

DEJF nieuwsbrief – november 2022

Beste deelnemers,

Zoals verwacht duren de procedures lang, maar ik ben blij u te kunnen melden dat alles tot nog toe naar verwachting verloopt. Uw claims tegen VW in Frankrijk en België vorderen gestaag.

De Stichting breidt ook haar inspanningen uit door samen te werken met vloot eigenaren, en als u contacten heeft die hierbij kunnen helpen, laat het ons dan weten.

Zoals inmiddels breed gepubliceerd in de pers: in mei trof Volkswagen Groep een schikking van 193 miljoen pond (omgerekend zo'n 227 miljoen euro) met de Engelse en Welshe VW NOx Emissions Group Litigation. Die organisatie startte haar actie met betrekking tot de sjoemelsoftware die in Volkswagens met EA189-dieselmotoren was geïnstalleerd, dat in september 2015 een openbaar schandaal werd.

De voorwaarden van de schikking zijn vertrouwelijk.

Geen van de gedaagden heeft als onderdeel van de schikking aansprakelijkheid, oorzakelijk verband of verlies erkend. Volgens Volkswagen waren de juridische kosten van een zes maanden durend proces in Engeland, en vervolgens eventuele verdere beroepen door een van beide partijen, zodanig dat een schikking commercieel gezien de beste handelswijze was.

De schikking regelt daarmee de circa 91.000 claims die werden ingediend tegen verschillende Volkswagen Groep- en dealerentiteiten in de Engelse en Welshe-groepsactie die namens consumenten waren ingediend.

Als gevolg van de schikking doet Volkswagen Group een betaling van 193 miljoen pond aan de eisers. Daarnaast draagt Volkswagen Groep bij aan de proceskosten en andere kosten van de eisers.

Als onderdeel van de schikking bood de Volkswagen Groep aan haar klanten oprechte excuses aan voor de sjoemelsoftware die in de EA189-voertuigen was geïnstalleerd.

Philip Haarmann, Chief Legal Officer van Volkswagen AG zei volgend op de schikking:

“De Volkswagen Groep is verheugd dat we deze langlopende rechtszaak in Engeland en Wales hebben kunnen afronden. De schikking is een belangrijke mijlpaal, terwijl de Volkswagen Groep de zeer betreurenswaardige gebeurtenissen in de aanloop naar september 2015 achter zich wil laten.”

DEJF ziet in de Engelse schikking een bevestiging voor onze vastberadenheid om te zorgen voor gerechtigdheid voor u als deelnemende eiser.

Het doet mij daarom genoeg om u hierbij te informeren waar we staan in de verschillende zaken die we voor verschillende gerechten aanhangig hebben:

Volkswagen – De zaken in Frankrijk en België vorderen gestaag. In Frankrijk is de volgende zitting gepland op 10 november.

Mercedes – 26 oktober 2022 was de deadline voor Mercedes om haar verweerschrift over de ontvankelijkheid in te dienen bij de rechtbank Amsterdam. We wachten nu op een mondelinge behandeling.

Renault - De volgende belangrijke datum is 8 december 2022, wanneer er een zitting in Amsterdam is over verschillende elementen van de zaak. We wachten daarna op de uitspraak van de rechtbank Amsterdam daarover en bepalen vervolgens of we onze strategie daaraan moeten aanpassen.

Stellantis – 1 november 2022 was de deadline voor het verweerschrift van Stellantis cs in het hoger beroep tegen FCA. Voor Opel/PSA hebben gedaagden tot 9 november 2022 de tijd om een memorie van antwoord in te dienen. De mondelinge zittingen voor beide zaken zullen naar verwachting in het eerste kwartaal van 2023 plaatsvinden.

De volgende uitspraken zijn voor u relevant, met het oog op onze werkzaamheden namens u:

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ) heeft drie relevante arresten gewezen in de volgende zaken: C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen en C-145/20 | Porsche Inter Auto en Volkswagen.

Volgens het HvJ is “sjoemelsoftware” een “defeat device” dat verboden is door Verordening 715/2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en emissies van personenauto's. Het voertuig voldoet dus niet aan de technische voorschriften.

Er is dus een gebrek aan conformiteit van het verkochte voertuig, omdat het niet de "kwaliteit" heeft die de consument zou mogen verwachten (art. 2.2.d Richtlijn 1999/44/EG). En om verschillende redenen is dit gebrek volgens het HvJ niet "van ondergeschikt belang" in de zin van art. 3.6 van voornoemde Richtlijn.

Daarom, als de aan de consument aangeboden genoegdoening niet voldoende is, staat het de consument vrij om de overeenkomst te ontbinden aangezien het gebrek niet van ondergeschikt belang is.

Deze oordelen bevestigen (definitief): **In dieselveoertuigen ingebouwde software waardoor de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem tijdens het grootste deel van het jaar bij gebruikelijke temperaturen wordt verminderd, vormt een verboden manipulatie-instrument.**

U kunt het persbericht hier lezen (in het Engels hieronder) en de links naar de specifieke arresten hier vinden:

https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?mode=lst&pageIndex=0&docid=262935&part=1&doclang=EN&text=&dir=&occ=first&cid=63373

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=262933&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=62166>

<https://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-134/20>

Bovendien is de conclusie van Advocaat-Generaal Kokott (**Zaak C 312/21 tegen Daimler AG**) met betrekking tot kartelschade ook positief:

"57. Een andere structurele en teleologische overeenkomst tussen de werkingssfeer van richtlijn 93/13 en die van de schadevergoeding wegens kartelschade in deze context is dat verzoekers door de uitoefening van hun eigen rechten op beide gebieden bijdragen tot de verwezenlijking van doelstellingen van de Unie, zoals de werking van de interne markt of de bescherming van de eerlijke mededinging. Anders

dan Spanje stelt, heeft richtlijn 93/13 namelijk niet alleen de schadeloosstelling van de betrokken consument tot doel, maar moet deze tevens een einde maken aan het gebruik van oneerlijke bedingen in het algemeen. Naast de schadeloosstelling moet het recht op schadevergoeding wegens kartelschade ook als afschrikking dienen en daardoor tot de effectieve handhaving van het mededingingsrecht leiden. (23) Een dergelijke functie als „verdediger” of „handhaver” van de belangen van de Unie heeft de verzoeker bijvoorbeeld ook bij vorderingen van concurrenten op het gebied van het recht inzake staatssteun of overheidsopdrachten, of bij vorderingen van verenigingen op het gebied van het milieurecht.”

Als u wilt, kunt u het volledige arrest hier lezen: [CURIA - Documenten \(europa.eu\)](#)

We hebben er begrip voor dat het misschien lijkt dat de procedures onvoldoende vordering maken, maar wij hebben altijd verwacht dat het hele proces enkele jaren zou duren. Hoewel we altijd hopen dat de fabrikanten bereid zijn om te schikken, zijn we bereid om alle claims, waar nodig, voor de rechter te vervolgen. Wij zullen u zoals altijd op de hoogte houden.

Vriendelijke groeten,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Andrew Goodman', with a long horizontal stroke extending to the right.

Andrew Goodman
Voorzitter van het bestuur
Stichting Diesel Emissions Justice



PRESS RELEASE No 124/22

Luxembourg, 14 July 2022

Judgments of the Court in Cases C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen and C-145/20 | Porsche Inter Auto and Volkswagen

Software in diesel vehicles which reduces the effectiveness of the emission control system at normal temperatures during most of the year constitutes a prohibited defeat device

Since such a vehicle default is not minor, rescission of the sale contract in respect of the vehicle is not, in principle, precluded

Purchasers of Volkswagen vehicles fitted with software that reduces the recirculation of a vehicle's pollutant gases according to, among other things, the temperature detected are requesting that the Austrian courts annul sales contracts they concluded between 2011 and 2013.

According to the information provided by those courts, that software ensures compliance with the limits laid down at EU level for emissions of nitrogen oxide (NOx) only when the outside temperature is between 15 and 33 °C (the temperature window). Outside of that window, the rate of exhaust gas recirculation (EGR) reduces in a linear way down to zero, which leads to those limits being exceeded.

That temperature window results from a software update in the vehicles at issue carried out by Volkswagen with a view to replacing software prohibited under EU law. The German Federal Office for Motor Vehicles had authorised that update, having concluded that it did not constitute a prohibited defeat device.

The Austrian Supreme Court, the Regional Court, Eisenstadt, and the Regional Court, Klagenfurt, referred a number of questions to the Court concerning the lawfulness of such a temperature window and the rights available to purchasers, in so far as they are consumers, under the EU law in force at the time of the facts in the case.

By today's judgments, the Court finds that **a device which ensures compliance with the NOx emission limits only in the temperature window does in principle constitute a defeat device prohibited under Article 5(2) of Regulation No 715/2007.**¹

The Court points out, in that regard, first, that ambient temperatures below 15 °C are to be considered as normal within the territory of the European Union. Second, emission limits laid down at EU level must be observed even where those temperatures are significantly below 15 °C. Accordingly, software such as that at issue reduces the effectiveness of the emission control system under conditions of normal use.

For that reason, the mere fact that that device contributes to protecting separate engine parts such as the EGR

¹ Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 on type approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information (OJ 2007 L 171, p. 1).