtbank zal een oordeel moeten geven over de vraag die in dit geding centraal staat, namelijk of zich verboden manipulatie-instrumenten bevinden in de voertuigen met dieselmotor die Renault in de relevante periode op de Nederlandse markt heeft gebracht. Renault ontkent tot op heden dat sprake is van de aanwezigheid van verboden manipulatie-instrumenten. Om dat te kunnen beoordelen zal allereerst moeten komen vast te staan of manipulatie-instrumenten aanwezig zijn en zo ja welke, en zal vervolgens beoordeeld moeten worden of deze toelaatbaar zijn.

5.2. Het HvJ EU heeft in het arrest van 17 december 2020, C-693/18, ECLI:EU:C:2020:1040 (Manipulatie-instrument in dieselmotoren) als volgt geoordeeld:

“1) Artikel 3, punt 10, van 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 moet aldus worden uitgelegd dat software die in het motormanagementsysteem is ingebouwd of die op dit systeem inwerkt, een „constructieonderdeel” in de zin van deze bepaling vormt, voor zover de software op de werking van het emissiecontrolesysteem inwerkt en de doelmatigheid ervan vermindert.

2) Artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat het begrip „emissiecontrolesysteem” in de zin van deze bepaling ziet op zowel de technologieën en de zogenoemde uitlaatgasnabehandelingsstrategie die de emissies achteraf – te weten na de vorming ervan – beperken als de technologieën en de strategie die, net als het systeem van uitlaatgasrecirculatie, de emissies vooraf – te weten tijdens het ontstaan ervan – beperken.

3) Artikel 3, punt 10, van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een instrument dat parameters herkent die verband houden met het verloop van de in deze verordening bedoelde goedkeuringsprocedures, met de bedoeling de prestaties van het emissiecontrolesysteem tijdens deze procedures te verbeteren teneinde de goedkeuring van het voertuig te verkrijgen, een „manipulatie-instrument” in de zin van deze bepaling is, zelfs indien een dergelijke verbetering sporadisch ook kan worden waargenomen onder normale gebruiksomstandigheden.

4) Artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument als aan de orde in het hoofdeding, dat de prestaties van het systeem ter beheersing van de emissies van voertuigen tijdens de goedkeuringsprocedures systematisch verbetert om de bij deze verordening vastgelegde emissiegrenswaarden na te leven en aldus de goedkeuring van deze voertuigen te verkrijgen, niet kan vallen onder de in deze bepaling vastgestelde uitzondering op het verbod van dergelijke instrumenten die betrekking heeft op de bescherming van de motor tegen schade of ongevallen en op de veilige werking van het voertuig, ook al helpt het instrument veroudering of vervuiling van de motor te voorkomen.”

5.3. Het HvJ EU heeft in het arrest van 14 juli 2022, C-128/20, ECLI:EU:C:2022:570 (GSMB Invest/Auto Krainer) als volgt geoordeeld:

“1) Artikel 3, punt 10, van 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, gelezen in samenhang met artikel 5, lid 1, van deze verordening, moet aldus worden uitgelegd dat een instrument dat enkel bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius en op een rijhoogte van minder dan 1 000 meter waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, een „manipulatie-instrument” in de zin van dit artikel 3, punt 10, vormt.

2) Artikel 5, lid 2, onder a), van verordening nr. 715/2007 moet aldus worden uitgelegd dat een manipulatie-instrument dat enkel bij een buitentemperatuur tussen 15 en 33 graden Celsius en op een rijhoogte van minder dan 1 000 meter waarborgt dat de in die verordening vastgestelde emissiegrenswaarden worden nageleefd, niet onder de in deze bepaling neergelegde uitzondering op het verbod op het gebruik van dergelijke instrumenten kan vallen louter omdat met dit instrument onderdelen zoals de

uitlaatgasrecirculatieklep, de uitlaatgasrecirculatiekoeler en de roetfilter voor dieselvoertuigen worden ontzien, tenzij 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 van deze onderdelen dat daardoor tijdens het rijden met een met dat 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 ongevallen 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."

5.4. Het HvJ EU heeft in het arrest van 14 juli 2022, C-134/20, ECLI:EU:C:2022:571 (IR/Volkswagen) als volgt geoordeeld:

[1 en 2: gelijk aan het in de vorige overweging genoemde arrest]

3) *Artikel 5, leden 1 en 2, van verordening nr. 715/2007, gelezen in samenhang met artikel 3, punt 10, van deze verordening, moet aldus worden uitgelegd dat de omstandigheid dat een manipulatie-instrument in de zin van deze laatste bepaling ná het in het verkeer brengen van een voertuig, bij wijze van herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen, werd geïnstalleerd, niet van belang is ter beoordeling of het gebruik van dit instrument op grond van dit artikel 5, lid 2, verboden is."*

5.5. Het HvJ EU heeft in het arrest van 14 juli 2022, C-145/20, ECLI:EU:C:2022:572 (DS/ Porsche Inter Auto en Volkswagen) als volgt geoordeeld:

"Het Hof (Grote kamer) verklaart voor recht:

1) *Artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen, moet aldus worden uitgelegd dat een motorvoertuig dat binnen de werkingssfeer van 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, valt, niet de kwaliteit biedt die voor goederen van dezelfde soort normaal is en die de consument redelijkerwijs mag verwachten, indien dit voertuig weliswaar een geldige EG-typegoedkeuring heeft en dus in het wegverkeer mag worden gebruikt, maar uitgerust is met een manipulatie-instrument waarvan het gebruik op grond van artikel 5, lid 2, van deze verordening verboden is.*

2) *[gelijk aan de beslissing onder 2 in de arresten van 14 juli 2022, C-128/20 en C-134/20, ECLI:EU:C:2022:570 en 571]*

3) *Artikel 3, lid 6, van richtlijn 1999/44 moet aldus worden uitgelegd dat een gebrek aan overeenstemming dat erin bestaat dat een voertuig is uitgerust met een manipulatie-instrument waarvan het gebruik op grond van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 verboden is, niet kan worden aangemerkt als een gebrek „van geringe betekenis”, zelfs al*

zou de consument dat voertuig ook hebben gekocht wanneer de aanwezigheid van dit manipulatie-instrument en de werking ervan hem bekend waren geweest.”

5.6. De rechtbank leidt uit de genoemde beslissingen van het HvJ EU af dat ook als een typegoedkeuring is verleend, los daarvan beoordeeld moet worden of sprake is van een verboden manipulatie-instrument. Dat oordeel is in ieder geval nodig om te beoordelen of het betrokken voertuig de kwaliteit biedt die voor goederen van dezelfde soort normaal is en die de consument redelijkerwijs mag verwachten. Een voertuig met een verboden manipulatie-instrument voldoet niet aan die norm en dit is geen gebrek van geringe betekenis. De beoordeling of sprake is van een of meer verboden manipulatie-instrumenten is in deze zaak aan de orde voor zover de vorderingen zich richten tegen de Autodealers omdat jegens hen een beroep wordt gedaan op het niet beantwoorden van het geleverde voertuig aan de overeenkomst. Maar de vraag of er al dan niet verboden manipulatie-instrumenten aanwezig zijn zal in deze zaak eveneens moeten worden beoordeeld om te kunnen beslissen over de vorderingen jegens Renault c.s. op grond van onrechtmatige daad.

5.7. Daarbij kan uit de genoemde rechtspraak worden afgeleid dat onder een verboden manipulatie-instrument niet alleen moet worden verstaan een instrument dat parameters herkent die verband houden met het verloop van de in de Emissieverordening bedoelde goedkeuringsprocedure, maar elk instrument dat ertoe leidt dat het emissiecontrolesysteem “*onder normale verkeersomstandigheden*” wordt uitgeschakeld of dat de werking ervan wordt verminderd. Dat is alleen anders als dat uitschakelen of die verminderde werking nodig is voor “*het voorkomen van acute risico’s op schade of defecten aan de motor*”. Dergelijke acute risico’s zijn uitzonderlijk. Deze uitzondering rechtvaardigt in ieder geval niet dat een manipulatie-instrument het emissiecontrolesysteem onder “*normale verkeersomstandigheden*” steeds uitschakelt of de werking ervan vermindert.

5.8. In dit geval hebben eisers aan de hand van diverse onderzoeken, waaronder het Heitz-rapport voldoende gemotiveerd dat zich mogelijk manipulatie-instrumenten in Renault-voertuigen bevinden en dat die mogelijk verboden zijn. Het is Renault als fabrikant bekend of manipulatie-instrumenten aanwezig zijn en zo ja hoe deze zijn ingesteld. De rechtbank leidt uit de rechtspraak van het HvJ EU af dat de rechtbank zal moeten beoordelen of die instellingen zodanig zijn dat het manipulatie-instrument al dan niet verboden is.

5.9. Het uitgangspunt van de Europese regelgeving is dat een fabrikant een type dat hij in serie wil gaan bouwen ter keuring aanbiedt, zodat kan worden vastgesteld of dit type voldoet aan de eisen van de Emissieverordening en dat vervolgens na een typegoedkeuring exemplaren van dit type op de markt worden gebracht. De rechtbank zal dan ook uitgaan van de verleende typegoedkeuringen. Zij neemt als uitgangspunt dat de voertuigen die met deze typegoedkeuring overeenstemmen, in ieder geval op het punt van het voldoen aan de Emissieverordening aan elkaar gelijk zijn en dus een identieke hardware en software hebben als het gaat om het emissiecontrolesysteem. Voor het geval Renault stelt dat dit niet het geval is, dient zij toe te lichten op grond van welke bepaling(en) het haar vrij staat voertuigen op de markt te brengen op basis van een bepaalde typegoedkeuring waarvan het emissiecontrolesysteem afwijkt van het goedgekeurde type. Uitgangspunt is vooralsnog, dat als in het ter keuring aangeboden type sprake is van een manipulatie-instrument (te weten een constructieonderdeel 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), dit bij elk exemplaar van het desbetreffende type hetzelfde manipulatie-instrument is en dat dit hetzelfde is ingesteld. Te beoordelen is steeds de toelaatbaarheid van een manipulatie-instrument, te weten of dit al dan niet tot gevolg heeft dat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn en of een van de uitzonderingen van artikel 5 lid 2 van de Emissieverordening van toepassing is.

5.10. De rechtbank beveelt Renault c.s. op grond van het bepaalde in artikel 22 Rv in het geding te brengen: alle typegoedkeuringen in de zin van de Emissieverordening² zoals die aan haar zijn afgegeven voor voertuigen met dieselmotor van de merken Renault en Dacia die in de periode 2009-2019 in Nederland op de markt zijn gebracht. Indien de typegoedkeuring (exclusief bijlagen) uit meer dan 25 pagina's bestaat, kan worden volstaan met de pagina's waaruit blijkt: op welke merk en welk type de typegoedkeuring betrekking heeft, welk motortype in deze voertuigen aanwezig is en dat en op welk moment de typegoedkeuring is afgegeven en door welke keuringsinstantie. Als het totaal aantal pagina's van alle typegoedkeuringen meer dan 500 is, kan worden volstaan met het uitsluitend elektronisch aanleveren daarvan.

5.11. De rechtbank beveelt Renault c.s. 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 de volgende vragen voor elke typegoedkeuring afzonderlijk. De rechtbank draagt Renault c.s. op deze antwoorden overzichtelijk te presenteren, bij voorkeur in een Excel-overzicht. Voor zover antwoorden op vragen niet handig passen in een Excel-overzicht kan worden gewerkt met verwijzingen naar een afzonderlijk document. Als op vragen bij verschillende typegoedkeuringen hetzelfde antwoord wordt gegeven, mag worden verwezen naar een eerder gegeven antwoord. Als het totaal aantal pagina's van dit overzicht meer dan 200 is of als het overzicht niet op maximaal A3 formaat kan worden uitgeprint, kan worden volstaan met het uitsluitend elektronisch aanleveren van deze toelichting.

5.12. De te beantwoorden vragen per typegoedkeuring luiden als volgt.

5.12.1. A. *Algemeen*

1. Op welke merk en welk type heeft de typegoedkeuring betrekking?
2. Welk motortype is in deze voertuigen aanwezig?
3. Op welke datum is de typegoedkeuring afgegeven?
4. Door welke keuringsinstantie?
5. Welke norm (Euro 5 dan wel een van de varianten Euro 6) is op deze typegoedkeuring van toepassing?
6. Hoeveel voertuigen van dit type zijn in Nederland verkocht?

² 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. De in de vragen gebruikte termen worden gebruikt in de betekenis die daaraan gehecht is in de Emissieverordening.

7. Is voor dit type door de keuringsinstantie een terugroepactie bevolen wegens een verboden manipulatie-instrument?
Zo ja, welke wijzigingen hebben in de update plaatsgevonden?
8. Heeft voor dit type een vrijwillige terugroepactie plaatsgevonden om de instellingen van het emissiecontrolesysteem te wijzigen?
Zo ja, welke wijzigingen hebben in de update plaatsgevonden?

5.12.2. B. *Temperatuurvenster*

1. Is bij de voertuigen die voldoen aan deze typegoedkeuring een temperatuurvenster toegepast?
2. Zo ja,
 - a. Wat zijn de instellingen van dit temperatuurvenster? Bij welke temperatuur wordt de werking van het emissiecontrolesysteem verminderd of wordt dat geheel uitgeschakeld?
 - b. Geldt dit het gehele emissiecontrolesysteem?
 - c. Indien vraag b met nee beantwoord wordt: bij welke temperatuur wordt elk van de afzonderlijke aanwezige onderdelen (zoals de EGR-klep, de LNT (*Lean NOx Trap*), de SCR (*Selective Catalytic Reduction*), de *post-heating*, de roetfilter en eventuele andere onderdelen van het emissiecontrolesysteem) uitgeschakeld of wordt de werking daarvan verminderd?
 - d. Welke rechtvaardiging is hiervoor?

5.12.3. C. *Hot restart*

1. Is bij de voertuigen die voldoen aan deze typegoedkeuring een 'hot restart' functie toegepast, te weten een instelling van de hardware en software waardoor het emissiecontrolesysteem anders reageert bij het starten van een koude motor dan bij het starten van een warme motor?
2. Zo ja,
 - a. Wanneer is volgens deze instelling sprake van een koude start en wanneer van een warme start?
 - b. Welke verschillen in instelling zijn er tussen een koude start en warme start wat betreft de werking van het emissiecontrolesysteem?
 - c. Wat rechtvaardigt dit verschil?

5.12.4. D. *Snelheid*

1. Is bij de voertuigen die voldoen aan deze typegoedkeuring een instelling van de hardware en software actief waardoor het emissiecontrolesysteem bij bepaalde snelheden verminderd of niet actief is?
2. Zo ja,

- a. Bij welke snelheid is het emissiecontrolesysteem verminderd actief en in welke mate is dat het geval en bij welke snelheden is het geheel uitgeschakeld?
- b. Wat is daarvoor de rechtvaardiging?

5.12.5. E. *Postheating*

1. Is bij de voertuigen die voldoen aan deze typegoedkeuring een 'postheating-functie' aanwezig?
2. Zo ja,
 - a. Maakt deze deel uit van het emissiecontrolesysteem?
 - b. Is deze functie actief bij elke temperatuur of is hierop een temperatuurvenster van toepassing? (in dat laatste geval kunt u verwijzen naar de antwoorden bij vraag B2).

5.12.6. F. *Andere manipulatie-instrumenten*

1. Zijn er andere dan de hierboven genoemde constructieonderdelen (hardware of software) aanwezig die de temperatuur, de rijsnelheid, 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?
2. Zo ja,
 - a. bij welke waarde van de genoemde parameter(s) wordt de werking van het emissiecontrolesysteem verminderd of wordt dit uitgeschakeld?
 - b. Wat is hiervoor de rechtvaardiging?

Algemene opmerking over de rechtvaardiging van een manipulatie-instrument

5.13. Renault wordt verzocht, indien zij meent dat een manipulatie-instrument aanwezig is, maar dat dit gerechtvaardigd is, expliciet in te gaan op de eisen die het Hof van Justitie aan die rechtvaardiging stelt (zie o.a. het hierboven aangehaalde arrest HvJ EU 14 juli 2022, ELCI:EU:C:2022:570 (GSMB/Auto Krainer) aan de hand van de volgende vragen:

- Wordt de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn?
- Is een van de uitzonderingen van artikel 5 lid 2 van de Emissieverordening van toepassing?

6. Vervolg van de procedure

6.1. Tijdens de mondelinge behandeling is met partijen besproken dat de rechtbank de afzonderlijke procedures tussen partijen wil terugbrengen tot twee zaken: (i) één van de Stichtingen tegen Renault c.s. en (ii) één van SCC en SDEJ tegen de Autodealers. Zij zal de afzonderlijke procedures daartoe eerst splitsen en vervolgens voegen. Partijen hebben hiertegen geen bezwaar gemaakt. Zoals de Stichtingen hebben verzocht, zullen de reeds ingediende stukken hierna deel uitmaken van de twee resterende zaken.

6.2. De rechtbank zal eerst de drie procedures splitsen in vijf procedures. Dat zal als volgt gaan. De procedure van SCC (met zaaknummer 710414) wordt gesplitst in een procedure van SCC tegen Renault c.s. en een procedure van SCC tegen de Autodealers. Ook wordt de procedure van SDEJ (met zaaknummer 710434) gesplitst in een procedure van SDEJ tegen Renault c.s. en een procedure van SDEJ tegen de Autodealers. De procedure van SEC tegen Renault S.A. en Renault Nederland N.V. (met zaaknummer 702519) procedure wordt niet gesplitst. Vervolgens worden de drie procedures tegen Renault c.s. (bestaande uit de procedure van SEC tegen Renault S.A. en Renault Nederland N.V., de procedure van SCC tegen Renault c.s. en de procedure van SDEJ tegen Renault c.s.) ambtshalve gevoegd tot één procedure. Ook worden de twee procedures tegen de Autodealers (bestaande uit de procedure van SCC tegen de Autodealers en de procedure van SDEJ tegen de Autodealers) gevoegd tot één procedure.

6.3. Over het verdere verloop bepaalt de rechtbank als volgt. 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, gelet op hetgeen in dit vonnis is beslist over de splitsing en de voeging, het eerder gegeven oordeel dat de WAMCA niet van toepassing is en de ontwikkelingen in de rechtspraak van het HvJ EU. 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.

7. De beslissing

De rechtbank

in de SEC-zaak (met zaaknummer / rolnummer C/13/702519 / HA ZA 21-500)

7.1. splitst deze procedure niet;

in de SCC-zaak (met zaaknummer / rolnummer C/13/710414 / HA ZA 21-1028)

- 7.2. splitst de door SCC ingeleide procedure in twee afzonderlijke procedures:
1. SCC tegen Renault c.s. met zaak- en rolnummer C/13/710414 / HA ZA 21-1028;
 2. SCC tegen de Autodealers met zaak- en rolnummer C/13/751970 HA ZA 24-615;

in de SDEJ-zaak (met zaaknummer / rolnummer C/13/710434 HA ZA 21-1030)

- 7.3. splitst de door SDEJ ingeleide procedure in twee afzonderlijke procedures:
1. SDEJ tegen Renault c.s. met zaak- en rolnummer C/13/710434 HA ZA 21-1030;
 2. SDEJ tegen de Autodealers met zaak- en rolnummer C/13/751971 HA ZA 24-616;

7.4. voegt de procedure van SEC (met zaaknummer / rolnummer C/13/702519 / HA ZA 21-500) met de procedure van SCC tegen Renault c.s. (met zaaknummer / rolnummer C/13/710414 / HA ZA 21-1028) en de procedure van SDEJ tegen Renault c.s. (met zaaknummer / rolnummer C/13/710434 HA ZA 21-1030);

7.5. voegt de procedure van SCC tegen de Autodealers (met zaaknummer / rolnummer C/13/751970 HA ZA 24-615) met de procedure van SDEJ tegen de Autodealers (met zaak- en rolnummer C/13/751971 HA ZA 24-616);

7.6. bepaalt dat de tot op heden ingediende processtukken gelden als ingediend in elk van de procedures waarin de partij die het processtuk indiende na de bovenstaande splitsing en voeging partij is,

in de twee zaken na bovenstaande splitsing en voeging

7.7. bepaalt dat deze zaken op de rol gevoegd zullen worden,

7.8. verwijst de zaken naar de rol van 18 september 2024 voor akte ex artikel 22 Rv aan de zijde van Renault c.s.

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 juni 2024.

UITGEGEVEN VOOR GROSSE
De griffier van de
rechtbank Amsterdam