

DEJF-nieuwsbrief – april 2023

Geachte deelnemers,

Met veel genoegen brengen wij u weer op de hoogte van de verschillende procedures die wij namens u voeren. Hieronder geven wij eerst een overzicht van de huidige stand van die procedures.

Daarnaast delen wij twee documenten die volgens ons voor u van belang zijn. Ten eerste een [artikel dat onlangs in de Telegraaf](#) is verschenen en waaruit blijkt dat de Nederlandse gevestigde orde zich bewust is van het voortdurende probleem van de onrechtmatige dieseluitstoot. Ten tweede, het witboek van de [ICCT van maart 2023](#) [Herbeoordeling van overtollige stikstofdioxide van Europese dieselauto's na de arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie](#).

Vervolgens bespreken we de baanbrekende resultaten van een technisch onderzoek dat de gerenommeerde expert Felix Domke op verzoek van de Stichting Diesel Emissions Justice (DEJF) heeft uitgevoerd op twee Peugeot-voertuigen. Dit onderzoek brengt voor het eerst de technische werking van de manipulatievoorzieningen van de merken Peugeot, Citroën en DS aan het licht. Ten slotte bespreken we twee recente essentiële beslissingen van het Europees Hof van Justitie met betrekking tot illegale manipulatie apparatuur. De eerste, uitgesproken op 21 maart 2023, maakt het voor autobezitters mogelijk om schade rechtstreeks bij de fabrikant te claimen. De tweede stelt milieuorganisaties in staat nationale autoriteiten te dwingen actie te ondernemen tegen frauderende fabrikanten. Deze ontwikkelingen tonen aan dat de huidige positie van de fabrikanten onhoudbaar is en vergroten de kans op een positieve uitkomst.

Daarnaast is het vermeldenswaard dat in maart 2023 Volkswagen, Daimler en andere bij Dieselgate betrokken autofabrikanten hun financiële verslagen en verklaringen publiceren. Zij rapporteren allemaal over de juridische stappen die de DEJF in Nederland en in andere rechtsgebieden heeft genomen. Deze bedrijven nemen de nodige voorzieningen op om de mogelijke uitkomst van de lopende rechtszaken te dekken.

U kunt hier meer lezen:

[Consolidated Financial Statements of Volkswagen AG as of December 31, 2022](#)

[\(Geconsolideerde jaarrekening van Volkswagen AG per 31 december 2022\)](#)

Tot slot organiseert de DEJF een online conferentie over "Dieselgate Litigation in Europe after the Representative Actions Directive" op 24 mei 2023 van 15:00-17:30 CET. Een uitnodiging volgt nog, maar noteer de datum alvast. Wij hopen dat u ook kunt deelnemen om meer te weten te komen over de voortgang van dieselgate-geschillen in verschillende landen in Europa en de rest van de wereld.

UPDATE OVER DE PROCEDURES

De procedures in Nederland

Momenteel heeft de stichting collectieve acties lopen tegen de conglomeraten Volkswagen, Renault en Mercedes, alsmede tegen de voormalige Fiat Chrysler-bedrijven en de voormalige PSA-bedrijven (Peugeot, Citroën, DS en Opel). In elk van deze procedures wordt DEJF gesteund door gerenommeerde milieuorganisaties, waaronder Friends of the Earth en Deutsche Umwelthilfe.

Tot dusver heeft de rechtbank van Amsterdam zich steeds bevoegd verklaard voor vorderingen van Nederlandse autobezitters. In de zaak tegen Fiat Chrysler heeft de rechtbank besloten dat ook de vorderingen van alle autobezitters in de EU kunnen worden behandeld. De reden hiervoor is dat de topholding van het Fiat Chrysler-conglomeraat, Stellantis NV, een Nederlandse vennootschap is. In de procedures tegen Stellantis NV, met betrekking tot Citroën, Peugeot, DS en Opel, moet de rechtbank nog uitspraak doen.

In elk van de zaken tot nu toe, heeft de rechtbank geoordeeld dat de oude wet op de collectieve actie van toepassing is op de zaak, in plaats van de nieuwe wet op de collectieve actie. onder de oude wet betekent dit, dat de rechtbank een declaratoire uitspraak kan doen over de onrechtmatigheid van de emissiefraude. Tenzij vervolgens een schikking wordt bereikt, zullen schadeclaims echter in vervolprocedures moeten worden behandeld of collectief worden afgehandeld.

In de zaken tegen VW en Fiat Chrysler heeft de Stichting beroep ingesteld tegen de uitspraak van de rechtbank, waarbij zij namens u aanvoert dat de nieuwe wet op de collectieve actie van toepassing is. De gedaagden hebben reconventioneel appel ingesteld met betrekking tot de bevoegdheid in Nederland. De stukken zijn uitgewisseld en de eerste zitting in deze zaken zal waarschijnlijk in de zomer plaatsvinden. De procedures in eerste aanleg zijn aangehouden zolang dit het beroep loopt.

De Stichting heeft goede hoop dat het Hof de beslissing dat de oude wet op de collectieve actie geheel of gedeeltelijk van toepassing is, zal terugdraaien. Als de beroepen in de zaken VW en Fiat Chrysler slagen, kan het Hof ook in de andere zaken het nieuwe recht toepassen. Zodra wij meer weten, zullen wij u dat meedelen.

De procedures tegen Stellantis (PSA Opel), Renault en Mercedes naderen het einde van de ontvankelijkheidsfase. Dit betekent dat in de zaak Renault de rechtbank onlangs heeft geoordeeld dat onze Stichting een voldoende groot aantal deelnemers heeft om door te gaan. In PSA Opel heeft op 14 maart 2023 een zitting plaatsgevonden over de ontvankelijkheid van de vorderingen. De rechtbank zal naar verwachting op 24 mei 2023 uitspraak doen, waarover wij optimistisch zijn.

Na de ontvankelijkheidsfase zullen de eigenlijke vorderingen worden behandeld. In elk van de zaken heeft de DEJF al uitgebreid technisch bewijsmateriaal overgelegd. Gelet op de recente uitspraken en oordelen van het Europees Hof van Justitie hebben wij er alle vertrouwen in dat wij een schadevergoeding voor u kunnen bedingen.

Belgische procedure

De Belgische rechter heeft de VW-procedure aangehouden in afwachting van de beslissing van de Nederlandse rechter over de vraag of hij vorderingen van niet-Nederlandse autobezitters kan behandelen. Zoals hierboven is opgemerkt, heeft de Nederlandse rechter geoordeeld dat hij alleen bevoegd is ten aanzien van Nederlandse autobezitters. Wij hebben daarom de rechtbank in België verzocht de procedure opnieuw te starten en wachten momenteel op een datum voor de volgende fase.

Franse procedure

In november 2022 hebben de gedaagden de rechtbank verzocht de Franse VW-procedure uit te stellen totdat in de Nederlandse procedure een beslissing ten gronde zal worden genomen. DEJF heeft erop gewezen dat de vorderingen van de VW Franse autobezitters geen deel uitmaken van de Nederlandse procedure en heeft de rechtbank in Frankrijk verzocht de procedure zo spoedig mogelijk voort te zetten.

BAANBREKEND ONDERZOEK DOOR STICHTING DIESEL EMISSIONS JUSTICE (DEJF) NAAR VOERTUIGEN VAN PEUGEOT

Eerder vroeg DEJF expert Felix Domke om voertuigen van verschillende merken, waaronder Mercedes, te onderzoeken. De heer Domke bracht de exacte werking van de manipulatie apparatuur bij Mercedes aan het licht. Deutsche Umwelthilfe testte ook de emissies van het voertuig en toonde aan dat de manipulatie apparatuur inderdaad tot buitensporige emissies leidden. Deze resultaten werden als bewijsmateriaal ingediend in de procedure tegen Mercedes.

Deze maand leverde de heer Domke aan de Stichting nog een onderzoeksrapport dat bewijst hoe Peugeot/Citroën de emissienormen heeft ontboden.

De heer Domke onderzocht twee willekeurige Peugeot voertuigen, zijnde een Peugeot 308 uit oktober 2016 en een Peugeot 5008 uit oktober 2017. Eerder stelden verschillende instanties vast dat deze voertuigen de emissienormen overschrijden.

De heer Domke bewees dat het emissiesysteem de test herkent en ervoor zorgt dat het voertuig aan de test voldoet. Buiten de test werkt een deel van het systeem alleen goed in een beperkt aantal omstandigheden door onder meer het gebruik van een temperatuurvenster, een snelheidsbeperking van 60 km/u en een hoogtemeter. Het andere deel van het systeem - dat AdBlue gebruikt om de NOx te verminderen - werkt nooit naar behoren buiten een testsituatie. Dit verklaart de te hoge emissies die eerder voor deze voertuigen werden gerapporteerd.

Dit verslag levert voor het eerst **overtuigend** bewijs van de exacte werking van de manipulatie apparatuur van Peugeot. De Stichting is van mening dat een soortgelijke

technologie wordt gebruikt voor alle andere dieselveertuigen van Peugeot, Citroën en DS die tot ten minste zeer recentelijk zijn geproduceerd. Een soortgelijk rapport is aangeleverd voor voertuigen van Opel. De fabrikanten hebben niet op deze rapporten gereageerd.

BELANGRIJKE BESLISSINGEN VAN HET HOF VAN JUSTITIE

In onze vorige nieuwsbrief hebben wij gewezen op arresten van het Europese Hof van Justitie waarin manipulatie apparatuur die de doeltreffendheid van het emissiesysteem bij normaal gebruik verminderen, onwettig worden geacht. (C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen en C-145/20 | Porsche Inter Auto en Volkswagen, link naar arresten, hier). Dit betreft onder andere temperatuurvensters en hoogtemeters.

<https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=nl&jur=C,T,F&num=C-128/20&td=ALL>

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

<https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-145/20>

Onlangs, op 21 maart 2023, heeft het Europese Hof van Justitie zijn langverwachte uitspraak gedaan in een zaak tegen Mercedes (C-100/21). Na een eerdere conclusie van advocaat-generaal Rantos, oordeelde het Hof dat het door de fabrikant afgegeven certificaat van overeenstemming een garantie vormt die de koper bij schending ervan een rechtstreekse vordering tot schadevergoeding tegen de fabrikant verleent. De beslissing verlaagt ook de drempel voor aansprakelijkheid van de fabrikanten. Zo oordeelde de rechtbank Amsterdam in een vonnis van 2021 betreffende de manipulatie apparatuur van VW dat schade alleen kan worden toegekend wanneer er bewijs is van bedrog. Een soortgelijke benadering is gevolgd door de Duitse rechtbanken. Zoals het Hof nu heeft verduidelijkt, volstaat echter de loutere aanwezigheid van een illegaal manipulatieapparaat. Een persbericht is hier te vinden: [The purchaser of a vehicle equipped with an unlawful defeat device has a right to compensation from the car manufacturer where that device has caused damage to that purchaser \(europa.eu\)](#)

Een kopie van de beslissing is hier verkrijgbaar: [CURIA - List of results \(europa.eu\)](#)

Op 8 november 2022 behaalde de milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe een grote

overwinning voor het Europese Hof van Justitie tegen de Duitse staat en de typegoedkeuringsorganisatie Kraftfahrt Bundesamt (zaak C 873/19). In deze uitspraak bevestigde het Hof dat Deutsche Umwelthilfe de bevoegdheid heeft om een typegoedkeuringsautoriteit en/of de staat aan te klagen en een gerechtelijk bevel te vragen om op te treden tegen fabrikanten die frauderen met de emissienormen. Dit is zeer belangrijk, aangezien de KBA Volkswagen, Opel en andere fabrikanten heeft beschermd door software-updates goed te keuren die nog steeds illegale manipulatiesoftware bevatten.

Inmiddels heeft het Verwaltungsgericht van Schleswig Holstein op 23 februari 2023 geoordeeld dat het besluit van de Duitse typegoedkeuringsautoriteit KBA om de software-update voor VW-voertuigen goed te keuren, in strijd is met de wet omdat deze illegale manipulatiesoftware bevat (zaak Az. 3 A 113/18). Deze bevat onder andere een temperatuurvenster en een hoogtemeter. De rechtbank oordeelde dat de KBA verplicht is juridische stappen te ondernemen om deze manipulatie software te verwijderen. Deutsche Umwelthilfe heeft soortgelijke procedures aangespannen met betrekking tot 141 voertuigen van verschillende fabrikanten. Een persbericht van het Verwaltungsgericht en een vertaling vindt u hier: [Durchbruch gegen illegale Abschaltvorrichtungen in Dieselfahrzeugen: Deutsche Umwelthilfe gewinnt Grundsatzklage gegen das Kraftfahrt-Bundesamt – bis zu 10 Millionen Pkw betroffen – Deutsche Umwelthilfe e.V. \(duh.de\)](#)

Een persbericht van Deutsche Umwelthilfe vindt u hier: [schleswig-holstein.de - Medieninformationen - Klage des Deutschen Umwelthilfe e.V. gegen das Kraftfahrt-Bundesamt weitgehend erfolgreich](#)

Een Frans hof van beroep heeft ook de aanklacht tegen VW in een afzonderlijke zaak bevestigd. <https://www.auto-infos.fr/article/dieselgate-la-mise-en-examen-de-volkswagen-confirmee-en-france.267646>. De strafprocedure zal dus doorgaan.

SPANJE VOERT OPT-OUTREGELING VOOR COLLECTIEF VERHAAL IN

Op 9 januari 2023 heeft de Spaanse regering haar eerste wetsontwerp ter uitvoering van de EU-richtlijn inzake collectief verhaal bekendgemaakt. Het ontwerp omvat een uitgebreide regeling voor collectieve verbods- en schadevergoedingsacties.

Belangrijkste aspecten zijn:

- **Opt out:** De ontwerp uitvoeringswet voorziet in een opt-outsysteem voor verhaalsacties, d.w.z. dat consumenten die in de actie vertegenwoordigd zijn, aan de beslissing gebonden zijn tenzij zij zich uitdrukkelijk afmelden.
- **Uitzonderlijke opt-in:** Bij wijze van uitzondering en afhankelijk van de specifieke omstandigheden, kan de rechter besluiten - maar is hij daartoe niet verplicht - een verhaalsactie op basis van een opt-in te aanvaarden. Dit is alleen mogelijk indien dit efficiënter wordt geacht en elke vertegenwoordigde vordering ten minste 5.000 euro bedraagt.
- **Elektronisch systeem:** Het ontwerp voert een specifiek elektronisch systeem in dat moet worden beheerd door de bevoegde entiteit die de vordering indient. Via dit systeem kunnen consumenten daadwerkelijk afzien van verhaalsacties en hun individuele rechten behouden.
- **Openbaar register:** Het Spaanse Ministerie van Consumentenzaken zal een openbaar register voor collectieve acties opzetten, zodat gecertificeerde collectieve acties (zie hieronder) openbaar zijn.
- **Certificering:** In de certificeringsfase moet de rechtbank (i) de adequaatheid van de vertegenwoordiging beoordelen, zoals de juridische status van de bevoegde entiteit om schadevergoedingsacties in te stellen; (ii) de geschiktheid van eventuele financiering door derden voor de actie; en (iii) kwesties van gemeenschappelijkheid. Tegen het certificeringsbesluit kan beroep worden aangetekend en de procedure wordt opgeschort totdat het beroep is afgehandeld. Indien de rechter de collectieve schadeactie certificeert, moet hij het voorwerp van die actie duidelijk omschrijven.
- **Bevoegdheid:** Consumentenverenigingen die aan bepaalde vereisten voldoen, zijn gekwalificeerde entiteiten met juridische status om collectieve acties in te stellen.
- **Toegang tot bewijsmateriaal:** Eisers mogen toegang vragen tot bewijsbronnen. De ontwerp-bepaling over dit procedurele punt komt rechtstreeks uit de richtlijn.
- **Bevoegdheid:** De rechtbanken van eerste aanleg van de plaats waar de verweerder zijn statutaire zetel in Spanje heeft of, indien hij elders is geregistreerd, waar hij commerciële ruimten heeft, zullen bevoegd zijn voor collectieve vorderingen.

- **Schikkingen:** Het ontwerp maakt schikkingen in collectieve vorderingen mogelijk, mits goedkeuring door de rechter. Rechtbanken kunnen schikkingen alleen goedkeuren nadat zij hebben bevestigd dat de rechten van consumenten op individuele schadevergoeding worden beschermd. Dit houdt ook in dat toezicht wordt gehouden op de winsten van eventuele financiers van schikkingen. Schikkingen die in een gecertificeerde collectieve actie worden goedgekeurd, zijn bindend voor alle consumenten in de groep. Als een schikking wordt bereikt en door de rechtbank wordt goedgekeurd voordat de collectieve actie is gecertificeerd, moeten consumenten een termijn krijgen om van de schikking af te zien.

Zoals u ziet, wordt er op vele fronten vooruitgang geboekt. Zoals altijd zullen we u op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,



Andrew Goodman, Voorzitter
Stichting Diesel Emissions Justice (DEJF)

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).