

**Dear Friends, Supporters and Participants in the DEJF,**

Once again it is my pleasure to extend end of year greetings to you all and hope that you have a happy festive period and a peaceful new year.

Our work still continues fairly slowly, but I am in a position to report that the Foundation has secured some material success in 2024 and, within the ambit of the civil justice system, notable advances in bringing to justice the car manufacturers against whom we are prosecuting claims on your behalf.

In respect of the present cases here is a quick run-down:

**Mercedes**

Current status:

On November 13, 2024 the court delivered a judgment in which it ruled that it must determine itself whether an illegal defeat device is present in a vehicle and that in making this determination, it is not bound by the decision of the relevant type approval organization. In addition, the court has ordered Mercedes to inform the court and the parties which defeat devices it installed in its diesel vehicles from the period 2009-2019 and why it considers these not to be illegal. Mercedes must provide this information by February 5, 2025.

Course of the proceedings:

By interim decision of July 31, 2024 the court instructed the parties to provide their views on, amongst others, the following topics: the question whether the court is authorized to rule on the presence and illegality of defeat devices, the scope of the information order and whether the court was permitted to ask Mercedes to provide information on defeat devices that have not yet been discovered by the plaintiffs. The purpose of these questions was to assist the court in reaching a final decision on the information order.

By decision of November 13, 2024, the court ruled that it has jurisdiction to rule on the presence of illegal defeat devices and that, in making this decision, it is not bound by the judgment of the type approval organization. For each vehicle and each engine type, Mercedes must inform the court which defeat devices it used and why it deems this justified. The order both defeat devices that have been discussed during the proceedings as well as defeat devices that have not yet been discovered by the plaintiffs. As has been noted, Mercedes will have to provide this information on 5 February 2025.

## **Opel**

### Current status:

On 11 February, 2025, a hearing will take place on the substance of the case. At this hearing, the following topics will be discussed: the liability of the defendants, the burden of proof and the question whether the court will order **Opel/ Peugeot/ Citroën** to inform the court which defeat devices it installed in its vehicles, as the court did previously in the proceedings against Mercedes and Renault. In addition, the court will deal with the question whether it is authorized to rule on the presence and legality or otherwise of defeat devices. The parties submitted briefs on this topic. In the proceedings against Mercedes, the court already ruled that it is authorized to rule on this issue, and we anticipate the court should follow that ruling.

### Course of the proceedings:

On July 3, 2024, the court rendered an interim judgment. In this judgment it concluded that at this stage in the proceedings there is no reason to provide an information order. On February 11, 2025, a hearing will take place on the substance of the case. The hearing will focus on the liability of the defendants and the request to render an information order as requested by the plaintiffs.

By interim decision of September 18, 2024, the court requested the parties to submit briefs regarding the question whether the court is authorized to rule on the presence and legality of defeat devices or whether it is bound by the decisions of the relevant type approval organization. These briefs have meanwhile been served on the court. Meanwhile, a judgment on this question has been passed in the case against Mercedes in which the court ruled that it is authorized to rule on these issues. Emissions Justice therefore expects a similar decision in the case against **Opel/ Peugeot/ Citroën**.

## **Fiat**

### Current status:

On 22 October 2024, the Amsterdam Court of Appeal ruled that it has jurisdiction over the claims of Fiat drivers who bought or leased their vehicles in the Netherlands but not over the claims of those who did so outside of the Netherlands. Also, the court ruled that the WAMCA (opt out procedure) applies to claims relating to Euro 6 cars but that the old collective action statute applies to Euro 5 cars. Emissions Justice is content with

the decisions on jurisdiction regarding the Dutch constituency and the decision that WAMCA applies to Euro 6 cars. Emissions Justice will launch a supreme court appeal against the other elements of the decision.

Course of the proceedings:

On August 13, 2024, the Amsterdam Court of Appeal ruled that the Dutch court has jurisdiction, but not regarding the claims of Fiat drivers who bought or leased their cars outside the Netherlands. Also, the court ruled that the old collective action statute applies to Euro 5 cars and that the WAMCA applies to claims relating to Euro 6 cars. The Court of Appeal confirmed this decision on 22 October 2024 and referred the case back to the court in first instance.

Emissions Justice is content with the decisions on jurisdiction regarding the Dutch constituency and the decision that WAMCA applies to Euro 6 cars. Emissions Justice will launch a supreme court appeal against the other elements of the decision.

**Volkswagen**

Current status:

By decision of August 13, 2024, the Amsterdam Court of Appeal ruled on the jurisdiction of the Dutch court and the applicability of the WAMCA. The court ruled that it has jurisdiction over claims of VW drivers who bought or leased their cars in the Netherlands. The court also ruled that the old collective action statute applies to claims relating to Euro 5 cars and that the WAMCA applies to Euro 6 claims. Oral hearings are expected in February or March 2025.

Course of the proceedings:

In its judgment of August 13, 2024, the Amsterdam Court of Appeal ruled that it has jurisdiction over claims of VW drivers who bought or leased their cars in the Netherlands. In addition, the court ruled that the WAMCA applies to vehicles to which the Euro 6 standard applied. Claims relating to Euro 5 vehicles are covered by the old law, article 3:305 (old) BW.

On September 24, 2024, a case management hearing was held during which the parties were given the opportunity to comment on the continuation of the proceedings, including whether they would wish to be referred to the District Court.

Oral hearings are expected in February or March 2025.

## **Renault**

### Current status:

On 13 November 2024, the Amsterdam District Court issued an amended information order to Renault. Both parties have been given the opportunity to respond to this order. The briefs must be submitted to the court on or before 8 January 2025.

### Course of the proceedings:

On 18 September 2024, Renault issued a brief responding to the information order of the court. Renault only partially complied with the court's order and raised several objections to the order. Amongst others, Renault invoked secrecy obligations and relied on the commercial sensitivity of the requested information. By judgment of 13 November 13, 2024, the court rejected most of Renault's objections. Renault must inform the court and the parties for each vehicle and engine type which defeat devices it utilized and why it deems these justified. This applies to the defeat devices that have already been discussed in the proceedings as well as to defeat devices that have not yet been discovered by the parties. However, the court allowed Renault to substantiate its defenses based on its secrecy obligations and the requested commercial sensitivity. Also, the parties may respond to the amended information order. The briefs need to be submitted to the court by 8 January 2015.

I therefore commend to you the work of our lawyers, administrators, Boards of management and other service providers. We all feel that we are on the cusp of a significant achievement and look forward to serving you further in the coming year.

With best wishes,

Andrew Goodman

Chairman

Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF)

---

*Veillez noter qu'il s'agit d'une traduction automatique*

Chers amis, sympathisants et participants à la DEJF,

Une fois de plus, j'ai le plaisir de vous présenter mes vœux de fin d'année et j'espère que vous passerez de bonnes fêtes de fin d'année et une nouvelle année paisible.

Notre travail se poursuit encore assez lentement, mais je suis en mesure d'annoncer que la Fondation a obtenu quelques succès matériels en 2024 et, dans le cadre du système de justice civile, des avancées notables dans la traduction en justice des constructeurs automobiles contre lesquels nous poursuivons des plaintes en votre nom.

En ce qui concerne les affaires en cours, voici un bref aperçu :

Mercedes

Situation actuelle :

Le 13 novembre 2024, le tribunal a rendu un jugement dans lequel il a décidé qu'il devait déterminer lui-même si un dispositif d'invalidation illégal était présent dans un véhicule et qu'en faisant cette détermination, il n'était pas lié par la décision de l'organisme d'homologation concerné. En outre, le tribunal a ordonné à Mercedes d'informer le tribunal et les parties des dispositifs d'invalidation qu'elle a installés dans ses véhicules diesel entre 2009 et 2019 et des raisons pour lesquelles elle considère que ces dispositifs ne sont pas illégaux. Mercedes doit fournir ces informations avant le 5 février 2025.

Déroulement de la procédure :

Par décision provisoire du 31 juillet 2024, le tribunal a demandé aux parties de donner leur avis sur, entre autres, les sujets suivants : la question de savoir si le tribunal est autorisé à statuer sur la présence et l'illégalité des dispositifs d'invalidation, la portée de l'ordonnance d'information et la question de savoir si le tribunal était autorisé à demander à Mercedes de fournir des informations sur les dispositifs d'invalidation qui n'ont pas encore été découverts par les plaignants. L'objectif de ces questions était d'aider le tribunal à prendre une décision finale sur l'injonction de fournir des informations.

Par décision du 13 novembre 2024, le tribunal a décidé qu'il était compétent pour statuer sur la présence de dispositifs d'invalidation illégaux et qu'il n'était pas lié par le jugement de l'organisme d'homologation. Pour chaque véhicule et chaque type de

moteur, Mercedes doit informer le tribunal des dispositifs d'invalidation qu'elle a utilisés et des raisons pour lesquelles elle estime que cela est justifié. L'ordonnance porte à la fois sur les dispositifs d'invalidation qui ont été discutés au cours de la procédure et sur ceux qui n'ont pas encore été découverts par les plaignants. Comme indiqué précédemment, Mercedes devra fournir ces informations au plus tard le 5 février 2025.

## Opel

Situation actuelle :

Le 11 février 2025, une audience aura lieu sur le fond de l'affaire. Lors de cette audience, les sujets suivants seront discutés : la responsabilité des défendeurs, la charge de la preuve et la question de savoir si le tribunal ordonnera à Opel/ Peugeot/ Citroën d'informer le tribunal des dispositifs d'invalidation qu'il a installés dans ses véhicules, comme le tribunal l'a fait précédemment dans les procédures à l'encontre de Mercedes et de Renault. En outre, le tribunal examinera la question de savoir s'il est autorisé à se prononcer sur la présence et la légalité ou non des dispositifs d'invalidation. Les parties ont présenté des mémoires à ce sujet. Dans la procédure contre Mercedes, le tribunal a déjà statué qu'il était autorisé à statuer sur cette question, et nous prévoyons que le tribunal devrait suivre cette décision.

Déroulement de la procédure :

Le 3 juillet 2024, le tribunal a rendu un jugement provisoire. Dans cet arrêt, il conclut qu'à ce stade de la procédure, il n'y a aucune raison de délivrer une injonction de fournir des informations. Le 11 février 2025, une audience aura lieu sur le fond de l'affaire. L'audience portera sur la responsabilité des défendeurs et sur la demande de délivrance d'une injonction de fournir des informations, comme l'ont demandé les plaignants.

Par décision provisoire du 18 septembre 2024, le tribunal a demandé aux parties de soumettre des mémoires sur la question de savoir si le tribunal est autorisé à statuer sur la présence et la légalité des dispositifs d'invalidation ou s'il est lié par les décisions de l'organisme d'homologation concerné. Ces mémoires ont entre-temps été signifiés à la Cour. Entre-temps, un jugement sur cette question a été rendu dans l'affaire contre Mercedes, dans laquelle le tribunal a statué qu'il était autorisé à statuer sur ces questions. Emissions Justice s'attend donc à une décision similaire dans l'affaire contre Opel/ Peugeot/ Citroën.

## Fiat

### Situation actuelle :

Le 22 octobre 2024, la Cour d'appel d'Amsterdam s'est déclarée compétente pour statuer sur les plaintes des conducteurs de Fiat qui ont acheté ou loué leur véhicule aux Pays-Bas, mais pas sur les plaintes de ceux qui l'ont acheté ou loué en dehors des Pays-Bas. La Cour a également décidé que la WAMCA (procédure d'exclusion) s'applique aux réclamations relatives aux voitures Euro 6, mais que l'ancienne loi sur les actions collectives s'applique aux voitures Euro 5. Emissions Justice est satisfaite des décisions sur la compétence concernant la circonscription néerlandaise et de la décision selon laquelle la WAMCA s'applique aux voitures Euro 6. Emissions Justice se pourvoira en cassation contre les autres éléments de la décision.

### Déroulement de la procédure :

Le 13 août 2024, la Cour d'appel d'Amsterdam a statué que le tribunal néerlandais était compétent, mais pas en ce qui concerne les réclamations des conducteurs de Fiat qui ont acheté ou loué leur voiture en dehors des Pays-Bas. La cour a également décidé que l'ancienne loi sur les actions collectives s'appliquait aux voitures Euro 5 et que la WAMCA s'appliquait aux réclamations relatives aux voitures Euro 6. La Cour d'appel a confirmé cette décision le 22 octobre 2024 et a renvoyé l'affaire devant le tribunal de première instance.

Emissions Justice est satisfaite des décisions sur la compétence concernant la circonscription néerlandaise et de la décision selon laquelle la WAMCA s'applique aux voitures Euro 6. Emissions Justice introduira un recours devant la Cour suprême contre les autres éléments de la décision.

## Volkswagen

### Situation actuelle :

Par décision du 13 août 2024, la Cour d'appel d'Amsterdam a statué sur la compétence du tribunal néerlandais et l'applicabilité de la WAMCA. La cour a statué qu'elle était compétente pour les plaintes des conducteurs de VW qui ont acheté ou loué leur voiture aux Pays-Bas. Le tribunal a également décidé que l'ancienne loi sur les actions collectives s'appliquait aux plaintes relatives aux voitures Euro 5 et que la WAMCA s'appliquait aux plaintes relatives aux voitures Euro 6. Les audiences devraient avoir lieu en février ou mars 2025.

### Déroulement de la procédure :

Dans son arrêt du 13 août 2024, la Cour d'appel d'Amsterdam s'est déclarée compétente pour connaître des réclamations des conducteurs de VW qui ont acheté ou loué leur voiture aux Pays-Bas. En outre, la cour a décidé que la WAMCA s'appliquait aux véhicules auxquels la norme Euro 6 s'appliquait. Les réclamations relatives aux véhicules Euro 5 sont couvertes par l'ancienne loi, l'article 3:305 (ancien) BW.

Le 24 septembre 2024, une audience de gestion de l'affaire s'est tenue au cours de laquelle les parties ont eu l'occasion de s'exprimer sur la poursuite de la procédure, y compris sur leur souhait d'être renvoyées devant le tribunal de district.

Des audiences orales sont prévues en février ou mars 2025.

## Renault

### Situation actuelle :

Le 13 novembre 2024, le tribunal de district d'Amsterdam a délivré à Renault une injonction de fournir des informations modifiée. Les deux parties ont eu la possibilité de répondre à cette ordonnance. Les mémoires doivent être soumis au tribunal au plus tard le 8 janvier 2025.

### Déroulement de la procédure :

Le 18 septembre 2024, Renault a publié un mémoire en réponse à l'ordonnance d'information du tribunal. Renault ne s'est que partiellement conformé à l'ordonnance du tribunal et a soulevé plusieurs objections à l'encontre de l'ordonnance. Renault a notamment invoqué des obligations de secret et la sensibilité commerciale des informations demandées. Par jugement du 13 novembre 2024, le tribunal a rejeté la plupart des objections de Renault. Renault doit informer le tribunal et les parties, pour chaque type de véhicule et de moteur, des dispositifs d'invalidation qu'il a utilisés et de la raison pour laquelle il estime que ces dispositifs sont justifiés. Cela s'applique aux dispositifs d'invalidation qui ont déjà été discutés au cours de la procédure ainsi qu'aux dispositifs d'invalidation qui n'ont pas encore été découverts par les parties. Toutefois, le tribunal a permis à Renault d'étayer ses défenses en se fondant sur ses obligations de secret et sur la sensibilité commerciale demandée. Les parties peuvent également répondre à l'injonction de fournir des informations modifiée. Les mémoires doivent être soumis au tribunal avant le 8 janvier 2015.



Je salue donc le travail de nos avocats, administrateurs, conseils d'administration et autres prestataires de services. Nous avons tous le sentiment d'être à la veille d'une réalisation importante et nous nous réjouissons de pouvoir continuer à vous servir au cours de l'année à venir.

Cordialement,

Andrew Goodman

Président

La Fondation Diesel Emissions Justice (DEJF)