

Beste vrienden, supporters en deelnemers aan de DEJF,

Het is mij opnieuw een genoegen om u allen de eindejaarsgroeten te brengen en ik hoop dat u prettige feestdagen en een vredig nieuw jaar zult hebben.

Ons werk verloopt nog steeds vrij traag, maar ik kan u melden dat de Stichting in 2024 een aantal essentiële successen heeft behaald en, binnen de regels van het burgerlijke recht, opmerkelijke vorderingen heeft geboekt bij het voor het gerecht brengen van de autofabrikanten tegen wie wij namens u vorderingen hebben ingesteld.

Met betrekking tot de huidige procedures volgt hier een kort overzicht:

Mercedes

Huidige status:

Bij vonnis van 13 november 2024 oordeelde de rechtbank dat zij zelf kan bepalen of sprake is van een illegaal manipulatie instrument en dat zij daarbij niet gebonden is aan het oordeel van de typegoedkeuringsautoriteit. Daarnaast droeg de rechtbank Mercedes op om de rechtbank en partijen te informeren welke manipulatie-instrumenten haar dieselauto's uit de periode 2009-2019 bevatten en waarom die volgens Mercedes niet illegaal zijn. Mercedes moet deze informatie op 5 februari 2025 aanleveren.

Verloop van de procedure:

Bij rolbeslissing van 31 juli 2024 verzocht de rechtbank de partijen zich uit te laten over onder meer de volgende onderwerpen: de vraag of de rechtbank bevoegd is om te beoordelen of sprake is van een illegaal manipulatie instrument; de reikwijdte van het aan Mercedes gegeven informatiebevel, en of de rechtbank Mercedes mag opdragen openheid te geven over manipulatie-instrumenten die de eisers nog niet hebben ontdekt. Doel van deze vragen was de rechtbank in staat te stellen een definitieve beslissing te geven over het informatiebevel. Bij vonnis van 13 november 2024 besloot de rechtbank dat zij bevoegd is om te oordelen over de vraag of er sprake is van een illegaal manipulatie instrument. Bij deze beoordeling is zij niet gebonden aan eventuele bestuursrechtelijke beslissingen over de toelating van voertuigen tot de weg. Mercedes moet per motortype en per auto melden welke manipulatie-instrumenten zij gebruikte en waarom zij vindt dat dit geoorloofd is. Het gaat daarbij zowel over de manipulatie-instrumenten die al zijn ontdekt, als ook de instrumenten die nog niet zijn ontdekt. Mercedes moet deze informatie op 5 februari 2025 aanleveren.

Opel

Huidige status:

Op 11 februari 2025 vindt de inhoudelijke behandeling van de zaak plaats. Tijdens deze zitting zijn de volgende onderwerpen aan de orde: de aansprakelijkheid van de gedaagden, de bewijslast en de vraag of de rechtbank Opel/Peugeot/Citroën zal bevelen de rechtbank te informeren welke manipulatie-instrumenten zij in haar auto's inbouwde, zoals de rechtbank eerder in de procedures tegen Mercedes en Renault deed. Daarnaast zal de rechtbank oordelen over de vraag of de rechtbank bevoegd is te oordelen over de illegaliteit van manipulatie-instrumenten. *In de procedure tegen Mercedes heeft de rechtbank al bepaald*

dat ze bevoegd is om over deze kwestie te oordelen en we verwachten dat de rechtbank die uitspraak zal volgen.

Verloop van de procedure:

Op 3 juli 2024 wees de rechtbank een tussenvonnissen. Daarin besloot zij onder meer dat er in dit stadium van de procedure nog geen aanleiding is voor een informatiebevel. Op 11 februari 2025 vindt de inhoudelijke behandeling van de procedure plaats. De zitting zal gaan over de aansprakelijkheid van de gedaagden en het door de belangenorganisaties gevraagde informatiebevel.

Bij rolbeslissing van 18 september 2024 verzocht de rechtbank partijen een akte te nemen over de vraag of de burgerlijke rechter een oordeel kan geven over de illegaliteit van manipulatie-instrumenten of dat zij gebonden is aan het oordeel van de typegoedkeuringsautoriteit. Deze akten zijn bij de rechtbank ingediend. Inmiddels oordeelde de rechtbank in de procedure tegen Mercedes dat het oordeel over deze materie aan de rechtbank is. Emissions Justice verwacht dat de rechtbank in de procedure tegen Opel/Peugeot/Citroën hetzelfde zal oordelen.

Fiat

Huidige status:

Op 22 oktober 2022 oordeelde het Hof dat het bevoegd is te oordelen over vorderingen van gedupeerden die hun auto's in Nederland hebben gekocht of geleased, maar niet over vorderingen van gedupeerden die hun auto buiten Nederland hebben gekocht of geleased. Daarnaast oordeelde het Hof dat het oude collectieve actierecht van toepassing is op Euro-5 auto's en de WAMCA op Euro 6 auto's. Emissions Justice is tevreden met het rechtsmachtsoordeel ten aanzien van de Nederlandse achterban en het oordeel dat de WAMCA van toepassing is op de Euro 6 auto's. Tegen de andere oordelen zal Emissions Justice cassatie instellen.

Verloop van de procedure:

Op 13 augustus 2024 wees het Hof Amsterdam een tussenarrest. Hierin is geoordeeld dat de Nederlandse rechter rechtsmacht heeft, maar niet ten aanzien van vorderingen van gedupeerden die buiten Nederland een voertuig hebben gekocht of geleased. Verder oordeelde het gerechtshof dat artikel 3:305a (oud) BW van toepassing is op de vorderingen met betrekking tot de Euro 5 motoren en dat de WAMCA van toepassing is op de vorderingen met betrekking tot de Euro 6 motoren. Het Hof bevestigde deze beslissing bij arrest van 22 oktober 2024 en wees de zaak terug naar de rechtbank.

Emissions Justice is tevreden met het rechtsmachtsoordeel ten aanzien van de Nederlandse achterban en het oordeel dat de WAMCA van toepassing is op de Euro 6 auto's. Tegen de andere oordelen zal Emissions Justice cassatie instellen.

Volkswagen

Huidige status:

Op 13 augustus 2024 deed het gerechtshof Amsterdam uitspraak over zijn bevoegdheid en over de toepasselijkheid van de WAMCA. Het Hof oordeelde dat het bevoegd is ten aanzien van gedupeerden die hun auto in Nederland hebben gekocht of geleased. Het Hof oordeelde verder dat de WAMCA van toepassing is op Euro 6 voertuigen en het oude collectieve

actierecht op Euro 5 voertuigen. De mondelinge behandeling wordt verwacht in februari of maart 2025.

Verloop van de procedure:

In het arrest van 13 augustus 2024 oordeelde het gerechtshof Amsterdam dat de Nederlandse rechter rechtsmacht heeft ten aanzien van vorderingen van gedupeerden die hun auto's in Nederland hebben gekocht of geleased. Daarnaast oordeelde het Hof dat de WAMCA van toepassing is voor Euro 6 auto's en het oude recht op Euro 5 auto's.

Op 24 september 2024 vond een regiezitting plaats waarin de partijen in de gelegenheid zijn gesteld om zich uit te laten over het vervolg van de procedure, waaronder de vraag of zij een terugwijzing naar de rechtbank wensen.

De mondelinge behandeling wordt verwacht in februari of maart 2025.

Renault

Huidige status:

De rechtbank gaf Renault op 13 november 2024 een gewijzigd informatiebevel en stelde beide partijen in de gelegenheid daarop te reageren. De stukken moeten op 8 januari 2025 worden ingediend.

Verloop van de procedure:

Renault diende op 18 september 2024 haar antwoordakte in op het informatiebevel van de rechtbank. Renault voldeed slechts gedeeltelijk aan het bevel van de rechtbank en maakte bezwaar tegen de reikwijdte van het bevel. Renault beriep zich ook op de vertrouwelijkheid en concurrentiegevoeligheid van de gevraagde informatie. Bij vonnis van 13 november 2024 heeft de rechtbank de bezwaren van Renault grotendeels verworpen. Renault moet per motortype en per auto melden welke manipulatie-instrumenten zij gebruikte en waarom zij die gerechtvaardigd vindt. Dat geldt zowel voor de manipulatie-instrumenten die al in de procedure zijn omschreven, als voor de instrumenten die nog niet zijn ontdekt. Wel stelde de rechtbank Renault in de gelegenheid haar beroep op de vertrouwelijkheid verder te onderbouwen en haar mening te geven over de uitvoerbaarheid van het aangepaste bevel. Ook de belangenorganisaties mogen op het aangepaste informatiebevel reageren. De stukken moeten op 8 januari 2025 bij de rechtbank worden ingediend.

Ik dank daarom het werk van onze advocaten, staf, bestuurders en andere dienstverleners. We hebben allemaal het gevoel dat we aan de vooravond staan van een belangrijk resultaat en kijken ernaar uit om u het komende jaar verder van dienst te zijn.

Met vriendelijke groet,

Andrew Goodman

Voorzitter

Stichting Diesel Emissions Justice (DEJF)