

ECLI:NL:RBAMS:2026:3734

Instantie	Rechtbank Amsterdam
Datum uitspraak	15-04-2026
Datum publicatie	15-04-2026
Zaaknummer	C/13/639718 / HA ZA 17-1255
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	<p>Mededingingsrecht. Vrachtwagenkartel. Vervolg op het tussenvonnis van 28 februari 2024 (ECLI:NL:RBAMS:2024:1119, tweede stelplichtvonnis). De rechtbank verwerpt het beroep van de Truckfabrikanten op verjaring naar Nederlands recht. Onder verwijzing naar het arrest van het HvJEU in de zaak Heureka/Google, overweegt de rechtbank dat de relatieve verjaringstermijn niet eerder is aangevangen dan met de publicatie van de samenvatting van het Besluit van de Europese Commissie op 7 april 2017. De dagvaarding dateert van 13 juli 2017. De rechtbank volgt de Truckfabrikanten niet in hun standpunt dat CDC (of de Achterliggende partijen) al voor 7 april 2017 over de informatie beschikte die nodig is om een schadevordering in te stellen. Met betrekking tot de absolute verjaring overweegt de rechtbank dat uit de Kartelschaderichtlijn en artikel 6:193s BW volgt dat de rechtsvordering tot vergoeding van schade door een inbreuk op het mededingingsrecht verjaart door verloop van twintig jaren na de aanvang van de dag volgende op die waarop de inbreuk is stopgezet. In dit geval heeft de Commissie het einde van de Inbreuk bepaald op 18 januari 2011. Dat betekent dat van absolute verjaring geen sprake is.</p> <p>In dit vonnis moet worden beslist over de vraag of er sprake is van een overchargepercentage. Partijen hebben daartoe regressieanalyses van deskundigen in het geding gebracht. De rechtbank neemt voor het bepalen van het overchargepercentage de regressieanalyse van de deskundigen van CDC als uitgangspunt. De rechtbank stelt het overchargepercentage vast op 7%.</p> <p>Met betrekking tot de na-ijlperiode (effectieve einddatum van het Kartel) sluit de rechtbank aan bij de door de deskundigen van CDC vastgestelde periode. De rechtbank bepaalt dat de na-ijlperiode (de periode dat het Kartel nog effect heeft gehad na de door de Commissie vastgestelde datum van 18 januari 2011) is geëindigd op 30 mei 2013.</p> <p>CDC stelt ook schade te hebben geleden doordat er afspraken waren gemaakt over de invoering van nieuwe emissietechnologieën waardoor vrachtwagens die aan de nieuwste (Europese) normen voldeden pas later op de markt kwamen. De rechtbank oordeelt dat deze emissieschade wegens onvoldoende onderbouwing niet toewijsbaar is.</p> <p>Voor de begroting van de schade moet ook nog de volume of commerce worden vastgesteld. De rechtbank bepaalt de uitgangspunten aan de hand waarvan dat kan worden vastgesteld. Partijen kunnen daarmee zelf een lijst opstellen met vrachtwagentransacties die voor schadevergoeding in aanmerking komen. Ook de value of commerce moet nog worden vastgesteld. Ook daarvoor bepaalt de rechtbank de uitgangspunten. De rechtbank oordeelt dat de door de afnemers daadwerkelijke betaalde koopprijs en de door CDC berekende leasetermijnen het vertrekpunt zijn voor de berekening van de value of commerce.</p> <p>De rechtbank verwijst de zaak naar de rol voor uitlating door partijen over het vervolg van de procedure met betrekking tot de volgende beslispunten: de vaststelling van het volume of commerce en de value of commerce, en het doorberekeningsverweer van de Truckfabrikanten.</p>
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

Uitspraak

Afdeling privaatrecht

Zaaknummer: C/13/639718 / HA ZA 17-1255

Vonnis van 15 april 2026

in de zaak van

de rechtspersoon naar vreemd recht

RETAIL CARTEL DAMAGE CLAIMS S.A.,

gevestigd te Luxemburg, Luxemburg,

eiseres,

hierna aangeduid als: "**CDC**",

advocaten: mr. J.A. Möhlmann, mr. J.N. Kleywegt en mr. N.A.D. Groot,

tegen

1. de rechtspersoon naar vreemd recht

TRATON SE, voorheen genaamd **MAN SE**,

gevestigd te München, Duitsland,

2. de rechtspersoon naar vreemd recht

MAN TRUCK & BUS SE, voorheen genaamd **MAN TRUCK & BUS AG**,

gevestigd te München, Duitsland,

3. de rechtspersoon naar vreemd recht

MAN TRUCK & BUS DEUTSCHLAND GMBH,

gevestigd te München, Duitsland,

gedaagden,

hierna tezamen aangeduid als "**MAN**",

advocaten: mr. J.S. Kortmann en mr. M.G. Kuijpers,

4. de rechtspersoon naar vreemd recht

AB VOLVO (PUBL),

gevestigd te Gothenburg, Zweden,

5. de rechtspersoon naar vreemd recht

VOLVO LASTVAGNAR AB,

gevestigd te Gothenburg, Zweden,

6. de rechtspersoon naar vreemd recht

RENAULT TRUCKS SAS,

gevestigd te Saint-Priest, Frankrijk,

7. de rechtspersoon naar vreemd recht

VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH,

gevestigd te Ismaning, Duitsland,

gedaagden,

hierna tezamen aangeduid als "**Volvo/Renault**",

advocaten: mr. A. Knigge en mr. H.M. Cornelissen,

8. de rechtspersoon naar vreemd recht

DAIMLER AG,

gevestigd te Stuttgart, Duitsland,

gedaagde,

hierna aangeduid als "**Daimler**",

advocaat: mr. W. Heemskerk,

en

9. de rechtspersoon naar vreemd recht

SCANIA AB,

gevestigd te Södertälje, Zweden,

10. de rechtspersoon naar vreemd recht

SCANIA CV AB,

gevestigd te Södertälje, Zweden,

11. de rechtspersoon naar vreemd recht

SCANIA DEUTSCHLAND GMBH,

gevestigd te Koblenz, Duitsland,

hierna tezamen aangeduid als "**Scania**",

gevoegde partijen,

advocaat: mr. C.E. Schillemans.

Gedaagden en de gevoegde partij Scania zullen hierna gezamenlijk de Truckfabrikanten worden genoemd.

Verder worden in dit vonnis de volgende begrippen gebruikt:

Achterliggende partijen: de partijen (afnemers/gebruikers van vrachtwagens) die hun gestelde schadevorderingen aan CDC hebben gecedeerd (zie r.ov. 2.3, 3.2 en 3.18 van het tussenvonnissen van 15 mei 20191 (het stelplichtvonnissen));

Afnemer(s): afnemer(s)/gebruiker(s) van vrachtwagens (waaronder Achterliggende partijen);

Besluit: het besluit van 19 juli 2016 waarbij de Europese Commissie een boete heeft opgelegd aan een aantal ondernemingen vanwege een vastgesteld kartel op de markt voor middelzware en zware vrachtwagens (het Truckkartel of het Kartel);

Claimanten: CDC en de overige eiseressen uit Groep 1 van de Truckzaken (zie ook onder 1.3 hierna);

Inbreuk: de inbreuk op artikel 101 VWEU zoals vastgesteld door de Commissie in het Besluit en het Scania-besluit;

Scania-besluit: het besluit van 27 september 2017 waarbij de Europese Commissie een boete heeft opgelegd aan Scania vanwege een inbreuk op artikel 101 VWEU.

1 De procedure

- 1.1. De dagvaarding richtte zich ook nog tegen DAF Trucks N.V. en DAF Trucks Deutschland GmbH (gezamenlijk "DAF") en CNH Industrial N.V., Stellantis N.V., Iveco S.P.A. en Iveco Magirus AG (gezamenlijk "CNH/Iveco"). Inmiddels heeft CDC een regeling getroffen met DAF en CNH/Iveco, zodat zij geen deel meer uitmaken van de procedure.
- 1.2. Omdat de Truckfabrikanten tot het moment dat DAF een regeling had getroffen met CDC overwegend gezamenlijk verweer hebben gevoerd, zullen ook de gedingstukken voor zover afkomstig van DAF hierna worden genoemd. Omdat CNH/Iveco zeer kort voor de datum van dit vonnis ook een regeling heeft getroffen met CDC, geldt met betrekking tot de gedingstukken voor zover afkomstig van CNH/Iveco hetzelfde. Met het oog op de overzichtelijkheid worden hierna alleen de stukken opgenomen die betrekking hebben op het inhoudelijke debat tussen partijen.
- 1.3. De rechtbank heeft op 28 februari 2024 vonnis gewezen. De rechtbank heeft in dat vonnis (het tweede stelplichtvonnissen) overwogen dat een extra schriftelijke ronde noodzakelijk was om kort gezegd CDC (en toen nog de overige Claimanten uit Groep 1 van de Truckzaken) de gelegenheid te geven alle vrachtwagentransacties waarvoor zij schadevergoeding vordert nader te onderbouwen. De rechtbank heeft partijen ook gevraagd zich uit te laten over de vraag of verwijzing naar de schadestaat nog nodig is, of dat de schade ook in deze procedure kan worden begroot. Daarna heeft de rechtbank in de rolbeslissing van 5 juni 2024 overwogen voornemens te zijn de voeging van de onderhavige zaak met de zaken uit Groep 1 van de Truckzaken ongedaan te maken. Nadat partijen op dat voornemen hadden gereageerd, heeft de rechtbank bij rolbeslissing van 17 juli 2024 dat voornemen uitgevoerd. CDC heeft daarna uitvoering gegeven aan het tweede stelplichtvonnissen en bij akte de vrachtwagentransacties waarvoor zij schadevergoeding vordert nader onderbouwd. De Truckfabrikanten hebben daarop gereageerd. Vervolgens heeft de rechtbank, na kennis te hebben genomen van de standpunten van partijen daarover, bepaald dat de schade in deze procedure zal worden begroot. De rechtbank heeft een regiezitting en een mondelinge behandeling gelast.
- 1.4. De regiezitting is gehouden op 3 juni 2025. Van de zitting is proces-verbaal opgemaakt, dat met de daarin genoemde stukken, waaronder de spreekantekeningen en de presentaties van de (partij)deskundigen, tot de processtukken behoort. Aan het einde van de zitting heeft de rechtbank partijen opgedragen om gelijktijdig een overzichtsakte te nemen, met daarin een volledige uiteenzetting van wat nog van belang is voor de inhoudelijke behandeling op 18-19 november 2025 en de door de rechtbank te nemen beslissingen, ook als het gaat om wat al in eerdere processtukken is uiteengezet.
- 1.5. Partijen hebben vervolgens nog de volgende stukken in het geding gebracht:

- de overzichtsakte van CDC van 1 oktober 2025, met producties CDCR-0085 t/m CDCR-0099;
- de overzichtsakte van de Truckfabrikanten van 1 oktober 2025, met producties:
 - DAIM-0016;
 - IVEC-0010 t/m IVEC-0012;
 - MAN-0011 (updated versie van 19 augustus 2025);
 - TRUC-0070;
- het bericht van mr. Möhlmann van 1 oktober 2025, met daarbij een gecorrigeerde versie van productie CDCR-0089;
- de akte vermindering van eis van CDC van 29 oktober 2025 (naar aanleiding van de regeling met DAF);
- het B16-formulier van 29 oktober 2025 met het verzoek van CDC en DAF tot doorhaling van de procedure tegen DAF;
- de nadere akte ten behoeve van de mondelinge behandeling van de Truckfabrikanten van 29 oktober 2025, met producties TRUC-0071 t/m TRUC-0076;
- de nadere akte ten behoeve van de mondelinge behandeling van CDC van 29 oktober 2025, met bijlagen 1a (overzichtsdocument Volume of Commerce), 1b (USB-stick Volume of Commerce) en 2 (Agree/Disagree statement).

1.6. Op 18 en 19 november 2025 heeft de mondelinge behandeling plaatsgevonden. Van de zitting is proces-verbaal opgemaakt, dat met de daarin genoemde stukken, waaronder de spreekantekeningen en de presentaties van de (partij)deskundigen, tot de processtukken behoort.

1.7. Vervolgens is vonnis bepaald.

1.8. Nadien heeft CDC bij brief van 13 april 2026 zakelijk weergegeven meegedeeld dat zij een regeling heeft bereikt met CNH/Iveco en dat zij geen enkele vordering meer handhaaft die betrekking heeft op het aandeel van CNH/Iveco in de schade die de Achterliggende partijen stellen te hebben geleden. CDC heeft bij rolbericht van 13 april 2026 verzocht om de procedure door te halen ten aanzien van CNH/Iveco. Daarnaast heeft zij een akte vermindering van eis genomen. Zij vermindert de vordering op CNH/Iveco tot nihil (trekt de vordering jegens CNH/Iveco in). Mede namens CNH/Iveco verzoekt CDC de rechtbank de rechtbank om de eisvermindering en doorhaling jegens CNH/Iveco te verwerken voordat de rechtbank vonnis zal wijzen. CNH/Iveco heeft bij rolbericht van 14 april 2026 bevestigd dat partijen eenstemmig verzoeken om doorhaling van de procedure.

1.9. Vervolgens heeft CDC bij brief van 14 april 2026 zakelijk weergegeven meegedeeld dat zij met MAN een gedeeltelijke regeling heeft bereikt. CDC heeft tevens in lijn daarmee een akte vermindering van eis genomen.

1.10. Eveneens bij brief van 14 april 2026 heeft CDC zakelijk weergegeven meegedeeld dat zij ook met Scania een gedeeltelijke regeling heeft bereikt. CDC heeft tevens in lijn daarmee een akte vermindering van eis genomen

2 Inleiding

Wat in dit vonnis ter beoordeling voorligt

2.1.

De rechtbank heeft op de regiezitting beslist dat tijdens de mondelinge behandeling op 18-19 november de volgende onderwerpen aan de orde zouden moeten komen:

1. De methodologie voor de berekening van de (mogelijke) schade, in het bijzonder de volgende deelonderwerpen:
 2. de manier van berekening van de gestelde overcharge;
 3. de manier van berekening van de gestelde schade door als gevolg van de timing en doorberekening van kosten van de implementatie van de Europese emissiestandaarden EURO III tot en met VI (hierna aangeduid als emissieschade);
 4. de vraag welke data moeten worden gebruikt bij de berekening van de (mogelijke) schade;
 5. de duur van de (eventuele) na-ijlperiode;
 6. De methodologie voor de vaststelling van het volume of commerce, waarbij het gaat om:
 7. de vaststelling om welke vrachtwagentransacties het gaat;
 8. de (wijze van berekening van de) voor de schadebegroting te gebruiken prijzen van vrachtwagens;
 9. de (wijze van berekening van de) voor de schadebegroting te gebruiken leasetermijnen voor vrachtwagens;
 10. Het doorberekeningsverweer van de Truckfabrikanten.
- 2.2. Deze onderwerpen zijn achtereenvolgens door partijen als volgt op de agenda voor de mondelinge behandeling op 18-19 november 2025 gezet:
- Algemene inleiding schadedebat
 - Methodologie, data, overcharge en agree/disagree
 - Emissieschade
 - Value of commerce
 - Volume of commerce
 - Plausibiliteit
 - Doorberekeningsverweer.
- 2.3. De rechtbank zal achtereenvolgens ingaan op de hierna te noemen verschillende (deel)onderwerpen. Niet op de agenda van de mondelinge behandeling stond het beroep op verjaring naar Nederlands recht van de Truckfabrikanten. Dat is eerder in de procedure aan de orde gekomen. Het debat daarover heeft plaatsgevonden tijdens de mondelinge behandeling op 20 april 2023. Daarna hebben partijen in de overzichtsaktes hun standpunten nog eens toegelicht. De rechtbank ziet aanleiding in dit vonnis ook op het beroep op verjaring te beslissen, (nog steeds) ervan uitgaand dat Nederlands recht van toepassing is op de vorderingen van CDC, zie hierna.

Uitgangspunt: Nederlands recht is van toepassing

- 2.4. De rechtbank brengt nogmaals in herinnering dat bij de hiernavolgende beoordeling van de geschilpunten wordt uitgegaan van de toepasselijkheid van Nederlands recht. Zoals is beslist tijdens de regiezitting op 3 juni 2025, zal de rechtbank geen eindvonnis wijzen totdat het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJEU) een beslissing heeft gegeven op de prejudiciële vragen die de Hoge Raad in zijn arrest van 20 juni 2025 heeft gesteld met betrekking tot het toepasselijk recht en de mogelijkheid van rechtskeuze voor Nederlands recht.³ Zoals in het proces-verbaal van de regiezitting is aangegeven zal, voor zover de onderhavige zaak eerder in staat van wijzen van een eindvonnis komt dan dat het HvJEU arrest heeft gewezen, de behandeling van de zaak worden aangehouden zodat partijen zich nog kunnen uitlaten over de gevolgen als toch Nederlands recht niet van toepassing is op alle vorderingen van CDC.

3. Verjaring

- 3.1. De Truckfabrikanten stellen zich, als meest verstrekkend inhoudelijk verweer, op het standpunt dat de vordering van CDC is verjaard.

Relatieve verjaring

- 3.2. De Truckfabrikanten beroepen zich op de eerste plaats op de relatieve verjaringstermijn van artikel 3:310 BW. Op grond van artikel 3:310 lid 1 BW verjaart een vordering tot vergoeding van schade door verloop van vijf jaar na de aanvang van de dag, volgende op die waarop de benadeelde zowel met de schade bekend is geworden, als met de daarvoor aansprakelijke persoon. De Truckfabrikanten stellen dat vanaf 3 maart 2011 publiekelijk bekend was dat MAN een clementieverzoek had ingediend bij de Commissie en dat de Commissie onderzoek deed naar een aantal fabrikanten van vrachtwagens. Vanaf dat moment waren CDC en de Achterliggende partijen bekend met de mededingingsrechtelijke inbreuk op de Europese markt voor vrachtwagens, de relevante periode en de vermoedelijke deelnemers aan de Inbreuk. Onder verwijzing naar uitspraken van de Hoge Raad⁴ en de rechtbank Rotterdam⁵ stellen de Truckfabrikanten dat de relatieve verjaringstermijn is aangevangen op 4 maart 2011 en eindigde op 4 maart 2016. De verjaring is niet voor die datum gestuit en de dagvaarding is uitgebracht op 13 juli 2017. Dat betekent dat de vorderingen zijn verjaard, aldus de Truckfabrikanten.
- 3.3. CDC betwist dat de vorderingen zijn verjaard op grond van artikel 3:310 BW. Zij stelt onder verwijzing naar de uitspraak van het HvJEU 22 juni 2022 (Volvo/RM)⁶ dat de verjaringstermijn pas is aangevangen met de publicatie van de samenvatting van het Besluit in het Publicatieblad van de Europese Unie op 7 april 2017. Ten tijde van het uitbrengen van de dagvaarding was de verjaringstermijn dus nog niet verlopen.
- 3.4. Om te bepalen of de vorderingen (deels) verjaard zijn, moet de rechtbank eerst vaststellen welk verjaringsregime van toepassing is op de vorderingen van CDC. Artikel 22 lid 1 van de Kartelschaderichtlijn bepaalt dat materiële bepalingen uit de Kartelschaderichtlijn geen terugwerkende kracht hebben. In het arrest Volvo/RM heeft het HvJEU bepaald dat de verjaringstermijn van artikel 10 van de Kartelschaderichtlijn een materiële bepaling is in de zin van artikel 22 van de Kartelschaderichtlijn. Dat betekent dat het verjaringsregime uit artikel 10 van de Kartelschaderichtlijn en de nationale implementatie daarvan in artikel 6:193s BW geen terugwerkende kracht hebben. Die bepalingen zijn dus slechts van toepassing op vorderingen waarvan de verjaringstermijn niet al was verstreken op de uiterste implementatiedatum van de Kartelschaderichtlijn, te weten 27 december 2016.
- 3.5. In het geval dat het verjaringsregime van de Kartelschaderichtlijn niet van toepassing is, wordt het verjaringsregime bepaald door het nationale recht, zoals bepaald in het arrest van het HvJEU 27 maart 2019 (Cogeco).⁷ Het nationale verjaringsregime voor de uitoefening van het recht om schadevergoeding te vorderen is vastgelegd in artikel 3:310 BW. Artikel 3:310 BW bepaalt dat een rechtsvordering tot vergoeding van schade verjaart door verloop van vijf jaar nadat de benadeelden bekend zijn geworden met (i) de schade en (ii) de identiteit van de persoon die aansprakelijk is voor de schade. Zoals hiervoor al is weergegeven, stellen de Truckfabrikanten dat moment op 3 maart 2011.
- 3.6. De rechtbank volgt de Truckfabrikanten daarin niet. Uit het arrest HvJ EU 18 april 2024 (Heureka Group/Google)⁸ blijkt dat er in beginsel vanaf het moment dat een samenvatting van het besluit van de Commissie in het Publicatieblad is verschenen, redelijkerwijs vanuit kan worden gegaan dat een benadeelde beschikt over de informatie die nodig is om een schadevordering in te kunnen stellen, tenzij wordt aangetoond dat die informatie al ruim voor die datum bij degene die schade wil vorderen bekend was (punt 83). De verjaring kan echter niet ingaan voor het moment waarop de inbreuk is beëindigd (punt 86).
- 3.7. De samenvatting van het Besluit is gepubliceerd op 7 april 2017. Gelet op het arrest Heureka Group/Google, is de verjaringstermijn dus in beginsel pas op die datum aangevangen. De rechtbank is het niet met de Truckfabrikanten eens dat CDC (of de Achterliggende partijen) al voor die datum over de informatie beschikte die nodig is om een schadevordering in te stellen. Uit het arrest HvJEU 22 juni 2022 (Volvo/RM) blijkt dat het bestaan van een inbreuk op het mededingingsrecht, het bestaan van schade en een causaal verband tussen die schade en deze inbreuk, alsmede de identiteit van de pleger van de inbreuk, deel uitmaken van de noodzakelijke gegevens waarover de benadeelde moet

beschikken om een schadevordering te kunnen instellen. De Truckfabrikanten verwijzen naar het persbericht van de Commissie van 18 januari 2011 en nieuwsberichten in verschillende landen op 18, 19, 20 en 25 januari 2011, en 3 en 4 maart 2011. Op basis van die publicaties kan naar het oordeel van de rechtbank niet worden geoordeeld dat CDC (of de Achterliggende partijen) op (één van) die momenten kennis had genomen of redelijkerwijs kan worden geacht kennis te hebben genomen van de hiervoor bedoelde informatie. Het persbericht van de Commissie zegt niet meer dan dat op 18 januari 2011 onaangekondigde inspecties hebben plaatsgevonden "in the truck industry". Er worden geen Truckfabrikanten genoemd. De Commissie schrijft onder meer:

"The Commission has reason to believe that the companies concerned may have violated EU antitrust rules that prohibit cartels and restrictive business practices and/or the abuse of a dominant market position (Articles 101 and 102 respectively of the Treaty on the Functioning of the EU)

()

Unannounced inspections are a preliminary step into suspected anticompetitive practices. The fact that the Commission carries out such inspections does not mean that the companies are guilty of anti-competitive behaviour nor does it prejudice the outcome of the investigation itself."

Het gaat om een kort bericht, zonder concrete informatie. Ook de andere berichten in de media waarnaar de Truckfabrikanten verwijzen zijn zeer summier, bevatten slechts zeer algemene informatie (deels dezelfde inhoud als het persbericht van de Commissie) en gaan over een onderzoek door de Commissie dat pas kort daarvoor is gestart. Voor zover Truckfabrikanten aan het woord komen in de berichten, gaat het om niet meer dan een bevestiging dat zij onderzocht worden en dat zij meewerken aan het onderzoek. Deze berichten, in onderlinge samenhang bezien, leveren niet de volgens het arrest Volvo/RM minimaal vereiste kennis op. Dat MAN in de berichten wordt genoemd als de whistleblower die een melding heeft gedaan bij de Commissie, leidt niet tot een ander oordeel.

- 3.8. Het feit dat CDC in deze procedure een verklaring voor recht heeft gevorderd en (in eerste instantie) geen concrete schadevergoedingsvordering heeft ingesteld, doet aan het vorenstaande niet af. Anders dan de Truckfabrikanten stellen, wil dat nog niet zeggen dat CDC (of de Achterliggende partijen) dus ook al eerder een vordering hadden kunnen instellen. Dat geldt ook voor de stelling van de Truckfabrikanten dat CDC volgens de Truckfabrikanten zelf ervan uitgaat dat een kartel een prijsopdrijvend effect heeft en zij dus al kon vermoeden dat zij als gevolg daarvan schade had geleden. Dat is nog steeds onvoldoende concreet.
- 3.9. De dagvaarding dateert van 13 juli 2017. Dat is binnen de termijn van vijf jaar na de publicatie van de samenvatting van het Besluit. Dat betekent dat er geen sprake is van relatieve verjaring.
- 3.10. Voor het verschijnen van het arrest Heureka Group/Google zou de rechtbank tot hetzelfde oordeel zijn gekomen. Dat wordt hieronder ten overvloede vermeld in de rechtsoverwegingen 3.11-3.13. Hoewel het arrest Heureka Group/Google op het moment van de mondelinge behandeling nog niet was geweest, is er, omdat dit niet tot een ander oordeel leidt dan het voordien geldende recht, geen aanleiding partijen in de gelegenheid te stellen op dit arrest te reageren.
- 3.11. De verjaringstermijn van artikel 3:310 BW vangt aan als de benadeelde bekend is geworden met de schade en de aansprakelijke persoon. In een recent arrest van de Hoge Raad is de lijn bevestigd dat het moet gaan om daadwerkelijke bekendheid.⁹ De benadeelde moet daadwerkelijk in staat zijn een rechtsvordering tot schadevergoeding in te stellen. Daarvan is sprake als de benadeelde voldoende zekerheid heeft verkregen dat er schade is veroorzaakt door een tekortkoming of foutief handelen van een derde. Of sprake is van daadwerkelijke bekendheid, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Daarbij moet de vraag worden beantwoord of de benadeelden over de kennis en het inzicht beschikken om de deugdelijkheid van het handelen van de derde daadwerkelijk te kunnen beoordelen.
- 3.12. Voor beantwoording van de vraag of benadeelden over de benodigde kennis en het inzicht beschikken om het deugdelijk handelen van een derde daadwerkelijk te kunnen beoordelen, is het

Cogeco-arrest van belang. Daaruit volgt dat de benadeelde de definitieve beslissing van een mededingingsautoriteit moet kunnen afwachten en daarna nog voldoende tijd moet hebben om een vordering tot schadevergoeding in te stellen, zonder dat een nationaal verjaringsregime daaraan in de weg mag staan.

3.13. Tegen die achtergrond oordeelt de rechtbank dat de benadeelden op zijn vroegst op 7 april 2017 daadwerkelijk bekend waren met de schade en de daarvoor aansprakelijke rechtspersonen. Op 7 april 2017 heeft de Europese Commissie de samenvatting van haar Besluit gepubliceerd over de Inbreuk. De dagvaarding dateert van 13 juli 2017 en dat is binnen de termijn van vijf jaar. Dat betekent dat er geen sprake is van verjaring. Tot zover ten overvloede de beoordeling zoals die zou hebben geluid voorafgaand aan het arrest Heureka Group/Google.

3.14. Het beroep op relatieve verjaring slaagt gelet op het vorenstaande niet.

Absolute verjaring

3.15. Op de tweede plaats beroepen de Truckfabrikanten zich met betrekking tot een deel van de schadevorderingen op de absolute verjaringstermijn van artikel 3:310 BW. Op grond daarvan verjaart een vordering tot vergoeding van schade ook door verloop van twintig jaar na de gebeurtenis waardoor de schade is veroorzaakt. Die termijn begint te lopen zodra de schadeveroorzakende gebeurtenis heeft plaatsgevonden, zelfs als de benadeelde van het bestaan van zijn vordering niet op de hoogte is. Volgens de Truckfabrikanten is de 20-jarige absolute verjaringstermijn aangevangen per afzonderlijke schadevordering op de datum van de transactie waarop de desbetreffende schadevordering betrekking heeft. Voor zover de vorderingen op het moment van een rechtsgeldige stuitingsbrief, betekening van de dagvaarding of indiening van een daarop betrekking hebbende eisvermeerdering meer dan twintig jaar daarvoor zijn ontstaan, zijn deze daarom verjaard. De rechtbank begrijpt dat de Truckfabrikanten hiermee doelen op de periode van 17 januari 1997 (start Inbreukperiode) en 14 juli 1997 (20 jaar vóór de datum van de dagvaarding).

3.16. CDC betwist dat sprake is van absolute verjaring van een deel van de schadevorderingen. Volgens haar is geen sprake van een reeks van schadeveroorzakende gebeurtenissen. De schadeveroorzakende gebeurtenis is niet een afzonderlijke vrachtwagentransactie, maar de voortdurende Inbreuk. De absolute verjaringstermijn begint dan ook niet vrachtwagen voor vrachtwagen of transactie voor transactie te lopen. Er is één moment voor de Inbreuk als geheel: de dag waarop de inbreuk is stopgezet. Dat is 18 januari 2011, aldus CDC.

3.17. Gelet op wat hiervoor met betrekking tot het beroep op relatieve verjaring is overwogen, is ook nu van belang of de absolute verjaringstermijn al was verstreken op het moment van de uiterste implementatiedatum van de Kartelschaderichtlijn, te weten 27 december 2016. De rechtbank stelt vast dat dat niet het geval is. De eerst mogelijke datum waarop de verjaringstermijn is aangevangen, is de datum van de start van de Inbreuk, 17 januari 1997. Dat betekent dat de 20-jarige termijn op zijn vroegst verloopt op 17 januari 2017. Dat is na de uiterste implementatiedatum van de Kartelschaderichtlijn. Dat betekent dat de Kartelschaderichtlijn en artikel 6:193s BW van toepassing zijn. Daaruit volgt dat de rechtsovereenkomst tot vergoeding van schade door een inbreuk op het mededingingsrecht verjaart door verloop van twintig jaren na de aanvang van de dag volgende op die waarop de inbreuk is stopgezet. In dit geval heeft de Commissie het einde van de Inbreuk bepaald op 18 januari 2011. Dat betekent dat van absolute verjaring geen sprake is. Ook het beroep op absolute verjaring wordt dus verworpen.

4 De Inbreuk onrechtmatigheid

4.1.

De Truckfabrikanten voeren aan dat geen sprake is van civielrechtelijke aansprakelijkheid jegens de Achterliggende partijen omdat niet is voldaan aan de vooraarden voor onrechtmatige daad. De rechtbank volgt dit niet: met het Besluit en het Scania-besluit staat de Inbreuk vast. Dat betekent dat de onrechtmatigheid jegens de Achterliggende partijen is gegeven, voor zover een Achterliggende partij door de Inbreuk is getroffen. Of dat laatste het geval is, hangt af van het antwoord op de vraag of de Achterliggende partijen schade hebben geleden door de Inbreuk.

5 Plausibiliteit van schade (bruto lijstprijzen)

Plausibiliteit

- 5.1. In het tussenvonnis van 12 mei 202110 heeft de rechtbank het verweer van de Truckfabrikanten dat (voor zover nu van belang) de Achterliggende partijen geen schade (kunnen) hebben geleden, beoordeeld. De rechtbank heeft dit verweer verworpen en geoordeeld dat het niet vaststaat dat het is uitgesloten dat de Inbreuk tot schade heeft geleid voor de Achterliggende partijen (r.ov. 3.69). De Truckfabrikanten betogen ondanks deze beslissing in dit stadium van de procedure (nog steeds) dat het niet aannemelijk is dat de Inbreuk tot hogere prijzen van vrachtwagens heeft geleid (en dus tot schade voor de Achterliggende partijen).
- 5.2. De rechtbank heeft deze beslissing in het tussenvonnis (inderdaad) voorzichtig geformuleerd, maar die formulering sloot aan bij het verweer dat werd beoordeeld. In het tussenvonnis heeft de rechtbank ook de volgende (bindende eind)beslissingen genomen over de aannemelijkheid van schade (plausibiliteit).
 - 5.2.1. Het betoog van de Truckfabrikanten (zoals zij ook thans nog steeds bepleiten) dat de Inbreuk in essentie alleen een uitwisseling van informatie betrof is verworpen. Het gebruik van de term collusion om het handelen van de Truckfabrikanten te duiden, impliceert dat de Commissie van oordeel is dat dit verder is gegaan dan het enkel delen van onschuldige informatie over bruto lijstprijzen; er is kennelijk ook sprake geweest van onderlinge afstemming en afspraken. Het gebruik van de term coordinate maakt duidelijk dat de Commissie van oordeel is dat er gerichte afspraken zijn gemaakt. Ook de rechtbank zal daarvan uitgaan (r.ov. 3.19).
 - 5.2.2. Ook het verweer van de Truckfabrikanten dat zij geen uitvoering hebben gegeven aan de tijdens de gewraakte overleggen gemaakte afspraken is verworpen (r.ov. 3.20).
 - 5.2.3. De rechtbank heeft geoordeeld dat het Harrington & Schinkel-rapport¹¹ (met daarin een theory of harm) concludent en overtuigend is. Het is opgesteld door personen die ter zake als deskundig mogen worden beschouwd en het geeft op begrijpelijke wijze weer, niet alleen wat voor effect de tussen de fabrikanten uitgewisselde informatie op de markt heeft gehad, maar ook dat, door zowel binnen als buiten de onderneming de afspraken verborgen te houden, het beeld in stand werd gelaten van een volledig concurrerende markt. Dit is onderbouwd met de algemeen aanvaarde economische theorie dat prijzen stijgen als de kostprijs stijgt. De theorie van Harrington & Schinkel dat door de lagere schakels in de distributieketen, die niets wisten van de afspraken over bruto lijstprijzen en de informatie-uitwisseling van bruto lijstprijzen, de bruto lijstprijzen als kostprijs werden gezien, vindt de rechtbank overtuigend (r.ov. 3.63).
 - 5.2.4. Tot slot heeft de rechtbank (in r.ov. 3.67) het volgende overwogen:

“Ook ter zitting hebben de Truckfabrikanten geen overtuigend antwoord kunnen geven op de vraag wat het doel was van de informatie-uitwisseling over bruto lijstprijzen. Volgens de Truckfabrikanten was men eenvoudigweg geïnteresseerd in alles wat er op de markt gebeurt

en zag men er weinig of niets schadelijks in. Dit staat wel erg ver af van wat de Commissie in het Besluit heeft vastgesteld over het doel van de samenspanning: het verstoren van de onafhankelijke prijsvorming en de normale prijsbewegingen voor vrachtwagens in de EER (nr. 71). Uit het Besluit blijkt dat er al grote transparantie was op de vrachtwagenmarkt (nr. 29). Het toekomstig marktgedrag en de plannen van Truckfabrikanten met betrekking tot wijzigingen in de bruto prijzen en bruto lijstprijzen was een van de overblijvende onzekerheden. Nogmaals wijst de rechtbank erop dat de Truckfabrikanten uitgezonderd Scania de bevindingen van de Commissie hebben erkend. Niet valt in te zien waarom een Truckfabrikant uit pure interesse informatie over zijn toekomstig marktgedrag aan zijn concurrenten zou geven, als daar niet iets tegenover zou staan wat hem tot voordeel zou (kunnen) strekken. In dit geval: informatie over het toekomstig marktgedrag van zijn concurrenten. Dit met de bedoeling om het marktgedrag op elkaar af te stemmen, zoals de Commissie ook heeft vastgesteld. De Commissie heeft bovendien vastgesteld dat de Geadresseerden de Inbreuk doelbewust hebben gepleegd (nr. 104). Dat de informatie-uitwisseling de Truckfabrikanten tot voordeel heeft gestrekt, ligt bovendien voor de hand. Het Kartel heeft jarenlang gefunctioneerd en geen enkel lid heeft het Kartel voortijdig verlaten. Ook dat pleit tegen de stelling dat de Inbreuk geen effect heeft gehad en niet tot schade kan hebben geleid. De rechtbank wijst in dit verband ook nog op nr. 81 van het Besluit, waarin de Commissie overweegt dat vanwege het marktaandeel en de omzet van de Geadresseerden in de EER, aangenomen kan worden dat de effecten op de handel merkbaar zijn geweest.”

5.3. Al deze overwegingen hebben tezamen geleid tot de conclusie “dat het niet vaststaat dat het is uitgesloten dat de Inbreuk tot schade heeft geleid voor de Achterliggende partijen” (r.ov. 3.69). Anders geformuleerd: de rechtbank is van oordeel dat het onwaarschijnlijk is dat de Inbreuk niet tot hogere prijzen en (dus) tot schade voor de Achterliggende partijen heeft geleid.

5.4. Soortgelijke overwegingen zijn ook te lezen in de beslissingen van buitenlandse rechters.

5.4.1. In de uitspraak van de Competition Appeal Tribunal (CAT) (Verenigd Koninkrijk) in Royal Mail/BT vs DAF van 7 februari 2023¹² staan de volgende overwegingen:

“() For long-running conduct which encompasses some of Europe's largest and most sophisticated industrial operators and which was supported by a series of secret, high level meetings over multiple years, it does not seem plausible () that the firms involved could have been ignorant of the risks they were taking. Nor would it have needed to have been so secretive if it was being done to benefit competition by for example reducing costs associated with risks and uncertainty.” (282)

“() We consider it inconceivable that DAF did not expect to raise transaction prices through its participation in the Cartel for such a long period.” (319)

“We find that a plausible theory of coordination might be formed around the ability of the Cartelists to use list price increases as a focal point in the hope or expectation that this would make net prices higher. () we cannot, and do not need to, test or prove this hypothesis fully. But the clues we do have from the regular Cartel member meetings over 14 years, in which there were several references to net prices among other things, does provide at least a plausible account of how coordinated list price increases might have affected net transaction prices. ()” (320)

5.4.2. De Court of Appeal heeft de uitspraak van de CAT op 27 februari 2024 bekrachtigd¹³ en (ook) overwogen:

“On its own admission, DAF participated in a secret cartel with other truck manufacturers to maintain prices at a supra-competitive level for some fourteen years. It is inconceivable that it would have participated in the cartel for such an extended period of time with all the financial, regulatory and reputational risk that that entailed, unless it was gaining significant financial

benefit from that participation. ()” (140)

5.4.3. Het Bundesgerichtshof (BGH) heeft in een arrest van 5 december 2023¹⁴ (in een vertaling in het Engels) het volgende overwogen:

“(1) In its overall assessment, the appeal court attached considerable weight to the rule of general experience to be applied here in the light of the nature and gravity of the cartel infringement, in particular its content relating to gross list prices as an important instrument of strategic control of price-setting behaviour on the market, the cartel participants over 90% market coverage in the EEA and the maintenance of the cartel over 14 years with an increasing intensity of the mutual exchange of information. It correctly held that the establishment and maintenance of the cartel for at least 14 years would not make sense without a worthwhile return on the cartel, despite the considerable risks involved, including financial risks. () (40)

(2) () The appeal court did not err in law in basing its conviction that, with the probability required for a judgment on the merits, harm of some amount was incurred, firstly on the considerable weight of the rule of general experience in the present case and, secondly, on the fact that there are no circumstances which, in view of the risks involved, could explain the continuation of the cartel for many years despite a lack of returns. ().” (41)

5.4.4. De Borgarting Court of Appeal (Noorwegen) heeft in een uitspraak van 17 maart 2025¹⁵ onder meer het volgende overwogen (pag. 39):

“(()) the Court of Appeal is of the opinion that the respondents cannot be heard to argue that this was merely an exchange of information between manufacturers in the form of sharing knowledge of gross list prices that had already been determined internally by each manufacturer. The Court of Appeal has concluded that the nature and scope of the illegal price collusion was more qualified. There was regular and long-term contact between the participants. The contact included discussion of future gross prices with a view to influencing future price developments in the end-user market. The participants had a common, long-term interest in maintaining the price level.

In order to achieve a coordinated effect, it is not a condition that the producers go so far as to agree on specific end-user prices combined with an agreement on sanctions against participants who price the product lower. The Court of Appeal is of the opinion that, based on economic theory, it is sufficient that the participants have a common understanding of what is the relevant area for the end-user prices, in practice often a common understanding of the price development, combined with the fact that they are in a position to monitor whether the other participants act on accordance with this, and also have a potential means of sanction at their disposal if someone violates the common understanding.

A key factor in the existence of the conditions for coordinated effects here is that the illegal price collusion took place over several years ().

The District Court concluded that the model described by Professor Harrington provided “a good explanation” for why the exchange of list prices could lead to higher end-user prices (). As the Court of Appeal considers the issue of coordinated effects, the Court of Appeal finds no reason to go into detail of Professor Harringtons theory. () Since the Court of Appeal is of the opinion that the tortious act was more extensive than such *sharing of price intentions* (), Professor Harringtons theory is of less interest. ()”

5.4.5. Al deze overwegingen zijn ook in lijn met wat hierover in de Praktische Gids¹⁶ staat:

“Inbreuk maken op de mededingingsregels stelt de leden van het kartel bloot aan het risico op ontdekking, waarna bij besluit een inbreuk kan worden vastgesteld en boetes kunnen worden opgelegd. Het feit dat ondernemingen zich niettemin met dergelijke illegale activiteiten bezighouden, wijst er op zichzelf reeds op dat zij daarvan aanzienlijke voordelen verwachten, en

dus dat het kartel gevolgen zal hebben voor de markt en daarmee ook voor hun afnemers.”

- 5.5. Uit al dit voorgaande volgt dat, voor zover van belang, voldoende plausibel is dat de Inbreuk tot schade bij de Achterliggende partijen heeft geleid.

Uitspraken CAT en Borgarting Court of Appeal

- 5.6. De rechtbank zal in het vervolg van de beoordeling nog vaker verwijzen naar de uitspraken van de CAT en de Borgarting Court of Appeal: partijen doen dat ook; in deze beide uitspraken worden ook regressieanalyses, opgesteld door (de deskundigen van) zowel de claimanten in die procedures en de Truckfabrikanten, beoordeeld; en in zowel de CAT als de Borgarting Court of Appeal zitten ook economen die naar mag worden aangenomen beter in staat zijn dergelijke economische/econometrische analyses te beoordelen dan juristen.

Recht op schadevergoeding

- 5.7. Volgens de jurisprudentie van het HvJEU kan eenieder vergoeding voor de door hem geleden schade vorderen wanneer er een causaal verband is tussen die schade en een inbreuk op het mededingingsrecht. Alle nationale regels betreffende de uitoefening van het recht op schadevergoeding voortvloeiend uit een inbreuk op artikel 101 VWEU moeten voldoen aan de beginselen van doeltreffendheid en gelijkwaardigheid. Dit betekent dat deze niet mogen worden geformuleerd of toegepast op een wijze die het buitensporig moeilijk of praktisch onmogelijk maakt om het door het VWEU gegarandeerde recht op schadevergoeding uit te oefenen.¹⁷ In de Schaderichtlijn staat verder onder meer het volgende:

5.7.1. Artikel 4: Overeenkomstig het beginsel van doeltreffendheid mag het nationale recht het niet buitensporig moeilijk of praktisch onmogelijk maken om volledige vergoeding van door een inbreuk op het mededingingsrecht veroorzaakte schade te verhalen.

5.7.2. Artikel 17: De bewijslast die geldt voor de begroting van de schade mag het niet praktisch onmogelijk of buitensporig moeilijk maken om het recht op schadevergoeding uit te oefenen. De nationale rechters moeten bevoegd zijn de schade te ramen, indien vaststaat dat een eiser schade heeft geleden maar praktisch onmogelijk of buitensporig moeilijk is de geleden schade op basis van het beschikbare bewijsmateriaal nauwkeurig te begroten.

5.7.3. Schadevorderingen wegens inbreuken op het mededingingsrecht vereisen doorgaans een complexe feitelijke en economische analyse (overweging 14).

6 Overcharge

Procesverloop deskundigen(rapporten)

- 6.1. CDC heeft ter onderbouwing van haar standpunt dat er sprake is geweest van een overcharge tijdens de Kartelperiode een schaderapport¹⁸ van prof. dr. M.P. Schinkel, hoogleraar Mededingingseconomie en Regulering aan de Universiteit van Amsterdam, en dr. L. Huberts, research fellow aan de University of New South Wales, in het geding gebracht. Het rapport wordt hierna aangeduid als: Schinkel & Huberts 2024. CDC heeft ook de onderliggende dataset in het geding gebracht¹⁹.

- 6.2.

De Truckfabrikanten hebben als reactie op Schinkel & Huberts 2024 bij afzonderlijke aktes van 7 mei 2025 rapporten van hun eigen experts overgelegd.

- Daimler heeft een rebuttal rapport²⁰ overgelegd en drie landspecifieke overcharger rapporten met betrekking tot Duitsland²¹, Frankrijk²² en Spanje²³, alle opgesteld door E.CA Economics.

- CNH/Iveco heeft een rebuttal report²⁴ van Compass Lexecon overgelegd. Daarnaast heeft CNH/Iveco Compass Lexecon een regressieanalyse laten uitvoeren, waarvan ook een rapport²⁵ is overgelegd.

- MAN heeft een rapport²⁶ overgelegd van Compass Lexecon met de reactie op Schinkel & Huberts 2024. MAN heeft ook een eigen regressieanalyse laten uitvoeren door Compass Lexecon en het daarvan opgemaakte rapport²⁷ overgelegd.

- Scania heeft een rapport²⁸ overgelegd van RBB Economics.

- Volvo/Renault heeft een rapport²⁹ overgelegd van Frontier Economics met de reactie op Schinkel & Huberts 2024. Daarnaast heeft Volvo/Renault een rapport³⁰ overgelegd van Frontier Economics met als bijlagen landspecifieke overcharger rapporten voor (Frankrijk (opgesteld door CRA), Spanje (opgesteld door Oxera), Portugal (opgesteld door CEGEA) en Duitsland (opgesteld door CRA).

6.3. Vervolgens hebben partijen hun standpunten over de (berekening van de) overcharge op de regiezitting van 3 juni 2025 uiteengezet. Namens CDC hebben prof. dr. Schinkel en dr. Huberts door middel van een presentatie³¹ een toelichting gegeven op het rapport Schinkel & Huberts 2024. Namens de Truckfabrikanten heeft dr. G. [naam] van Oxera Consultancy LLP een presentatie³² gegeven. De Truckfabrikanten hebben Oxera gevraagd om de partijstandpunten over de uitgevoerde analyses samen te vatten. Het doel van de presentatie was:

- een overzicht geven van de gehanteerde databronnen en methodes van partijen,
- de punten van overeenkomst tussen de experts van partijen te identificeren,
- het uiteenzetten van de belangrijkste verschillen tussen de experts van partijen, aangeven hoe deze het beste geadresseerd kunnen worden en uiteen te zetten wat de belangrijkste tekortkomingen zijn van de door de experts van CDC gebruikte data en analyse.

6.4. De rechtbank heeft op de regiezitting vastgesteld dat partijen het erover eens zijn dat voor het berekenen van de eventuele overcharge een regressieanalyse het aangewezen instrument is. Deze moet plaatsvinden op basis van een during-after-analyse. Partijen verschillen echter van mening over welke factoren daarbij moeten worden meegenomen en welke data daarvoor moeten worden gebruikt. Daarom is op de regiezitting afgesproken dat partijen gezamenlijk, bijgestaan door hun deskundigen, een Agree/Disagree statement zouden opstellen en voorleggen aan de rechtbank. Het was de bedoeling dat partijen de agree-disagree-statement zouden indienen vóór de mondelinge behandeling van 18-19 november 2025, zodat daarover nog gedebatteerd zou kunnen worden, waarna de rechtbank daarover een beslissing zou nemen. CDC heeft de Agree/Disagree statement op 29 oktober 2025 in het geding gebracht. Deze bevat 140 items. Aan de kant van CDC hebben prof. dr. Schinkel en dr. Huberts de agree-disagree-statement opgesteld voor wat betreft de Empirical overcharge analysis. Voor de Truckfabrikanten is dat deel gedaan door dr. [naam] .

6.5. Verder heeft CDC als reactie op de door de Truckfabrikanten in het geding gebrachte rebuttalreports en (landenspecifieke) regressieanalyses, zie hiervoor onder 6.2, een rapport van Schinkel en Huberts overgelegd, hierna aangeduid met Schinkel & Huberts 2025a³³. Tijdens de mondelinge behandeling zijn prof. dr. Schinkel en dr. Huberts in een presentatie ingegaan op Schinkel & Huberts 2024 en de kritiek daarop van (de deskundigen van) de Truckfabrikanten. Namens de Truckfabrikanten heeft dr. [naam] wederom mede het woord gevoerd waar het betreft de weerlegging van de bevindingen van prof. dr. Schinkel en dr. Huberts.

Inleiding

6.6. Partijen en hun deskundigen zijn het erover eens dat een regressieanalyse de aangewezen methode is om te bepalen of sprake is geweest van een overcharge. In de Praktische Gids³⁴ staat de volgende uitleg over wat een regressieanalyse is:

“Regressieanalyse is een statistische techniek die helpt patronen te onderzoeken in de relaties tussen economische variabelen, en na te gaan in hoeverre een bepaalde onderzoeksvariabele (zoals in het voorbeeld van het meelkartel, de meelprijs) wordt beïnvloed door andere variabelen die geen invloed van de inbreuk ondergaan (zoals de kosten van grondstoffen, fluctuaties in de afnemersvraag, productkenmerken en het niveau van marktconcentratie). Met behulp van regressieanalyse kan derhalve worden beoordeeld of, en in welke mate, andere waarneembare factoren dan de inbreuk hebben bijgedragen aan het verschil tussen de waarde van de onderzoeksvariabele die gedurende de inbreukperiode op de inbreukmarkt is waargenomen en de waarde die op een vergelijkingsmarkt of gedurende een vergelijkingsperiode is waargenomen. Regressieanalyse is derhalve een manier om alternatieve oorzaken van het verschil tussen de vergeleken gegevensreeksen in aanmerking te nemen. Alle op vergelijking gebaseerde methoden kunnen in beginsel door middel van regressieanalyse worden uitgevoerd, mits voldoende gegevenswaarnemingen voorhanden zijn.”³⁵

6.7. Regressieanalyses geven nooit een exacte berekening van de overcharge. Elk empirisch model is slechts een benadering van de werkelijkheid. Ook de deskundigen van partijen in deze procedure, in het bijzonder prof. dr. Schinkel en dr. Huberts aan de zijde van CDC en dr. [naam] aan de zijde van de Truckfabrikanten zijn het hierover eens. In de Praktische Gids staat het als volgt³⁶:

“() Er dient echter met nadruk op te worden gewezen dat zelfs zeer geavanceerde regressievergelijkingen op een aantal aannames gebaseerd zijn en (zoals alle technieken waarmee een hypothetische situatie wordt voorspeld) enkel schattingen kunnen opleveren. ()”.

6.8. Van groot belang voor de betrouwbaarheid en de nauwkeurigheid van (de uitkomsten van) een regressieanalyse zijn de kwaliteit van de dataset waarop de analyse is gebaseerd en welke controlevariabelen worden gebruikt.³⁷ De daadwerkelijk betaalde prijzen moeten immers worden vergeleken met de hypothetische situatie waarin (het effect van) de Inbreuk wordt weggedacht (het but for of counterfactual scenario). Die laatste situatie kan vanzelfsprekend alleen bij benadering worden bepaald/berekend. In het boek *economics for Competition Lawyers* wordt het als volgt omschreven:

“Any damages assessment needs to strike a balance between two objectives. The first is to find the most accurate answer to the desire to determine the real damage value as closely as possible, which is how an economist would naturally seek to approach quantification problems. The second is to use approaches that are clear and practical, and fit within the existing legal frameworks. Calculating the exact damage arising from an infringement requires complete information about what would have happened in a parallel world where the infringement did not take place the but for or counterfactual situation. Determining the counterfactual is inherently difficult as such complete information does not exist. ()

Hence, to assess the counterfactual it is inevitable that you enter into the realms of economic fantasy and carry out economic modelling. () All models are necessarily simplifications of the real world. They rely on assumptions, and can vary in the degree to which they take into account all factors that may influence the counterfactual. This variation is often driven by constraints on data, time, or budgets.”³⁸

6.9. Dat er heel verschillend kan worden gedacht over welke data het meest geschikt zijn, welke controlevariabelen moeten worden gebruikt etc., blijkt wel uit de Agree/Disagree statement die partijen op 29 oktober 2025 in het geding hebben gebracht: meer dan 100 (117 volgens prof. dr. Schinkel) van de 140 items waarover de deskundigen van mening verschillen zien op de regressieanalyses/ berekening van de overcharge.

6.10. Het uitgangspunt (naar Nederlands recht) voor berekening van de omvang van de verplichting tot schadevergoeding is dat de benadeelde zoveel mogelijk in de toestand wordt gebracht waarin hij zou hebben verkeerd indien de schadeveroorzakende gebeurtenis zou zijn uitgebleven. Dit brengt mee dat de omvang van de schade wordt bepaald door een vergelijking van de toestand zoals deze in werkelijkheid is met de toestand zoals die (vermoedelijk) zou zijn geweest indien de schadeveroorzakende gebeurtenis niet zou hebben plaatsgevonden. Artikel 6:97 BW bepaalt dat de

rechter de schade begroot op de wijze die het meest met de aard ervan in overeenstemming is en dat deze wordt geschat als de omvang van de schade niet nauwkeurig kan worden vastgesteld. In dit geval kan, zoals hiervoor is overwogen, de omvang van de schade niet nauwkeurig worden vastgesteld. De rechtbank zal de schade althans het overchargepercentage dan ook (moeten) schatten. Dat zal zij doen aan de hand van de door de deskundigen van partijen opgestelde en toegelichte regressieanalyses. Regressieanalyses zijn immers de aangewezen methode om te bepalen of sprake is geweest van een overcharge: aan de hand van een regressieanalyse wordt (bij benadering) bepaald wat in dit geval de prijs van de vrachtwagens was geweest als de Inbreuk er niet was geweest.

Regressieanalyse in rapport Schinkel & Huberts 2024

- 6.11. In het rapport Schinkel & Huberts 2024 is de overcharge berekend door een regressieanalyse uit te voeren op data van CDC van 1.115 Achterliggende partijen met betrekking tot 95.594 trucks die zijn gekocht of geleased tussen 1990 en 2021 van de merken die betrokken zijn bij de Inbreuk. Daaruit is een volgens prof. dr. Schinkel en dr. Huberts representatieve, complete en volledig handmatig gecontroleerde dataset getrokken van 5.075 trucks. Volgens Schinkel & Huberts 2024 is dat een voldoende grote dataset om betrouwbare schattingen te krijgen voor de statistische analyse die van toepassing is op alle gekochte trucks.
- 6.12. De conclusie van Schinkel & Huberts 2024 is dat de gehanteerde modellen met een zeer hoge waarschijnlijkheid uitwijzen dat het Kartel over de periode vanaf 17 januari 1997 tot 28 juni 2010 gemiddeld verantwoordelijk was voor een overcharge van tussen 8,33% en 11,52% ten opzichte van de hypothetische prijzen in een situatie zonder kartel (but-for prices). Dat komt overeen met een overcharge van tussen 7,69% en 10,33% van de feitelijk door de Achterliggende partijen betaalde prijzen (observed cartel prices).
- 6.13. Met betrekking tot de na-ijlperiode staat in het rapport Schinkel & Huberts 2024 dat in de zomer van 2010 de effectiviteit van het Kartel geleidelijk begon af te nemen. Eind mei 2013 was de meest waarschijnlijke einddatum van het karteleffect. De conclusie is dat de na-ijlperiode heeft geduurd van 28 juni 2010 tot 30 mei 2013.

Standpunt Truckfabrikanten

- 6.14. De Truckfabrikanten hebben voor hun reactie op het rapport Schinkel & Huberts 2024, zoals hiervoor vermeld, ook gebruik gemaakt van de diensten van Oxera, in de persoon van dr. [naam] van Oxera Consultancy LLP.
- 6.15. Dr. [naam] heeft het rapport Schinkel & Huberts 2024 becommentarieerd tijdens de regiezitting op 3 juni 2025 aan de hand van een presentatie, afgezet tegen de rapporten van de deskundigen van de Truckfabrikanten. Hij heeft de bevindingen van alle deskundigen van CDC en de Truckfabrikanten samengevat en de verschillen aangegeven. Dr. [naam] stelt vast dat de resultaten van de economische experts van de Truckfabrikanten uiteenlopen, maar in algemene zin wijzen op geen of bijna geen prijsopslag. Verder concluderen zij volgens dr. [naam] dat na-ijleffecten onwaarschijnlijk zijn en stellen zij vast dat de door Schinkel & Huberts 2024 gestelde na-ijleffecten niet robuust zijn.
- 6.16. Meer in detail heeft dr. [naam] geconstateerd dat de economische experts van de Truckfabrikanten in hun analyses op de volgende punten afwijken van de analyse in Schinkel & Huberts 2024.
- 6.16.1. In de analyse voor CDC is gewerkt met data over een deel van de vrachtwagenaankopen door de Achterliggende partijen van CDC (5.075 observaties). In de analyses voor de Truckfabrikanten is gewerkt met de eigen data van de Truckfabrikanten over alle relevante verkooptransacties (gemiddeld 227.732 observaties voor analyses over meerdere landen, gemiddeld 113.445 voor landspecifieke analyses). Dr. [naam] concludeert dat de dataset die in

Schinkel & Huberts 2024 is gebruikt belangrijke tekortkomingen kent. Het heeft volgens hem de voorkeur om de data van de Truckfabrikanten te gebruiken omdat die meer observaties bevat, meer informatie heeft over variabelen, voortkomt uit interne systemen die gebruikt worden voor bedrijfsbeslissingen, minder heterogeen en direct beschikbaar is.

- 6.16.2. Met betrekking tot de kosten is in de analyse voor CDC een combinatie van openbaar beschikbare indexen gebruikt. Bij de Truckfabrikanten is uitgegaan van de data van de Truckfabrikanten, specifiek voor elke vrachtwagen/transactie. Volgens dr. [naam] is die aanpak de juiste, omdat in Schinkel & Huberts 2024 niet goed rekening wordt gehouden met kostenontwikkelingen door de tijd heen en kostenverschillen tussen vrachtwagens op hetzelfde moment in de tijd. Verder is het volgens dr. [naam] onwaarschijnlijk dat de productiekosten zijn beïnvloed door de Inbreuk, zoals Schinkel & Huberts 2024 stelt.
- 6.16.3. Met betrekking tot het controleren voor kenmerken van vrachtwagens is voor CDC uitgegaan van een set van dertien kenmerken. Dit is volgens dr. [naam] te beperkt omdat vrachtwagens zeer heterogene producten zijn met verschillende technische kenmerken. Volgens dr. [naam] loopt Schinkel & Huberts 2024 het risico op een vertekende schatting van de prijsopslag. Schinkel & Huberts 2024 controleert niet voor de grootte van afnemers, terwijl grote afnemers vermoedelijk onderhandelingsmacht hebben of volumekortingen ontvangen. Verder is het volgens dr. [naam] cruciaal om rekening te houden met verschillen in prijzen tussen merken en tussen landen door de tijd heen om het mogelijke effect van de inbreuk correct te schatten. Doordat Schinkel & Huberts 2024 dat niet doet en alleen controleert voor gemiddelde prijsverschillen tussen merken, is er een risico op een vertekende schatting van de prijsopslag.
- 6.16.4. Als het gaat om het controleren voor vraag en aanbod, is in de analyse voor CDC gebruik gemaakt van het Bruto Binnenlands Product (BBP), om de vraag te controleren en transportvolume (TKM, tonkilometers vervoerd), om voor aanbod te controleren. Bij de analyses voor de Truckfabrikanten zijn verschillende controlevariabelen gebruikt die belangrijke verschillen tussen landen en de marktposities van de Truckfabrikanten in de verschillende landen reflecteren. Volgens dr. [naam] is TKM geen graadmeter voor aanbod, maar voor vraag. De negatieve relatie tussen vrachtwagenprijzen en TKM in Schinkel & Huberts 2024 is daarom niet plausibel. Verder is het opnemen van BBP als graadmeter voor de vraag in de gebundelde analyse over meerdere landen niet gepast. Uit bijvoorbeeld Franse data³⁹ blijkt dat BBP en het aantal nieuwe vrachtwagenregistraties zich niet in alle landen hetzelfde ontwikkelen. Dr. [naam] stelt dat het opnemen van BBP waarschijnlijk van invloed is op de analyse van Schinkel & Huberts 2024.
- 6.16.5. Met betrekking tot de einddatum van de Inbreuk wijst dr. [naam] erop dat Schinkel & Huberts 2024, in afwijking van de datum die is vastgesteld in het Besluit, heeft geprobeerd de einddatum zelf empirisch vast te stellen. Daarvoor is gebruik gemaakt van een *structural break* test, die identificeert welke datum correspondeert met de grootste onverklaarde verandering van prijzen, in de context van het model en de data van Schinkel & Huberts 2024. De conclusie is dat 28 juni 2010 de effectieve einddatum van de Inbreuk was. Volgens dr. [naam] is onduidelijk waarom Schinkel & Huberts 2024 een alternatieve (eerdere) einddatum prefereert boven de einddatum die is vastgesteld in het Besluit. De door de Commissie vastgestelde start- en einddatum van de inbreuk vormen een natuurlijk uitgangspunt voor de during-and-after-analyse. De analyse in Schinkel & Huberts 2024 levert geen goede basis om af te wijken van de door de Commissie vastgestelde einddatum.
- 6.16.6. Tot slot is het volgens dr. [naam] onwaarschijnlijk dat er na-ijleffecten zijn. Schinkel & Huberts 2024 gaat op dat punt uit van onjuiste aannames en speculatieve theoretische verklaringen. Zo spelen bruto lijstprijzen geen wezenlijke rol bij het vaststellen van de transactieprijzen. Bovendien stellen de Truckfabrikanten de bruto lijstprijzen niet systematisch jaarlijks vast. Zelfs als dat wel zou gebeuren, wordt de drie jaar lange na-ijlperiode niet ondersteund.

Reactie Schinkel en Huberts (CDC)

6.17. Volgens prof. Schinkel en dr. Huberts bestaat bovengenoemde kritiek van de Truckfabrikanten samengevat uit de volgende zeven punten:

- de dataset waarop de analyses in Schinkel & Huberts 2024 zijn gebaseerd is te klein;
- de interne kostendata van de verschillende Truckfabrikanten zijn niet meegenomen;
- er is geen rekening gehouden met structureel grotere onderhandelingsmacht van kopers van vrachtwagens ná het kartel dan tijdens het kartel;
- er is geen rekening gehouden met merk-, land- of afnemersspecifieke modellen;
- de controlevariabelen voor vraag- en aanbodfactoren zijn niet goed;
- er is uitgegaan van een verkeerde datum waarop het karteleffect geleidelijk begint te verdwijnen;
- het opnemen van Euro-emissienormen als verklarende variabele in het regressiemodel leidt tot fragmentatie van de tijdreeks.

6.18. In het rapport Schinkel & Huberts 2025a en tijdens de mondelinge behandeling op 18-19 november 2025 hebben prof. dr. Schinkel en dr. Huberts op de hiervoor genoemde kritiekpunten gereageerd. Zij kunnen zich daarin niet vinden. Sterk samengevat stellen zij het volgende:

- de omvang van de dataset van CDC is representatief en meer dan voldoende groot en correct, en bevat werkelijke observaties;
- de private, endogene kostenreeksen van de Truckfabrikanten zijn onduidelijk, onvergelijkbaar verschillend en vervuild;
- er is geen enkel bewijs voor een structureel grotere onderhandelingsmacht van kopers van vrachtwagens na het kartel dan tijdens het Kartel;
- een totaalbenadering is veel beter dan het fragmenteren van de analyses naar merk- en landspecifieke regressies; er is geen sprake van vertekening, het Kartel verhoogde de bruto catalogusprijzen voor heel Europa;
- de controlevariabelen voor vraag- en aanbodfactoren zijn exogeen en uit objectieve publieke bronnen;
- er is volop bewijs dat de formele en effectieve karteldatum verschillen en als de effectieve kartel einddatum niet (juist) gedateerd wordt, verslechtert de analyse sterk;
- met betrekking tot de EURO-normen is het juist cruciaal om te controleren voor deze belangrijke vrachtwageninnovaties over de tijd voor een during-after-vergelijking.

De beoordeling

6.19. De rechtbank stelt twee dingen voorop. Allereerst: prof. dr. Schinkel, dr. Huberts, dr. [naam] (Oxera) en ook de andere door de Truckfabrikanten ingeschakelde economische experts (zie 6.2) zijn allemaal gerespecteerde deskundigen in dit vakgebied. Zij worden wereldwijd ingeschakeld om in procedures als deze de kartelschade te berekenen. De rechtbank heeft geen reden om aan hun deskundigheid te twijfelen. Ook partijen doen dat niet. Ten tweede: dé juiste of ideale methode om de overcharge (in dit geval) te berekenen bestaat niet.

6.20. De rechtbank zal, zoals hiervoor overwogen, de door partijen in het geding gebrachte regressieanalyses gebruiken om te beoordelen óf sprake is van een overcharge en als dat het geval is om het overchargepercentage te schatten. Omdat naar Nederlands recht ten aanzien van de omvang van de schade in beginsel de gewone bewijsregels gelden⁴⁰ en het dus in beginsel aan CDC is om de omvang van de door de Achterliggende partijen als het gevolg van de Inbreuk (mogelijk) geleden schade te stellen en te onderbouwen, zal daarbij Schinkel & Huberts 2024 tot uitgangspunt worden genomen. Hierna zal de onderbouwing van dat rapport mede in het licht van de daarop door dr. [naam] namens de Truckfabrikanten geleverde kritiek (de hiervoor onder 6.17 en 6.18 weergegeven zeven punten) in grote lijnen worden besproken. Waar nodig of zinnig zal ook worden ingegaan op de rapporten van de economische experts van de verschillende Truckfabrikanten (en de kritiek daarop van prof. dr. Schinkel en dr. Huberts). Dit zal nu en dan enigszins door elkaar lopen, omdat de deskundigen van de Truckfabrikanten dikwijls eerder hun eigen rapporten, analyses en keuzes verdedigen in plaats van daadwerkelijk in te gaan op de methodologie die in Schinkel & Huberts 2024 wordt gebruikt.

6.21. Niet alle details en punten van kritiek zullen worden besproken. Dat is niet mogelijk en ook niet nodig. De rechtbank zal zich beperken tot de grote lijnen, zoals die hiervoor ook zijn weergegeven en ter zitting aan de orde zijn geweest.

Methodologie/aanpak

6.22. Zoals prof. dr. Schinkel en dr. Huberts in hun rapport Schinkel & Huberts 2025a duidelijk uiteenzetten, is de (methodologische) benadering van hen aan de ene kant en die van de deskundigen van de Truckfabrikanten aan de andere kant, heel anders. Zij lichten dit als volgt toe:

"Before delving into the seven points of criticism in some detail, it is useful to set out the overarching strategy adopted by all consultants in challenging our results in Schinkel & Huberts (2024). It is based on the false claim that the correct methodology for intertemporal overcharge analysis would dictate country-, manufacturer brand-, segment- and even buyer specific analyses. Our EU-wide approach would instead have been designed against this standard, be "not adequate", "generate inherently unreliable results", that "overstate the potential overcharge". The opposite is true, however. What is the best econometric approach to quantifying cartel damages in a case depends on the specifics of the case, a good understanding of the market processes and where the cartel effects are likely to have materialized, and the quality data available.

The European Trucks Cartel operated EU-wide, on what by all accounts was a European market, affecting truck purchasing prices EU-wide through an ingenious and novel cartel mechanism by which it centrally, at headquarters level, collusively raised the harmonized gross list prices across the EEA. We have high quality data, that is very complete, detailed and reliable, from across Europe. Those are actual truck purchases from a large group of buyers from across Europe, who each purchased trucks in multiple countries, from truck manufacturers who produced and sold in all those countries (and more) across Europe. We combine these actual purchase data with objective exogenous variables that control for other developments across Europe that also partially explained truck prices over the relevant period. Hence, we can study the research question we address in our report, which is what the effect has been of the trucks cartel on prices paid by CDC assignors, at the appropriate level: the EEA. A strength of the data that we analyzed is that it contains truck buyers from across Europe, allowing for consistent analysis throughout. The consultants, each working for one of the manufacturers, naturally were limited to data of the specific manufacturer that hired them, not the rich data across brands that we have. However there was (and is) no need to subset data further into country-specific, segment specific, even assignor-specific, if not truck-specific analyses. The gross list prices that the manufacturers collusively raised at headquarters level were EU-wide and not country- or truck buyer-specific. The consultants fragmentation strategy, in all its forms and varieties, is deliberate and intended to obfuscate the analysis by focusing on the idiosyncratic price variations, due to differences in trucks and discounts, which obscures the view on the systemic change in truck prices level that the cartel implemented. That the consultants insist that their way is the best, even the only way, simply is false."⁴¹

In het Rapport Schinkel & Huberts 2025a wordt in dit verband ook gewezen op het Scania Besluit van de Commissie waarin staat (op pag. 11):

"(39) The initial EEA-wide gross price lists contain individual gross prices for basic models and each optional component of the trucks. Therefore a gross price for each tailor made truck model with a specific configuration required in a specific country or by a specific customer can be calculated by adding up the gross list prices for all components contained in that specific model. This explains how a gross price list on headquarter-level contains the basis for truck models in different countries, even though their actual composition is tailored to requirements of that country and later to the specific requirements of the individual customer."

Ook wordt gewezen op de volgende passage in het persbericht van de Commissie van 19 juli 2016:

"[C]oordinating prices at gross list level for medium and heavy trucks in the European Economic Area (EEA). The gross list price level relates to the factory price of trucks, as set by each manufacturer. Generally, these gross list prices are the basis for pricing in the trucks industry. The final price paid by buyers is then based on further adjustments, done at national and local level, to these gross list prices."⁴²

Tot slot schrijven prof. dr. Schinkel en dr. Huberts:

"Any differences between countries, for example where certain preferred brands required lower discounts than less preferred brands, would have existed with and without the cartel, and were essentially the same before, during and after. The same is true for buyer-specific discounts due to different bargaining positions between individual buyers. There is no need, therefore, to look at individual brand-, country-, or buyer-specific level to quantify the cartels effect in raising the price level across the board. The trucks cartel raised the base level for pricing in the industry, as a higher starting point for individual price negotiations with buyers across the EU. These further bargaining processes were unaffected and remained essentially the same. Therefore the discounting would have remained the same, so that the transaction price level increase was due to the increased gross list prices across the European market."⁴³

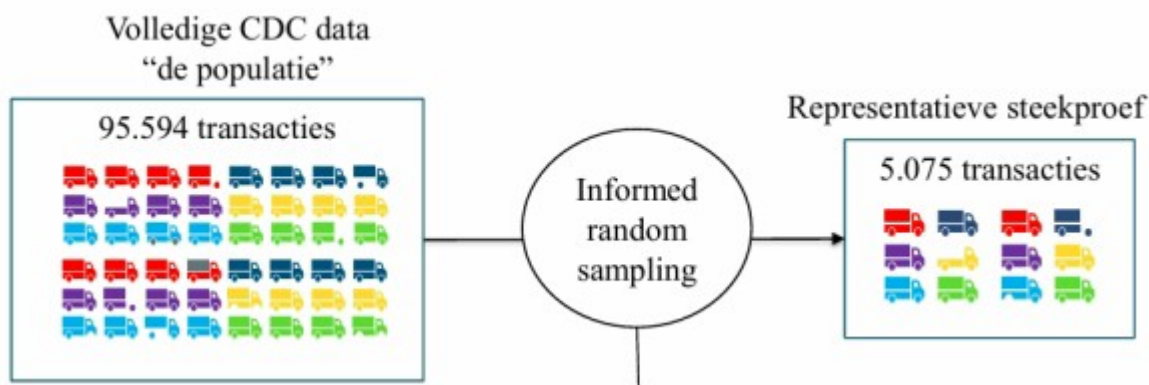
6.23. De rechtbank ziet ook dat de belangrijkste verschillen tussen de aanpak/ methodologie in Schinkel & Huberts 2024 enerzijds en die in de rapporten van de deskundigen van de Truckfabrikanten anderzijds zijn gelegen in (i) de gebruikte data(sets) en controlevariabelen en (ii) dat in Schinkel & Huberts 2024 een EU-brede analyse wordt uitgevoerd, terwijl de analyses van de deskundigen van de Truckfabrikanten meer gefragmenteerd zijn, naar een (beperkt aantal) land(en) en/of naar merk. Zoals hiervoor is overwogen, zeggen prof. dr. Schinkel en dr. Huberts terecht dat dé juiste methodologie om een during-and-after-analyse op te stellen niet bestaat. Dat, zoals de Truckfabrikanten stellen, "the correct methodology for intertemporal overcharge analysis would dictate country-, manufacturer-, brand-, segment- and even buyerspecific analyses", is volgens prof. dr. Schinkel en dr. Huberts een "false claim". De rechtbank stelt vast dat de stelling van de Truckfabrikanten ook niet wordt bevestigd in de Praktische Gids. De verschillen zullen hierna, voor zover nodig, worden besproken.

Gebruikte dataset(s) omvang van de streekproef

6.24. Zoals gezegd is in Schinkel & Huberts 2024 een regressieanalyse uitgevoerd op data van CDC van 1.115 Achterliggende partijen met betrekking tot 95.594 trucks die zijn gekocht of geleased tussen 1990 en 2021 van de merken die betrokken zijn bij de Inbreuk. Daaruit is een representatieve, complete en volledig handmatig gecontroleerde dataset getrokken van 5.075 trucks. Deze dataset is later gecorrigeerd naar 4.873 observaties, waarover hierna meer. Prof. dr. Schinkel en dr. Huberts hebben als volgt nader toegelicht hoe de dataset tot stand is gekomen, dat deze groot (genoeg), relevant en representatief is en dus goed kan worden gebruikt voor de door hen uitgevoerde regressieanalyse.

6.24.1. Prof. dr. Schinkel en dr. Huberts hebben als volgt nader uitgelegd hoe de selectie van de dataset tot stand is gekomen. De gebruikte dataset komt uit een populatie van vrachtwagens van alle betrokken merken en bestrijkt de hele periode van 1997 (aanvang Inbreuk) tot 2018. De volledige CDC populatie (de door de ruim duizend Achterliggende partijen aangeschafte vrachtwagens) bestaat uit 95.594 vrachtwagen(transactie)s over de periode tussen 1990 en 2021. Voor de in de volledige dataset ontbrekende waardes en incorrecte waardes en meetfouten is zoveel mogelijk gecorrigeerd, omdat dit mogelijk tot een minder betrouwbare regressie zou kunnen leiden. Via informed random sampling is vervolgens een representatieve dataset tot stand gekomen. Informed random sampling hield in dat van elke vrachtwagen(transactie) de prijs en de technische eigenschappen bekend zijn en er genoeg documentatie is. Bovendien is het geen willekeurige selectie: "The representation was established from the complete trucks dataset of 95,594 trucks on the basis of the distribution of elementary characteristics in the information collected on all assignors trucks in particular assignor country, year of the

transaction, brand name, and transaction type”.⁴⁴De in de dataset opgenomen vrachtwagen(transactie)s zijn aldus representatief voor de hele populatie. Dit wordt in het rapport geïllustreerd met het volgende plaatje:



Van de 5.075 observaties waren slechts 24 vrachtwagens gekocht vóór aanvang van de Inbreuk (17 januari 1997). Deze zijn buiten beschouwing gelaten (en dit aantal was ook te gering om een before-during-and-after-analyse te doen). Ook zijn 14 vrachtwagens die in 2018 waren gekocht buiten beschouwing gelaten (ook data van na 2018 zijn niet meegenomen). Zo kwam het aantal op 5.037.⁴⁵ Tot slot heeft nog een handmatige controle en correctie van de data plaatsgevonden, waarbij voor elke vrachtwagentransactie de onderliggende documentatie is gecontroleerd, Achterliggende partijen zijn nagebeld om missende waardes aan te vullen en incorrecte waardes zijn gecorrigeerd (“there were 159 for which no (sufficiently reliable) price measurement was available. Furthermore, 2 trucks had no engine power recorded and for a further 3 trucks engine displacement was missing”). Dit heeft geresulteerd in de representatieve en accurate set van 4.873 transacties:



6.24.2. Prof. dr. Schinkel en dr. Huberts hebben de basisanalyses gebaseerd op deze door een aselechte steekproef verkregen dataset van 4.873 vrachtwagens, maar hebben ook analyses uitgevoerd met de volledige populatie (95.594), de grootst mogelijke representatieve set (26.304) en met kleinere sets en met nog meer complete datasets (3.427 en 2.779). Deze analyses bevestigen volgens hun berekeningen de robuustheid van de basisanalyses:

- uit de basisanalyse volgt een overcharge van 7,69-7,78%;
- uit de analyse met de set van 3.427 een overcharge van 8,42-8,98%; en
- uit de analyse met de set van 2.279 10,33%.

Dit is (grotendeels) samengevat in de volgende tabel:

Table 10': Cartel effect ranges as a percentage of estimated but-for prices.

Data subset	Cartel ending specification	Cartel price effect as % of but-for price (estimated effect; std. err)	Cartel price effect as % of observed price
Baselines (representative trucks sample, N=4,873)	Instantaneous	8.44% (0.081; 0.015)	7.78%
	Gradual	8.33% (0.080; 0.016)	7.69%
Fully complete representative trucks sample (N=3,427)	Instantaneous	9.20% (0.088; 0.017)	8.42%
	Gradual	9.86% (0.094; 0.018)	8.98%
Distinct during-after	June 28th 2010 to May 30 th 2013 (repr.) (N=3,951)	9.86% (0.094; 0.019)	8.98%
	June 28th 2010 to May 30 th 2013 (compl.) (N=2,779)	11.52% (0.109; 0.021)	10.33%
Overall range		8.33%-11.52%	7.69%-10.33%

Uit de robuustheidsanalyse met de grootst mogelijke representatieve set (26.304) waarvan de 4.873 baseline transacties deel uitmaken volgt een overcharge van 6,27%. De gegevens in deze set zijn (verder) niet gecontroleerd en gecorrigeerd. Deze robuustheidsanalyse resulteert nog steeds in een significant karteleffect, maar de schattingen zijn minder betrouwbaar, aldus steeds prof. dr. Schinkel en dr. Huberts.

6.25. Dr. [naam] stelt en daar zijn prof. dr. Schinkel en dr. Huberts het niet mee oneens dat de vraag of een (en dus de in Schinkel & Huberts 2024 gebruikte) dataset geschikt is afhangt van de volgende factoren:

- steekproefomvang: voldoende observaties om de prijsopslag nauwkeurig te schatten en andere relevante factoren die prijzen beïnvloeden mee te nemen;
- informatie over belangrijke variabelen: de data omvatten voldoende informatie over de relevante factoren die prijzen beïnvloeden;
- nauwkeurigheid van de data: variabelen worden correct vastgelegd voor elke observatie;
- transparantie: het verzamelen van de data en het bepalen van de steekproef is duidelijk en transparant;
- de steekproef reflecteert de relevante populatie.

Zoals hiervoor is toegelicht, menen prof. dr. Schinkel en dr. Huberts dat de door hen gebruikte dataset (steekproef) aan deze vereisten voldoet en zij hebben dit ter zitting ook bevestigd. Dr. [naam] daarentegen stelt zich op het standpunt dat:

- de CDC-dataset te klein is gezien de grote verscheidenheid van trucks, merken en markten in set;
- er informatie ontbreekt over truckkosten en een aantal vrachtwagenkenmerken;
- er meerdere fouten zijn geconstateerd in de dataset;
- transparantie ontbreekt omdat de dataverwerking en selectie van de dataset niet door prof. dr. Schinkel en dr. Huberts zijn uitgevoerd, maar door CDC, en sommige stappen van het selectieproces zijn onduidelijk;
- de representativiteit niet kan worden geverifieerd.

Dr. [naam] concludeert dat het de voorkeur verdient om de data van de Truckfabrikanten te gebruiken, zoals gebruikelijk is en ook is gebeurd in bijvoorbeeld de zaak Royal Mail/BT vs DAF bij de CAT.46

6.26. De rechtbank stelt voorop dat geen enkele dataset zonder gebreken is. Prof. dr. Schinkel en dr. Huberts hebben bijvoorbeeld geconstateerd dat de door de deskundigen van de Truckfabrikanten gebruikte data (tezamen) slechts een deel van de relevante landen beslaan, dat in sommige sets (ook)

vaak slechts een beperkt aantal (technische) eigenschappen is vertegenwoordigd en dat er niet altijd een complete dekking is van de Kartelperiode (vooral data uit de beginperiode van het Kartel ontbreken vaak; volgens prof. dr. Schinkel en dr. Huberts starten de analyses gemiddeld in 2003 (in plaats van in 1997)), ook ontbreken soms data voor een aantal jaren gedurende de Inbreukperiode.

6.27. Ook het argument van de Truckfabrikanten dat het beter zou zijn om de regressieanalyses per merk en per land uit te voeren, omdat de prijzen van vrachtwagens zich in de loop van de tijd verschillend ontwikkelen per merk en land, is niet overtuigend. Allereerst zegt dr. [naam] zelf dat ook Schinkel & Huberts 2024 rekening houdt met "brand- and country specific effects". Dr. [naam] merkt wel op dat prof. dr. Schinkel en dr. Huberts dit "do not do correctly", maar de (deskundigen van de) Truckfabrikanten hebben niet laten zien dat en waarom dit niet op de (een) juiste manier is gebeurd, ondanks het feit dat zij van meet af aan beschikken over alle data en codes die prof. dr. Schinkel en dr. Huberts hebben gebruikt.⁴⁷ Bovendien verschillen de rapporten van de verschillende economische experts van de Truckfabrikanten nogal waar het de differentiatie naar land betreft. In ieder geval hebben de economische experts van DAF, Volvo/Renault en Scania rapporten opgesteld met een analyse voor vijf landen en de economische expert van MAN een rapport met een analyse voor drie landen.⁴⁸ De economische experts van DAF (Compass Lexecon) hebben over de bundeling van vijf landen gezegd: "For the purposes of this report, only trucks sold in Belgium, France, Germany, the Netherlands and Spain are considered. These markets are sufficiently similar in terms of characteristics of the product mix and are deeply integrated from an economic perspective."⁴⁹ RBB (voor Scania) heeft de keuze als volgt gemotiveerd: "First, because the use of a larger and more diverse set of data is expected to improve the precision and the reliability of the results of any statistical analysis, and specifically of the one presented in this report. Second, because the Settlement Decision finds a EEA-wide infringement. As such, any price effects of such alleged conduct would be expected to materialize via a measurement across all customers and across a number of countries."⁵⁰ De stelling van de Truckfabrikanten (als verwoord door dr. [naam]) dat het nodig zou zijn om de regressieanalyses per merk en per land uit te voeren is hiermee moeilijk te rijmen.

6.28. Prof. dr. Schinkel en dr. Huberts hebben benadrukt dat zij het fundamenteel oneens zijn met deze door de economen van de Truckfabrikanten, wat zij noemen, gebruikte fragmentatie(strategie). Zij zijn van mening dat niet uit het oog moet worden verloren dat het Kartel "was centrally orchestrated and operated EEA-wide". Volgens hen is daarom hun "EU-wide price level analysis" de juiste benadering en is het gepast "to analyze its potential structural effects on truck transaction prices across the countries". Zij zijn daartoe ook in staat, omdat zij de data van de CDC-cedenten hebben. Zij zijn van mening dat de "fragmentation into brand-, country-, and buyer-specific analyses obscures the systematic cartel price effect by focusing on idiosyncratic price variation, which was normal in truck pricing".⁵¹ De rechtbank vindt dit een begrijpelijke redenering. Misschien verklaart dit wel waarom de analyses van de deskundigen van de Truckfabrikanten steeds rond 0 uitkomen. Zoals prof. dr. Schinkel het ter zitting verwoordde: "Als je maar ver genoeg inzoomt dan zie je die eb en die vloed niet meer. Dat komt deels omdat je de data ophakt met dat fragmenteren."⁵²

6.29. Dr. [naam] stelt terecht dat in de procedure bij de CAT de dataset van DAF is gebruikt (alle door DAF in de UK geleverde vrachtwagens in de relevante periode, dus niet alleen de aan Royal Mail/BT geleverde vrachtwagens), zowel voor de regressieanalyse die de deskundige van DAF heeft gemaakt, als voor die welke zijdens Royal Mail en BT zijn opgesteld. Dit argument overtuigt de rechtbank niet dat deze dataset dan dus ook de juiste basis is voor de regressieanalyse in dit geval. Allereerst is het opmerkelijk dat het gebruik van deze in beide gevallen zelfde dataset door alle deskundigen (ook) daar heeft geleid tot totaal verschillende resultaten (overchargepercentages), die nog opmerkelijker min of meer hetzelfde zijn als die in deze procedure enerzijds door de deskundigen van de Truckfabrikanten zijn berekend (dichtbij 0 (geen effect)) en door prof. dr. Schinkel en dr. Huberts (tussen 7,69% en 10,33%). De deskundige van Royal Mail en BT kwam uit op een gemiddelde overcharge voor Royal Mail van 9,95% en voor BT van 11,1%. Bovendien constateerde de CAT ook diverse data problems en uiteindelijk heeft de CAT de "broad axe" benadering gekozen om het overchargepercentage te schatten onder meer "given the substantial imperfections in the data available".

- 6.30. Overigens, zo begrijpt de rechtbank, is in de procedure in Noorwegen door de deskundigen de dataset van Posten gebruikt (alle door Posten in Noorwegen van Scania, Volvo, Daimler, MAN en Iveco53 geleaste (en enkele gekochte) vrachtwagens) die vele malen kleiner in omvang is dan die van CDC (1.674) en is daar over de analyses van de Truckfabrikanten (steeds op basis van de verkopen van hun eigen Trucks) overwogen "that the regression analysis based on [Vrachtwagenfabrikanten] transactions must be given limited weight in the overall assessment of the evidence on the question of whether Posten paid an overcharge".
- 6.31. Ter zitting heeft prof. dr. Schinkel bevestigd dat de gebruikte dataset "meer dan groot genoeg, 10x bijna de normale econometrische normen" is, en ook voldoende representatief. Dat er geen vrachtwagen(transactie(s) in zitten die in het Verenigd Koninkrijk zijn gekocht, hoewel volgens dr. [naam] 4% van alle CDC vrachtwagens daar zijn aangeschaft, lijkt toch echt onvoldoende om serieus afbreuk te doen aan de representativiteit van de dataset.
- 6.32. Dit alles overwegende is de rechtbank van oordeel dat prof. dr. Schinkel en dr. Huberts ook in het licht van de kritiek van de (deskundigen van de) Truckfabrikanten voldoende hebben toegelicht dat de voor Schinkel & Huberts 2024 gebruikte dataset representatief en voldoende groot en correct is voor de uitgevoerde regressieanalyse.
- 6.33. Voorts blijkt, niet alleen uit Schinkel & Huberts 2024 zelf, maar ook in de door CDC voor de selectie van de data gebruikte CDC Trucks Data Guide, August 2024, dat uitvoerig en met deskundigen in de sector is nagedacht over welke verschillende technische eigenschappen in de set moesten zijn vertegenwoordigd (hetgeen er 13 in totaal zijn geworden, waaronder de EURO-normen (die in de datasets van de Truckfabrikanten volgens prof. dr. Schinkel dikwijls ontbreken)). In de CDC Trucks Data Guide, August 2024⁵⁴ staat het volgende:

"2.2 Truck characteristics

Trucks have hundreds of technical characteristics. Many of these characteristics varied over time, as truck manufacturers and component suppliers innovated. The goal of statistical overcharge analysis is to distinguish the effect of illegal collusion from other forces driving prices. Hence, a truck characteristic is considered important if it is likely to significantly influence willingness to pay or the truck's price. Using that standard, CDC asked experts in the truck market to identify the most important truck characteristics.

Early in the process, we consulted a former high-level sales executive from one of the truck manufacturers. The expert, who has over a decade of experience in commercial vehicle retail, today works as an independent consultant in the logistics sector. We supplemented his answers and explanations with those from DICE Consult GmbH, Lademann Consulting GmbH, and Hamburg Economics GmbH, all of which are economic consultancies involved in modelling the truck market in similar contexts as CDC. We also exchanged views on data and evidence collection with Themis Schaden GmbH, a special purpose company founded out of ELVIS-AG. ELVIS ("Europäischer Ladungs-Verbund Internationaler Spediteure") AG is Europe's largest truckload association. Their case team (assembled in the Themis Schaden GmbH) was recruited from ELVIS itself and from its members: logistics companies with deep, typically decades-long experience in the truck market. Moreover, to widen the somewhat German-centric focus, CDC conducted its own market and product research and interviewed early assignors as well as industry experts from other countries such as Denmark, France, the Netherlands, Portugal and Spain. The industry experts were either specialised service providers or consultancies for the road transport sector (e.g., VATSERVICES⁴ and Carving Partners) or involved in the selling of trucks. Electronic questionnaires filled in by a greater number of assignors later in the process were used to verify that we did indeed capture characteristics that are price relevant for many truck buyers."

In Schinkel & Huberts 2024 is ook toegelicht dat en hoe in voldoende mate rekening is gehouden met de verscheidenheid van vrachtwagens, merken en markten. Verwezen wordt ter illustratie naar de volgende passages:

"We developed our econometric model specifications on the basis of representative subsamples across truck brands and types, with data of high level of granularity and quality. It contains numerous specifics on technical truck specifications that are important for explaining the end prices of the trucks that CDCs assignors paid. A trucks characteristics influence its manufacturing costs and its buyers willingness to pay, which is relevant for the establishment of truck purchasing prices. The full data set did not contain all this detailed information for all trucks. The baseline econometric analyses are therefore performed on a representative subsample that is as complete and accurate as possible on all explanatory variables included in the regressions."55

"The European Commission Directive 2007/46/EC for the approval of motor vehicles road admission describes an extensive number of key characteristics of trucks. These include, apart from the trucks brand by manufacturer: chassis type (normal or low-deck), number and types of axles (powered axles and steered axles), engine specifications (number and arrangement of the cylinders), engine power (horsepower/kilowatt, displacement in cm³), body type (here tractor and rigid), and permissible laden mass. Note that several of these technical characteristics go together is a truck for example engine power typically correlates with a trucks capacity and permissible laden mass. For this reason, it is not necessary to describe a truck by all of its features for the purpose of a regression analysis in fact, including too many related truck characteristics can lead to overspecification, which introduces problems with robustness and reliability of the econometric analysis. ()".56

6.34. Prof. dr. Schinkel en dr. Huberts hebben tot slot uitvoerig toegelicht hoe het selectieproces in zijn werk is gegaan. Dat dit door CDC is gedaan en niet door prof. dr. Schinkel en dr. Huberts zelf, ziet de rechtbank niet als een probleem. In Schinkel & Huberts 2024 wordt verwezen naar de (hiervoor al genoemde) CDC Trucks Data Guide, August 2024, een "detailed memorandum", waarin "CDC documented the precise steps taken in the collecting and preparation of the data on their assignorstruck[s], and the characteristics of the resulting data sets".57In hoofdstuk 5 van deze Guide staat inderdaad zoals mr. Möhlmann het ter zitting heeft gezegd "keurig beschreven hoe de representatieve dataset is samengesteld".58 Ter zitting heeft prof. dr. Schinkel desgevraagd bevestigd dat de selectie van de data onder de supervisie van hem en dr. Huberts heeft plaatsgevonden en dat zij "uitgebreid [hebben] gecontroleerd en meegedacht aan de manier waarop dat moet gebeuren." Ook de diverse stappen ook de laatste van 5.075 naar 4.837 zijn uitvoerig toegelicht (zie ook hiervoor 6.24.1).

Controleren voor kosten en vrachtwagenkenmerken

6.35. Partijen zijn het erover eens dat er voor kosten moet worden gecontroleerd in de regressieanalyse. In de regressieanalyse moet rekening worden gehouden met verscheidene andere factoren die de onderzoeksvariabelen beïnvloeden, waaronder ieder geval de kostprijs.

6.36. In Schinkel & Huberts 2024 vindt deze controle plaats middels het gebruik van controlevariabelen:

"() we control for industry wide price drivers and developments over time in the costs of manufacturing, such as country specific electricity prices, as well as in available hauling capacity and developments in the demand for trucks. The latter was amongst other things driven by demand for trucking services and available transport capacity that relate to gross domestic product (GDP) and tonne-kilometre (TKM), as well as technological and regulatory developments in trucks over time. ()".

6.37. De controlevariabelen zijn afkomstig uit "known public, independent and reliable sources", waaronder de "iron and ore price index, non-ferrous metals and ores price index, labor cost index, electricity price" en gasprijs. Waar mogelijk zijn de kosten genomen voor de landen waar de vrachtwagens zijn gefabriceerd. Met uitzondering van de iron and ore price index, non-ferrous metals and ores price index, die voor de hele EEA van toepassing zijn, waren alle controlevariabelen beschikbaar per land. In Schinkel & Huberts 2024 is de wijze waarop voor productiekosten en vraag is gecontroleerd, als volgt samengevat:

“Both will have depended on changes in the technical truck specifications and regulatory requirements. Also, many technical truck features will have jointly determined manufacturing costs. For example would a higher emission standard imply certain modifications to the engine or exhaust system. Other truck specifications may not have changed much, despite having been a major costs component, such as cabin type, which therefore is not included in the analysis. We note, however, that we do not need or intend to estimate the absolute levels of manufacturing costs: what matters for our assessment of cartel effects is changes that may be alternative explanations for end prices changes than the breakup of the cartel. For this, exogenous and not manufacturer-specific costs are appropriate and have the added benefit that they are external and pre-existing sources, which are not likely to have been affected by the existence of the cartel, unlike production cost series reported by the manufacturers.

On the basis of a combination of industry expertise and goodness of fit, reliability, and explanatory power of our regression analyses () we have selected thirteen relevant technical truck characteristics:

- o Two numerical variables on engine power: *Power in kilowatt* and *Displacement in cm³*.
- o Eleven categorical variables (): *Brand*, *Type of truck*, *Emission norm*, *Transmission*, *Chassis type*, *Wheels*, *Natural gas conversion kit*, *Aero package*, *Rear steering axle*, an *Retarder*.

These characteristics capture the core components that drive truck prices. While other candidate variables, such as cabin type and exhaust system, are important components of trucks too () they display little variation over the sample and/or correlate strongly with the factors included.

For general manufacturing cost changes, we include:

- o Four numerical indicators for raw materials, labor and energy costs: *Iron ore price index*, *Non-ferrous metals and ores price index*, *Labor cost index*, and *Electricity price*.

The labor and energy cost factors are based on the countries where the trucks were produced.

Overall changes in demand are captured by including:

- o *GDP index* as a control of demand based on the GDP indices of the countries in which the trucks were ordered.

The availability of trucks is captured by:

- o *TKM index*, which included the country-specific TKM index for the countries in which the trucks were ordered.

That is, we include six external control variables, so that the total number of explanatory variables for truck prices is nineteen, plus the cartel dummy variable.”

6.38. Volgens de Truckfabrikanten geven de in Schinkel & Huberts 2024 gebruikte indices en technische eigenschappen niet de complexiteit van de productie van vrachtwagens weer en ook niet de verschillen in kostenontwikkelingen tussen verschillende vrachtwagens.⁵⁹ Vrachtwagens zijn immers zeer heterogene producten met verschillende technische kenmerken, de kosten verschillen tussen de merken (de Truckfabrikanten) en tussen fabrieken en vrachtwagens ontwikkelen zich over tijd, en verschillend over tijd voor verschillende vrachtwagens, Truckfabrikanten en fabrieken⁶⁰. De set van dertien vrachtwagenkenmerken is te beperkt, er ontbreekt een aantal belangrijke productie-inputs (bijv. elektronica, plastic, software, IP en leer) en de economie-brede indexen kunnen niet de verschillen in kostenontwikkelingen tussen vrachtwagens vangen⁶¹, zo heeft dr. [naam] ter zitting nog eens toegelicht.

6.39. In het rapport Schinkel & Huberts 2025a is als volgt gereageerd op deze kritiek. In alle modellen zijn “brand-specific fixed effects” opgenomen, dummy regressors per merk. Er wordt zo rekening gehouden met bijvoorbeeld brand loyalty of hogere productiekosten. Er is geen indicatie of bewijs dat er verschillende overchargepercentages per merk zouden zijn, integendeel: brutolijstprijzen werden voor alle merken verhoogd. Daarbij wordt opgemerkt dat ook de methode gebruikt in Schinkel & Huberts 2024 kan resulteren in een verschillende nominale overcharge voor verschillende merken, omdat de prijzen verschillen middels de brand dummy regressors en andere controlevariabelen. Prof. dr. Schinkel en dr. Huberts benadrukken nogmaals:

"The appropriate econometric approach in this case is to include brand fixed effects, not sub-sampling. The brand heterogeneity is then controlled for. The remaining variance in individual truck prices can be identified together with the other controls around an EU-wide systematic price change. Note again that the brand dummies control for a variety of possible reasons why the transaction prices for brands may differ, including importantly also differences in manufacturing cost on the supply side, but also difference in truck desirability and thus their buyers willingness to pay for them on the demand side. The brand dummy features in the hedonic regression as a truck characteristic, next to other relevant technical characteristics of trucks that matter for production cost and pricing."⁶²

6.40. Het debat in de processtukken en zeker ook ter zitting is verder eigenlijk maar zeer beperkt gegaan over de (gestelde tekortkomingen in de) analyse in Schinkel & Huberts 2024. De Truckfabrikanten stellen slechts in algemene zin dat Schinkel & Huberts 2024 "fundamentele methodologische gebreken" bevat, maar werken dat nauwelijks uit. In hun overzichtsakte pleiten de Truckfabrikanten eerst en vooral voor het gebruik van de eigen datasets van de Truckfabrikanten. Zij beginnen met de stelling dat de resultaten van de door de economen van de Truckfabrikanten uitgevoerde analyses "solide en betrouwbaar" zijn, "hetgeen niet kan worden gezegd van de (geschatte) overcharge" in Schinkel & Huberts 2024. Vervolgens stellen zij voorop dat de door hen ingeschakelde economische experts controleren voor *daadwerkelijke* kosten van een specifieke vrachtwagen zoals geregistreerd in hun interne systemen. Ook stellen zij dat de set van "(slechts) dertien" technische vrachtwageneigenschappen te beperkt is en niet geschikt om verschillen in kosten tussen vrachtwagens adequaat te verklaren. Volgens hen is het "simplistisch te denken dat er impact van kosten op een complex product zoals vrachtwagens kan worden vastgelegd door enkel de zeven kenmerken waarmee S&H proberen met die kosten rekening te houden". De openbare en geaggregeerde kostenindexen die in Schinkel & Huberts 2024 worden gebruikt zijn een "fundamenteel gebrek", "duidelijk niet representatief" en "aantoonbaar ongeschikte benaderingen" van de daadwerkelijke, specifieke en veranderende productiekosten van individuele vrachtwagens, aldus de Truckfabrikanten. Het blijft evenwel bij dit soort algemene stellingen waarvan in de overzichtsakte (of nadere akte) geen nadere onderbouwing wordt gegeven. Er wordt wel verwezen naar diverse Rebuttal Rapporten, maar ook daarin wordt, zoals zijdens CDC ook gemotiveerd is betoogd, niet daadwerkelijk ingegaan op de vermeende tekortkomingen in de analyse in Schinkel & Huberts 2024. Voor zover de rechtbank kan nagaan zonder zichzelf in detail in die rapporten te verdiepen, hetgeen niet de taak van de rechtbank is is dit inderdaad niet het geval. Ook ter zitting is de discussie over de inhoud van Schinkel & Huberts 2024 beperkt gebleven. Er is steeds gezegd dat de dertien technische eigenschappen te beperkt zijn, maar wat er dan concreet ontbreekt en waarom dat erg is, is niet duidelijk gemaakt. Dit terwijl, zoals hiervoor onder 6.33 is weergegeven, door CDC uitvoerig en diepgaand onderzoek is gedaan naar de verschillende eigenschappen van vrachtwagens. Op dat onderzoek is zijdens de Truckfabrikanten helemaal niet inhoudelijk gereageerd. Hetzelfde geldt ten aanzien van de controlevariabelen voor de productiekosten, zoals grondstoffen. Tijdens de zitting is nogmaals opgemerkt dat in vrachtwagens ook plastic en leer wordt gebruikt en dat lijkt ook juist maar is op geen enkele manier toegelicht dat en waarom het niet meenemen van de prijsindex voor leer en/of plastic de analyse in Schinkel & Huberts 2024 zou vertekenen en tot een onjuiste (te hoge) prijsopslag zou leiden. Aan de andere volgens de Truckfabrikanten ontbrekende productie-inputs (zie 6.38) is geen aandacht besteed. Verder is er zijdens de Truckfabrikanten wat geschoven met (de schaal van) een grafiek⁶³ om aan te tonen dat de in Schinkel & Huberts 2024 gebruikte kostenindexen niet in lijn zouden zijn met de daadwerkelijke vrachtwagenkosten (wat dat dan ook moge zijn, waarover later meer), maar dat overtuigt niet. Ook werd bij de presentatie van die grafiek met een plaatje in beeld gebracht dat de kostenfluctuaties in het model in Schinkel & Huberts 2024 (zoals ook reeds in de overzichtsakte was gesteld) geen statistisch significante impact op de prijzen hebben, wat volgens dr. [naam] in zou gaan tegen economische verwachtingen:

Extract van S&H regressieresultaten

Log(Gdp Change Assignor Country)	0.348*** (0.106)
Log(Tkm Ree Assienor Country)	-0.181*** (0.035)
Log(Labor Cost Index Cdc)	-0.023 (0.082)
Log(Non Ferrous Metals And Ores Index Price In Euro World)	-0.007 (0.017)
Log(Electricity Price)	-0.011 (0.042)
Log(Iron Ore Index Price In Euro World)	0.016 (0.014)
Cartel Dynamic	0.081*** (0.015)
Number of Observations	4873
R-squared	0.718
Adjusted R-squared	0.716
VIF (Cartel Variable)	5.214
Note: *p<0.1; **p<0.05; ***p<0.01	

Bron: Extract van S&H 'baseline' (B1) regressieresultaten (abrupt einde van de inbreuk). Zie SH1, Tabel 5.

Het is de rechtbank niet helemaal duidelijk wat dr. [naam] hiermee wil aantonen. Allereerst gaat het hier over de "labor cost index, non-ferrous metals and ores price index, electricity price" en de "iron ore price index", en het lijkt evident dat de kosten van arbeid, metalen, ijzer en elektriciteit (mogelijk) van invloed zijn op de kostprijs van een vrachtwagen. Bovendien heeft dr. Huberts ter zitting nog toegelicht dat het enkele feit dat deze variabelen statistisch niet significant zijn, niet aantoont dat in Schinkel & Huberts 2024 niet de juiste variabelen zijn meegenomen. Onder verwijzing naar het Agree/Disagree statement heeft hij erop gewezen dat de deskundigen van beide partijen het erover eens zijn dat ook insignificante parameters bijdragen aan de verklarende kracht van het model. Volgens hem is het juist verstandig om dergelijke variabelen ook mee te nemen om omitted variable bias te voorkomen.

- 6.41. De Truckfabrikanten stellen voorts dat het Bruto Binnenlands Product (BBP) als algemene vraagvariabele niet geschikt is voor alle landen. De economen van de Truckfabrikanten zijn het in algemene zin wel eens met prof. dr. Schinkel en dr. Huberts dat de ontwikkeling van tonkilometers vervoer over de weg (TKM) in een gegeven land een relevant aspect kan zijn om mee te nemen bij het schatten van een mogelijke prijsopslag, maar stellen vervolgens dat de door prof. dr. Schinkel en dr. Huberts verwachte relatie tussen TKM en vrachtwagenprijzen onjuist is. Daardoor wordt in Schinkel & Huberts 2024 dus niet adequaat gecontroleerd voor ontwikkelingen in de vraag naar vrachtwagens, aldus de Truckfabrikanten. Ook op deze kritiek is in Schinkel & Huberts 2025a nader ingegaan:

"() The TKM-index is a measure for weight road freight transported as collected by Eurostat i.e. a measure of transportation activity with trucks. The consultants emphasize their findings () as showing a positive sign for their TKM-measure parameters, whereas our results indicate a negative sign. They subsequently try to twist it as if we switched interpretation of the role of TKM from being a demand control as the consultants had always interpreted it: truck demand up, truck prices up to being a supply control.

()

This, however, is false and misrepresents what we explain in our report. Higher current supply is a result of previous investments in fixed inputs, i.e. new trucks and trailers. TKM indices thus represent a trailing indicator of truck purchases, where a higher current index is the result of an increase in past truck purchases. Demand for road freight transport is affected by economic activity measured by GDP. Thus, if economic activity stays level but TKM increases, firms are not incentivized to purchase trucks as existing capacity is (more than) sufficient. Higher TKM levels will thus, ceteris paribus, lead to a lower demand for new trucks. ()

After correcting for relevant macro-economic developments through GDP, TKM is a clear measure of current *trucking services supply* or capacity, with another term. () Ceteris paribus, when the supply of transportation services is already large, and indeed close to demand, so that there is little unmet demand, the demand for additional trucks, which are fixed production factors to produce more transportation services with, should be expected to decrease. This explains why TKM has a negative

effect on truck prices: as TKM increases, the supply of trucking services rises, which induces demand for trucks to fall, truck purchases fall, hence process decline.”

Dit vindt de rechtbank een begrijpelijke uitleg.

6.42. Ook volgt de rechtbank de Truckfabrikanten niet in hun betoog dat een betere of eigenlijk de enige juiste en de gebruikelijke manier om te controleren voor kosten en vrachtwagenkenmerken is om te controleren voor de *daadwerkelijke* kosten van een specifieke vrachtwagen zoals geregistreerd in de interne systemen van de betreffende Truckfabrikant(en). Prof. dr. Schinkel en dr. Huberts hebben gewezen op diverse problemen die zich bij het gebruik van deze daadwerkelijke kosten voordoen. De rechtbank noemt er een aantal die het meest in het oog springen:

(i) het is niet transparant hoe de daadwerkelijke kosten die de economen van de Truckfabrikanten voor hun analyses hebben gebruikt tot stand zijn gekomen (deze zijn samengesteld uit de systemen van de Truckfabrikanten door de Truckfabrikanten zelf; prof. Schinkel en dr. Huberts hebben geen raw data gezien), de kostenreeksen bevatten vaste kostencomponenten en andere kostencomponenten die er niet in thuis horen, er zijn grote verschillen tussen de Truckfabrikanten onderling en soms ontbreken kostendata voor een bepaalde periode, waardoor niet de complete Inbreukperiode is gedekt;

(ii) de manier waarop de kostenreeksen zijn geconstrueerd (afhankelijk van prijzen) leidt per definitie tot endogeniteit, dat wil zeggen (zoals dr. Huberts het ter zitting heeft toegelicht): “De kosten hebben invloed op de prijs, maar de prijs beïnvloedt tegelijkertijd ook de kostenvariabelen, waardoor een feedbackmechanisme ontstaat via volume-allocatie en prijsgerelateerde kostencomponenten”;

(iii) er is een risico op x-inefficiënties: omdat er in een kartel in afwezigheid van concurrentiedruk minder prikkels zijn om de kosten te verlagen, kunnen deze x-inefficiënties leiden tot verhoogde en daarmee besmette kosten;

(iv) er is risico op multicollineariteit: dit doet zich voor als de verklarende variabelen onderling teveel correlatie hebben waardoor de regressieschattingen instabiel worden. De manier om dit te meten is de Variance Inflation Factor (VIF). In de rapporten van de Truckfabrikanten is veelal geen of beperkte rapportage van multicollineariteit. Volgens prof. Schinkel en dr. Huberts is de multicollineariteit in de verschillende regressieanalyses uitzonderlijk hoog.

6.43. Dit zijn serieuze (mogelijke) problemen met de door de economen van de Truckfabrikanten in hun analyses gebruikte kostenreeksen. Dr. [naam] heeft tijdens de zitting de rechtbank er wel van proberen te overtuigen dat deze problemen niet bestaan, maar heeft de zorgen dat dit het geval is niet kunnen wegnemen. Ook in de Praktische Gids wordt voor enkele van deze problemen gewaarschuwd:

“Wanneer boekhoudkundige gegevens beschikbaar zijn, kunnen correcties nodig zijn omdat het begrip “kosten” in boekhoudkundige zin kan verschillen van hetzelfde begrip in een economische context” (109)

“Het kan voorkomen dat de gedurende de inbreuk waargenomen productiekosten niet representatief zijn voor de productiekosten die zich zonder de inbreuk waarschijnlijk zouden hebben voorgedaan. () ten eerste is het, in geval van inbreuken op artikel 101, mogelijk dat ondernemingen die als gevolg van hun onderling afgestemde gedragingen niet blootstaan aan concurrentiedruk die in het niet-inbreukscenario zou bestaan, minder efficiënt opereren en daardoor hogere productiekosten hebben dan indien deze concurrentiedruk wel aanwezig zou zijn geweest. ()” (110)

6.44. Ook het argument dat het gebruikelijk is om van de (kosten)data van de fabrikanten uit te gaan, legt geen gewicht in de schaal. De Truckfabrikanten hebben gelijk wanneer zij zeggen dat dit ook in de procedure bij de CAT (Royal Mail/BT vs DAF) is gebeurd. De CAT heeft inderdaad overwogen: “Our conclusion is that the impact of the infringement that is found at the level of DAFs UK prices as a whole can reasonably be applied to the Claimants purchases” (345). Zoals eerder al vermeld, kwam de CAT echter uiteindelijk tot de conclusie dat zij het overchargepercentage moest schatten onder meer “given the substantial imperfections in the data available”. Ook het Borgarting Court of Appeal vond de data van de Truckfabrikanten niet erg betrouwbaar/buikbaar en vermeldt grosso modo dezelfde problemen als prof. dr. Schinkel en dr. Huberts signaleren. Over de analyse van de deskundigen van

Volvo wordt het volgende overwogen:

“() the Court of Appeal believes that it weakens the evidentiary value of the regression analyses that they for the so-called after period () are based on data retrieved from an internal system () from a period when Volvo was aware that the Group risked claims based on allegations of overpricing” (pag. 55)

“He [the expert witness] argues that this may indicate that the mechanism in principle may also have been the opposite; that sales prices for the trucks affected how Volvo managed costs in its internal system. He emphasized that it is a methodological problem to use Volvos own costs as a central economic variable in the analysis. This is because the costs themselves can be affected by the existence of the price co-operation. This is expressed as costs being an endogenous, not exogenous, variable.

The Court of Appeal agrees with the criticism (). The Court of Appeal also notes that a possible factor during the period in which Volvo participated in the price collusion may have been that Volvo had less motivation than others to push down costs in the production of lorries. ()” (pag. 55)

“() the cost measures in Volvos data set are not just objective, ascertainable costs. It is clear that it also includes an element that has nothing to do with costs at all, referred to as a “Price Management Surcharge” (PMS). Volvos cost measures also include both fixed and variable costs. () In the case of fixed costs, the Court of Appeal is of the opinion that, in general, there will be considerable room for discretion in relation to the allocation to different types of products. The fact that Volvos cost target is structured as it is makes it difficult to verify the cost target as an economic variable in the model. This applies even if Volvo provides insight into the underlying figures.” (pag. 56)

Dit alles leidt dan uiteindelijk tot de volgende conclusie van de Court of Appeal:

“that the regression analyses based on Volvo transactions must be given limited weight in the overall assessment of the evidence on the question of whether Posten paid an overcharge. () these analyses are not a strong argument that there was no overcharge at all.” (pag. 58)

Het Court of Appeal wijdt soortgelijke overwegingen aan de door de andere Truckfabrikanten gebruikte kostendata en komt voor alle analyses die zijn gebaseerd op die data tot dezelfde conclusie.

- 6.45. Al met al hebben de Truckfabrikanten de rechtbank er niet van kunnen overtuigen dat Schinkel & Huberts 2024 wat betreft kort gezegd de controle voor kosten en vrachtwagenkenmerken op onjuiste uitgangspunten berust of wezenlijke tekortkomingen bevat. De Truckfabrikanten zijn er niet in geslaagd om de rechtbank ervan te overtuigen dat betrouwbaardere resultaten zouden kunnen worden behaald als de data van de Truckfabrikanten worden gebruikt.

Afnemerskenmerken onderhandelingsmacht

- 6.46. De Truckfabrikanten stellen dat in Schinkel & Huberts 2024 (ten onrechte) geen rekening wordt gehouden met de omstandigheid dat de onderhandelingsmacht van de afnemers van vrachtwagens na het Kartel structureel groter was dan tijdens het Kartel. Volgens prof. dr. Schinkel en dr. Huberts is daarvan geen enkel bewijs. Allereerst wijzen zij erop dat de afnemers van vrachtwagens zowel tijdens als na het Kartel onderhandelden over de prijs van de vrachtwagens met personeel van de Truckfabrikanten (de verkoopafdelingen en/of dealers) die niet betrokken waren bij de Inbreuk en dat de processen dus zowel tijdens als na het Kartel in beginsel hetzelfde waren. Ook de omstandigheid dat de afnemers (mogelijk) meer vrachtwagens kochten na het Kartel dan tijdens het Kartel, betekent volgens prof. dr. Schinkel en dr. Huberts niet dat de onderhandelingsmacht is toegenomen. Er kunnen verschillende redenen zijn voor toegenomen volumes. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat de prijzen van vrachtwagens gingen dalen nadat het Kartel was geëindigd (in die zin zou onderhandelingsmacht endogeen kunnen zijn beïnvloed voor het Kartel). Ook de door de economen van de Truckfabrikanten gebruikte indicator size of buyer (gemeten middels het aantal vrachtwagens gekocht door elke Achterliggende partij) duidt niet op een toegenomen onderhandelingsmacht, integendeel, aldus prof.

dr. Schinkel en dr. Huberts. Zij hebben dit onderzocht en kwamen tot de conclusie dat er als het op deze manier wordt gemeten een enigszins grotere onderhandelingsmacht was tijdens het Kartel dan daarna: het gemiddelde aantal gekochte vrachtwagens per Achterliggende partij was tijdens het Kartel (afgerond) 637 en na het Kartel (afgerond) 584. Tot slot heeft dr. Huberts ter zitting toegelicht dat de bestaande literatuur geen eenduidig antwoord geeft op wat onderhandelingsmacht voor effect heeft op prijzen en hoe dit werkt. De prijs is het resultaat van complexe interacties tussen de koper en de verkoper en wordt beïnvloed door allerlei factoren, waaronder de relatie tussen koper en verkoper en verwachtingen.

Dr. [naam] heeft hier ter zitting slechts tegenover gezet dat in zijn algemeenheid kan worden aangenomen dat grote afnemers lagere prijzen kunnen onderhandelen en aan de hand van een plaatje laten zien dat de in de dataset van CDC tijdens het kartel meer grotere afnemers zaten dan na het Kartel.

- 6.47. De rechtbank is er in het licht van dit alles niet van overtuigd dat een verschil in onderhandelingsmacht de analyse van Schinkel & Huberts 2024 (merkbaar) heeft vervuild.

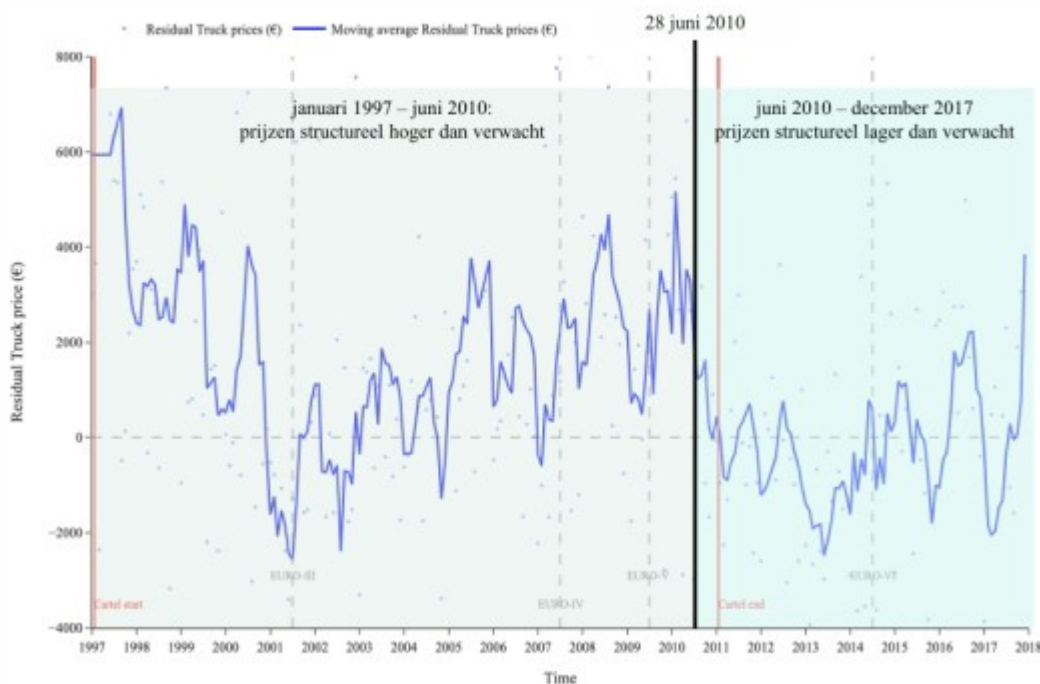
Einddatum Kartel na-ijlperiode

- 6.48. De formele einddatum van het Kartel (zoals vastgesteld door de Commissie in het Besluit) is 18 januari 2011. In Schinkel & Huberts 2024 wordt evenwel verdedigd dat de effectieve einddatum van het Kartel 28 juni 2010 is. Volgens Schinkel & Huberts 2024 duurde de na-ijlperiode tot 30 mei 2013. Dit is volgens prof. dr. Schinkel en dr. Huberts een conservatieve schatting, want via hun model kwamen zij uit op 24 september 2015. Omdat die datum in de buurt ligt van de introductie van de EURO VI normen, vinden zij die datum onbetrouwbaar.

- 6.49. Volgens Schinkel & Huberts 2024 moet de effectieve einddatum van een kartel empirisch worden bepaald door patronen te identificeren in de ontwikkeling van de prijzen in de loop van de tijd die op een structurele verandering duiden die kan worden toegeschreven aan het (begin of) einde van het inbreukmakende gedrag. Dit hebben prof. Schinkel en dr. Huberts gedaan:

“We analyze the truck purchasing data to determine what were the dates at which the European trucks market appears to have returned to normal competition and the cartel effect had dissipated. That is, we do not assume that the cartel effectively ended with the dawn raid by the Commission or at any approximate date following (or preceding) it. Instead, we apply established econometric methods to analyze where there are structural breaks in truck prices, indication regime shift from collusion to competition. These structural breaks in the data indicate structural changes in the prices over time due to concurrent events, and thus allow us to identify the effective end date of the cartel, that is, when the cartel agreements started to cease to have an impact on prices, as well the extent to which the cartel effect on process had substantially diminished.”

Bepaling effectieve karteleinddatum met structurele breuk-test



Tijdens de zitting heeft prof. dr. Schinkel aan de hand van deze figuur64 toegelicht dat het vooral gaat om de periode rondom waar de zwarte lijn is getekend en dat zij met de structurele breuktest empirisch hebben kunnen vaststellen dat de effectieve einddatum 28 juni 2010 is.

6.50. Volgens Schinkel & Huberts 2024 is het van groot belang om de effectieve einddatum van een kartel (en de na-ijlperiode) juist te bepalen door middel van wat zij noemen de "structurele breuk-test":

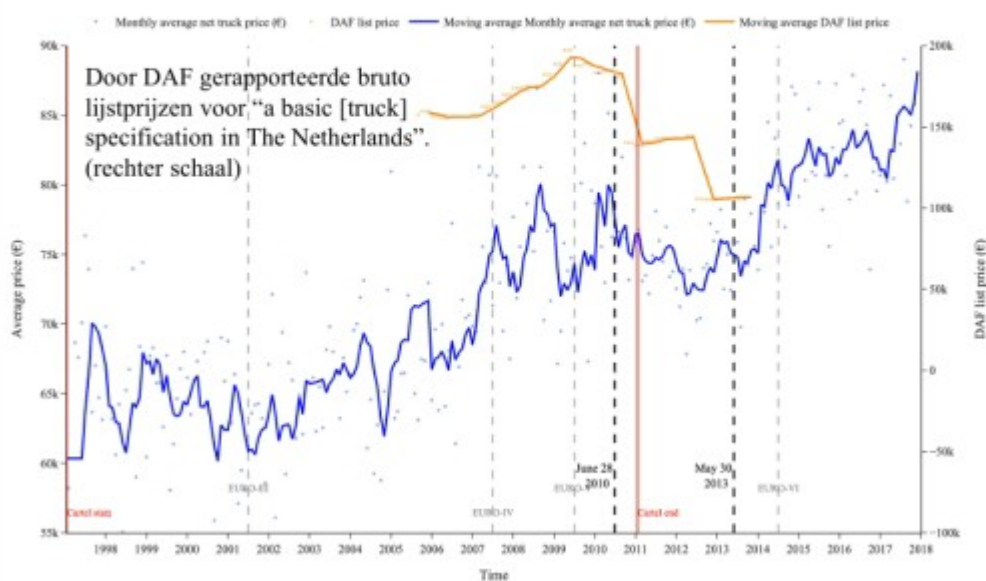
"() Misspecification of the effective cartel end date(s) and the transition period introduces a mislabeling of prices around the cartel end date chosen as either competitive where they are actually collusive, or collusive when they are actually competitive. Misdating, including by modelling the transition process from collusive to competitive prices with less sophistication than the actual cartel dynamics, is expected therefore to lead to a (weak) overestimation of the but-for prices, which implies an underestimation of the cartel price effect."65

6.51. De (economische deskundigen van de) Truckfabrikanten gaan op de berekeningen en de in Schinkel & Huberts 2024 toegepaste methodologie eigenlijk niet in, maar stellen zich naar de rechtbank begriipt op het standpunt dat vanuit economisch perspectief de door de Commissie vastgestelde einddatum van de Inbreuk ook het uitgangspunt moet zijn voor de during-and-after-analyse. Ook volgens dr. [naam] is het "common practice" om de door de Commissie vastgestelde begin- en einddatum als het "natural starting point of the infringement effect" te nemen.66 De Truckfabrikanten stellen dat de methode in Schinkel & Huberts 2024 "niet objectief, gebrekkig" is en dat deze niet controleert voor de relevante factoren die de prijs beïnvloeden, en prof. dr. Schinkel en dr. Huberts "dus zonder plausible economische verklaring afweken van de officiële en juridisch bindende einddatum van de Inbreukperiode".

6.52. Prof. dr. Schinkel en dr. Huberts lichten vervolgens toe dat de datums die zij empirisch hebben vastgesteld, ook kloppen met de feiten: (i) in de zomer van 2010 deed MAN het clementieverzoek en (ii) de bruto lijstprijzen waren tot de introductie van EURO VI nog gebaseerd op de EURO V normen (en die golden al tijdens het Kartel). Dit laten zij zien in de volgende figuur aan de hand van de bruto lijst prijzen die zij hebben aangetroffen in de DAF data:67

Indicatie van samenvallende verlagingen in de bruto lijstprijzen in DAF data

Figure 21": Conceptual illustration of the econometric approach.



6.53. De rechtbank kan zelf niet vaststellen wat de juiste (effectieve) einddatum van het Kartel is, maar de rechtbank vindt de onderbouwing van de door prof. dr. Schinkel en dr. Huberts vastgestelde einddatum navolgbaar. Voor zover het standpunt van de Truckfabrikanten zo moet worden begrepen dat het gebruikelijk en (dus) het beste is om de door de Commissie vastgestelde einddatum tot uitgangspunt te nemen voor de during-and-after-analyse, worden zij daarin niet gevolgd. Ook in de Praktische Gids wordt vermeld dat begin- en einddatum van een kartel niet altijd duidelijk zijn.⁶⁸ Ook vindt de rechtbank de feitelijke verklaring van einddatum van prof. dr. Schinkel en dr. Huberts begrijpelijk.

Conclusie na-ijlperiode

6.54. Wat betreft de na-ijlperiode moet de rechtbank een keuze maken. Zij zal aansluiten bij de door prof. dr. Schinkel en dr. Huberts vastgestelde periode en bepalen dat de na-ijlperiode voortduurde tot, en dus eindigde op, 30 mei 2013. Dit is verdedigbaar omdat het begrijpelijk is dat de bruto lijstprijzen langer doorwerken in de eindprijzen en deze datum min of meer samenvalt met de introductie van EURO VI, het moment waarop naar verwachting nieuwe bruto lijstprijzen hun intrede deden. Ook lijkt deze datum, voor zover de rechtbank dat kan beoordelen, te rijmen met de empirische analyse die prof. dr. Schinkel en dr. Huberts hebben uitgevoerd. De Truckfabrikanten hebben hier tegenover niet gemotiveerd een andere datum voor het einde van het na-ijleffect gesteld.

Conclusie overchargepercentage

6.55. Alles overziende kan Schinkel & Huberts 2024 met alle eventuele onzekerheden die elke regressieanalyse in zich bergt goed tot uitgangspunt dienen voor de schatting door de rechtbank van het overchargepercentage. De rechtbank moet een knoop doorhakken en bepaalt gelet op al het vorenstaande het overchargepercentage op 7%.

7 Volume of commerce

7.1. Bij het onderwerp volume of commerce gaat het om de vraag voor hoeveel vrachtwagentransacties CDC in deze zaak namens de Achterliggende partijen schadevergoeding kan vorderen. Voor de beantwoording van die vraag moet worden beoordeeld voor welke vrachtwagentransacties CDC voldoende heeft onderbouwd, gezien in het licht van de betwistingen door de Truckfabrikanten, dat

een Achterliggende Partij een transactie is aangegaan die binnen de reikwijdte van de Inbreuk valt.

7.2. Van de door CDC aan haar vordering ten grondslag gelegde transacties zijn volgens haar meest recente telling door de Truckfabrikanten 25.464 vrachtwagentransacties niet (meer) betwist en is een aantal van 6.958 transacties nog in geschil. De Truckfabrikanten komen in hun laatste telling tot iets daarvan afwijkende aantallen van circa 25.500 erkende (niet betwiste) transacties en 6.395 betwiste transacties.

Ontbreken gezamenlijk overzicht betwiste transacties

7.3. Tijdens de regiezitting van 3 juni 2025 heeft de rechtbank met partijen de volgende afspraak gemaakt:

“Afspraak volume of commerce (stelplicht)

2.9. Met betrekking tot de volume of commerce is met partijen afgesproken dat zij in onderling overleg zullen vaststellen met betrekking tot welke vrachtwagentransacties zij het eens zijn dat die onder de Inbreuk vallen en dat deze door CDC voldoende zijn onderbouwd, deze voldoende zijn te identificeren. Over de vrachtwagentransacties waarover zij het niet eens zijn zal de rechtbank een beslissing moeten nemen. Partijen zullen een overzicht opstellen van deze vrachtwagentransacties waarin de standpunten van partijen (materieel en waar nodig processueel) op voor de rechtbank inzichtelijke wijze zijn opgenomen. De circa 23.000 vrachtwagentransacties die mogelijk onder de na-ijlperiode vallen kunnen buiten dit overzicht blijven aangezien de rechtbank eerst zal beslissen of er een na-ijlperiode is en zo ja wat de duur van die periode is.”

7.4. Partijen zijn er niet in geslaagd het hier bedoelde overzicht gezamenlijk op te stellen. In plaats daarvan hebben zij op 29 oktober 2025 aktes genomen met daarbij gevoegd hun eigen overzicht van betwiste en niet-betwiste transacties. Zij hebben daarbij ieder hun eigen format gebruikt. Hierdoor zijn de overzichten niet eenvoudig met elkaar te vergelijken en is al met al allesbehalve sprake van een voor de rechtbank inzichtelijke situatie met betrekking tot de volume of commerce. De rechtbank stelt dan ook vast dat partijen de gemaakte afspraak niet zijn nagekomen. De rechtbank zal daarom bij de beoordeling van de volume of commerce uitgaan van hetgeen partijen in hun processtukken en tijdens de mondelinge behandelingen over dit onderwerp hebben aangevoerd. De producties van bijlage 1a en 1b van CDC en productie TRUC-0071 bij de nadere aktes van 29 oktober 2025 worden niet in de beoordeling betrokken, behalve voor zover daarin (dus) standpunten staan die partijen in hun processtukken of tijdens de mondelinge behandelingen naar voren hebben gebracht.

7.5. De rechtbank schetst hieronder eerst nader, en voor zover voor de beoordeling van belang, het verloop van het debat over de stelplicht ten aanzien van de volume of commerce.

Stelplicht volume of commerce

7.6. Tijdens de regiezitting van 19 december 2018 is door de rechtbank toegezegd dat eerst het debat over de stelplicht zal worden gevoerd en dat de Claimanten (waaronder CDC) aan de hand daarvan mogelijk in de gelegenheid zouden worden gesteld om hun dagvaardingen aan te vullen. Vervolgens heeft de rechtbank in het tussenvonnissen van 15 mei 2019 (het eerste stelplichtvonnissen) overwogen dat van de Claimanten mag worden verwacht dat zij ter onderbouwing van hun vorderingen concreet aangeven welke vrachtwagens zij op welke wijze hebben gekocht, gehuurd, geleased en/of gebruikt in de bewuste periode, hoe zij tot de koop, huur, lease en/of het gebruik zijn gekomen (waarbij het erom gaat wanneer, hoe en van wie de vrachtwagens zijn gekocht, gehuurd, geleased en/of in gebruik zijn gekregen) en wanneer de eigendom, huur, lease of het enkele gebruik al tijdens de Kartel- of de na-ijlperiode is geëindigd hoe en wanneer dit is geëindigd. Dit alles diende te gebeuren voordat de Truckfabrikanten hun conclusies van antwoord zouden nemen. De rechtbank heeft ook overwogen dat de stellingen daarna, afhankelijk van het verweer van de Truckfabrikanten, zo nodig verder konden worden uitgediept en onderbouwd. De litigation vehicles (zoals CDC) dienden per Achterliggende partij

aan deze stelplicht te voldoen.⁶⁹

CDC heeft ter uitvoering van deze opdracht bij akte van 18 september 2019 haar vorderingen nader onderbouwd, waarna de Truckfabrikanten op 1 juli 2020 hun conclusies van antwoord hebben genomen.

7.7. De Truckfabrikanten hebben in hun conclusies van antwoord uiteengezet dat zij FTI Consulting LLP (hierna: FTI) opdracht hebben gegeven om de door de eisende partijen de procedure van CDC was nog niet ontvoegd uit Groep 1 overgelegde data te ontsluiten en te analyseren. In verband met de omvang en complexiteit van de data hebben de Truckfabrikanten in overleg met FTI voor een getrapte benadering gekozen. De getrapte benadering van de Truckfabrikanten is als volgt:

Vrachtwagens die afvallen op basis van hetgeen niet is gesteld

(a) *Voor alle transacties* hebben de Truckfabrikanten in kaart gebracht of de Claimanten hebben voldaan aan de initiële stelplicht.

Vrachtwagens die afvallen op basis van hetgeen wel is gesteld of overgelegd

- b) *Voor alle transacties* hebben de Truckfabrikanten vastgesteld of die niet reeds buiten de reikwijdte van het Besluit vallen op basis van de eigen stellingen van Claimanten in de transactieoverzichten.

- c) *Voor de transacties die overblijven na stap (b), waarvoor de Claimanten een VIN hebben opgegeven en waarvoor onderliggend bewijsmateriaal is overgelegd*, hebben FTI en de Truckfabrikanten het door Claimanten overgelegde bewijsmateriaal geanalyseerd.

- d) *Voor de transacties die overblijven na stap (c)*, hebben de Truckfabrikanten in hun eigen beschikbare verkoopgegevens getracht na te gaan of de transacties buiten de reikwijdte van het Besluit vallen.

7.8. Ten aanzien van CDC hebben de Truckfabrikanten onder stap (a) geconstateerd dat slechts voor 159 van de 59.690 transacties niet aan de stelplicht was voldaan. Onder stap (b) was volgens de Truckfabrikanten sprake van 23.681 transacties, bijna 40% van het totaal, die buiten de reikwijdte van het Besluit vallen.

7.9. Onder stap (c) hebben de Truckfabrikanten met behulp van FTI een voorlopige document review uitgevoerd van het bewijsmateriaal dat is overgelegd door de Claimanten. Deze review is beperkt tot transacties (i) waarvoor Claimanten een Vehicle Identification Number (VIN) hebben opgegeven en (ii) die niet reeds buiten de reikwijdte van het Besluit vallen op basis van hetgeen door de Claimanten is gesteld in de Transactieoverzichten (stap (b)).

In de document review zijn per transactie de volgende vragen gesteld:

Transaction Document Validation

(a) Is er voor deze transactie schriftelijk bewijsmateriaal overgelegd en, zo ja, bevat dit bewijsmateriaal een of meer transactiedocumenten? Onder transactiedocumenten wordt verstaan facturen, leaseovereenkomsten, orderbevestigingen en andere documenten die ertoe strekken de koop, huur of lease van een vrachtwagen te documenteren. Andere documenten dan transactiedocumenten leveren volgens de Truckfabrikanten onvoldoende bewijs op van de transacties waarop de vorderingen van Claimanten zien.

VIN/Chassis Number Validation

(b) Bevat ten minste één van de voor een specifieke transactie overgelegde transactiedocumenten de VIN of het chassisnummer zoals verstrekt door de Claimant in het Transactieoverzicht? Zo niet, dan is volgens de Truckfabrikanten onvoldoende bewijsmateriaal overgelegd.

Used Vehicle Validation

(c) Blijkt uit een van de transactiedocumenten dat de vrachtwagen tweedehands is aangekocht? Dan valt de transactie buiten de materiële reikwijdte van het Besluit. De reviewers zijn geïnstrueerd om een vrachtwagen als tweedehands aan te merken als het transactiedocument ondubbelzinnig vermeldt dat het gaat om een "second sale" of vergelijkbare bewoordingen, of als de vrachtwagen volgens het transactiedocument meer dan 5.000 kilometer heeft gereden (behalve bij Daimler, die ook

vrachtwagens met een kilometerstand tussen 0 en 5.000 als tweedehands heeft aangemerkt).

Claimant Name Validation

(d) Bevat ten minste één van de transactiedocumenten de naam van de koper of lessee zoals gesteld door de Claimanten in de Transactieoverzichten of, indien die naam ontbreekt, de naam van de Achterliggende Partij? Zo niet, dan kan op basis van de overgelegde transactiedocumenten en zonder nadere toelichting van de Claimanten niet worden aangenomen dat de betreffende partij de vrachtwagen heeft gekocht of geleased.

7.10. Bij stap (d) hebben de Truckfabrikanten de volgende algemene kanttekeningen gemaakt:

- a) De Truckfabrikanten identificeren een vrachtwagen in hun systemen op basis van de door de Claimanten verstrekte VIN. Indien de Claimanten in het geheel geen VIN hebben verstrekt, hebben de Truckfabrikanten de betreffende vrachtwagen dus niet kunnen traceren. Bij een incomplete VIN is dat in sommige gevallen wel gelukt, door de incomplete VIN te combineren met andere gegevens zoals het merk van de vrachtwagen. Niet alle Truckfabrikanten hebben echter die mogelijkheid. Ook als de Claimanten een complete VIN van 17 tekens hebben opgegeven, betekent dat echter niet dat de vrachtwagen altijd in de systemen van de Truckfabrikanten te vinden is. Ten eerste zijn die systemen niet compleet. Ten tweede kan de VIN ongeldig zijn, bijvoorbeeld omdat de Claimanten de VIN verkeerd hebben overgenomen in hun Transactieoverzichten.
- b) Ook als de Truckfabrikanten een bepaalde vrachtwagen in hun systemen kunnen traceren, bevatten die niet noodzakelijk informatie over de door de desbetreffende Claimant gestelde transactie. Zo komen tweedehands verkopen over het algemeen niet terug in de verkoopadministratie van de Truckfabrikanten. Bovendien werken sommige Truckfabrikanten met een netwerk van (onder meer) onafhankelijke dealers, die de vrachtwagen kopen van de desbetreffende Truckfabrikanten en vervolgens (door)verkopen aan de eindafnemers.
- c) Door het tijdsverloop sinds de Inbreukperiode zijn de verkoopgegevens van de Truckfabrikanten niet meer compleet.
- d) Gelet het voorgaande gaat het om een voorlopige analyse. De Truckfabrikanten behouden zich het recht voor om in een later stadium, indien daarvoor aanleiding zou zijn, nadere verweren te voeren op basis van een meer uitgebreide analyse van hun verkoopgegevens.

7.11. De Truckfabrikanten betwisten in hun conclusies van antwoord op basis van deze document review 38,2% (13.771 vrachtwagens) van de door CDC gestelde transacties.

7.12. Op 28 februari 2024 is de rechtbank in een volgend tussenvonnissen nader ingegaan op de stelplicht (het tweede stelplichtvonnissen).70 Daarin is onder meer beslist dat een extra schriftelijke ronde nodig is om de Claimanten de gelegenheid te geven te reageren op de door de Truckfabrikanten in kaart gebrachte informatie en deze waar nodig en mogelijk aan te vullen. Het is de bedoeling dat de Claimanten alle vrachtwagentransacties waarvoor zij schadevergoeding vorderen zo goed en concreet mogelijk (met stukken) onderbouwen, zodat zo goed mogelijk in beeld komt wat de omvang van de vorderingen van de Claimanten (en in het bijzonder ook de Achterliggende partijen) is en de Truckfabrikanten weten waartegen zij zich moeten verweren.

7.13. Naar aanleiding van de door de Truckfabrikanten opgeworpen vraag welke informatie kan dienen als voldoende onderbouwing, staat in het tussenvonnissen dat de rechtbank nog geen oordeel geeft over:

“(i) welke informatie minimaal is vereist en/of (ii) wat het betekent voor de verwijzing naar de schadestaatprocedure als (voor bepaalde vrachtwagentransacties) geen of niet alle informatie wordt verstrekt. De rechtbank draagt de Claimanten eenvoudigweg op alle beschikbare informatie (data) met betrekking tot iedere vrachtwagen(transactie) in het geding te brengen (in het bijzonder de VINs). () Om aan de stelplicht (“dat, wanneer en van wie welke vrachtwagens (van welk merk) kort gezegd zijn verkregen”) te voldoen, lijkt aangewezen dat per vrachtwagen(transactie) de volgende gegevens worden verstrekt:

- i) (correcte/complete) VIN (of chassisnummer);
- ii) merk;

- iii) type transactie (koop, huur, lease of andere vorm van gebruik);
- iv) naam Afnemer (koper, huurder, lessee of gebruiker);
- v) naam verkoper, verhuurder, lessor of gebruikgever;
- vi) (maximaal toegestane) gewicht vrachtwagen;
- vii) nieuw of tweedehands;
- viii) datum transactie;
- ix) land waar de transactie (koop, huur, lease) heeft plaatsgevonden (land van de Afnemer) / land van de verkoper, verhuurder, lessor of gebruikgever;
- x) wanneer de eigendom, huur, lease of het enkele gebruik is geëindigd.

() Voor zover er sprake is van betwisting door de Truckfabrikanten, zullen de Claimanten hun stellingen (en de opgegeven gegevens) nader moeten onderbouwen, zo mogelijk met stukken. Het ligt voor de hand dat dit laatste gebeurt door middel van wat de Truckfabrikanten "transactiedocumenten" hebben genoemd (), die zijn te koppelen aan de vrachtwagen(transactie) waarvoor een Claimant/Afnemer schadevergoeding vordert. De rechtbank kan de Claimanten echter niet opleggen hun stellingen op een bepaalde manier te onderbouwen (met bepaalde bescheiden) en het is gezien het tijdsverloop ook begrijpelijk dat niet alle "transactiedocumenten" meer voorhanden zijn."

7.14. Na ontvoering van de procedure van CDC bij rolbeslissing van 17 juli 2024 heeft CDC bij akte aanvulling stellingen en repliek op 6 augustus 2024 uitvoering gegeven aan de opdracht uit het tweede stelplichtvonnis. Zij heeft aanvullingen en verbeteringen aangebracht in de eerder gestelde transacties en heeft 344 vrachtwagentransacties in haar dataset geschrapt. CDC heeft geconstateerd dat de Truckfabrikanten in de conclusies van antwoord voor 20.156 transacties onder stap (a) tot en met (d) geen opmerkingen hebben gemaakt. Daarnaast heeft CDC 727 vrachtwagentransacties aan haar overzicht toegevoegd. Verder heeft CDC in het transactieoverzicht voor elke individuele vrachtwagentransactie waarvan de Truckfabrikanten onder stap (a) tot en met (d) een verweer hebben gevoerd een reactie opgenomen.

7.15. De Truckfabrikanten hebben op 13 november 2024 in hun akte uitlating aanvulling stellingen en repliek vrachtwagentransacties CDC gereageerd op de akte van CDC. Zij hebben naar aanleiding van de aanpassingen van CDC voor diverse transacties die aanvankelijk waren afgefallen in stap (b) alsnog stap (c) en (d) toegepast. De Truckfabrikanten hebben hun getrapte benadering gehandhaafd en de analyse uitgebreid met wat zij de Uitgebreide Administratiecheck noemen. Daarin is tussen de stappen (b) en (c) een tussenstap toegevoegd, waarin is getracht het bestaan van de door CDC gestelde transacties te verifiëren in de beschikbare verkoopgegevens van de Truckfabrikanten aan de hand van de door CDC gestelde VIN en afnemer. In de Uitgebreide Administratiecheck hebben de Truckfabrikanten in 17.924 van de 35.787 vrachtwagens die overbleven na stap (b) het bestaan van de door CDC gestelde transactie kunnen verifiëren. In 17.863 gevallen is dat niet gelukt. Dat kan volgens de Truckfabrikanten komen doordat de gestelde aankoop door de gestelde afnemer in werkelijkheid nooit heeft plaatsgevonden of omdat de verkoopgegevens van de Truckfabrikanten incompleet zijn. Bovendien verkopen sommige Truckfabrikanten hun vrachtwagens voor het overgrote deel aan onafhankelijke dealers, waardoor de naam van de eindafnemer lang niet altijd wordt geregistreerd.

De goede procesorde en hoor en wederhoor

7.16. CDC heeft in reactie hierop gesteld dat de Uitgebreide Administratiecheck ertoe heeft geleid dat de Truckfabrikanten hun verweer onder stap (c) gedeeltelijk hebben ingetrokken voor transacties waarvan zij alsnog erkennen dat de Achterliggende partij in hun administratie staat geregistreerd, om vervolgens alsnog voor ruim 2.000 van deze vrachtwagentransacties nieuwe standpunten in te nemen door nieuwe verweren toe te voegen aan stap (c) en (d). Daarbij gaat het onder meer om 630 vrachtwagentransacties waarbij zij bij conclusies van antwoord geen enkele opmerking hebben geplaatst en die zij al hadden geaccepteerd als onderdeel van de vordering.

7.17. De rechtbank ziet zich gesteld voor de vraag of, zoals CDC aanvoert, de Truckfabrikanten deze nieuwe verweren te laat naar voren hebben gebracht. De Truckfabrikanten betwisten niet dat zij nieuwe verweren hebben aangedragen voor vrachtwagentransacties waarvoor zij in de conclusie van antwoord geen verweer hebben gevoerd en dat zij nieuwe verweren hebben toegevoegd aan transacties die eerder al werden betwist. Zij menen dat dit is toegestaan en dat zij met hun onderzoek verder zijn gegaan dan normaal gesproken van gedaagden kan worden verwacht. Zij werden geconfronteerd met een enorme hoeveelheid data en hebben zich ingespannen die te *matchen* met hun eigen data, bij de uitvoering waarvan zij coulant zijn geweest. De Truckfabrikanten wijzen erop dat hun nadere onderzoek ertoe heeft geleid dat een groot deel van de vrachtwagentransacties alsnog wordt erkend (althans niet wordt betwist).

7.18. De rechtbank wijst er in de eerste plaats op dat de handelwijze van de Truckfabrikanten niet in lijn is met de instructie van de rechtbank dat zij een *volledige* conclusie van antwoord dienden te nemen. De rechtbank heeft dit uitdrukkelijk aangegeven in een e-mail van 8 juli 2019, zoals volgt uit onderstaand citaat:

“Anders dan de Truckfabrikanten uit het vonnis menen te kunnen opmaken, heeft de rechtbank hiermee niet bedoeld een antwoordakte, maar een volledige conclusie van antwoord. () De vraag hoe uitgebreid het verweer moet zijn, hangt af van hoe uitgewerkt de stellingen van Claimanten in de door hen te nemen aktes zijn. Het past de rechter niet om zich op voorhand met de inhoud van het antwoord te bemoeien en daarin sturend op te treden.

De volgende stap in de procedure is dan ook dat Claimanten op de rol van 18 september 2019 een akte dienen te nemen zoals in het vonnis van 15 mei 2019 is bepaald. Vervolgens zal de zaak weer op de rol worden geplaatst voor het nemen van een volledige conclusie van antwoord door de Truckfabrikanten. De rechtbank wenst aan de hand van de conclusie van antwoord eerst te weten op welke punten de Truckfabrikanten verweer gaan voeren, voordat beslissingen worden genomen over de verdere (mogelijk gefaseerde) behandeling van de procedures.”

7.19. Vervolgens zijn de Truckfabrikanten in de gelegenheid gesteld aan te geven op welke termijn zij hun conclusies van antwoord kunnen nemen. In hun akte van 2 oktober 2019 schrijven zij “Naar aanleiding van die correspondentie heeft uw rechtbank per e-mailbericht van 8 juli 2019 aan partijen laten weten dat het haar bedoeling is dat de Truckfabrikanten volledige conclusies van antwoord (in al deze zaken) nemen waarin zij onder andere reageren op de door Claimanten op 18 september 2019 in het geding gebrachte informatie”. De Truckfabrikanten wisten dus dat zij een volledige conclusie van antwoord dienden te nemen én dat zij daarin dienden te reageren op de door Claimanten in het geding gebrachte informatie. Bij deze gang van zaken past niet dat de Truckfabrikanten in hun akte van 13 november 2024 nieuwe verweren naar voren brengen die zij op basis van de door CDC op 18 september 2019 verstrekte informatie in de conclusie van antwoord hadden kunnen voeren.

7.20. Dat pas op een later moment in de procedure is beslist om het schadedebat in de hoofdzaak te voeren en het destijds nog ging om een verwijzing naar de schadestaat maakt dat niet anders. Na het eerste stelplichtvonnis was voor partijen duidelijk dat de rechtbank van de Claimanten verwachtte dat zij hun vorderingen concreet zouden onderbouwen en in de e-mail van de rechtbank van 8 juli 2019 is nog eens benoemd (zoals overigens ook volgt uit de algemene regels van stellen en betwisten) dat van de betwisting meer wordt verwacht naarmate de stellingen concreter zijn uitgewerkt. De Truckfabrikanten wisten dus wat hen te doen stond, waarbij zij ook de gelegenheid hebben gekregen (en genomen) om zelf aan te geven hoeveel tijd zij daarvoor nodig hadden.

7.21. Niet alleen is de handelwijze van de Truckfabrikanten in strijd met de instructie dat zij volledige conclusies van antwoord dienden te nemen, ook hebben de Truckfabrikanten de nieuwe verweren in strijd met de goede procesorde en het beginsel van hoor en wederhoor te laat naar voren gebracht. In het eerste stelplichtvonnis is opgenomen dat na de conclusies van antwoord, “afhankelijk van het verweer van de Truckfabrikanten”, stellingen zo nodig verder kunnen worden uitgediept en onderbouwd. Vervolgens is in het tweede stelplichtvonnis CDC in de gelegenheid gesteld de “betwiste vorderingen” nader te onderbouwen. Daarmee verhoudt zich niet dat de Truckfabrikanten in hun akte

van 13 november 2024 nog eens tal van nieuwe verweren voeren, ook ten aanzien van transacties waarover in de conclusies van antwoord geen enkele opmerking is gemaakt. De Truckfabrikanten lijken ervan uit te gaan dat het speelveld na iedere door hen genoemde herstelronde volledig open lag en dat het hen vrijstond om alle transacties na iedere herstelronde opnieuw aan een nadere analyse te onderwerpen. Die ruimte heeft de rechtbank niet gegeven en dit uitgangspunt is niet in overeenstemming met de algemene regels van procesrecht. Dat sprake is van een grote hoeveelheid data en dat het nadere onderzoek heeft geleid tot een groter deel erkende vorderingen doet daaraan niet af. Uit de stelplichtvonnissen blijkt dat het speelveld steeds verder werd getrechterd tot de dan betwiste transacties. Dat de Truckfabrikanten in de conclusies van antwoord het recht hebben voorbehouden nader verweer te voeren op basis van nadere analyses van het overgelegde bewijsmateriaal, kan hen gelet hierop niet baten. Zij hadden dat recht niet en konden dat ook weten.

7.22. Dit betekent dat de in de akte van 13 november 2024 door de Truckfabrikanten gevoerde verweren ten aanzien van vrachtwagentransacties die in de conclusies van antwoord niet zijn betwist, niet bij de beoordeling worden betrokken. Dat geldt ook voor de in deze akte gevoerde nieuwe verweren die na de nadere analyse zijn toegevoegd aan de eerder betwiste transacties maar die niet een reactie zijn op de nadere onderbouwing van CDC. Het zijn met andere woorden de verweren die de Truckfabrikanten bij de conclusies van antwoord hadden kunnen voeren die buiten de beoordeling blijven. Dat betekent dat nieuwe verweren die een reactie zijn op de door CDC in haar akte van 6 augustus 2024 gegeven nadere onderbouwing van transacties wel worden meegenomen.

727 nieuwe transacties

7.23. Op de regiezitting van 3 juni 2025 is beslist dat de 727 nieuwe transacties, die door CDC in de akte van 7 augustus 2024 zijn gesteld, onderdeel uitmaken van de procedure. De Truckfabrikanten hebben pas in de op 29 oktober 2025 overgelegde productie TRUC-0071 voor het eerst verweer gevoerd voor deze transacties. Volgens CDC gaat het om 246 verweren ten aanzien van deze 727 vrachtwagentransacties en 261 nieuwe verweren ten aanzien van vrachtwagentransacties waarop de Truckfabrikanten al in hun akte van 13 november 2024 hadden gereageerd. Zoals hiervoor onder 7.4 is overwogen, laat de rechtbank deze productie TRUC-0071 buiten beschouwing omdat deze niet voldoet aan de afspraak die tijdens de regiezitting van 3 juni 2025 is gemaakt. Dat betekent dat het in deze productie opgenomen verweer tegen de 727 vrachtwagentransacties en de nieuwe verweren ten aanzien van eerder al betwiste transacties dus ook buiten de beoordeling blijven.

7.24. De rechtbank hecht eraan duidelijk te maken dat, ook als deze productie wel zou voldoen aan de afspraak die op de regiezitting is gemaakt, deze nieuwe verweren wegens strijd met de goede procesorde en het beginsel van hoor en wederhoor buiten beschouwing waren gelaten. De rechtbank realiseert zich dat de Truckfabrikanten na de regiezitting van 3 juni 2025 nog verweer mochten voeren tegen de 727 nieuwe transacties. Aan partijen is toen, zoals al eerder weergegeven onder 1.4, opgedragen een overzichtsakte te nemen met "een volledige uiteenzetting van wat nog van belang was voor de mondelinge behandeling op 18-19 november 2025 en de door de rechtbank te nemen beslissingen". De Truckfabrikanten hebben in hun overzichtsakte geen woord gewijd aan het onderwerp volume of commerce. Zij hebben in plaats daarvan het verweer tegen de 727 vrachtwagentransacties pas opgenomen in productie TRUC-0071 die op 29 oktober 2025, kort voor de mondelinge behandeling, is overgelegd. CDC heeft als gevolg daarvan geen deugdelijke mogelijkheid gehad zich in de procedure over deze verweren uit te laten en dat is niet in overeenstemming met de goede procesorde en het beginsel van hoor en wederhoor.

7.25. De betreffende 727 vrachtwagentransacties staan gelet op het voorgaande als niet betwist vast.

De verweren inhoudelijk

7.26. Beide partijen hebben overzichten in het geding gebracht waarin zij op het niveau van een individuele vrachtwagentransactie hebben gemotiveerd, al dan niet onder verwijzing naar documenten,

waarom de betreffende transactie wel of niet onder de reikwijdte van de Inbreuk valt. Daarnaast hebben zij in de processtukken uiteengezet wat hun standpunten zijn ten opzichte van bepaalde in categorieën verdeelde onderwerpen. De rechtbank zal hieronder voor die categorieën een oordeel geven. Daaraan voorafgaand wordt in algemene zin overwogen dat het betoog van de Truckfabrikanten dat CDC een bepaalde transactie niet heeft kunnen bewijzen niet opgaat. Het debat wordt immers gevoerd binnen het juridische kader van stellen en betwisten. Van een bewijsopdracht aan CDC is (in dit stadium) geen sprake.

De over te leggen documenten

- 7.27. De Truckfabrikanten hebben in de akte van 13 november 2024 wederom aan de rechtbank verzocht om eerst uitspraak te doen over welke documenten voldoende bewijs opleveren van een transactie. Op eerdere gelijklopende verzoeken heeft de rechtbank in het eerste en tweede stelplichtvonnis al geoordeeld dat het aan de Claimanten zelf is om te bepalen welke gegevens zij nodig achten ter onderbouwing van hun vorderingen. In het tweede stelplichtvonnis heeft de rechtbank in rechtsoverweging 3.9. daarnaast aangegeven dat het aangewezen lijkt dat CDC, om aan de stelplicht te voldoen, bepaalde daar genoemde gegevens (waaronder het correcte/complete VIN of chassisnummer) te verstrekken. De rechtbank heeft evenwel ook overwogen dat het gelet op het tijdsverloop begrijpelijk is dat niet alle transactiedocumenten meer voorhanden zijn. De rechtbank heeft CDC dus uitdrukkelijk niet opgelegd haar stellingen op een bepaalde manier te onderbouwen en zal dat ook in dit vonnis niet doen.
- 7.28. De Truckfabrikanten hebben in hun verweer vereist dat CDC van iedere vrachtwagentransactie een of meer transactiedocumenten overlegt. Daaronder verstaan zij documenten die de verkoop, huur of lease van een vrachtwagen aantonen, zoals facturen, leaseovereenkomsten en orderbevestigingen. De Truckfabrikanten betwisten transacties waar een dergelijk document ontbreekt, en die bijvoorbeeld zijn onderbouwd met registratiebewijzen en andere documenten. CDC stelt dat niet van iedere vrachtwagen een transactiedocument beschikbaar is. CDC voert (onbetwist) aan dat zij van iedere transactie ten minste één document heeft verstrekt waarin het VIN en de afnemer staat. Zij stelt dat zij daarnaast andersoortige betrouwbare stukken in het geding heeft gebracht die haar stellingen onderbouwen. Zo heeft CDC voor 2.809 vrachtwagens officiële bewijzen van registratie van de betreffende vrachtwagens ingediend. Uit deze registratiebewijzen van officiële instanties blijkt volgens CDC onder meer de naam van de houder van de vrachtwagen (de Achterliggende partij), het VIN, het type vrachtwagen, de gewichtsklasse, datum van eerste registratie, de datum van de huidige registratie en het land van registratie. Voor enkele Achterliggende partijen heeft CDC een dataset uit de systemen van (grote) ondernemingen als bewijs overgelegd, gecombineerd met een verklaring van de Achterliggende partij over de bronnen, samenstelling en betrouwbaarheid van de daarin opgenomen data. Deze interne data zijn volgens CDC bij uitstek betrouwbaar en accuraat, omdat deze voor diverse essentiële bedrijfsprocessen werden gebruikt, zoals accounting, fleet management en verzekeringsdoeleinden, en voor deze bedrijfsprocessen foutloos moesten zijn. Ten aanzien van 2.880 vrachtwagentransacties heeft CDC andere documentatie overgelegd. Deze documenten bevatten, zo stelt CDC, altijd de naam van de Achterliggende partij en het VIN en leggen zo het verband tussen die partij en de vrachtwagen. Het merendeel van deze documenten is afkomstig van officiële bronnen, zoals lijsten van de wegbeheerder, het ministerie van Binnenlandse Zaken en notarissen, of van derden, zoals verzekeraars.
- 7.29. Zoals hiervoor is overwogen, stond het CDC vrij haar stellingen te onderbouwen met de documenten die mede gelet op het tijdsverloop voorhanden zijn en waarvan zij meent dat die voldoende aantonen dat een vrachtwagentransactie binnen de reikwijdte van de Inbreuk valt. Het is vervolgens aan de Truckfabrikanten om in voorkomende gevallen gemotiveerd aan te geven waarom uit de betreffende onderbouwing niet volgt dat de gestelde transactie binnen de reikwijdte van de Inbreuk valt. Een verweer dat (slechts) inhoudt dat bepaalde documenten ontbreken, zonder dat concreet wordt aangegeven waarom de documenten die zijn overgelegd het bestaan van een transactie onvoldoende onderbouwen, is daartoe onvoldoende. Voor zover het verweer van de Truckfabrikanten ten aanzien van specifieke, door CDC met documenten onderbouwde, transacties er slechts uit bestaat dat een

transactiedocument ontbreekt, hebben de Truckfabrikanten die transacties dan ook onvoldoende betwist. Dat geldt ook voor zover de Truckfabrikanten in hun verweer slechts hebben aangegeven dat een transactie wordt betwist omdat in een wel overgelegd transactiedocument geen VIN is opgenomen. Als het VIN niet in een transactiedocument staat, maar bijvoorbeeld wel in een ander document, is dat een onderbouwing die gemotiveerd weersproken moet worden.

Transactie is niet te verifiëren aan de hand van verkoopgegevens

- 7.30. De Truckfabrikanten hebben onder stap (d) van hun getrapte verweer geprobeerd van de transacties die overbleven na stap (c) en in de Uitgebreide Administratiecheck de transacties die niet afvielen in stap (b) aan de hand van het VIN in hun eigen verkoopgegevens te verifiëren of die transacties binnen de reikwijdte van de Inbreuk vallen.
- 7.31. In de akte van 13 november 2024 hebben de Truckfabrikanten aangegeven dat het in 17.863 gevallen niet mogelijk bleek om het bestaan van de transactie te verifiëren. Als mogelijke oorzaken geven zij dat de transactie niet heeft plaatsgevonden, of dat de verkoopgegevens van de Truckfabrikanten incompleet zijn. Zo heeft DAF slechts zeer beperkte gegevens uit de periode vóór 2004, toen DAF een nieuw ordermanagementsysteem ging gebruiken. Bovendien verkopen DAF en Volvo/Renault hun vrachtwagens voor het overgrote deel aan onafhankelijke dealers, zodat de naam van de eindafnemer lang niet altijd wordt geregistreerd. Ook voor Daimler geldt dat zij vrachtwagens voor een groot deel aan onafhankelijke dealers verkoopt, zodat de naam van de eindafnemer niet altijd bekend is. Voor Scania geldt ook dat de database niet alomvattend is, omdat Scania niet over een centrale verkoopdatabase beschikt en de centrale databases die de bron vormen voor Scania's dataset per land en per variabele verschillen in beschikbaarheid, kwaliteit en omvang. MAN hanteerde verschillende decentrale administraties per land of gebied waarvan sommige administraties meer volledig zijn dan andere, bijvoorbeeld omdat vrachtwagens in sommige landen via onafhankelijke dealers werden verkocht. Ook zijn de administraties in de loop der tijd aangepast met nieuwe softwaresystemen waardoor betere registratie mogelijk werd. Niet alle verkochte vrachtwagens zijn in de MAN systemen terug te vinden.
- 7.32. Anders dan waar de Truckfabrikanten van lijken uit te gaan, is de hier relevante vraag niet of de fabrikanten een transactie hebben kunnen verifiëren in hun eigen verkoopsystemen. Waar het om gaat is of de onderbouwing aan de zijde van CDC voldoende gemotiveerd is betwist. Als de Truckfabrikanten een transactie kunnen verifiëren aan de hand van hun eigen administratie, is duidelijk dat die transactie niet betwist hoeft te worden. Als de Truckfabrikanten een transactie daarentegen niet kunnen verifiëren, betekent dat omgekeerd nog niet dat de transactie daarmee voldoende gemotiveerd is betwist. Zoals de Truckfabrikanten zelf ook aangeven, kunnen er immers andere redenen zijn waarom zij de transactie niet kunnen verifiëren, zoals een incomplete dataset. Als uit de documentatie die door CDC is overgelegd blijkt dat een bepaalde vrachtwagen van een bepaald merk in een bepaalde periode op naam van een bepaalde Achterliggende partij heeft gestaan, is dat een gemotiveerde onderbouwing. Of die onderbouwing juridisch gezien voldoende is, hangt af van de vraag of de betwisting daarvan eveneens gemotiveerd onderbouwd is. De Truckfabrikanten kunnen tegenover een gemotiveerde onderbouwing van een transactie in hun verweer niet ermee volstaan dat die transactie niet geverifieerd kan worden in hun interne databases.
- 7.33. In een groot deel van de gevallen waarin de Truckfabrikanten het verweer hebben gevoerd dat zij de transactie niet in hun administratie hebben kunnen verifiëren gaat het erom dat de Truckfabrikanten de naam van de Achterliggende Partij niet in hun systemen kunnen terugvinden. Volgens CDC betreft het in vrijwel al die gevallen de situatie dat een Achterliggende partij een vrachtwagen heeft afgenomen via een dealer (die de betreffende vrachtwagen rechtstreeks van een van de Truckfabrikanten heeft afgenomen). De transactie staat dan dus niet op naam van de Achterliggende partij in de systemen van de Truckfabrikanten geregistreerd. Daarmee is evenwel nog niet gezegd dat de gestelde transactie niet onder de reikwijdte van de Inbreuk kan vallen. Het ligt op de weg van CDC om in die gevallen aan de hand van documenten te onderbouwen van welke dealer de Achterliggende partij wanneer welke vrachtwagen heeft afgenomen. Er moet met andere woorden meer onderbouwing

zijn dan het enkele eigendom of bezit op een bepaald moment zoals dat volgt uit documenten zoals registratiebewijzen. In zoverre is, zoals de Truckfabrikanten ook betogen, een enkel registratiebewijs onvoldoende. Maar in die gevallen waarin CDC een transactie in bovenbedoelde zin heeft onderbouwd, kunnen de Truckfabrikanten niet volstaan met een betwisting die erop neerkomt dat de naam van de Achterliggende partij niet in hun verkoopdatabases voorkomt. In die gevallen waarin daarvan sprake is, zal de rechtbank de betreffende transactie onvoldoende betwist achten en als vaststaand aannemen.

7.34. Verder is van belang dat tegenover een deugdelijk onderbouwde vordering een deugdelijk onderbouwde betwisting dient te staan. CDC heeft er meerdere malen op gewezen dat de Truckfabrikanten in hun verweer onder stap (d) verwijzen naar gegevens uit hun verkoopdatabase zonder die gegevens over te leggen. De Truckfabrikanten hebben in reactie daarop aangevoerd dat zij uitvoerig hebben onderbouwd welke stappen zij hebben genomen en dat zij niet gehouden zijn gegevens uit de databases te overleggen. De rechtbank is met CDC van oordeel dat, wanneer de vordering door CDC met documenten is onderbouwd, een deugdelijk verweer van de Truckfabrikanten inhoudt dat zij hun betwisting inzichtelijk en verifieerbaar maken. Het enkel benoemen van de stappen die zij hebben gezet is onvoldoende. Voor zover de Truckfabrikanten aldus in hun betwistingen slechts verwijzen naar gegevens uit hun databases, zonder die betreffende gegevens over te leggen of op andere wijze verifieerbaar te maken, gelden de daarmee samenhangende vrachtwagentransacties als onvoldoende betwist. Dat geldt uitdrukkelijk ook voor de transacties waarvoor de Truckfabrikanten het verweer voeren dat uit hun interne (niet overgelegde) gegevens blijkt dat sprake is van een indicatie dat het een tweedehands vrachtwagen betreft of een verkoop buiten de EER.

Reikwijdte Inbreuk

7.35. Een deel van de transacties is door de Truckfabrikanten betwist met de opmerking dat deze buiten de reikwijdte van de Inbreuk vallen. De transacties als zodanig zijn in die gevallen niet betwist.

Transacties buiten de EER

7.36. Zoals de rechtbank in rechtsoverweging 3.9 van het tweede stelplichtvonnis heeft overwogen, worden vorderingen die zien op vrachtwagens die zijn gekocht, gehuurd, geleased of gebruikt in landen buiten de EER afgewezen. De door CDC gestelde transacties van Zwitserse Achterliggende partijen die hebben plaatsgevonden tussen partijen uit Zwitserland zullen worden afgewezen.

Tweedehands vrachtwagens

7.37. De Truckfabrikanten hebben de reviewers van FTI geïnstrueerd om een vrachtwagen als tweedehands aan te merken als het transactiedocument (ondubbelzinnig) laat zien dat het gaat om een second sale of vergelijkbare bewoordingen, of als de vrachtwagen volgens het transactiedocument meer dan 5.000 kilometer heeft gereden. In die gevallen is er volgens de Truckfabrikanten sprake van een indicatie dat de vrachtwagen tweedehands is. In afwijking daarvan heeft Daimler ook vrachtwagens als tweedehands aangemerkt die meer dan 0 en minder dan 5.000 kilometer op de teller hadden staan. In de akte van 13 november 2024 zijn op basis van een nadere analyse een groot deel van de in de conclusies van antwoord als tweedehands aangemerkte vrachtwagens alsnog als nieuw aangemerkt.

7.38. Volgens CDC is gebleken dat de indicaties van de Truckfabrikanten slechts sporadisch correct zijn. Dat wordt volgens CDC onderstreept door de grote hoeveelheid transacties waarvan de Truckfabrikanten na de conclusies van antwoord alsnog hebben geconstateerd dat het om nieuwe vrachtwagens ging. Als een van de oorzaken voor het grote aantal ten onrechte als tweedehands aangemerkte vrachtwagens wijst CDC erop dat de Truckfabrikanten hun indicatie ontlenen aan een vergelijking van de orderdatum in hun databases en niet de soms veel latere leverdatum met de door CDC gestelde transactiedatum. In de situatie dat vrachtwagens in een grote order worden vooruitbesteld en pas in de loop van de tijd worden uitgeleverd, leidt de gebruikte indicatie tot het ten onrechte aanmerken van vrachtwagens als tweedehands.

7.39. De rechtbank oordeelt als volgt. In die gevallen waarin CDC in reactie op een door de Truckfabrikanten in de conclusies van antwoord als tweedehands aangemerkte vrachtwagen concreet heeft aangegeven dat sprake is van een nieuwe vrachtwagen en waaruit dat blijkt, konden de Truckfabrikanten in hun akte van 13 november 2024 niet volstaan met een verwijzing naar een algemene indicatie dat de vrachtwagen tweedehands is. Waar CDC haar vordering als hier bedoeld heeft onderbouwd, geldt een transactie slechts als voldoende betwist wanneer de Truckfabrikanten in hun verweer gemotiveerd hebben aangegeven dat en waarom uit de door CDC overgelegde informatie niet blijkt dat sprake is van een nieuwe vrachtwagen. Dat betekent dat in de gevallen waarin de Truckfabrikanten in reactie op de onderbouwing door CDC slechts hebben verwezen naar het bestaan van een of meer algemene indicaties, de betreffende transacties als onvoldoende betwist gelden.

FUSO trucks

7.40. Zes vrachtwagens zijn van het merk Fuso. Volgens CDC behoort dat merk sinds 2006 tot de onderneming van Daimler AG en vallen de transacties binnen de reikwijdte van de Inbreuk. De Truckfabrikanten betwisten dat. Zij voeren aan dat de prijsstelling voor Fuso vrachtwagens onafhankelijk heeft plaatsgevonden door het hoofdkantoor Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, een zelfstandige en niet in het besluit genoemde Japanse entiteit. Bovendien zijn er geen centraal vastgestelde Europese catalogusprijzen voor Fuso vrachtwagens.

7.41. In reactie op dit verweer heeft CDC verwezen naar de website van Fuso waaruit blijkt dat Daimler Trucks AG 89,29% van de aandelen houdt in Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation. Daarmee stond en staat deze entiteit onder volledige controle van de beboete kartellist Daimler. Bovendien zijn de vrachtwagens onbetwist verkocht binnen de EER, aldus CDC.

De Truckfabrikanten hebben hier vervolgens (in de processtukken) niet meer op gereageerd. Opvallend is dat Daimler in de trucktabel die als productie is overgelegd bij de akte van 13 november 2024 heeft opgenomen: "Now Inside Scope step (b), as Fuso belongs to Daimler".

De rechtbank stelt gelet hierop vast dat niet langer wordt betwist dat de zes Fuso vrachtwagens binnen de reikwijdte van de Inbreuk vallen.

Special purpose vehicles

7.42. Daimler betwist dat Vario, Unimog en Eonic voertuigen kwalificeren als vrachtwagens als bedoeld in het Besluit. De Vario voertuigen betreffen volgens haar geen vrachtwagens, maar bestelwagens. Unimog voertuigen worden off-road gebruikt voor militaire doeleinden en voor gemeentelijke taken. Het betreft unieke voertuigen met een unieke technologie waarvan op de markt geen product bestaat dat met dit type voertuig concurreert. De Eonic is een zogenaamd lagevloervoertuig, dat zich voornamelijk leent voor gemeentelijk gebruik (bijvoorbeeld als afvalinzamelingsvoertuig) of voor speciale opbouw, zoals voor luchthavenvoertuigen. Er zijn volgens Daimler aanzienlijke technische verschillen tussen de Eonic en gewone vrachtwagens en gedurende bijna de gehele inbreukperiode konden de andere geadresseerden van het Besluit geen adequaat concurrerend product aanbieden.

7.43. De rechtbank verwijst naar het hiervoor onder 7.44 genoemde arrest, waarin het HvJEU ook heeft overwogen:

"Bovendien bevat dit besluit geen enkel element op grond waarvan kan worden geconcludeerd dat speciale vrachtwagens geen deel uitmaken van de producten waarop de in het hoofdgeding aan de orde zijnde inbreuk betrekking heeft.

Gelet op het voorgaande moet op de gestelde vraag worden geantwoord dat het betrokken besluit aldus moet worden uitgelegd dat speciale vrachtwagens, vuilniswagens daaronder begrepen, behoren tot de producten waarop het in dat besluit vastgestelde kartel betrekking had."

7.44.

Bij gebrek aan aanknopingspunten dat speciale vrachtwagens geen deel uitmaken van de Inbreuk slaagt het verweer van Daimler niet. De Vario, Unimog en Eonic voertuigen vallen binnen de reikwijdte van de Inbreuk.

Transacties na de Inbreukperiode

7.45. Op de regiezitting van 3 juni 2025 heeft de rechtbank het volgende bepaald met betrekking tot transacties die hebben plaatsgevonden na de inbreukperiode:

“De circa 23.000 vrachtwagentransacties die mogelijk onder de na-ijlperiode vallen kunnen buiten dit overzicht blijven aangezien de rechtbank eerst zal beslissen of er een na-ijlperiode is en zo ja wat de duur van die periode is.”

De rechtbank heeft nu in dit vonnis vastgesteld dat er een na-ijlperiode is geweest, die is geëindigd op 30 mei 2013, zie hiervoor onder 6.54. Op de transacties die tijdens de na-ijlperiode hebben plaatsgevonden zal nader worden ingegaan nadat partijen in de gelegenheid zijn geweest hun standpunten daarover uit te wisselen.

Transactiedatum voor de Inbreuk

7.46. Partijen zijn het erover eens dat het Besluit geen basis biedt om schadevergoeding te vorderen voor transacties die vóór de door de Commissie vastgestelde inbreukperiode plaatsvonden. De rechtbank begrijpt dat CDC de betreffende transacties uitsluitend in haar overzichten heeft opgenomen als comparator data in het kader van before-during-after- regressieanalyses.

Conclusie

7.47. In het voorgaande heeft de rechtbank op diverse geschilpunten een beslissing gegeven. De rechtbank gaat ervan uit dat partijen aan de hand hiervan zelf voor alle of nagenoeg alle gestelde vrachtwagentransacties kunnen beoordelen welke daarvan alsnog aan de lijst accepted trucks kunnen worden toegevoegd. Indien er transacties overblijven waarover partijen het niet eens worden, kunnen zij dat aan de rechtbank laten weten. Dan zal de rechtbank daarover beslissen.

8 Value of Commerce

8.1. Voor de schadebegroting moet naast de volume of commerce ook de value of commerce worden vastgesteld. De value of commerce ziet op de prijzen en leasetermijnen die de Achterliggende partijen daadwerkelijk hebben betaald. Partijen verschillen van mening over de uitgangspunten voor de vaststelling van de value of commerce. Waar partijen het wel over eens zijn, is dat het moet gaan om de kale vrachtwagenprijs, dus zonder bijvoorbeeld kosten van door derden verkochte of gemonteerde apparatuur, opleggers, afleveringskosten. Over wat vervolgens concreet de kale verkoopprijs is, zijn partijen het echter (ook) niet eens omdat zij andere uitgangspunten hanteren.

8.2. CDC heeft met het oog op het debat over de begroting van de schade bij haar akte van 7 augustus 2024 gegevens overgelegd over prijzen en betalingsstromen (payment plans voor leasing en andere gespreide betalingen). In die akte heeft CDC een korte toelichting gegeven op de overgelegde gegevens. Vervolgens heeft zij deze gegevens nog aangevuld.

De Truckfabrikanten hebben tijdens de regiezitting van 3 juni 2025 een eerste (beknopte) reactie gegeven op het standpunt van en de gegevens overgelegd door CDC. Ook CDC is daar nog kort op ingegaan.

De rechtbank heeft vervolgens bepaald dat de value of commerce (als onderdeel van het debat over de methodologie voor de vaststelling van het volume of commerce) tijdens de mondelinge behandeling op

18-19 november 2025 aan de orde zou komen.

CDC en de Truckfabrikanten hebben in hun overzichtsaktes van 1 oktober 2025 hun standpunten uiteengezet. Tot slot hebben partijen in hun nadere aktes en op de mondelinge behandeling op 18 en 19 november 2025 op elkaars standpunten gereageerd.

Standpunt CDC

- 8.3. CDC stelt dat de Achterliggende partijen als gevolg van de Inbreuk rechtstreekse schade hebben geleden door de meerprijs die zij hebben betaald voor de door hen afgenomen nieuwe vrachtwagens. De eindprijzen en leasetermijnen die de Achterliggende partijen hebben betaald vormen de gegevens aan de hand waarvan de schade moet worden berekend. Het zijn die prijzen en leasetermijnen die moeten worden vergeleken met de hypothetische but-for prijs zoals die door de regressieanalyse is vastgesteld. CDC licht dit als volgt toe.
- 8.3.1. De benadering van CDC is juridisch en conceptueel de enige juiste. Artikel 6:193k aanhef en onder g BW bepaalt dat onder meerkosten moet worden verstaan het verschil tussen de daadwerkelijk betaalde prijs en de prijs die zonder de inbreuk op het mededingingsrecht van toepassing was geweest. De schade die wordt gevorderd is de uiteindelijke volle meerprijs die de Achterliggende partijen op de markt voor nieuwe vrachtwagens in hun koop- en leasetransacties als gevolg van de Inbreuk hebben betaald. Dat is volgens CDC ook in lijn met het oordeel van rechters in andere EU-lidstaten, die schadevergoeding toewijzen op basis van (minimaal 5% van) de door de eindafnemer betaalde transactieprijs (factuurbedrag). Het HvJEU heeft in de zaak Tibor-Trans71dan ook geoordeeld dat de meerprijs die de afnemer als gevolg van de Inbreuk heeft betaald voor nieuwe vrachtwagens die via een dealer zijn afgenomen rechtstreekse schade van de Inbreuk betreft.
- 8.3.2. Zoals hiervoor (onder 8.2) al is aangegeven, heeft CDC gegevens met betrekking tot de betaalde prijzen en leasetermijnen overgelegd. CDC is daarbij uitgegaan van een prijsconcept dat in overeenstemming is met het Besluit en het Scania-Besluit: de prijs voor de vrachtwagen inclusief in de fabriek gemonteerde opties, maar exclusief aftersalesdiensten. Meer specifiek stelt CDC dat zij voor de prijsopbouw is uitgegaan van de de uiteindelijke (netto)prijs van de vrachtwagen (na alle kortingen), exclusief BTW, exclusief kosten van door derden gemonteerde apparatuur, exclusief de prijs van (semi-)opleggers, exclusief afleveringskosten (indien gefactureerd/gespecificeerd), exclusief service- en onderhoudskosten, inclusief alle in de fabriek ingebouwde opties.
- 8.3.3. Voor wat betreft de bron van de prijsgegevens is uitgegaan van de vrachtwagen(transactie-)documentatie zoals die op 6 augustus 2024 is overgelegd. Voor zover CDC niet beschikt over gegevens met betrekking tot exacte prijzen, zijn de prijzen geschat met behulp van een algoritme dat prijzen van andere vrachtwagentransacties, waarvoor CDC wel exacte prijzen heeft, gebruikt.
- 8.3.4. Voor lease en andere mogelijkheden van gespreide betaling (payment plans) is CDC alleen uitgegaan van vrachtwagens die zijn geleased op lange termijn waarbij de maandelijkse leasebetalingen gebaseerd zijn op de prijs van de vrachtwagen, de duur van de lease en de rentevoet die door de lessor wordt toegepast. CDC heeft alleen de leasebetalingen voor de vrachtwagen zelf in aanmerking genomen. In gevallen waarin de beschikbare gegevens over betalingschema's niet bestaan of onbetrouwbaar zijn, dat wil zeggen niet voldoen aan de prijsdefinitie, bijvoorbeeld omdat er andere componenten in de betalingen zijn opgenomen, heeft CDC het betalingschema geschat.

Standpunt Truckfabrikanten

8.4.

De Truckfabrikanten stellen dat de koop- en leaseprijzen van CDC niet kunnen worden gebruikt voor de berekening van de schade, omdat die elementen bevatten die buiten de reikwijdte van de Inbreuk vallen. Volgens de Truckfabrikanten overschat CDC met de door haar benaderde aankooprijzen structureel en substantieel de prijzen van de kale vrachtwagens die volgens CDC beïnvloed zouden zijn door de Inbreuk. Dat is om de volgende redenen.

- 8.4.1. Het lukt CDC niet om op basis van de documenten van Achterliggende Partijen de werkelijke (kale) verkoopprijs van vrachtwagens effectief te isoleren van de prijzen voor aanvullende goederen en diensten die tezamen met de vrachtwagen werden verkocht en niet werden beïnvloed door de Inbreuk. Uit analyses en steekproeven blijkt dat CDC schadevergoeding vordert voor allerlei onderdelen die niet door de Truckfabrikanten zijn verkocht, en (dus) niet door de Inbreuk zijn geraakt. Deze zijn in de interne kostendata van de verschillende Truckfabrikanten niet meegenomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om aanvullende vrachtwagenonderdelen en aanvullende services geleverd door de dealer.
- 8.4.2. CDC houdt geen rekening met de winstmarge die dealers kunnen rekenen bij de verkoop van vrachtwagens. De dealer margin is een kostenpost die wordt vastgesteld en in rekening wordt gebracht door de dealer aan de Achterliggende partijen, niet door de Truckfabrikanten. De dealer margin is dus ook geen onderdeel van de kale verkoopprijs waarvoor de Truckfabrikanten de vrachtwagens hebben verkocht. Volgens het Besluit is alleen de kale verkoopprijs mogelijk beïnvloed door de Inbreuk. De dealer margin hoort daar niet bij.
- 8.4.3. De Achterliggende partijen lijken invoerfouten te hebben gemaakt bij het verstrekken van hun prijsgegevens. CDC lijkt niet in staat te zijn geweest om deze invoerfouten eruit te filteren en te corrigeren. De Truckfabrikanten noemen in de overzichtsakte een aantal voorbeelden waarbij de opgevoerde aankooprijzen hoger is dan de aankooprijzen die op de bijbehorende factuur staat.
- 8.4.4. CDC heeft de aankooprijzen moeten schatten in de gevallen dat de Achterliggende partijen niet meer over documenten beschikken waaruit valt af te leiden hoeveel een vrachtwagen heeft gekost. Het algoritme dat CDC daarbij heeft gebruikt is volgens de Truckfabrikanten ongeschikt. Ook voor die gevallen heeft CDC de verkoopprijs structureel verkeerd hoofdzakelijk te hoog geschat. Bovendien is het volgens de Truckfabrikanten zo dat in een aantal gevallen waarin de prijs is geschat, uit de overgelegde transactiedocumenten blijkt dat de aankooprijzen lager was. In die gevallen was het schatten van de prijs dus helemaal niet aan de orde.
- 8.4.5. Daar staat tegenover dat de Truckfabrikanten gewoon in staat zijn om de kale verkoopprijzen te verstrekken. Zij stellen dat de in de datasets van de Truckfabrikanten geregistreerde verkoopprijzen als uitgangspunt moeten worden genomen bij het bepalen van de value of commerce. Die gegevens zijn ook betrouwbaarder, onder meer omdat daarin in beginsel geen posten, onderdelen of diensten zijn verdisconteerd, die geen verband houden met de Inbreuk. Dat is in lijn met het Besluit, waarin is bepaald dat de Inbreuk feitelijk alleen betrekking zou kunnen hebben op de verkoop van vrachtwagens.

8.5. Volgens de Truckfabrikanten heeft CDC ook de value of commerce voor geleasede vrachtwagens substantieel overschat. Dat heeft twee belangrijke oorzaken.

- 8.5.1. Op de eerste plaats zijn de aankooprijzen van vrachtwagens structureel overschat. Dat geldt ook voor de aankooprijzen van geleasede vrachtwagens. Voor zover de leasebetalingen zijn afgeleid van de door CDC gehanteerde aankooprijzen, werkt deze overschatting dus door in de value of commerce. Er zal een correctie moeten worden toegepast voor het deel van de leasebetalingen dat niet is toe te schrijven aan de kale vrachtwagenprijs.
- 8.5.2. Op de tweede plaats kan het door CDC gehanteerde leasebedrag ten onrechte worden opgeblazen als daarin ook aanvullende producten en diensten zijn inbegrepen die geen verband houden met de Inbreuk, zoals voor carrosserieën of reparatie- en onderhoudscontracten. Een

steekproefanalyse voor bijvoorbeeld Iveco-trucks toont aan dat CDC dat inderdaad heeft gedaan. De leasebetalingen kunnen aanvullende producten en diensten omvatten, zelfs als de door CDC gehanteerde aankooprijzen dat niet doen. Daarvoor zal gecorrigeerd moeten worden door de waarden van de som van de totale betalingen voor geleasede vrachtwagens bij te stellen op basis van het verschil tussen de prijzen gesteld door CDC en de prijzen in de systemen van elk van de Truckfabrikanten.

Beoordeling

- 8.6. Zoals hiervoor is overwogen, zijn partijen het erover eens dat de value of commerce moet worden bepaald aan de hand van de prijzen en leasetermijnen die de Achterliggende partijen daadwerkelijk hebben betaald. Ook is niet in geschil dat het moet gaan om de kale vrachtwagenprijs, dus zonder bijvoorbeeld kosten van door derden verkochte of gemonteerde apparatuur, opleggers, afleveringskosten. Over hoe die kale verkoopprijs moet worden bepaald, verschillen partijen (op onderdelen) van mening.
- 8.7. CDC neemt de eindprijzen en leasetermijnen die de Achterliggende partijen hebben betaald tot uitgangspunt. De Truckfabrikanten betogen dat dit niet tot juiste kale verkoopprijzen leidt en kan leiden. Omdat het in beginsel aan CDC is om het bestaan en de omvang van de door de Achterliggende partijen als het gevolg van de Inbreuk (mogelijk) geleden schade te stellen en te onderbouwen (zie hiervoor onder 6.20) en CDC de value of commerce (de kale verkoopprijzen) ook daadwerkelijk heeft berekend (en waar nodig geschat) zal de rechtbank bij de beoordeling de wijze van berekening (en schatting) van de value of commerce door CDC tot uitgangspunt nemen. Hierna zullen de kritiekpunten van de Truckfabrikanten achtereenvolgens worden besproken.

Truckfabrikanten zijn gewoon in staat om de kale verkoopprijzen te verstrekken

8.7.1. De rechtbank begint met de stelling van de Truckfabrikanten dat zij uit hun systemen de kale verkoopprijzen eenvoudigweg kunnen verstrekken. Dit is zoals ter zitting ook is voorgehouden ongeloofwaardig. Zoals hiervoor is overwogen (onder 6.26) ten aanzien van de regressieanalyses van de (economen van de) Truckfabrikanten, zijn de datasets die voor die regressieanalyses zijn gebruikt, verre van compleet: vaak ontbreken gegevens uit de beginperiode van het Kartel en ook ontbreken soms data voor een aantal jaren gedurende de Inbreukperiode. Dat het nu opeens als de Truckfabrikanten beschikken over de VIN-nummers, zoals in de overzichtsakte gesteld en door mr. Van Dam ter zitting bevestigd mogelijk zou zijn om wel voor alle vrachtwagentransacties gedurende de hele Inbreukperiode de verkoopprijzen uit de systemen van de Truckfabrikanten te halen, is daar niet mee te rijmen. In de overzichtsakte staat bij nadere lezing overigens "voor zover beschikbaar", waarmee de Truckfabrikanten zelf kennelijk toch al onderkennen dat ook hun gegevens niet compleet zullen zijn. Dit betekent dat de rechtbank ervan uitgaat dat noch de Truckfabrikanten, noch CDC (zoals zij ook zelf al duidelijk heeft gemaakt) in staat zijn voor alle relevante vrachtwagentransacties de daadwerkelijke verkoopprijs aan te dragen. Voor een deel van de vrachtwagentransacties zal de prijs dus moeten worden geschat, welke data ook worden gebruikt.

8.7.2. CDC heeft (onweersproken) gesteld dat ongeveer 76% van de prijzen die zij gebruikt voor de berekening van de value of commerce exact is en de resterende 24% geschat. Het overgrote deel van de prijzen komt dus uit de administratie van de Achterliggende partijen. Daar zal de rechtbank nu eerst op ingaan.

Effectief isoleren (kale) verkoopprijs vrachtwagens

8.7.3. CDC heeft toegelicht hoe zij tot de kale verkoopprijzen is gekomen. CDC heeft aan de cedenten een handleiding verstrekt voor de invoer van de prijsinformatie en payment plans (voor leasing en andere gespreide betalingen), het Manual Price and Payment plans, dat zij als productie in het geding heeft gebracht. CDC heeft daarin de prijsopbouw gedefinieerd en toegepast die aansluit op het Besluit, namelijk de uiteindelijke (netto)prijs van de vrachtwagen (na alle kortingen),

exclusief BTW, exclusief kosten van door derden gemonteerde apparatuur, exclusief de prijs van (semi-)oplegger, exclusief afleveringskosten (indien gefactureerd/gespecificeerd), exclusief service- en onderhoudskosten, inclusief alle in de fabriek ingebouwde opties. De Truckfabrikanten betwisten niet dat dit de juiste definitie is.

8.7.4. De Truckfabrikanten stellen dat het CDC niet lukt om op basis van de documenten van de Achterliggende partijen de werkelijke (kale) verkoopprijs van vrachtwagens te isoleren van de prijzen voor aanvullende goederen en diensten en verwijzen daartoe (slechts) naar analyses die Compass Lexecon in opdracht van CNH/Iveco heeft gemaakt. Daaruit zou blijken dat CDC schadevergoeding vordert "voor allerlei onderdelen die niet door de Truckfabrikanten zijn verkocht, en (dus) niet door de Inbreuk zijn geraakt". Uit die analyses van Compass Lexecon blijkt evenwel en zo luidde ook de opdracht, aldus mr. Van Dam ter zitting dat deze heeft onderzocht of de door CDC gehanteerde verkoopprijzen van vrachtwagens overeenkomen met de verkoopprijzen van dezelfde vrachtwagens uit de gegevens van CNH/Iveco. Zij stellen vervolgens dat het op basis van de vergelijking door Compass Lexecon van de door CDC ingediende data met de Iveco-data "dan ook aannemelijk [is] dat CDC bij zowel directe als indirecte verkoop veelvuldig schadevergoeding vordert voor componenten die niet door de Truckfabrikanten in rekening zijn gebracht". De Truckfabrikanten hebben echter kennelijk de gegevens waarop deze analyses zijn gebaseerd niet in het geding gebracht en hebben ook met geen enkel voorbeeld toegelicht waar het dan fout is gegaan. Zonder die informatie zeggen dergelijke analyses natuurlijk vrij weinig, en bestaat minst genomen zoals CDC terecht heeft opgemerkt het risico dat appels met peren worden vergeleken. In ieder geval hebben de Truckfabrikanten hun stelling dat het CDC niet lukt om op basis van de documenten van de Achterliggende partijen de werkelijke (kale) verkoopprijs van vrachtwagens te isoleren, hiermee onvoldoende concreet onderbouwd, zodat de rechtbank daaraan voorbij gaat.

Invoerfouten prijsgegevens

8.7.5. De Truckfabrikanten hebben zo stellen zij zelf een deel van het door de Achterliggende partijen aangeleverde bewijs door middel van een "handmatige (willekeurige) steekproef" gecontroleerd. Volgens de Truckfabrikanten bevestigt deze "analyse" dat CDC in meerdere gevallen uitgaat van een hogere prijs voor een (kale) vrachtwagen dan uit de overgelegde documenten blijkt.

8.7.6. CDC stelt hier tegenover dat dit slechts enkele gevallen betreft: de Truckfabrikanten wisten tijdens de regiezitting op 3 juni 2025 drie transacties te noemen en in de overzichtsakte staan acht (nieuwe) transacties vermeld. Dit zijn er dus slechts enkele op de bijna 60.000 transacties waarvoor CDC schadevergoeding vordert. Bovendien heeft CDC altijd aangegeven dat zij bereid is fouten te herstellen.

8.7.7. Met CDC is de rechtbank van oordeel dat (i) de (enkele) fouten die bij de invoering zijn gemaakt, moeten worden gecorrigeerd, maar dat (ii) het feit dat bij de invoering iets fout kan gaan (en soms ook is gegaan) niet betekent dat de door de afnemers van vrachtwagens (de Achterliggende partijen) daadwerkelijk betaalde prijs geen geschikt vertrekpunt is voor de berekening van de value of commerce.

8.7.8. Waarop de Truckfabrikanten de gedachte baseren dat zij zich het recht kunnen voorbehouden om per Truckfabrikant op een later tijdstip alsnog voor alle vrachtwagentransacties de door CDC gestelde en met stukken onderbouwde prijs te betwisten, is niet duidelijk. Dat recht hebben de Truckfabrikanten in deze procedure niet (meer). Dat neemt niet weg dat CDC fouten die zijn of worden geconstateerd, zal moeten herstellen. Maar daartoe heeft zij zich ook reeds en steeds bereid verklaard.

Winstmarge dealers

8.7.9. Het is duidelijk dat in het geval dat (en dat is dikwijls) een vrachtwagen via een dealer wordt verkocht, de dealer een commissie in rekening zal brengen (de dealer margin). Daar zijn partijen het ook wel over eens. De vraag is echter of de door de dealer in rekening gebrachte dealer

margin deel mag uitmaken van de prijs (die wordt gebruikt om de value of commerce te berekenen). Volgens CDC maakt de dealer margin daar wel deel van uit. De dealer margin maakt immers nu eenmaal deel uit van de prijs die de Achterliggende partij heeft betaald. Voor CDC (of de Achterliggende partijen) is ook niet na te gaan hoe de dealer margin tot stand is gekomen. Volgens de Truckfabrikanten mag de dealer margin geen deel uitmaken van de de prijs (die wordt gebruikt om de value of commerce te berekenen). De dealer margin maakt geen deel uit van de kale verkoopprijs en wordt niet door de Truckfabrikanten aan de Achterliggende partijen in rekening gebracht maar door de dealer. Volgens het Besluit is alleen de kale verkoopprijs (mogelijk) beïnvloed door de Inbreuk, aldus de Truckfabrikanten.

8.7.10. Ter zitting hebben de Truckfabrikanten voor het eerst toegelicht dat de deler margin niet altijd wordt berekend als een percentage van de verkoopprijs, maar dat dit op twee verschillende manieren kan gebeuren (en gebeurt): (i) de dealer margin die is berekend als een percentage van de verkoopprijs van de vrachtwagen en (ii) de dealer margin die een vast bedrag is.

8.7.11. Als uitgangspunt is dat de dealer margin is berekend als een percentage van de verkoopprijs van de vrachtwagen, kan de rechtbank het betoog van CDC zonder meer volgen. Immers, als die verkoopprijs te hoog is als gevolg van de Inbreuk, zal een over die verkoopprijs berekend percentage ook hoger zijn. Pas ter zitting is het de rechtbank duidelijk geworden dat de Truckfabrikanten zich op het standpunt stellen dat de dealer margin kennelijk ook een vast bedrag kan zijn. Dit was ook voor CDC nieuw en CDC heeft daar naar het oordeel van de rechtbank dan ook niet adequaat op kunnen reageren. Nu de Truckfabrikanten in de schriftelijke stukken (overzichtsakte en nadere akte) dit onderscheid tussen de verschillende soorten dealer margines helemaal niet hebben genoemd, laat staan onderbouwd, is dit verweer dan ook tardief en daarmee in strijd met de goede procesorde. Niet gesteld of gebleken is immers dat dit niet eerder in de schriftelijke stukken naar voren had kunnen worden gebracht. Dit betekent dat aan dit verweer voorbij wordt gegaan.

8.8. Dit alles leidt tot de conclusie dat een (eventuele) dealer marge deel uitmaakt van de prijs (die wordt gebruikt om de value of commerce te berekenen).

Algoritme voor schatten prijzen ongeschikt

8.8.1. Zoals eerder al overwogen zal de prijs moeten worden geschat als onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om de daadwerkelijke prijs te bepalen (artikel 6:97 BW). CDC heeft een algoritme gebruikt om die (ontbrekende) prijzen te schatten. In de overzichtsakte (en al eerder in haar akte van 7 augustus 2024) heeft CDC gedetailleerd toegelicht hoe dit, volgens haar zeer verfijnde, algoritme werkt.

8.8.2. De Truckfabrikanten stellen (slechts) dat de door CDC gehanteerde methode "onbetrouwbaar" is, "mede omdat prijzen van vrachtwagens juist sterk afhankelijk zijn van specifieke omstandigheden, zoals de kenmerken van de vrachtwagen, de markt, de afnemer en de aan de aankoop voorafgaande onderhandelingen". Vervolgens stellen zij onder verwijzing naar een vergelijking van Compass Lexecon (in opdracht van MAN) van de door CDC (middels het algoritme) geschatte prijzen met, volgens de Truckfabrikanten, de daadwerkelijke verkoopprijzen van diezelfde MAN vrachtwagens, dat CDC de koopprijs van de vrachtwagens "structureel verkeerd inschat". Een onderzoek van Daimler en CNH/Iveco zou dit patroon bevestigen. Dit bevestigt dat het algoritme dat CDC gebruikt dus niet in staat is de verkoopprijzen van de vrachtwagens nauwkeurig in te schatten, aldus de Truckfabrikanten.

8.8.3. CDC heeft in reactie hierop erop gewezen dat (i) onduidelijk is met welke prijzen MAN vergelijkt, dat (ii) de gegevens waarmee is vergeleken niet in het geding zijn gebracht en dat (iii) voor andere merken geen soortgelijke bezwaren in het geding zijn gebracht.

8.8.4. Geoordeeld wordt dat CDC uitvoerig heeft toegelicht hoe haar algoritme werkt en dat de Truckfabrikanten op de werking van het algoritme in het geheel niet zijn ingegaan. Zij hebben niet gesteld laat staan onderbouwd welke onderdelen van het algoritme niet deugdelijk zijn (en waarom). Daarmee hebben zij onvoldoende gemotiveerd betwist dat het algoritme geschikt is om de (ontbrekende) prijzen zo nauwkeurig mogelijk te schatten. De enkele vergelijking met (voor CDC en de rechtbank oncontroleerbare) eigen prijzen, is daartoe onvoldoende. Dit betekent dat voor de value of commerce waar nodig kan worden uitgegaan van de door CDC middels dit algoritme berekende (geschatte) prijzen.

Value of commerce geleasede vrachtwagens

8.8.5. CDC heeft de value of commerce voor geleasede vrachtwagens berekend door voor elke vrachtwagen de totale leasebetalingen op te tellen, waarbij deze betalingen volgens CDC uitsluitend zijn opgebouwd uit de prijs van de vrachtwagen en de financieringskosten en enkel het daadwerkelijk betaalde deel van de vrachtwagen en de bijbehorende door de lessee betaalde rente wordt meegenomen. De Truckfabrikanten bevestigen dat dit een geschikte methode kan zijn om de value of commerce voor geleasede vrachtwagens te berekenen. De Truckfabrikanten stellen evenwel dat niet kan worden uitgegaan van de value of commerce voor geleasede vrachtwagens zoals die door CDC is berekend omdat (i) de aankooprijzen van vrachtwagens structureel zijn overschat en (ii) aanvullende producten en diensten zijn inbegrepen die geen verband houden met de Inbreuk, zoals voor carrosserieën of reparatie- en onderhoudscontracten.

8.8.6. Het eerste argument hebben de Truckfabrikanten ook aangevoerd voor gekochte vrachtwagens. Specifiek ten aanzien van de geleasede vrachtwagens hebben de Truckfabrikanten gewezen op een steekproefanalyse van Compass Lexecon namens CNH/Iveco van 56 Iveco-vrachtwagens waaruit zou blijken dat CDC leasebetalingen heeft meegenomen waarin aanvullende elementen zijn inbegrepen die niet door Iveco in rekening zijn gebracht (de Truckfabrikanten noemen een "body", een "unit fitted on top of the truck" en "specialised equipment behind the cab"). Ook zou Compass Lexecon namens MAN bewijs hebben gevonden dat de overschatting "aanzienlijk" is. De Truckfabrikanten verzoeken de rechtbank om in de gelegenheid te worden gesteld om per Truckfabrikant een (geüpdatete) berekening te verrichten en een reductiepercentage voor de door CDC gepresenteerde leasebetalingen voor te stellen.

8.8.7. Ook ter onderbouwing van het tweede argument dat het door CDC gehanteerde leasebedrag ten onrechte wordt opgeblazen als daarin ook aanvullende producten en diensten zijn inbegrepen, zoals carrosserieën of reparatie- en onderhoudscontracten verwijzen de Truckfabrikanten (slechts) naar een steekproefanalyse, waaruit zou blijken dat er nog diverse andere factoren zijn zoals aanvullende diensten, BTW en rekenfouten die leiden tot een overschatting van de value of commerce, omdat deze componenten doorgaans geen deel uitmaken van het in het contract vermelde of door CDC overgenomen vrachtwagenprijs. De Truckfabrikanten noemen net als tijdens de regiezitting op 3 juni 2025 (alleen) de door CDC overgelegde leasecontracten voor de Iveco-vrachtwagen met VIN WJMM1VSH404365919, waaruit zou blijken dat de kosten voor "technisch onderhoud en technische herstelling" onderdeel uitmaken van de leaseprijs en stellen voorts dat andere Truckfabrikanten een "soortgelijk beeld van een structurele overschatting van de value of commerce" van geleasede vrachtwagen "observeren." Compass Lexecon zou namens MAN bewijs hebben gevonden dat de door CDC gehanteerde leasebetalingen "in bepaalde gevallen onrealistisch hoog zijn". Compass Lexecon "observeert" dat de som van de door CDC gerapporteerde leasebetalingen voor 42% van de MAN-vrachtwagens de werkelijke (kale) vrachtwagenprijs in de MAN administratie overstijgt, in sommige gevallen met wel 50%. Dit zou (deels) komen door de veelal kortdurende leases in de CDC-dataset. De Truckfabrikanten doen tot slot een voorstel voor een "pragmatische oplossing voor de leasebetalingen", de eerder al even genoemde "reductie op CDCs value of commerce voor geleasede vrachtwagens op basis van het verschil tussen de prijzen van CDC en de prijzen in de systemen van de Truckfabrikanten".

8.8.8.

Geoordeeld wordt als volgt. Met hetgeen de Truckfabrikanten naar voren hebben gebracht hebben zij de door CDC berekende value of commerce voor geleasede vrachtwagens onvoldoende betwist. Voor een herkansing zoals door de Truckfabrikanten voorgesteld, bestaat geen aanleiding. Tijdens de regiezitting op 3 juni 2025 is met partijen afgestemd dat (ook) de value of commerce onderwerp zou zijn van het schadedeбат (zie 2.1-2.2) dat op de zitting van 18-19 november 2025 ten volle zou worden gevoerd. Voor dit oordeel is voorts van belang dat CDC al op 13 november 2024 zowel de handleiding die zij aan de Achterliggende partijen heeft verstrekt voor de invoer (ook) van de payment plans voor leasing en andere gespreide betalingen (de hiervoor al genoemde Manual Price and Payment plans) in het geding heeft gebracht met daarbij de prijsgegevens die zijn gebruikt voor het bepalen van de value of commerce. CDC stelt dat alleen vrachtwagens die zijn geleased op lange termijn zijn opgenomen (dit blijkt volgens haar uit de data die CDC al op 7 augustus 2024 in het geding heeft gebracht: van de ruim 37.000 leasetransacties in de CDC-dataset zijn er slechts 244 waarbij de tijd tussen de eerste en de laatste betaling minder dan een jaar bedraagt. CDC heeft toegelicht dat zij een systeem heeft ontwikkeld waarmee zij de betalingsstroom kon samenstellen zonder dat de gebruikers elke betaling afzonderlijk hoefden in te voeren. Er werd gewerkt met een "betalingsschema-module". Volgens CDC zorgde de gehanteerde fijnmazige benadering ervoor dat voor de kwantificering alleen rekening wordt gehouden met de bedragen die daadwerkelijk door de Achterliggende partijen zijn betaald en niet met veronderstellingen op basis van de totale prijs van een vrachtwagen. Ook heeft CDC toegelicht welk algoritme zij heeft gebruikt voor het schatten van betalings schemas en heeft zij de belangrijkste stappen en concepten in haar overzichtsakte nogmaals beschreven. Zij heeft toegelicht dat de geschiktheid van de gebruikte criteria en de voorkeursvolgorde van de referentiepopulaties empirisch is bepaald en is gebaseerd op patronen die CDC in de gegevens heeft waargenomen. CDC heeft de betalingsstroom voor ongeveer 18% van de vrachtwagens aan de hand van dit algoritme geschat.

8.8.9. De Truckfabrikanten stellen niet dat er ook maar iets mis is met de door CDC gehanteerde methode. Zij zeggen daar eenvoudigweg helemaal niets over. Ook hebben zij hoewel zij sinds 7 augustus 2024 beschikken over alle data daarin (nagenoeg) geen fouten geïdentificeerd. CDC heeft bovendien ook hier bevestigd dat zij, als de Truckfabrikanten fouten aantreffen in de dataset van CDC, die zal corrigeren.

Conclusie

8.8.10. Dit alles leidt tot de conclusie dat de door CDC berekende value of commerce voor de geleasede vrachtwagens bij de berekening van de schade tot uitgangspunt kan worden genomen.

9 Emissieschade

9.1. CDC stelt dat de Achterliggende partijen (ook) schade hebben geleden vanwege de afspraken die de Truckfabrikanten hadden gemaakt over de timing van de invoering van de EURO III tot EURO VI-normen. Vanwege die afspraken konden de Achterliggende partijen niet eerder dan werd toegelaten door de Truckfabrikanten profiteren van de economische voordelen die de meest geavanceerde en kosteneffectieve emissietechnologieën met zich brachten. De Truckfabrikanten hebben gedurende de Kartelperiode de introductie van diverse technologische vernieuwingen vertraagd en tegengehouden. Dit heeft waarschijnlijk geleid tot hogere kosten van het bezit en gebruik van vrachtwagens, waaronder bijvoorbeeld kosten van verzekering, brandstof, financiering, wegenbelasting en tolheffing. Met name wegenbelasting en tolheffing zijn in sommige landen afhankelijk van de emissieklasse of brandstofzuinigheid van het voertuig. Verder hebben de Truckfabrikanten tijdens de Kartelperiode besproken dat zij de kosten van de invoering van de steeds strikter wordende emissiestandaarden zouden doorberekenen aan hun (eind)klanten. Dit heeft geleid tot een hogere prijs van vrachtwagens, aldus CDC. CDC begroot de schade als gevolg van de vertraagde beschikbaarheid van vrachtwagenmodellen voorzien van nieuwe emissietechnologieën voorlopig op 6.705.450,0072

(exclusief rente).

9.2. De Truckfabrikanten voeren tegen de stellingen van CDC onder meer aan dat de Commissie in het Besluit niet heeft vastgesteld dat de onderdelen van het Besluit ten aanzien van de aan de EURO-normen gerelateerde Inbreuk enig effect hebben gehad met betrekking tot het moment van de introductie van nieuwe emissietechnologieën of met betrekking tot de doorberekening van de kosten daarvan. Verder zijn de stellingen van CDC gebaseerd op een aantal onjuiste aannames:

(i) dat zonder de Inbreuk vrachtwagens met emissietechnologie die aan de nieuwste EURO-norm voldeden eerder op de markt zouden zijn gekomen dan de wettelijke termijn voor de invoering van die norm;

(ii) dat de Achterliggende partijen massaal vrachtwagens met nieuwe emissietechnologie zouden hebben aangeschaft zodra die beschikbaar kwamen, ook al was dat vóór de juridische deadline met ingang waarvan de nieuwe emissietechnologie voor nieuwe vrachtwagens verplicht werd gesteld en er dus nog goedkopere vrachtwagens met de oudere emissietechnologie werden geproduceerd en verkocht;

(iii) dat nieuwe emissietechnologie altijd leidt tot brandstofbesparing en een verlaging van andere operationele kosten;

(iv) dat de Truckfabrikanten zonder de Inbreuk niet in staat zouden zijn geweest de kostenstijgingen af te wentelen.

De Truckfabrikanten wijzen er ook op dat niet is aangegeven aan welke emissienorm de concrete vrachtwagens voldoen ten aanzien waarvan CDC schadevergoeding vordert.

9.3. De Truckfabrikanten stellen ook dat zij, anders dan volgens CDC het geval is, de introductie van nieuwe EURO-norm-conforme vrachtwagens niet hebben uitgesteld totdat sprake was van een wettelijke verplichting. Ter onderbouwing hebben zij onderstaand overzicht opgesteld:

Truckfabrikant	EURO III	EURO IV	EURO V	EURO VI
DAF	sept. 1999	okt. 2005	okt. 2005	sept. 2012
Daimler	okt. 1999	sept. 2004	sept. 2004	juni 2011
Iveco	maart 2000	maart 2006	aug. 2005	nov. 2012
MAN	eerste kwartaal 2000	vierde kwartaal 2004	vierde kwartaal 2006	eerste kwartaal 2013
Renault	eerste kwartaal 2000	mei 2006	Maart 2009	sept. 2012
Scania	nov. 1999	maart 2004	sept. 2005	april 2011
Volvo	april 2000	sept. 2005	sept. 2005	juli 2012
Juridische deadline ⁴²⁸	1 okt. 2001	1 okt. 2006	1 okt. 2009	31 dec. 2013

Dit overzicht laat volgens de Truckfabrikanten zien dat het moment van invoering verschilt per Truckfabrikant en per emissiestandaard. Bovendien hebben alle Truckfabrikanten de vereiste emissietechnologie ruim voor de wettelijke deadlines geïntroduceerd.

9.4.

In reactie op het verweer heeft CDC ter onderbouwing van haar stellingen een rapport overgelegd van CDC Consulting⁷³, met daarbij digitale bestanden over tolgelden in Frankrijk⁷⁴ en over brandstofgebruik en gereden kilometers⁷⁵. CDC beroept zich ook op het zogenoemde Ryder-processtuk⁷⁶. Informatie uit het Ryder-processtuk is uitgebreid gebruikt voor het rapport van CDC Consulting. Volgens CDC tonen het rapport van CDC Consulting en het Ryder-processtuk aan dat de Inbreuk daadwerkelijk heeft geleid tot een vertraagde verkrijgbaarheid van nieuwe vrachtwagenmodellen. CDC heeft dit toegelicht tijdens de mondelinge behandeling op 25 november 2020. Bij akte van 13 november 2024 heeft CDC nogmaals gegevens in het geding gebracht met betrekking tot de emissieschade.⁷⁷

9.5. Een aantal Truckfabrikanten heeft bij afzonderlijke aktes van 7 mei 2025 rapporten van hun eigen experts overgelegd waarin (mede) wordt ingegaan op de gestelde emissieschade:

- Daimler heeft een rapport⁷⁸ van E.CA Economics overgelegd.
- CNH/Iveco heeft een rapport⁷⁹ overgelegd van Compass Lexecon.
- MAN heeft een rapport⁸⁰ overgelegd van Compass Lexecon.
- Volvo/Renault heeft een rapport⁸¹ overgelegd van Frontier Economics.

CDC heeft daarop gereageerd tijdens de regiezitting op 3 juni 2025, mede aan de hand van een presentatie van dhr. Bornemann van CDC Consulting⁸². CDC heeft ook nog een rapport van CDC Consulting⁸³ overgelegd. Het laatste debat over de emissieschade heeft plaatsgehad tijdens de mondelinge behandeling op 18-19 november 2025. Namens CDC heeft dhr. Bornemann daarbij wederom een presentatie gehouden.

9.6. De rechtbank stelt voorop dat ook hier geldt dat het aan CDC is om het bestaan en de omvang van deze schade die volgens haar door de Achterliggende partijen als het gevolg van de Inbreuk is geleden te stellen en te onderbouwen (zie hiervoor onder 6.20). Verder is deze emissie- of vertragingsschade geen onderwerp van het rapport Harrington & Schinkel waarin de theory of harm is uiteengezet die de rechtbank plausibel vindt. De vraag of het aannemelijk (plausibel) is dat de Achterliggende partijen ook deze vorm van schade hebben geleden is nog niet eerder aan de orde geweest. De rechtbank komt tot het oordeel dat CDC er niet in is geslaagd voldoende te onderbouwen dat de Achterliggende partijen (ook) deze (vorm van) schade is geleden. Dit wordt als volgt toegelicht.

9.7. De Truckfabrikanten betwisten dat sprake was van effectieve coördinatie met betrekking tot de invoering van emissiestandaarden.

9.8. Allereerst stelt de rechtbank vast dat de Truckfabrikanten terecht stellen dat in het (lichaam van het) Besluit over afspraken met betrekking tot de introductie van nieuwe emissietechnologieën alleen iets staat over EURO III en EURO IV:

“(52) () During a meeting on 6 April 1998 in the context of an industry association meeting, which was attended by representatives of the Headquarters of all of the Addressees, the participants coordinated on the introduction of EURO 3 standard compliant trucks. They agreed not to offer EURO 3 standard compliant trucks before it was compulsory to do so and agreed on a range for the price additional charge for EURO 3 standard compliant trucks.

(...)

(54) () For example during a meeting on 10 and 11 April 2003 in the context of an industry association meeting, which was attended by, amongst others, representatives of the Headquarters of all of the Addressees, discussions took place concerning, amongst other things, prices and the modalities of the introduction of Euro 4 standard compliant trucks, similar to the discussions that had previously been held concerning the Euro 3 standard (see (52)).”

9.9.

Table 3 - CDC data: first confirmed transaction dates per brand and EURO norm

Brand	EURO norm	Date	Type of date	VIN
Daimler	EURO III	2000-03-29	Order date	WDB9506051K518149
	EURO IV	2006-04-26	Order date	WDB9505351L156514
	EURO V	2005-06-15	Order date	WDB9302031L067615
	EURO VI	2012-07-02	Order date	WDB9634031L698158
Renault	EURO III	2000-06-12	First registration date	VF611GTA000104006
	EURO IV	2006-10-25	Order date	VF644AHM000000197
	EURO V	2006-10-30	Invoice date	VF617AKA000000068
	EURO VI	2013-12-20	Invoice date	VF610A36XED000283
Iveco	EURO III	2000-02-23	Order date	WJMM1VPN004228426
	EURO IV	2007-10-15	Invoice date	WJMM1VTH40C195070
	EURO V	2006-01-31	Order date	WJMM1VUJ004313416
	EURO VI	2013-04-25	Order date	WJME2NSH60C271643
Scania	EURO III	2000-03-22	Order date	XLEP4X20004433395
	EURO IV	2005-10-05	Order date	XLER4X20055127999
	EURO V	2006-06-23	Offer date	XLER6X20005159944
	EURO VI	2013-02-01	Contract date	YS2R6X20005319488
Volvo	EURO III	2000-07-11	Order date	YV2A40AC91B277475
	EURO IV	2006-06-28	Invoice date	YV2AS02C77B450626
	EURO V	2006-01-06	Contract date	YV2AS02A08B497089
	EURO VI	2013-10-01	Order date	YV2T0X1A9EB682293
DAF	EURO III	2001-05-31	Order date	XLRAS47XS0E565522
	EURO IV	2006-03-22	Order date	XLRTE47MS0E712841
	EURO V	2005-12-09	Order date	XLRTE47MS0E714076
	EURO VI	2013-06-26	Invoice date	XLRTEH4300E988166
MAN	EURO III	2000-10-01	Order date	WMAL77ZZZY062402
	EURO IV	2005-11-14	Order date	WMAH06ZZ26W066954
	EURO V	2005-11-21	Order date	WMAH06ZZ56M443501
	EURO VI	2012-12-03	Order date	WMA21XZZ7DM621429

De Truckfabrikanten illustreren dit verweer voorts met het hiervoor onder 9.3 opgenomen overzicht. CDC stelt dat de genoemde data van invoering onjuist zijn, maar dat overtuigt niet. Concreet verwijst CDC onder meer naar Tabel 3 uit het rapport van CDC Consulting van 22 oktober 202084:

Dit overzicht bevat per EURO-standaard de datum van de eerste vrachtwagentransactie die is gevonden in de dataset van CDC. Daaruit blijkt dat die datums verschillen van de datums die de Truckfabrikanten hebben opgegeven. Tabel 3 bevat veelal latere datums dan het overzicht van de Truckfabrikanten, maar in een enkel geval ook een eerdere datum. In het rapport zelf is al aangegeven dat de genoemde datums in Tabel 3 niet betekenen dat de vrachtwagens van de betreffende EURO-standaard over de hele lijn op die datum werden geïntroduceerd. Het zou dus ook kunnen dat de feitelijke introductie al eerder had plaatsgevonden. Bovendien gaat het uitsluitend om gegevens afkomstig van Achterliggende partijen van CDC. Alles overziend kunnen aan de datums in Tabel 3 geen harde conclusie worden verbonden met betrekking tot de respectievelijke introductiedatums van vrachtwagens met nieuwe emissiestandaarden.

9.10. Met het overzicht in Tabel 3 heeft CDC dan ook niet aannemelijk gemaakt dat van effectieve coördinatie sprake was. Het overzicht in Tabel 3 bevestigt eerder het standpunt van de Truckfabrikanten dat het moment van invoering per emissiestandaard per Truckfabrikant verschilt én dat op een enkele uitzondering na⁸⁵ de respectievelijke emissiestandaarden werden ingevoerd vóór de wettelijke deadline, soms zelfs jaren eerder.⁸⁶ De uitvoering lijkt dus af te wijken van wat in het Besluit staat, namelijk dat voor EURO III en IV was afgesproken niet tot introductie over te gaan voordat dat verplicht was. Deze afspraken zijn wel gemaakt, maar CDC heeft, in het licht van de overzichten van zowel de Truckfabrikanten als van CDC, niet aannemelijk gemaakt dat deze ook zijn geëffectueerd.

9.11. CDC voert nog aan dat, ook als aangenomen zou worden dat de verboden afspraken niet volledig zijn nagekomen, dit niet betekent dat er ineens geen vertraging meer was. Ook bij gedeeltelijke nakoming van de kartelafspraken lijden de Achterliggende partijen volgens CDC schade. CDC betoogt aan de hand van het Ryder-processtuk en een verwijzing naar de introductie van vrachtwagens met nieuwe emissietechnologie in de Verenigde Staten ook dat de Truckfabrikanten, los van wat de Commissie in het Besluit heeft opgenomen over de introductie op de wettelijk voorgeschreven datum, hadden afgesproken de introductie van nieuwe emissietechnologie uit te stellen, ook al was die al

(veel) eerder beschikbaar. De juistheid van deze stellingen kan in het midden blijven, om de hierna volgende reden.

9.12. CDC heeft ter onderbouwing van haar schade verschillende rapporten in het geding gebracht.⁸⁷ Anders dan de regressieanalyses die zijn gebruikt om de overcharge te berekenen volgen deze rapporten geen beproefde methodologie. In deze rapporten ontbreekt bovendien een met economische theorie onderbouwde schadetheorie (theory of harm). De rapporten zijn (volledig) gebaseerd op theoretische aannames en hypothesen, die mede in in het licht van de gemotiveerde betwisting van de Truckfabrikanten (zie hiervoor onder 9.2) niet, althans onvoldoende, zijn onderbouwd. Het gaat dan onder meer om:

- (i) de datums waarop nieuwe emissietechnologieën beschikbaar waren,
- (ii) de datums waarop de nieuwe emissietechnologieën daadwerkelijk zijn geïntroduceerd,
- (iii) het moment waarop de Achterliggende partijen *zouden hebben besloten* tot vervanging van hun bestaande vrachtwagens met oude emissietechnologie door vrachtwagens met nieuwe emissietechnologie,
- (iv) het model vrachtwagen dat ter vervanging *zou zijn gekocht*,
- (v) het brandstofverbruik van de oude vrachtwagens in vergelijking met dat van nieuwe vrachtwagens,
- (vi) het aantal kilometers dat jaarlijks per vrachtwagen *zou zijn gereden*,
- (vii) de mate waarin gebruik werd gemaakt van tolwegen in Duitsland en Frankrijk.

Deze rapporten zijn dus onvoldoende om het bestaan en de omvang van deze emissieschade te onderbouwen.

9.13. CDC stelt tot slot nog dat de Truckfabrikanten ook afspraken hebben gemaakt over de doorberekening van de kosten van de invoering van nieuwe emissietechnologieën en dat dat tot hogere aanschafprijzen van vrachtwagens heeft geleid. Dit betreft geen schade die is gerelateerd aan de gestelde vertraagde introductie van vrachtwagens met nieuwe emissietechnologie. Het betreft hier een (gestelde) prijsafpraak die is verdisconteerd in de overcharge. Daarover heeft de rechtbank hiervoor in hoofdstuk 6 beslist.

10 Doorberekeningsverweer

Standpunt Truckfabrikanten

10.1. De Truckfabrikanten stellen dat het zeer aannemelijk is dat de Achterliggende partijen in hun hoedanigheid van transportondernemingen enige prijsopslag en/of hogere gebruikskosten als gevolg van de Inbreuk volledig hebben doorberekend aan hun afnemers. Uit economische principes volgt dat het vanwege de specifieke kenmerken van transportmarkten zeer aannemelijk is dat aanbieders van transportdiensten zoals de Achterliggende Partijen van CDC hogere kosten voor het gebruik van vrachtwagens doorberekenen (en hebben doorberekend gedurende de Inbreukperiode) aan de afnemers van transportdiensten.

10.2. De Truckfabrikanten verwijzen naar de Richtsnoeren Doorberekening van de Commissie⁸⁸, voor de factoren die een rol spelen bij de vraag of doorberekening in een concreet geval voor de hand ligt. Het gaat dan om:

De aard van de inputkosten

10.2.1.

Vaste kosten zijn kosten die niet variëren naargelang een onderneming meer of minder produceert of bijkomende diensten levert. Variabele kosten zijn kosten die wel variëren naargelang de output stijgt of daalt. Uit de economische theorie volgt dat meerprijzen veelal eerder worden doorberekend wanneer deze betrekking hebben op variabele kosten, omdat die kosten doorgaans bepalend zijn voor de prijsstelling. Vaste kosten spelen daarin, op de korte termijn, geen rol. Volgens de Truckfabrikanten is het aannemelijk dat transportondernemingen de aanschaf- en gebruikskosten van een vrachtwagen beschouwen als variabele kosten waarmee rekening wordt gehouden bij de prijsstelling omdat deze kosten direct gerelateerd zijn aan hun kerntaak: het aanbieden van transportdiensten. Maar ook als bepaalde transportondernemingen (of andere ondernemingen) dergelijke kosten als vast zouden hebben beschouwd, maakt de duur van de Inbreuk (van 1997 tot 2011) het aannemelijk dat de Achterliggende partijen deze kosten als variabel zijn gaan behandelen. De vraag of kosten vast dan wel variabel zijn hangt namelijk mede af van de periode die in ogenschouw wordt genomen: hoe langer het tijdsbestek, hoe groter het deel van de kosten dat als variabel moet worden aangemerkt en dus hoe groter de mate waarin deze kosten zullen zijn doorberekend.

De aard van de vraag naar het product

10.2.2. Het gaat om het verband tussen de vraag en het prijsniveau. In het bijzonder gaat het om de prijsgevoeligheid van de vraag op de markt waarop de afnemer van het beïnvloede product opereert, de downstream markt: hoe sterk verandert de vraag bij veranderingen in het prijsniveau? In dit geval zijn er volgens de Truckfabrikanten aanwijzingen dat de prijselasticiteit op de markt voor transportdiensten laag is, dus dat de vraag naar transportdiensten slechts in beperkte mate verandert als gevolg van prijsverhogingen.

De kracht en intensiteit van concurrentie op de markt waarop de afnemers actief zijn.

10.2.3. Op sterk concurrerende downstream markten met sector-brede meerprijzen vindt veelal doorberekening plaats. In een sterk concurrerende markt, wat de markt voor vrachtwagentransport volgens de Truckfabrikanten is, zijn marges laag, en zullen afnemers dus gedwongen zijn om hogere inputkosten door te berekenen. Zij kunnen deze kosten, bij lage marges, niet voor eigen rekening nemen. Bovendien geldt dat wanneer alle, of een zeer groot deel van de spelers op de markt te maken heeft met dezelfde hogere inputkosten, doorberekening van de kosten ook eerder mogelijk zal zijn.

Overige relevante factoren.

10.2.4. Overige relevante factoren zijn het aandeel van de kosten van een onderneming waarop de meerprijzen invloed hebben, afnemersmacht, prijsregulering, timing van prijsbeslissingen op de verschillende niveaus in de toeleveringsketen, cost-based pricing, het werken met open-boek-contracten en met back-to-back overeenkomsten.

10.3. De Truckfabrikanten hebben ter onderbouwing van de hiervoor weergegeven stellingen met betrekking tot het doorberekeningsverweer drie rapporten overgelegd:

- een industrie-expertrapport van prof. P. Klaus van 9 juli 202189 (Doorberekeningsrapport Klaus);
- een economisch expertrapport van M.A. Williams van 14 juli 202190 (Doorberekeningsrapport Williams);
- een rapport van Oxera van 4 maart 202591 (Doorberekeningsrapport Oxera).

Het Doorberekeningsrapport Klaus en het Doorberekeningsrapport Williams hebben betrekking op afnemers van vrachtwagentransport van third-party logistics (3PL) ondernemingen. Deze rapporten zijn niet specifiek opgesteld voor deze procedure, maar zijn opgesteld in opdracht van Colgate-Palmolive, eiseres in een andere Truckzaak die voor deze rechtbank aanhangig is (in de Tweede groep Truckzaken).

10.4. Het Doorberekeningsrapport Williams gaat uit van 100% doorberekening van de (gestelde) meerprijs van vrachtwagens als gevolg van de Inbreuk aan de afnemers van vrachtwagentransport.

10.5. Het Doorberekeningsrapport Klaus komt tot dezelfde conclusie:

“What is the level of competitiveness in the European road transportation market and how are prices set in that market, and do the characteristics of this market indicate that any overcharge on the price of new trucks to truck purchasers, who were providing transport services to the Plaintiffs, would have been passed on to the Plaintiffs?”

An in-depth discussion of the European road transport services market corroborates the preliminary observation of the existence of a near-perfectly competitive market by the criteria which competition economists apply. There is a very large number of market participants on the supply side (up to 500,000 3PLs overall). Primary products, such as FTL, LTL and Retail Distribution services are highly standardized, "commodity-type" therefore easily compared and price-sensitive for demand-side market participants. Entry barriers to the market (and exit barriers) are low, allowing a continuous influx of new capacity. Market transparency is high and continuously improving. As a consequence, profitability levels are low. Only companies who are successful in carefully assessing their cost of doing business and passing-on those cost to their customers in full can survive over time. Despite of a great variety of pricing and contracting arrangements found in transport markets, all indications drawn from the general description of the 3PL service provider industry, and the in-depth study of the road transport market segment suggest, that any cost and cost increases- including those that may be caused by inflated new truck prices- will be passed on to the buyers and users of road transport services.”

10.6. De conclusie van het Doorberekeningsrapport Oxera, dat wel specifiek voor de onderhavige procedure is opgesteld, heeft min of meer dezelfde strekking:

“In dit rapport heeft Oxera de kenmerken van de logistieke markt in Europa en in een aantal casestudylanden (Italië, Duitsland, Frankrijk, Spanje en Portugal) besproken, en een economisch oordeel gevormd over de waarschijnlijkheid en de omvang van pass-on door (commerciële) logistieke bedrijven. In het bijzonder heeft Oxera, in het licht van het relevante economische kader (), Europese en land-specifieke marktgegevens verzameld en de implicaties hiervan voor de mate van supply-pass-on geanalyseerd. (). De kenmerken van de Europese logistiekmarkt, de marktdekking van de inbreuk, de behandeling van vrachtwagenkosten en het prijszettingsbeleid van logistieke bedrijven duiden aan dat pass on door commerciële logistieke bedrijven die actief zijn in Europa waarschijnlijk hoog zal zijn. Deze bevinding wordt bevestigd door de beschikbare informatie voor specifieke landen, waaruit blijkt dat de Italiaanse, Duitse, Franse, Spaanse en Portugese logistiekmarkten zeer concurrerend zijn. Sterke concurrentie, in combinatie met de aard van de relevante kosten (hier de kosten van aanschaf van vrachtwagens), duidt aan dat in al deze landen een zeer groot deel (mogelijk 100%) van de relevante kosten wordt doorberekend. ().”

10.7. De Truckfabrikanten wijzen er ook op dat afnemers van transportdiensten zelf ook vorderingen hebben ingesteld tegen de Truckfabrikanten (waaronder het eerder genoemde Colgate-Palmolive), stellende dat transportbedrijven waar zij die transportdiensten hebben afgenomen eventuele hogere vrachtwagenkosten geheel of gedeeltelijk aan hen hebben doorberekend. Het gaat daarbij ook om doorberekening door transportondernemingen die onderdeel zijn van de Achterliggende partijen. Bovendien heeft een deel van de Achterliggende partijen niet zelf de vrachtwagens aangeschaft die zij inzetten voor hun transportdiensten, maar leasen zij die van een leasemaatschappij. CDC vordert echter schade zowel namens lessees als namens leasemaatschappijen die aan diezelfde lessees vrachtwagens hebben geleased. Het is onmogelijk dat beide de gestelde prijsopslag en/of hogere gebruikskosten volledig hebben gedragen.

10.8. Verder zal bij de prijszetting van transport en producten rekening zijn gehouden met eventuele hogere afschrijvingskosten. Die kosten kunnen dus verdisconteerd zijn in de eigen prijzen, waarmee de gestelde prijsopslag geheel of gedeeltelijk is gecompenseerd. Naast doorberekening aan de afnemers van transportdiensten, is het volgens de Truckfabrikanten ook goed mogelijk dat sommige Achterliggende Partijen van CDC (i) de beweerdelijke hogere vrachtwagenkosten (gedeeltelijk) hebben

verdisconteerd in de prijs van de vrachtwagen ingeval van doorverkoop op de tweedehands markt, (ii) vanwege de beweerdelijke hogere vrachtwagenkosten een (hogere) onderhoudskorting of (verlengde) garantie hebben genoten, en (iii) lagere belastingen hebben betaald, vanwege afschrijvingskosten ten laste van de winst voor belastingen.

Standpunt CDC

10.9. CDC stelt dat het doorberekingsverweer categorisch moet worden afgewezen. Zij voert daarvoor meerdere gronden aan.

Feitelijke (economische) redenen voor categorische afwijzing doorberekingsverweer

10.9.1. De kosten voor aankoop of lease van een vrachtwagen zijn vaste kosten. Het is volgens de Richtsnoeren Doorberekening minder waarschijnlijk dat die worden doorberekend. De Truckfabrikanten proberen deze vaste kosten om te buigen naar variabele kosten, die wel kunnen worden doorberekend. Ten onrechte, omdat de kosten voor aankoop of lease van een vrachtwagen niet stijgen of dalen naarmate er meer of minder ritten of kilometers mee worden gemaakt. Verder is er sprake van sterke concurrentie op de markt voor vrachtvervoer. Dat maakt dat de Achterliggende partijen hun vaste kosten niet kunnen doorberekenen. Zeker gelet op de sterkte marktmacht van indirecte afnemers.

Juridische redenen voor categorische afwijzing doorberekingsverweer

10.9.2. Volgens CDC ontbreekt het causaal verband tussen de meerkosten en de gestelde doorberekening daarvan. Zij verwijst naar de zaak Tennen/ABB92:

“Bij een willekeurige onderneming is, naar het oordeel van de rechtbank, het causaal verband tussen meerkosten op de vaste activa en de doorberekening van een afschrijving daarop in de afnemersprijzen te ver verwijderd om, in zijn algemeenheid, te oordelen dat de verhoging van de afnemersprijzen redelijkerwijs moet worden afgetrokken van de aan de inbreukmaker toe te rekenen schade.”

Meerdere buitenlandse rechters hebben ook geoordeeld dat er geen causaal verband is aangetoond tussen de meerkosten en de gestelde doorberekening daarvan, waaronder het Oberlandesgericht Stuttgart (Duitsland) in twee vonnissen van 27 februari 2025⁹³ en de eerder genoemde uitspraken van de CAT (in de zaak Royal Mail/BT vs DAF) van 7 februari 2023 en van de Borgarting Court of Appeal van 17 maart 2025. De Truckfabrikanten hebben het causaal verband onvoldoende onderbouwd en gaan ook niet in op volume-effecten en daarmee winstverlies als gevolg van de beweerde doorberekening.

Normatieve reden voor categorische afwijzing doorberekingsverweer

10.9.3. Voor zover al sprake zou zijn van doorberekening, dient de redelijkheid volgens CDC mee te brengen dat het doorberekende gedeelte van de meerkosten niet moet worden afgetrokken van de door de Truckfabrikanten te betalen schadevergoeding. De Hoge Raad heeft in het arrest Tennen/ABB94⁹⁴ geoordeeld dat het gelijkwaardigheidsbeginsel, het doeltreffendheidsbeginsel en de strekking van de Kartelschaderichtlijn bepalend zijn. In het onderhavige geval hebben de Truckfabrikanten een beroep gedaan op het doorberekingsverweer, waarbij van de circa 750 Achterliggende partijen, 19 zijn benoemd die contracten zouden hebben gesloten met indirecte afnemers (van 3PL) die eveneens schade vorderen naar aanleiding van het Kartel. Verder is CDC slechts met één procedure (in Duitsland) bekend waarin indirecte afnemers (van 3PL) schade vorderen als gevolg van het Kartel. De Truckfabrikanten hebben onvoldoende aangevoerd op basis waarvan kan worden aangenomen dat afnemers van Achterliggende partijen als gevolg van het Kartel ook daadwerkelijk geleden schade vorderen van de Truckfabrikanten. Dat terwijl de Truckfabrikanten inmiddels een volledig overzicht zouden moeten hebben van indirecte afnemers (van 3PL) die schade vorderen als gevolg van het Kartel, maar daar verder niets over hebben aangevoerd. Wat de Truckfabrikanten daarentegen wel aanvoeren, is dat indirecte afnemers óók

geen schade hebben geleden omdat zij deze schade óók zouden hebben doorberekend. Dit zou betekenen dat, als het beroep op het doorberekeningsverweer zou worden gehonoreerd, de Truckfabrikanten zich aan hun aansprakelijkheid kunnen onttrekken en vrijwel iedere kartelschade als strooischade onverhaald zou blijven. Dat zou in strijd zijn met de voornoemde beginselen. Er is bestendige jurisprudentie van buitenlandse rechters waarin wordt geoordeeld dat het beroep op het doorberekeningsverweer om normatieve redenen moet worden afgewezen: Landgericht Stuttgart (Duitsland)⁹⁵ en de Borgarting Court of Appeal, aldus steeds CDC.

10.10. CDC heeft een eigen rapportage in het geding gebracht, opgesteld door prof. dr. J. Tuinstra (hoogleraar mathematical economics aan de Universiteit van Amsterdam),⁹⁶ waarin wordt ingegaan op de rapporten van de Truckfabrikanten. Prof. dr. Tuinstra heeft zijn rapport toegelicht tijdens de mondelinge behandeling op 18 november 2025. De conclusie van zijn rapport is dat er maar beperkte mogelijkheden zijn voor het doorberekenen van een overcharge:

“CDCs assignors (typically 3PL service providers) have purchased new trucks at illegally increased prices from the trucks cartel. These increased truck prices correspond to largely unavoidable fixed costs for the 3PL service providers because:

The costs for new trucks do not vary with the number of contracts the 3PL service provider engages in; The relevant short-run decision horizon for 3PL service providers for service contracts is at most one year, whereas the decision horizon for purchasing new trucks is at least five years, but often longer; Purchase prices for new trucks are largely sunk once made as these trucks can typically only be sold at substantially lower prices on the second-hand market.

Economic theory unambiguously teaches us that only increases in marginal costs are passed on to indirect purchasers, certainly in the short run. It is therefore abundantly clear that for none of the 3PL service providers it could have been profitable to pass on any part of the overcharge on new trucks to its customers. I also find that there is very limited scope for passing on the overcharge in the long run in the European road transportation market, since there appears to have been little effect on market dynamics.

The argument made in Oxera (2025) [Doorberekeningsrapport Oxera, rb] that guidelines, published by trucker trade associations, led 3PL service providers to interpret truck purchases as variable of marginal costs is entirely unconvincing any 3PL service provider that would have heeded that advice, would have hurt its own business and failed to maximize profits. Similarly, I find that the scope for resale pass-on is limited.”

10.11. CDC voert voorts aan dat de Truckfabrikanten hun verweer dat de schade teniet kan zijn gedaan, bijvoorbeeld door aanpassing van andere aspecten van de deal dan de transactieprijs (bijvoorbeeld hogere onderhoudskorting of verlengde garantie) of door belastingvoordeel, niet hebben onderbouwd. De Truckfabrikanten hebben niet aan de stelplicht voldaan. Bovendien ontbreekt het causaal verband met de Inbreuk en een beweerdelijk door de Achterliggende partijen genoten voordeel.

10.12. Tot slot voert CDC aan dat op basis van artikel 150 Rv de bewijslast voor het beroep op het doorberekeningsverweer bij de Truckfabrikanten ligt. De Truckfabrikanten doen daarvoor (hoofdzakelijk) een beroep op rapporten die in opdracht van advocaten van indirecte afnemers zijn opgesteld, waarbij zij cherry picking niet schuwen en enkel een beroep doen op die rapporten voor zover daaruit zou volgen dat sprake is van doorberekening van schade die door directe afnemers zou zijn geleden, en voor het overige uitdrukkelijk afstand doen van de inhoud van die rapporten. Verder doen zij een beroep op het door hen ingediende rapport van Oxera. De Truckfabrikanten beroepen zich daarbij louter op “algemene economische theorieën”. Dat is volstrekt onvoldoende in het licht van de standaard (stelplicht) die op de Truckfabrikanten rust en het onvoldoende weerlegde uitgangspunt op basis van economische theorie dat vaste kosten niet kunnen worden doorberekend.

Reactie Truckfabrikanten

- 10.13. Volgens de Truckfabrikanten leidt categorische afwijzing van het doorberekeningsverweer tot overcompensatie en een risico op meervoudige aansprakelijkheid. Zij wijzen daarbij op de Schaderichtlijn. Afnemers direct en indirect kunnen in het systeem van de Schaderichtlijn uiteindelijk niet meer vergoeding vorderen dan de schade die zij zelf hebben geleden. De Truckfabrikanten wijzen er voorts op dat inmiddels overigens vaststaat dat meerdere indirecte afnemers vorderingen hebben ingesteld in de Groepen 2 t/m 4 en in de Groupe Casino-procedure in Nederland. In ieder geval Unilever, Colgate-Palmolive en BASF stellen dat zij transportdiensten hebben afgenomen van tien Achterliggende partijen van CDC, die in de CDC-procedures schadevergoeding claimen voor in totaal circa 3.140 vrachtwagens. De Truckfabrikanten hebben op basis van ingediende stukken vastgesteld dat deze en andere indirecte afnemers ook van negen andere Achterliggende partijen van CDC transportdiensten hebben afgenomen, die in de CDC-procedures voor nog eens 3.111 vrachtwagens schadevergoeding claimen.
- 10.14. De Truckfabrikanten betwisten dat er feitelijke (economische) redenen zouden bestaan op grond waarvan het doorberekeningsverweer moet worden afgewezen. CDC stelt dat het volgens economische principes uit de Richtsnoeren Doorberekening onmogelijk is geweest voor de Achterliggende partijen om meerkosten als gevolg van de Inbreuk door te berekenen aan hun afnemers. CDC gaat er daarbij ten onrechte van uit dat de kosten voor de aankoop of lease vaste kosten zijn. CDC gaat echter niet in op de specifieke kenmerken van de transportsector, op grond waarvan het juist aannemelijk is dat deze kosten moeten worden behandeld als variabele kosten, en dat het zeer aannemelijk is dat deze in grote mate worden doorberekend
- 10.15. De Truckfabrikanten stellen dat CDC blijft miskennen dat juist bij intensieve concurrentie winstmarges laag zijn en doorberekening van eventuele inputkosten zeer aannemelijk is. Met betrekking tot de marktmacht van afnemers stellen de Truckfabrikanten dat inkooprijzen mogelijk niet volledig werden doorberekend of dat afnemers gedeeltelijk verplicht waren winstmarges verder te verlagen als gevolg van enige prijsopslag. Dat kan echter alleen worden vastgesteld op basis van concrete informatie van de Achterliggende partijen.
- 10.16. CDC betoogt ook dat als het doorberekeningsverweer wordt gehonoreerd, de Truckfabrikanten zich aan hun aansprakelijkheid kunnen onttrekken en vrijwel iedere kartelschade als strooischade onverhaald zou blijven. Zij baseren zich daarbij op Duitse jurisprudentie. Gelet op jurisprudentie van het Bundesgerichtshof kunnen ook Duitse rechtbanken het doorberekeningsverweer in beginsel pas afwijzen om normatieve redenen na het maken van een gedetailleerde casuïstische beoordeling van de downstream afzetmarkten en van de waarschijnlijkheid en omvang van doorberekening, het aantal mogelijke benadeelden, de mogelijke omvang van de schade, en aldus de waarschijnlijkheid dat inbreukplegers geconfronteerd zullen worden met vorderingen van indirecte afnemers. De lagere Duitse rechtbanken zijn ten onrechte voorbijgegaan aan de beoordeling van de waarschijnlijkheid van vorderingen van indirecte afnemers, aldus de Truckfabrikanten. Verder heeft CDC ook niet onderbouwd dat de indirecte afnemers die vorderingen hebben ingesteld een prijsopslag op hun beurt weer hebben doorberekend aan hun eindafnemers en dat dit zou resulteren in strooischade die onverhaald zou blijven.
- 10.17. Met betrekking tot de stelling van CDC dat op de Truckfabrikanten de bewijslast rust van het doorberekeningsverweer, zijn de Truckfabrikanten van mening dat zij aan hun bewijslast hebben voldaan. Zij hebben voldoende kwalitatief en kwantitatief onderbouwd dat (nagenoeg) volledige doorberekening zeer aannemelijk is. Het lag daarom ook niet op de weg van de Truckfabrikanten nader te concretiseren en met stukken te onderbouwen welke indirecte afnemers van de Achterliggende partijen van CDC eveneens schade vorderen van de Truckfabrikanten in aanvulling op de reeds verstrekte voorbeelden. Het bewijsrisico met betrekking tot (de mate van) doorberekening verschuift daarmee naar CDC.

10.18. Anders dan CDC stelt, is het niet aan de Truckfabrikanten om te bewijzen dat geen sprake is van volumeverlies. Het is aan CDC om te bewijzen dat daarvan wel sprake is. De Richtsnoeren Doorberekening schrijven ook expliciet voor dat indien het doorberekeningsverweer geheel of gedeeltelijk slaagt (zonder het slagen daarvan komt volumeverlies sowieso niet aan de orde), de eiser de bewijslast van het volume-effect wegens doorberekening draagt.

Beoordeling

10.19. Op de regiezitting van 3 juni 2025 en in aanloop naar de mondelinge behandeling van 18-19 november 2025 is met partijen afgesproken dat het doorberekeningsverweer van de Truckfabrikanten in eerste instantie uitsluitend op een conceptueel/principieel niveau aan de orde zou komen.

10.20. Beoordeling van hetgeen partijen tot nu toe naar voren hebben gebracht leidt in het licht daarvan tot het volgende oordeel. De stelplicht en bewijslast ten aanzien van het doorberekeningsverweer rusten op de Truckfabrikanten. De Truckfabrikanten hebben in dit stadium van de procedure voldoende gemotiveerd gesteld dat het mogelijk is dat de Achterliggende partijen of een aantal van hen (een deel van) de hogere aanschafkosten als gevolg van de Inbreuk (de overcharge) hebben doorberekend aan hun klanten/afnemers. CDC heeft weliswaar gemotiveerd betwist dat dit het geval is, maar die betwisting is onvoldoende om (nu reeds) te oordelen dat het doorberekeningsverweer niet voor geen enkele Achterliggende partij kan slagen en dus "categorisch moet worden afgewezen", zoals CDC heeft betoogd. Dit betekent dat het debat over het doorberekeningsverweer nog nader zal moeten worden gevoerd. De rechtbank wil met partijen van gedachten wisselen op welke wijze en wanneer dit debat het beste kan worden gevoerd, dit mede in het licht van de omstandigheid dat, zoals de Truckfabrikanten hebben aangevoerd, in de Groepen 2 t/m 4 en in de Groupe Casino-procedure indirecte afnemers vorderingen hebben ingesteld, en dat in ieder geval Unilever, Colgate-Palmolive en BASF stellen dat zij transportdiensten hebben afgenomen van Achterliggende partijen van CDC.

11 Conclusie

11.1. Resumerend stelt de rechtbank vast dat in dit vonnis op de volgende geschilpunten is beslist:

- het verjaringsverweer naar Nederlands recht (dit slaagt niet);
- de data die moeten worden gebruikt bij de begroting van de schade (dataset CDC);
- het overchargepercentage (7%);
- de na-ijlperiode (tot 30 mei 2013),
- de emissieschade (zal worden afgewezen);
- de methodologie voor de vaststelling van het volume of commerce;
- de uitgangspunten voor de vaststelling van de value of commerce;
- het doorberekeningsverweer (geen categorische afwijzing).

11.2. Het vorenstaande betekent dat in deze procedure nu eerst de volgende beslispunten aan de orde zijn:

1. de vaststelling van het volume of commerce;
2. de vaststelling van de value of commerce;
3. het doorberekeningsverweer.

De rechtbank zal de zaak naar de rol verwijzen voor het nemen van een akte door partijen waarin zij zich kunnen uitlaten over het verdere verloop van de procedure met betrekking tot uitsluitend de drie hiervoor genoemde beslispunten.

11.3. Tot slot informeert de rechtbank partijen over een wisseling in de meervoudige kamer die deze zaak in behandeling heeft. Mr. R.C.J. Hamming zal in het vervolg van de procedure de plek van mr. K.A. Maarschalkerweerd innemen in verband met het rouleren van mr. Maarschalkerweerd naar een ander rechtsgebied.

12 De beslissing

De rechtbank

12.1. verwijst de zaak naar de rol van **10 juni 2026** voor uitlating door partijen zoals hiervoor onder 11.2 bedoeld,

12.2. houdt iedere verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. R.A. Dudok van Heel, mr. M. Singeling en mr. K.A. Maarschalkerweerd, rechters, bijgestaan door mr. J.P.W. Manders, griffier, en in het openbaar uitgesproken op 15 april 2026.

-
- 1 ECLI:NL:RBAMS:2019:3574
 - 2 ECLI:NL:RBAMS:2024:1119
 - 3 ECLI:NL:HR:2025:945
 - 4 Hoge Raad 31 oktober 2003, ECLI:NL:HR:2003:AL8168; Hoge Raad 3 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6241
 - 5 Rechtbank Rotterdam 26 september 2018, ECLI:NL:RBROT:2018:8001 (*Van Gelder/Shell*)
 - 6 HvJEU 22 juni 2022, C-267/20, ECLI:EU:C:2022:494 (*Volvo/RM*)
 - 7 HvJEU 27 maart 2019, C-637/17, ECLI:EU:C:2019:263 (*Cogeco*)
 - 8 HvJEU 18 april 2024, C-605/21, ECLI:EU:C:2024:324 (*Heureka Group/Google*)
 - 9 Hoge Raad 12 januari 2024, ECLI:NL:HR:2024:19
 - 10 ECLI:NL:RBAMS:2021:2391
 - 11 Productie CDCR-0051 *The Collusion on Gross List Prices by the European Trucks Cartel and its Effect on Net Retail Prices, Expert opinion for Cartel Damages Claims S.A. (CDC)*, Luxembourg, Joseph E. Harrington, Jr. and Maarten Pieter Schinkel, 25 October 2020
 - 12 Case Nos.: 1284/5/7/18 (T), 1290/5/7/18 (T) (1284) Royal Mail (1290T) BT - Judgment | 7 Feb 2023
 - 13 Idem (1284) Royal Mail (1290T) BT - Judgment of the Court of Appeal | 27 Feb 2024
 - 14 ECLI:DE:BGH:2023:051223UKZR46.21.0 (*LKW-Kartell III*)
 - 15 Case no 23-084349ASD-BORG/03 (Productie CDCR-0095a, onofficiële Engelse vertaling Productie CDCR-0095b)
 - 16 Praktische Gids betreffende de begroting van schade bij schadeacties wegens inbreuken op artikel 101 en 102 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie, nr. 140
 - 17 Richtlijn 2014/104/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 november 2014 betreffende bepaalde regels voor schadevorderingen volgens nationaal recht wegens inbreuken op de bepalingen van het mededingingsrecht van de lidstaten en van de Europese Unie (de Schaderichtlijn)
 - 18 Productie CDCR-0075 *Quantification of Cartel Overcharges sustained by the Assignors to CDC Retail SA as a result of the European Trucks Cartel*, 10 september 2024
 - 19 Productie CDCR-0076 (USB-stick) en CDCR-0077 (USB-stick)
 - 20 Productie DAIM-006 *Expert opinion on the reports submitted by CDC*, 6 May 2025

- 21 Productie DAIM-007 *Estimation of possible overcharges due to competition law infringements*, 16 October 2020
- 22 Productie DAIM-008 *Estimation of possible overcharges due to competition law infringements France*, 7 April 2022
- 23 Productie DAIM-009 *Estimation of possible overcharges due to competition law infringements - Spain*, 6 December 2022
- 24 Productie IVEC-0008 *Economic assessment of the Schinkel Huberts Report on the Quantification of Cartel Overcharges sustained by the Assignors to CDC Retail SA as a result of the European Trucks Cartel*, 6 May 2025
- 25 Productie IVEC-0009 *Overcharge analysis of the infringement sanctioned by the European Commission (CASE COMP 39824 Trucks) on the price of IVECO trucks in Spain*, 6 May 2025
- 26 Productie MAN-008 *Economic assessment of the report prepared by Schinkel and Huberts and CDCs corresponding claim calculation*, 6. Mai 2025
- 27 Productie MAN-009 *Trucks: Estimation of Possible Price Effects of the Infringement*, 7 May 2025
- 28 Productie SCAN-0010 *Response to Schinkel & Huberts report for Retail Cartel Damage Claims S.A.*, 6 May 2025
- 29 Productie VTRT-0009 *Response to evidence on the "Quantification of cartel overcharges" submitted in the CDC Proceedings*, 7 May 2025
- 30 Productie VTRT-0010 *VT/RTs positive econometric evidence in response to the CDC claim*, 7 May 2025, met bijlagen A t/m F
- 31 Productie CDCR-0083 *Quantification of Cartel Overcharges sustained by the Assignors to CDC Retail SA as a result of the European Trucks Cartel*
- 32 Productie TRUC-0069 *Prijsopslag-analyse in de CDC I-zaak: een praktische handleiding bij de door de partijen gehanteerde data en methodes*
- 33 Productie CDCR-0086 *Reply to the Truck Manufacturers Remarks to our Expert Opinion "Quantification of Cartel Overcharges sustained by the Assignors to CDC Retail SA as a result of the European Trucks Cartel"*, 30 September 2025
- 34 Praktische Gids betreffende de begroting van schade bij schadeacties wegens inbreuken op artikel 101 of 102 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie
- 35 Praktische Gids, nr. 68
- 36 Praktische Gids, nr. 85; zie ook nr. 17
- 37 Zie ook Praktische Gids, nrs. 78, 81, 82
- 38 *Economics for Competition Lawyers*, Gunnar [naam] , Helen Jenkins, James Kavanagh (Oxera), Third edition, par. 10.8-10.9
- 39 Productie SCAN-0010: *Response to Schinkel & Huberts report for Retail Cartel Damage Claims S.A.*, 6 May 2025
- 40 HR 27 november 2009, ECLI:NL:HR:2009:BH2162, NJ 2014/201 (*World Online*)
- 41 Schinkel & Huberts 2025a, p. 15-16
- 42 Schinkel & Huberts 2025a, p. 17
- 43 Schinkel & Huberts 2025a, p. 18
- 44 Schinkel & Huberts 2024, p. 30 (4.1)
- 45 Idem
- 46 Zie voetnoot 13
- 47 Schinkel & Huberts 2025a, p. 4
- 48 Presentatie Schinkel en Huberts 18-19 november 2025, slide. 35
- 49 Schinkel & Huberts 2025a, p. 19

50 Schinkel & Huberts 2025a, p. 22

51 Schinkel & Huberts 2025a, p. 4, 7, 10, 15

52 Bijlage I pv, p. 53

53 Slechts 1% van alle vrachtwagens

54 Prod. CDCR-0078, p. 4

55 Rapport Schinkel & Huberts 2024, p. 14 (1.3)

56 Idem p. 25 (3.1)

57 Rapport Schinkel & Huberts 2024, p. 15 (1.3)

58 Prod. CDCR-0078, p. 28 ev

59 Prod. TRUC-0072, 2.5

60 Presentatie dr. [naam] 18-19 november 2025, p. 9

61 Idem, p. 11

62 Schinkel & Huberts 2025a, p. 32-35

63 Presentatie dr. [naam] 18-19 november 2025, p. 13

64 Slide 20

65 Schinkel & Huberts 2024 verwijst naar Boswijk et al, J. of Applied Econometrics, 2018

66 Prod. TRUC-0072, 5.3

67 Slide 25

68 Praktische Gids, nrs. 43-44

69 ECLI:NL:RBAMS:2019:3574 r.ov. 3.26 en 3.27

70 ECLI:NL:RBAMS:2024:1119

71 HvJEU 29 juli 2019, C-451/18, ECLI: EU:C:2019:635 (*Tibor Trans/DAF Trucks*)

72 Productie CDCR-0081 *CDC I Claim Calculation*, October 2024

73 Productie CDCR-0052, *Harm caused by collusive delay*, 22 October 2020

74 Productie CDCR-0053, USB-stick

75 Productie CDCR-0054, USB-stick

76 Productie CDCR-0049 *Amended particulars of Claim* in de zaak van Ryder Ltd. en Hill Ltd. vs MAN SE c.s. voor de CAT, zie ook tussenvonnissen van 12 mei 2021, r.ov. 3.7.1, 3.17

77 Producties CDCR-0079 (USB-stick), CDCR-0081 *CDC I CLAIM CALCULATION Overcharge, operational damages, expert costs, and legal interest*, October 2024, CDCR-0082 (USB-stick)

78 Productie DAIM-0006 *Expert opinion on the reports submitted by CDC*, 6 May 2025

79 Productie IVEC-0008 *Economic assessment of the Schinkel Huberts Report on the Quantification of Cartel Overcharges sustained by the Assignors to CDC Retail SA as a result of the European Trucks Cartel*, 6 May 2025

80 Productie MAN-010 *Economic assessment of CDCs assessment of alleged collusive delay*, 6 May 2025

81 Productie VTRT-0012 *Response to CDCs reports on alleged "delay damages"*, 7 May 2025

82 Productie CDCR-0084 *Delay damages*

83 Productie CDCR-0089: *Delay Damages 2025, Response to the defendants*, 21 September 2025

84 Productie CDCR-0052 :*Harm caused by collusive delay*, 22 October 2020

85 EURO IV Renault, Iveco

86 EURO V, alle Truckfabrikanten

87 Producties CDCR-0052 *Harm caused by collusive delay*, 22 October 2020, CDCR-0079 (USB-stick), CDCR-0081 *CDC I CLAIM CALCULATION Overcharge, operational damages, expert costs, and legal interest*, October 2024, CDCR-0082 (USB-stick), CDCR-0089 *Delay Damages 2025, Response to the defendants*, 21

September 2025

⁸⁸ Richtsnoeren 2019/C 267/07 van de Commissie van 9 augustus 2019 voor de nationale rechterlijke instanties over de wijze waarop het aan de indirecte afnemer doorberekende aandeel van de meerkosten wordt geraamd

⁸⁹ Productie TRUC-0062 *Road Transport Pricing in the European 3PL Industry 1997-2011*, 9 July 2021

⁹⁰ Productie TRUC-0063

⁹¹ Productie TRUC-0065 *Economische analyse van de pass-on van vrachtwagenkosten in de wegtransportsector*, 4 maart 2025

⁹² Rechtbank Gelderland 29 maart 2017, ECLI:NL:RBGEL:2017:1724

⁹³ Oberlandesgericht Stuttgart 27 februari 2025, 30 O 235/17 en 30 O 239/17 (productie CDCR-0094)

⁹⁴ Hoge Raad 8 juli 2016, ECLI:NL:HR:2016:1483

⁹⁵ Landgericht Stuttgart van 9 januari 2025, 30 O 223/17, para. 5.1 en 5.2, Landgericht Stuttgart van 27 februari 2025, 30 O 235/17, para. 5.2.1 en 5.2.2 en Landgericht Stuttgart van 27 februari 2025, 30 O 239/17, para. 5 (productie CDCR-0091)

⁹⁶ Productie CDC-0090 *Expert economic report on "The scope for passing on of truck cartel overcharges to indirect purchasers"*, 18 September 2025
