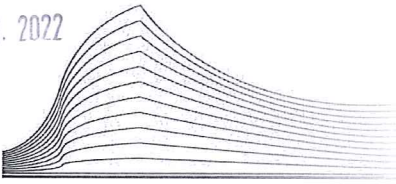


29 APR. 2022



005942

Repertoriumnummer 2022 / 2639
Datum van uitspraak 29 april 2022
Rolnummer A/18/02226

Uitgifte

Uitgereikt aan	Uitgereikt aan	Uitgereikt aan
op €	op €	op €

Niet aan te bieden aan de ontvanger

**Ondernemingsrechtbank
Gent,
Afdeling Kortrijk**

Vonnis

Zevende kamer

Aangeboden op
Niet te registreren

A.J. VEURINK BV, met vennootschapszetel te 8800 Roeselare, Industrieweg 78; ingeschreven in de Kruispuntbank van Ondernemingen onder het nummer 0436.501.087;

Eisende partij,

Raadslieden Koen Vande Walle en Ruth Van Ooteghem, advocaten te 8750 Zwevezele, Bruggestraat 29.

Tegen:

1/ DAF TRUCKS NV, vennootschap naar Nederlands recht, met vennootschapszetel te 5643 TW Eindhoven (Nederland), Hugo van der Goeslaan 1; ingeschreven in de Nederlandse Kamer van Koophandel onder het nummer 17078445;

2/ PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV, vennootschap naar Nederlands recht, met vennootschapszetel te 5643 TW Eindhoven (Nederland), Hugo van der Goeslaan 1; ingeschreven in de Nederlandse Kamer van Koophandel onder het nummer 17133744;

Verwerende partijen,

Raadslieden Kris Van Hove, Peter L'Ecluse en Koen T'Syen, advocaten te 1170 Brussel, Terhulpssteenweg 166.

Velt de Rechtbank het volgende vonnis:

A. RECHTSPLEGING

1. Huidig geding werd ingeleid middels dagvaarding d.d. 21.08.2018, betekend aan DAF TRUCKS NV op 24.08.2018 en aan PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV op 31.08.2018.

Bij tussenvonnis dd. 01.03.2019 werd de vordering ontvankelijk verklaard en verklaarde de rechtbank zich bevoegd.

De zaak werd vervolgens behandeld op de openbare zitting van 18.02.2022.

De rechtbank heeft kennis genomen van het rechtsplegingsdossier en heeft de stukken van de partijen ingezien.

De rechtbank heeft toepassing gemaakt van de Wet van 15 juni 1935 op het gebruik van talen in gerechtszaken.

B. DE VORDERINGEN

2. De vordering is ingeleid bij exploit dd. 21 augustus 2018 en strekt ertoe verweerders solidair, minstens in solidum, de een bij gebreke aan de andere te veroordelen tot een schadevergoeding van 1.030.000,54 EUR, meer de wettelijke interesten vanaf de respectievelijke aankoopdatum van elke vrachtwagen, zijnde aldus een totaalbedrag aan wettelijke rente van 637.015,17 EUR tot 25 Februari 2021.

A.J. VEURINK BV vordert uitdrukkelijk toepassing van artikel 1154 B.W., de wettelijke rente te rekenen op 1.668.015,71 EUR vanaf 27.02.2021 tot de dag der algehele betaling.

A.J. VEURINK BV vordert dat verweerders het Harrington & Schinkel-rapport zouden voorleggen en DAF TRUCKS NV daartoe desnoods te verplichten bij toepassing van artikel 877 Ger.W.

Subsidiar, een deskundige aan te stellen teneinde de door A.J. VEURINK BV geleden schade ingevolge de gepleegde kartelinbreuken te begroten en verweerders solidair, minstens in solidum, de een bij gebreke aan de andere te veroordelen tot een provisionele schadevergoeding van 500.000,00 EUR.

A.J. VEURINK BV vordert, gelet op het kennelijk onredelijk karakter van de laattijdige betwisting gevoerd door verweerders evenals de moeilijkheidsgraad van de zaak, de maximale rechtsplegingsvergoeding van 36.000,00 EUR.

A.J. VEURINK BV vordert het vonnis uitvoerbaar te verklaren bij voorraad niettegenstaande elk verhaal en met uitsluiting van het vermogen tot kantonnement.

C. FEITEN – VOORWERP VAN DE BETWISTING.

3. A.J. VEURINK BV (hierna verder genoemd VEURINK) is een transportbedrijf dat vrachtwagens DAF , die dienen voor de uitbating van haar handelszaak heeft aangekocht of geleased naar eigen zeggen vanaf 1990. Veurink koopt haar vrachtwagens niet rechtstreeks aan van DAF of PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV, maar van een derde partij, namelijk de onafhankelijke Dealer NV Turbo trucks Kortrijk .

4. DAF Trucks NV. (hierna genoemd DAF) is een Nederlandse producent van middelzware en zware vrachtwagens en vrachtwagenonderdelen. Het hoofdkantoor van DAF is gevestigd te Eindhoven, Nederland. DAF staat aan het hoofd van de DAF-groep.

5. PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV (hierna verder genoemd PFHE) is een dochteronderneming van PACCAR Financial Europe B.V. (PFE) die alle aandelen in PFHE heeft. PFE is een zusteronderneming van DAF. PFE staat in voor onder andere de financiering van (i) de verkoop van DAF-vrachtwagens en gerelateerde onderdelen door erkende maar zelfstandige Dealers; en (ii) de voorraden aangehouden door de Dealers. Binnen de PFE Groep, staat PFE volgens haar in voor de intra-groep financiering van de aankopen van vrachtwagens. PFHE staat volgens haar slechts in voor het algemeen bestuur van de PFE Groep. PFHE koopt geen vrachtwagens aan en sluit geen leasingovereenkomsten af met klanten. De entiteiten binnen de PFE Groep die leasingovereenkomsten afsluiten zijn dochters van PFHE. Net zoals DAF zijn PFHE en PFE gevestigd te Eindhoven, Nederland.

6. Bij besluit van **19 juli 2016** stelde de Europese Commissie vast genomen in het kader van een " settlement procedure " dat DAF, PACCAR Inc. en DAF Trucks Deutschland GmbH, samen met ondernemingen van vrachtwagenconstructeurs DAIMLER, IVECO, MAN en

VOLVO/RENAULT, een inbreuk hebben gepleegd op artikel 101 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU) en artikel 53 van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (de EER-overeenkomst). De Europese Commissie heeft bij besluit van 27 september 2017 in het kader van een “ niet settlement procedure “ hetzelfde vastgesteld ten aanzien van SCANIA. Deze laatste beslissing werd bevestigd door de beslissing van 2 februari 2022 van het Gerecht van het Europees Hof van Justitie.

7. VEURINK stelt dat zij als afnemer van vrachtwagens bij DAF schade heeft geleden door deze oneerlijke mededinging. VEURINK stelt dat zij binnen de periode van 17.01.1997 tot 18.01.2011, 54 vrachtwagens gekocht heeft voor een bedrag van 4.095.334,81 EUR. VEURINK becijfert haar schade op 1.030.000,54 EUR. De berekening van haar schade gebeurde op dezelfde wijze als de berekening door de Rechtbank in Toledo (Spanje) in een andere zaak betreffende hetzelfde kartel deed. VEURINK begroot de schade op 25,17 % van het netto-aankoopbedrag van de vrachtwagens.

VEURINK verwijst naar artikel XVII.73 WER dat een weerlegbaar ‘vermoeden van schade’ inhoudt (overeenkomstig art. 17, 2. Kartelrichtlijn). DAF betwist dat VEURINK zich op artikel XVII.73 WER kan beroepen.

8. DAF betwist de vordering en stelt ondermeer dat het bewijs van schade niet is geleverd.

9. VEURINK heeft verweerders aangetekend in gebreke gesteld op 16.10.2017. Zij ontving geen reactie.

D BEOORDELING

D.1. De afwezigheid van protest op de brief van 16 oktober 2017.

10. Verweerders werden door eiseres op 16.10.2017 aangetekend in gebreke gesteld. Eiseres steunt zich op de afwezigheid van protest op deze brief, om vervolgens te stellen dat de vordering niet meer voor betwisting vatbaar is en dient te worden toegekend.

11. Het bewijs door feitelijke vermoedens kan aangenomen worden indien dat bewijs op “*ernstige en precieze aanwijzingen*” berust (Artikel 8.29 Nieuw B.W.). Met betrekking tot het niet protesteren van een brief waarin aan de geadresseerde wordt gevraagd de gevolgen te herstellen van een beweerde onrechtmatige daad, die er in bestaat het mededingingsrecht te hebben geschonden, kan niet zomaar er worden van uitgegaan dat het niet protesteren van deze brief voor gevolg heeft dat hieruit een feitelijk vermoeden mag worden afgeleid dat de geadresseerde met de aanspraken van de verzender instemt. De door eiseres geciteerde rechtspraak is niet relevant, vermits deze rechtspraak zich situeert in het kader van het bewijs van handelsverbintenissen krachtens het oud artikel 25, eerste lid Wetboek van Koophandel (Cass. (1e k.) AR C.17.0584.N, 5 oktober 2018, RW 2019-20, afl. 21, 812).

12. Een vordering tot schadevergoeding gesteund op overtreding van artikel 101 WVEU tegenover de inbreukpleger is een dermate complexe vordering, waarvan eiseres zich zeker bewust is, dat dergelijke vordering niet als gegrond kan worden afgedaan enkel en alleen omdat de geadresseerden niet hebben gereageerd op een brief waarin de verzender zijn aanspraken op schade bevestigt en verzoekt over te gaan tot betaling van de schadevergoeding. De in de

brief gestelde aanspraken verschillen trouwens grondig van deze in huidig geding (het betreft in de brief 67 vrachtwagens en de gevorderde vergoeding is 20.000 € per vrachtwagen).

13. De rechtbank acht het niet bewezen dat de verweerders door het niet protesteren van de brief van 16 oktober 2017 met de aanspraken van eiseres hebben ingestemd.

D.2. Het besluit van de Europese Commissie dd.19 juli 2016.

14. De Europese Commissie heeft besluit van 19 juli 2016 genomen in het kader van een “ settlement procedure” gesteld dat DAF, PACCAR Inc. en DAF Trucks Deutschland GmbH, samen met ondernemingen van vrachtwagenconstructeurs Daimler, Iveco, MAN en Volvo/Renault, een inbreuk hebben gepleegd op artikel 101 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU) en artikel 53 van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (de EER-overeenkomst) *“door heimelijke afspraken te maken over prijzen en verhogingen van de brutoprijs in de EER voor middelzware en zware vrachtwagens; en over het tijdstip en de doorberekening van de kosten verbonden aan de invoering van emissietechnologieën voor middelzware en zware vrachtwagens vereist door de EURO 3- tot EURO 6-normen”*. De Commissie stelde verder vast dat, wat betreft DAF de Inbreuk zich voordeed in de periode van 17 januari 1997 tot 18 januari 2011 (de Inbreukperiode).

15. De huidige procedure betreft een vervolgschadevordering (vrije vertaling van: “follow-on damages claim”) waarbij VEURINK een schadevergoeding vordert op basis van artikel 1382 BW tegen DAF en PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV volgend op de vaststelling van een inbreuk op het mededingingsrecht door de Europese Commissie.

D.3. De verwerende partijen DAF TRUCKS NV - PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV

16. DAF TRUCKS NV Vennootschap naar Nederlands recht en PACCAR Inc., met zetel te Washington zijn als inbreukplegers genoemd in het besluit van de Commissie. VEURINK vordert ook vergoeding van PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV, Vennootschap naar Nederlands recht (PFHE).

17. Verweerders stellen dat PFHE een dochteronderneming is van PACCAR Financial Europe B.V. (PFE) die alle aandelen in PFHE houdt. PFE is een zusteronderneming van DAF. PFE staat in voor onder andere de financiering van (i) de verkoop van DAF-vrachtwagens en gerelateerde onderdelen door erkende maar zelfstandige Dealers; en (ii) de voorraden aangehouden door de Dealers. Binnen de PFE Groep, staat PFE in voor de intra-groep financiering van de aankopen van vrachtwagens. PFHE staat slechts in voor het algemeen bestuur van de PFE Groep. PFHE koopt geen vrachtwagens aan en sluit geen leasingovereenkomsten af met klanten. De entiteiten binnen de PFE Groep die leasingovereenkomsten afsluiten zijn dochters van PFHE.

18. Het Hof van Justitie heeft bij arrest van 6 oktober 2021 in de Sumal-zaak C-882/19, in antwoord op een prejudiciële vraag gesteld, dat artikel 101, lid 1, VWEU aldus worden moet uitgelegd dat het slachtoffer van een mededinging verstorende gedraging een schadevordering kan instellen tegen een moedermaatschappij die bij besluit van de Europese Commissie voor die gedraging is bestraft of tegen een dochteronderneming van deze maatschappij waartegen dat besluit niet is gericht, voor zover zij samen een economische eenheid vormen. Volgende overwegingen van het arrest zijn relevant :

“ (51) Wanneer is aangetoond dat een moedermaatschappij artikel 101, lid 1, VWEU heeft geschonden, kunnen slachtoffers van die inbreuk (..) een dochteronderneming ervan civiel aansprakelijk laten stellen. Dat kan echter maar slagen indien het slachtoffer, hetzij op basis van een eerder door de Commissie krachtens artikel 101 VWEU vastgesteld besluit, hetzij met elk ander middel, in het bijzonder wanneer de Commissie in dat besluit op dat punt het stilzwijgen bewaart of nog geen besluit heeft genomen, bewijst dat die dochteronderneming en haar moedermaatschappij een economische eenheid vormden, gezien de economische, organisatorische en juridische banden (eigen onderlijning) als bedoeld in de punten 43 en 47 van het onderhavige arrest en het bestaan van een concreet verband tussen de economische activiteit van de dochteronderneming en het voorwerp van de inbreuk waarvoor de moedermaatschappij aansprakelijk is gesteld (eigen onderlijning)(..)

(52) Uit de voorgaande overwegingen volgt dat een dergelijke schadevordering tegen een dochteronderneming veronderstelt dat de verzoeker, teneinde te doen vaststellen dat de moedermaatschappij en de dochteronderneming een economische eenheid vormen in de zin van de punten 41 en 46 van het onderhavige arrest, het bewijs levert van de in het vorige punt genoemde banden tussen deze vennootschappen en het in hetzelfde punt bedoelde concrete verband tussen de economische activiteit van deze dochteronderneming en het voorwerp van de inbreuk waarvoor de moedermaatschappij aansprakelijk is gesteld”.

19. Verweerders stellen dat onmogelijk een dergelijk “concreet verband” kan bestaan tussen de activiteit van PFHE en het voorwerp van de Inbreuk. PFHE is een holdingmaatschappij die instaat voor het algemeen bestuur van de PFE-groep. PFHE koopt geen vrachtwagens aan en sluit geen leasingovereenkomsten af met klanten.

20. De overwegingen 51 en 52 van het Arrest dienen begrepen in het licht van de overwegingen 45 en 47 :

“(45) Niettemin moet ook worden opgemerkt dat de organisatie van ondernemingsgroepen die een economische eenheid kunnen vormen, zeer verschillend kan zijn, afhankelijk van de groep. Meer bepaald bestaan er ondernemingsgroepen van het type „conglomeraat”, die actief zijn in verschillende economische sectoren waartussen geen verband bestaat.

(47) Een en dezelfde moedermaatschappij kan dus deel uitmaken van meerdere economische eenheden die, naargelang van de betrokken economische activiteit, bestaan uit haarzelf en verschillende combinaties van haar dochterondernemingen die alle tot dezelfde ondernemingsgroep behoren. Anders zou een dochteronderneming die tot een dergelijke groep behoort, aansprakelijk kunnen worden gesteld voor inbreuken die zijn gepleegd in het kader van economische activiteiten die geen verband houden met haar eigen activiteit en waarbij zij op geen enkele wijze, zelfs niet indirect, betrokken was.”

21. Het hof van Justitie heeft in zijn antwoord in het arrest van 6 oktober 2021 in de Sumal-zaak C-882/19 duidelijk gemaakt dat indien de onderneming een conglomeraat is , zijnde een samengestelde onderneming, bestaande uit een (groot) aantal vennootschappen die activiteiten ontplooiën waartussen onderling geen of nauwelijks verband bestaat, een onderneming die deel uitmaakt van dit conglomeraat niet aansprakelijk kan worden gesteld voor schade als gevolg van mededingingsbeperkende afspraken afgesloten voor activiteiten waar die onderneming volledig vreemd aan is.

22. In deze zaak neemt de aangesproken dochteronderneming van de groep het bestuur waar van een tweede dochteronderneming die dezelfde activiteiten uitoefent als diegene waarvoor de moedermaatschappij als inbreukpleger is aangewezen in het besluit van de Commissie. De beide dochterondernemingen PFHE en PFE opereren binnen dezelfde economische eenheid en de activiteiten van de ene houden verband met de activiteiten van de andere. De activiteiten van PFHE (het besturen van PFE) hoewel niet dezelfde, houden duidelijk verband met de activiteiten van PFE. De economische, organisatorische en juridische banden tussen de onderscheiden ondernemingen staat vast, alsook het feit dat de moedermaatschappijen – op welk niveau de mededingingsverstorende afspraken de facto werden gemaakt – de gevolgen van de inbreuken slechts hebben kunnen bereiken mits tussenkomst van hun dochtermaatschappijen.

23. De vordering in schadevergoeding kan derhalve worden gesteld zowel tegen DAF TRUCKS NV als tegen PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV.

D.4. De vorderingen in schadevergoeding wegens inbreuken op het mededingingsrecht in het algemeen.

24. De Europese Commissie heeft een richtlijn uitgevaardigd (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 die in het Belgisch recht werd omgezet bij wet van 6 juni 2017.

25. De schadevorderingsrichtlijn bepaalt uitdrukkelijk dat de rechter bevoegd moet zijn om *“de schade te ramen, indien vaststaat dat een eiser schade heeft geleden, maar het praktisch onmogelijk of buitensporig moeilijk is de geleden schade op basis van het beschikbare bewijsmateriaal nauwkeurig te begroten”*. De Belgische wetgever heeft deze bepaling niet uitdrukkelijk opgenomen in de omzettingwet.

26. Reeds lang voor de schadevorderingsrichtlijn heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat de volle werking van de mededingingsrechtelijke verdragsbepalingen (art. 101 en 102 VWEU) vereist dat eenieder effectief een schadevergoeding dient te kunnen vorderen van de schade die hem werd berokkend door een mededingingsbeperkende afspraak of gedraging. Het Hof gaf daarbij aan dat bij gebreke aan uniforme Europese regelgeving, het een aangelegenheid van nationaal recht is om de regels ter zake vast te stellen, voor zover deze regels niet ongunstiger zijn dan deze die volgens het nationaal recht gelden voor soortgelijke zaken (gelijkwaardigheidsbeginsel) en de uitoefening van het door het Europees recht gegarandeerde recht op schadevergoeding in de praktijk “niet onmogelijk of uiterst moeilijk” worden gemaakt (doeltreffendheidsbeginsel) (HvJ 20 september 2001, C-453/99, Courage en Crehan, , r.o. 26 en 29; HvJ 13 juli 2006, C-295/04-C-298/04, Manfredi, , r.o. 61; HvJ 6 november 2012, C-199/11, Otis e.a., r.o. 41; HvJ 6 juni 2013, C-536/11, Donau Chemie e.a., r.o. 21; HvJ 5 juni 2014, C-557/12, Kone e.a. / OBB-Infrastruktur AG, r.o. 25;).

27. De private handhaving door middel van vorderingen in schadevergoeding is een belangrijk instrument om de toepassing van de artikelen 101 en 102 VWEU te verzekeren, naast de publieke handhaving. De vorderingen in schadevergoeding vallen onder de nationale materiële en proceduregels van de lidstaten. Aan de volle werking van artikel 101 VWEU en met name het nuttige effect van het in lid 1 van dat artikel neergelegde verbod zou worden afgedaan indien

het niet voor eenieder mogelijk was vergoeding van schade te vorderen die hem is berokkend door een overeenkomst of gedraging die de mededinging kan beperken of vervalsen (arresten van 20 september 2001, Courage en Crehan, C-453/99, r.o 26, en 14 maart 2019, Skanska Industrial Solutions e.a., C-724/17, r.o. 25).

28. Door het recht van eenieder om vergoeding van dergelijke schade te vorderen worden de mededingingsregels van de Unie gemakkelijker toepasbaar en worden de – vaak verborgen – overeenkomsten of gedragingen die de mededinging kunnen beperken of vervalsen, minder aantrekkelijk, hetgeen ertoe bijdraagt dat de daadwerkelijke mededinging in de Unie wordt gehandhaafd (zie in die zin arresten van 20 september 2001, Courage en Crehan, C-453/99, EU:C:2001:465, punt 27, en 14 maart 2019, Skanska Industrial Solutions e.a., C-724/17, EU:C:2019:204, punt 44 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

29. In diverse landen zijn in de recente jaren schadevergoedingsacties opgestart, tegen de deelnemers aan de inbreuken vastgesteld bij besluit van 19 juli 2016 van de Europese Commissie. Hoewel de feiten welke aan de basis liggen van de inbreuk in wezen dezelfde zijn, heeft dit aanleiding gegeven tot uiteenlopende uitspraken, gaande van afwijzing van de vordering wegens gebrek aan bewijs tot toekenning van een schadevergoeding al dan niet op forfaitaire basis. De regels naar nationaal recht inzake de bewijslast kunnen deels de verschillende uitspraken verklaren. In deze procedures gebruiken de inbreukplegers vaak dezelfde argumenten en steunen ze zich op voor hen gunstige rapporten. Vele kleine schadeleiders zijn niet in de mogelijkheid om vaak zeer dure eenzijdige rapporten bij aanvang van het proces reeds voor te leggen. Veel schadeleiders hebben om die redenen gekozen voor bundeling van hun acties en procedures in het buitenland of hebben een forfaitaire schadevergoeding gevraagd en al dan niet bekomen (zie J.F LABORDE, Cartel damages actions in Europe: How courts have assessed cartel overcharges, Concurrences n° 3-221, 232; G. RYELANDT, J. DE FAUW en M. RYS “Het hindernissenparcours voor private damages actions in België: the story continues”,TBH, 2021, (862) 865). In Spanje werd door verschillende rechtbanken forfaitaire schadevergoedingen toegekend gaande van 5 % tot 15% (randnummer 10 voetnoot G. RYELANDT, J. DE FAUW en M. RYS “Het hindernissenparcours voor private damages actions in België: the story continues”,TBH, 2021, (862) 865,nr. 10)

30. Verweerders leggen in deze zaak een uitvoerig rapport voor van Compass Lexecon, een economisch adviesbureau gespecialiseerd in, onder meer, vervolgschadevorderingen. Compass Lexecon heeft volgens de verweerders de potentiële effecten van de inbreuk geanalyseerd op basis van een zeer grote dataset die gegevens bevat over duizenden verkooptransacties bij DAF. Het rapport van Compass Lexecon toont volgens verweerders aan dat de informatie-uitwisseling geen effect heeft gehad op verkoopprijzen.

31. Rapporten van Compass Lexecon werden ook voorgelegd in andere buitenlandse procedures, hoewel de rechtbank niet kan nagaan of het wel of het om een volledig identiek rapport gaat blijkt uit de lezing van deze vonnissen wel dat de uitgangspunten dezelfde zijn en er steeds op gericht is aan te tonen dat een loutere uitwisseling van informatie over brutoprijzen niet leidt tot een verhoging van de eindprijzen (zie Rechtbank Amsterdam, 12-05-2021, Zaaknummer C/13/639718 ;Juzgado de lo Mercantil Murcia, 04/02/2022, 336/2019, <https://www.poderjudicial.es>).

D.5. Geen vermoeden van schade ingevolge de inbreuk.

32. A.J. VEURINK BV verwijst naar artikel XVII.73 WER dat stelt dat bij een inbreuk op artikel 101 VWEU een weerlegbaar ‘vermoeden van schade’ geldt. Artikel XVII.73 WER luidt “*Kartelinbreuken worden geacht schade te berokkenen. De inbreukpleger heeft het recht dit vermoeden te weerleggen*”.

33. Artikel 21 van de 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, stelt dat de lidstaten het nodige doen om uiterlijk 27 december 2016 aan de bepalingen van de richtlijn te voldoen. Artikel 22.1 van de richtlijn bepaalt dat de lidstaten er voor zorgen dat geen terugwerkende kracht wordt gegeven aan de nationale maatregelen die krachtens artikel 21 worden vastgesteld ter naleving van de materiële bepalingen van de richtlijn. Artikel 22.2 van dezelfde richtlijn bepaalt dat de lidstaten ervoor zorgen dat iedere, krachtens artikel 21 vastgestelde nationale maatregel anders dan de maatregelen bedoeld in lid 1 niet van toepassing is op vorderingen tot schadevergoeding die voor 26 december 2014 bij een nationale rechterlijke instantie aanhangig zijn gemaakt.

34. Artikel 45 van de omzettingswet bepaalt : “*In afwijking van artikel 3 van het Gerechtelijk Wetboek zijn de procedureregels bepaald door deze wet niet van toepassing op de rechtsvorderingen tot schadevergoeding die vóór 26 december 2014 bij een rechtscollege werden aangebracht*”. Artikel 3 Ger.W. bepaalt “*De wetten op de rechterlijke organisatie, de bevoegdheid en de rechtspleging zijn van toepassing op de hangende rechtsgedingen, zonder dat die worden onttrokken aan de instantie van het gerecht waarvoor zij op geldige wijze aanhangig zijn, en behoudens de uitzonderingen bij de wet bepaald*”.

35. De eenvormige toepassing van het gemeenschapsrecht en het gelijkheidsbeginsel vereisen dat de bewoordingen van een bepaling van gemeenschapsrecht die voor de betekenis en de draagwijdte ervan niet uitdrukkelijk naar het recht van de lidstaten verwijst, normaliter in de gehele Europese Gemeenschap autonoom en uniform worden uitgelegd, rekening houdend met de context van die bepaling en het doel van de betrokken regeling (HvJ 22 oktober 2009, nr. C-116/08, Christel Meerts t/ NV Proost, Jur. 2009 I, 10063, r.o 41; HvJ EG 18 januari 1984, nr. 327/82, Ekro BV Vee- en Vleeshandel t/ Produktschap voor Vee en Vlees, Jur. 1984, 107, r.o 11; HvJ 9 maart 2006, nr. C-323/03, Commissie t/ Spanje, Jur. 2006, I-2161, r.o 32; HvJ EG 11 juli 2006, nr. C-13/05, Sonia Chacón Navas t/ Eurest Colectividades SA, Jur.2006, I-6467, r.o. 40). Wat onder de materiële bepalingen van de richtlijn valt dient autonoom te worden uitgelegd (advies M. ATHANASIOS RANTOS 28 oktober 2021, C-267/20 AB Volvo, DAF TRUCKS NV tegen RM r.o. 63).

36. Het vermoeden dat kartelinbreuken schade hebben berokkend zoals in artikel 17.2 van de richtlijn omschreven en opgenomen in XVII.73 WER, dient als een materiële bepaling te worden aanzien. Dit vermoeden houdt de ontheffing in van de verplichting om het bestaan te bewijzen van schade door de benadeelde partij en houdt rechtstreeks verband met aansprakelijkheid zelf en de rechtspositie van de inbreukpleger (zie advies M. ATHANASIOS RANTOS 28 oktober 2021, C-267/20 AB Volvo, DAF TRUCKS NV tegen RM). Dit vermoeden kan door de benadeelde partij niet worden ingeroepen voor feiten die een einde hebben genomen in 2011 (Hof van beroep Gent, 1 maart 2021, TBH, 946; Ondernemingsrechtbank Brussel 24.12.2019 A/18/03290; Ondernemingsrechtbank Henegouwen afdeling Doornik, 18 april 2019 A/17/743;

Ondernemingsrechtbank Gent 22 november 2018 AR A/17/01498). Het is daarbij niet relevant of de procedure al dan niet voor de omzettingwet werd ingeleid.

37. Naar Belgisch recht horen regels van het bewijsrecht bij de regels van het procesrecht en zijn ze onmiddellijk van toepassing, zodat vanaf 1 november 2020 deze regels onmiddellijk van toepassing zijn op hangende gedingen. Evenwel geldt dit principe niet voor een regel waarbij een wettelijk vermoeden wordt vastgelegd, ten aanzien van die vermoedens moet de wet worden toegepast die gold op het ogenblik waarop het feit waaraan het vermoeden wordt vastgeknoopt, zich heeft voorgedaan (B. CATTOIR, *Nieuw burgerlijk bewijsrecht*, Mechelen, Kluwer, 2020,10,nr.14; J.BAECK “ Boek 8 «Bewijs»: het eerste boek van het nieuw Burgerlijk Wetboek”, RW 2019-2020,1140,nr. 60).

38. Hieruit volgt dat of de regel van artikel XVII.73 WER welke een vermoeden van bewijs inhoudt nu als een materiële regel dan wel als een regel van procesrecht wordt aanzien, deze wetsbepaling niet van toepassing is op huidig geding.

39. Nu eiseres zich niet op het vermoeden van schade kan beroepen, dient ze het bewijs te leveren in het kader van artikel 1382 BW, dit veronderstelt het bewijs van de fout – schade en oorzakelijk verband tussen fout en schade.

D.6. De bewijswaarde van het besluit van de Europese Commissie 19 juli 2016. - Het bewijs van het bestaan van de schade – oorzakelijk verband tussen fout en schade.

40. De inbreuk op artikel 101 WVEU staat vast door het besluit van de Europese Commissie dd. 19 juli 2016. Een fout tegenover VEURINK in de zin van artikel 1382 BW zal ook vaststaan indien de inbreuk schade heeft berokkend aan VEURINK.

41. De waarschijnlijkheid van het bestaan van schade is nauw verwant met de juiste omschrijving van de feiten, meer bepaald de fout. Bij bepaalde overtredingen van rechtsregels is de schade zeer waarschijnlijk, bij anderen is dit minder waarschijnlijk en zal de eiser meer inspanningen dienen te leveren om zijn schade te bewijzen. De precieze feiten welke als een inbreuk werden omschreven zijn van belang, het is bijvoorbeeld van belang te weten of de inbreuk enkel informatie-uitwisseling betrof zoals verweerders stellen dan wel of de inbreuk meer dan informatie-uitwisseling betrof. Ook al is er geen wettelijk vermoeden, het bewijs kan ook worden geleverd aan de hand van feitelijke vermoedens.

42. Het bestaan van de schade moet zeker zijn, de omvang ervan mag onzeker blijven. De zekerheid is voorhanden wanneer er een zo hoge graad van waarschijnlijkheid is, dat de rechter niet ernstig meer aan het tegendeel moet denken (J. RONSE, *Schade en schadeloosstelling*, deel I, APR, Gent, E. Story-Scientia,1984, ,76,nr.91). Het bestaan van de schade mag door de rechter worden afgeleid uit vermoedens (Cass. 12 oktober 1962 Pas., 1963,I,192Cass. ; 12 jan 1950, Pas. 1950,I,311).

43. Wat betreft het in aanmerking nemen van vermoedens is de rechtbank van oordeel dat dit bewijsmiddel aan belang wint, wanneer vastgesteld wordt dat de schadelijder zich uiterst moeilijk op een andere wijze bewijs kan verschaffen. Het specifieke van schadevergoeding in kartelzaken is dat doorgaans de schadelijder pas vele jaren na de inbreuk beseft dat hij schade heeft geleden. Voor andere onrechtmatige handelingen is dit onmiddellijk duidelijk. Het is echter eigen aan een kartel dat het verborgen blijft. Wanneer het bewezen is dat er een kartel

geweest is, zijn meestal reeds jaren verstreken. In deze zaak eindigende het kartel in 2011, pas door de beslissing van de Europese Commissie in 2016 realiseert de eiseres zich dat er een kartel is geweest en stelt ze schade te hebben geleden. Daarbij komt nog dat vele gegevens onbekend zijn aan de eiseres, die wel bekend zijn aan de karteldeelnemers. Er is een situatie van totaal onevenwicht in de posities van schadelijder en inbreukpleger. In deze omstandigheden kunnen vermoedens de schadelijder toelaten het bestaan en de omvang van de schade te bewijzen.

44. DAF stelt dat de Commissie slechts het bestaan van een informatie-uitwisseling heeft vastgesteld. Deze stelling wordt ook aangehouden in de diverse procedures in andere landen. Of de uitwisseling van informatie al dan niet mededingingsbeperkende gevolgen heeft, moet volgens DAF van geval tot geval worden beoordeeld. Verder trachten verweerders aan te tonen dat de inbreuk geen schade heeft veroorzaakt.

DAF voert in dat verband aan :

- de heterogene aard van vrachtwagens , gezien het voltooiën van het configuratieproces en, in het bijzonder, de keuze van opties en de wijzigingen zijn er alles bij elkaar meer dan 100.000 verschillende vrachtwagenconfiguraties mogelijk;
- lijstprijzen en lijstprijsverhogingen houden geen verband met verkoopprijzen;
- de prijsstelling van verkoopprijzen is een complex individueel onderhandelingsproces waarbij verschillende partijen betrokken zijn;
- de dealers verkopen over het algemeen alleen DAF-vrachtwagens en verkopen geen vrachtwagens van andere merken. Bijna alle DAF-Dealers, zoals TTK via wie Veurink haar vrachtwagens aankocht, zijn onafhankelijke ondernemingen. Deze Dealers maken geen deel uit van de DAF- of PACCAR-groep en zijn verantwoordelijk voor hun eigen omzet en winstmarges. Wanneer zij een DAF-vrachtwagen verkopen, doen zij dit dus “in eigen naam, voor eigen rekening en op eigen risico;

DAF concludeert derhalve dat de verschillende producten, de verschillende partijen, de verschillende prijzen samen tot gevolg hebben dat de verkoopprijs aan de eindafnemer het resultaat is van parallelle onderhandelingen tussen verschillende spelers, met elk hun eigen margeoverwegingen en andere commerciële overwegingen op korte of lange termijn, die geen van allen verband houden met de lijstprijzen van DAF.

45. Het beoordelen van deze verweermiddelen noopt de rechtbank ertoe eerst en vooral te onderzoeken wat in de beslissing van de Commissie werd vastgelegd met betrekking tot de inbreuk, waarbij de vraag aan de orde is in hoeverre wat in de beslissing van de Commissie terug te vinden is al dan niet bindend is voor de rechtbank. Daarbij merkt de rechtbank op dat voor bepalingen die niet bindend zijn, deze toch door de rechtbank nog steeds in aanmerking kunnen worden genomen als feitelijk vermoeden om het bewijs van het bestaan van de schade aan te nemen.

46. Artikel 16 van verordening 1/2003 van 16 december 2002 van de raad betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81(101 thans WVEU) en 82 (102 thans WVEU) van het verdrag bepaalt dat wanneer nationale rechterlijke instanties artikel 81 (101 WVEU) of artikel 82 (102 WVEU) van het verdrag toepassen op overeenkomsten, besluiten of gedragingen die reeds het voorwerp uitmaken van een beschikking van de Commissie, zij geen beslissingen kunnen nemen die in strijd zijn met de door de Commissie gegeven beschikking.

47. DAF is van oordeel dat enkel het dictum van het besluit bindend is en niet de overwegingen. Zij stelt dat in principe alleen het dictum van een besluit van de Commissie kan worden aangevochten (en dus niet de overwegingen die de achtergrond en de redenering van de Commissie toelichten), zodat alleen het dictum bindend is voor een nationale rechterlijke instantie.

48. Het dictum van het besluit is echter allerm minst duidelijk. Zoals gebruikelijk bij beschikkingen van de Commissie bestaat de beschikking uit een betrekkelijk kort dispositief waarin wordt verklaard wat de Commissie heeft beslist, en een groot aantal voorafgaande overwegingen waarin de achtergrond en de motivering worden toegelicht. Het beschikkend gedeelte bevat echter bewoordingen die voor interpretatie vatbaar zijn.

49. Artikel 1 van het dispositief van de beschikking omschrijft de inbreuk als volgt : “ By colluding on pricing and gross price increases in the EEA for medium and heavy trucks; and the timing and the passing on of costs for the introduction of emission technologies for medium and heavy trucks required by EURO 3 to 6 standards “. DAF vertaalt in haar syntheseconclusie dit op juiste wijze als volgt “ *door heimelijke afspraken te maken over prijzen en verhogingen van de brutoprijs in de EER voor middelzware en zware vrachtwagens; en over het tijdstip en de doorberekening van de kosten verbonden aan de invoering van emissietechnologieën voor middelzware en zware vrachtwagens vereist door de EURO 3- tot EURO 6-normen*”.

50. De omschrijving van de inbreuk in het dispositief laat niet toe te stellen dat het enkel over informatie-uitwisseling ging. Heimelijke afspraken maken over prijzen en verhoging van brutoprijzen kan verder gaan dan verboden uitwisseling van informatie. De bindende of declaratoire werking strekt zich uit tot alle feitelijke en juridische vaststellingen waarmee de mededingingsautoriteit een inbreuk op het materiële mededingingsrecht aannemelijk maakt.

51. Om de draagwijdte van de inbreuk te begrijpen dient ook naar de overwegingen te worden gekeken. Bepaalde overwegingen dienen noodzakelijk gelezen om het dictum te begrijpen. De overwegingen die noodzakelijk zijn om het dictum te ondersteunen hebben dan ook bindende kracht. Wanneer de motivering van een inbreuk noodzakelijk is ter ondersteuning van het dispositief van die handeling, kan de communautaire rechter hun rechtmatigheid toetsen (HvJ 28 januari 2004, C- 164/02 ; Ger. Eerste Aanleg 17 september 1992 T-138/89 overweging 31 T-210/08 Coppins v Commission overweging 34). Ook andere rechtbanken hebben inmiddels aangenomen dat de het dictum van het besluit niet het enige is waarmede rekening dient gehouden (Rechtbank Amsterdam 12 mei 2021, C/13/639718 / HA ZA 17-1255).

52. VEURINK verwijst om de inbreuk nader te bepalen naar de volgende overwegingen van het besluit :

“(46) Alle adressaten wisselden brutoprijslijsten en informatie over brutoprijzen uit, en de meeste van hen (zie overweging 48) hielden zich bezig met de uitwisseling van configurators uit. Al deze elementen vormden commercieel gevoelige informatie. (Opmerking van de rechtbank uit overweging 48 blijkt dat DAF geen toegang had tot de configurators van andere geadresseerden)

Na verloop van tijd vervingen vrachtwagenconfigurators, die de gedetailleerde brutoprijzen voor alle modellen en opties bevatten, de traditionele lijsten met brutoprijzen vervangen. Dit

vergemakkelijkt de berekening van de brutoprijs voor elke mogelijke vrachtwagenconfiguratie. De uitwisseling vond plaats zowel op multilateraal als op bilateraal niveau.

(47) In de meeste gevallen was de brutoprijsinformatie voor vrachtauto-onderdelen niet openbaar beschikbaar en de informatie die openbaar beschikbaar was, was niet zo gedetailleerd en nauwkeurig als de informatie die onder meer tussen de geadresseerden werd uitgewisseld. Door het uitwisselen van actuele brutoprijzen en lijsten van brutoprijzen, in combinatie met andere via marktonderzoek verzamelde informatie, waren de adressaten beter in staat de huidige nettoprijzen van hun concurrenten bij benadering te berekenen - afhankelijk van de kwaliteit van de marktinformatie waarover zij beschikten.

[...]

(49) De heimelijke contacten die de adressaten in de periode van 1997 tot 2010 hebben aangeknoopt, vonden plaats in de vorm van regelmatige bijeenkomsten in zalen van brancheorganisaties, op handelsbeurzen, productdemonstraties door fabrikanten of bijeenkomsten van concurrenten die werden georganiseerd met de inbreuk als doel. Zij omvatten ook regelmatige uitwisselingen via e-mails en telefoongesprekken. De hoofdkantoren van de adressaten (hierna: "de hoofdkantoren") waren rechtstreeks betrokken bij de bespreking van prijzen, prijsverhogingen en de invoering van nieuwe emissienormen tot 2004. Ten minste vanaf augustus 2002 vonden de besprekingen plaats via Duitse dochterondernemingen (hierna: German-Level), die, in verschillende mate verslag uitbrachten aan hun hoofdkantoor.

[...]

(53) Met betrekking tot de aanstaande wijzigingen van de Euro-prijslijsten blijkt verder uit het bewijsmateriaal dat alle adressaten betrokken waren bij besprekingen over het gebruik van de invoering van de euro munt om kortingen te verminderen. De betrokken partijen bespraken dat Frankrijk de laagste prijzen had en waren het erover eens dat de prijzen in Frankrijk moesten worden verhoogd.

(54) Na de invoering van de euro en van pan-Europese (EER) prijslijsten voor bijna alle fabrikanten (zie overweging 28), begonnen de geadresseerden met het systematisch uitwisselen van hun respectieve geplande brutoprijsverhogingen via hun Duitse dochterondernemingen (zie bijvoorbeeld (59)), terwijl de heimelijke contacten op het niveau van de topmanagers van de hoofdkantoren parallel werden voortgezet tussen 2002 en 2004. [...].

(55) De uitwisselingen met het Duitse niveau vonden plaats via regelmatige ontmoetingen en contacten werden georganiseerd tussen medewerkers van de Duitse dochterondernemingen. Naast deze bijeenkomsten waren er regelmatig informatieuitwisselingen per telefoon en e-mail. De besproken onderwerpen hadden betrekking op technische onderwerpen en leveringstermijnen, maar ook prijzen (gewoonlijk brutoprijzen). Vaak wisselden de deelnemers aan deze uitwisselingen, waaronder de geadresseerden, ook commercieel gevoelige informatie uit, zoals bestellingen, voorraad, en andere technische informatie via e-mail en telefoon.

(56) In latere jaren werden de bijeenkomsten waarbij het Duitse niveau betrokken was, meer geformaliseerd en werd informatie over brutoprijsstijgingen die niet in het publieke domein beschikbaar was meestal opgenomen in een spreadsheet, opgesplitst volgens het standaardmodel van de vrachtwagen voor elke producent.

Deze uitwisselingen vonden verschillende keren per jaar plaats. De uitgewisselde informatie over toekomstige brutoprijsstijgingen had ofwel alleen betrekking op de basismodellen vrachtauto's of op de vrachtauto's en de beschikbare opties (vaak werd dit apart aangegeven in de uitgewisselde tabellen), en meestal werden er geen nettoprijzen of nettoprijsstijgingen uitgewisseld.

Informatie over voorgenomen toekomstige brutoprijsverhogingen op het niveau van de Duitse dochterondernemingen werd, in wisselende mate, doorgegeven aan de respectieve hoofdkantoren.

(57) De uitwisseling over voorgenomen toekomstige brutoprijsverhogingen over de nieuwe normen en over de nieuwe emissienormtechnologie werd in de loop der jaren voortgezet en omvatte vanaf 2007 regelmatig ook de leveringsperiodes van de vrachtwagenproducenten. Vanaf 2008 werden de uitwisselingen geformaliseerd door het gebruik van een eenvormig model voor de uitwisseling van informatie uit te wisselen over de geplande brutoprijsverhogingen.

(58) De uitwisselingen stelden de adressaten ten minste in staat om de uitgewisselde informatie in aanmerking te nemen bij hun interne planning en de planning van toekomstige brutoprijsverhogingen voor het komende kalenderjaar. Bovendien kan de informatie invloed hebben gehad op de prijspositionering van sommige nieuwe producten.

53. Ook de volgende overwegingen van het besluit zijn volgens de rechtbank van belang :

(51) Van 1997 tot eind 2004 namen de geadresseerden deel aan bijeenkomsten met leidinggevend personeel van alle hoofdkantoren (zie bijvoorbeeld overweging 52). Op deze bijeenkomsten, die verschillende keren per jaar plaatsvonden, bespraken de deelnemers hun respectieve brutoprijsverhogingen en bereikten zij in sommige gevallen ook een akkoord. Vóór de invoering van prijslijsten die op pan-Europees (EER) niveau van toepassing waren (..) bespraken de deelnemers brutoprijsverhogingen, waarbij de toepassing binnen de gehele EER, opgesplitst naar grote markten, werd gespecificeerd. Af en toe bespraken de deelnemers, waaronder vertegenwoordigers van de hoofdkwartieren van alle adressaten, ook nettoprijzen voor sommige landen. Zij maakten ook afspraken over het tijdschema voor de invoering van, en over de extra heffing die moet worden toegepast op, de emissietechnologie die voldoet aan de EURO-emissienormen. Naast afspraken over de hoogte van de prijsverhogingen stelden de deelnemers elkaar ook regelmatig op de hoogte van hun geplande brutoprijsverhogingen.

(71) Het enige mededingingsbeperkende economische doel van de heimelijke afspraken tussen de geadresseerden (karteldeelneemers) was het coördineren van elkaars brutoprijsstellingsgedrag en de invoering van bepaalde emissienormen om de onzekerheid weg te nemen over het gedrag van de respectieve geadresseerden (karteldeelneemers) en uiteindelijk de reactie van de klanten op de markt. De heimelijke praktijken hadden één enkel economisch doel, namelijk de verstoring van de onafhankelijke prijsvorming en het normale prijsverloop voor vrachtwagens in de EER

(75) Door de uitwisseling van voor de gehele EER geldende brutoprijslijsten waren de geadresseerden (karteldeelneemers) in staat om uit de door de Duitse dochterondernemingen uitgewisselde informatie over prijsverhogingen een beter inzicht te krijgen in elkaars Europese prijsstrategie dan het geval zou zijn geweest indien zij zich uitsluitend hadden gebaseerd op de marktinformatie waarover zij beschikten

(81) De in de punten 49 tot en met 60 beschreven concurrentiebepurende gedragingen hebben ten doel de mededinging op de gehele EER-markt te beperken. De gedragingen worden gekenmerkt door de coördinatie tussen de geadresseerden (karteldeelneemers), die concurrenten waren, van de brutoprijzen, rechtstreeks en via de uitwisseling van geplande brutoprijsverhogingen, de beperking en het tijdschema van de invoering van technologie die voldoet aan nieuwe emissienormen en het delen van andere commercieel gevoelige informatie zoals hun orderontvangsten en leveringstermijnen. Aangezien de prijs een van de belangrijkste instrumenten van de mededinging is, waren de verschillende door de geadresseerden (karteldeelneemers) vastgestelde regelingen en mechanismen uiteindelijk gericht op een beperking van de prijsconcurrentie in de zin van artikel 101, lid 1, VWEU en artikel 53, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

54. Al de bovenstaande overwegingen kunnen door de rechtbank in aanmerking worden genomen als feitelijk gegevens en als vermoedens om te komen tot een omschrijving van de inbreuk en het aannemelijk maken van het bestaan van de schade, met eerbiediging van deze overwegingen van het besluit die noodzakelijk zijn om het dictum te ondersteunen.

55. Uit de overwegingen (46), (49), (51), (57)-(58), (71), (75) en (81) kan worden afgeleid dat de karteldeelneemers waaronder DAF lijsten van brutoprijzen en informatie over brutoprijzen uitwisselden, met inbegrip van geplande toekomstige verhogingen van de brutoprijzen. Dit omvatte informatie die niet publiekelijk beschikbaar was en commercieel gevoelig was. De uitwisseling van informatie over brutoprijzen bracht de karteldeelneemers in een betere positie om elkaars Europese prijsstrategie te begrijpen dan op basis van marktinformatie alleen. Bovendien (zie overweging 51) tussen 1997 en 2004 bespraken de karteldeelneemers hun respectieve brutoprijsverhogingen op hun bijeenkomsten en in sommige gevallen kwamen ze deze ook overeen.

56. Uit overwegingen (51) en (52) volgt dat de deelnemers overeenstemming hebben bereikt over het tijdschema en de extra heffing die moeten worden toegepast op emissietechnologie die voldoet aan de EURO-emissienormen, binnen de periode 1997 tot en met 2004 en dat de deelnemers overleg hebben gepleegd over de invoering van vrachtwagens die aan de EURO 3-norm voldoen. Zij kwamen overeen geen vrachtwagens die aan de EURO 3-norm voldeden aan te bieden voordat dit verplicht was en bereikten overeenstemming over een marge voor de meerprijs voor vrachtwagens die aan de EURO 3-norm voldeden.

57. De overwegingen (75) en (81) laten toe te stellen dat aangezien de prijs een van de belangrijkste instrumenten van de mededinging is, de verschillende door de karteldeelneemers vastgestelde regelingen en mechanismen uiteindelijk gericht waren op een beperking van de prijsconcurrentie in de zin van artikel 101, lid 1, VWEU en artikel 53, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

58. In het besluit dd. 19 juli 2016 stelt de Commissie (overweging 27-28) dat het prijsstellingsmechanisme in de vrachtwagensector in het algemeen dezelfde stappen volgt voor alle geadresseerden :

(27) Het prijsstellingsmechanisme in de vrachtwagensector volgt in het algemeen dezelfde stappen voor alle geadresseerden. Zoals in vele andere bedrijfstakken begint de prijsstelling in het algemeen met een door het hoofdkantoor vastgestelde initiële brutolijstprijz. Vervolgens worden verrekenprijzen vastgesteld voor de invoer van vrachtwagens op verschillende markten

via eigen of onafhankelijke distributiebedrijven. Voorts zijn er prijzen die moeten worden betaald door dealers die actief zijn op nationale markten en de uiteindelijke netto-klantenprijzen. Over deze uiteindelijke netto-afnemersprijzen wordt onderhandeld door de dealers of door de fabrikanten wanneer zij rechtstreeks aan dealers of aan wagenparkafnemers verkopen. De uiteindelijke netto-klantenprijzen zullen aanzienlijke kortingen op de oorspronkelijke bruto catalogusprijs weerspiegelen. Niet alle stappen worden altijd gevolgd, aangezien fabrikanten ook rechtstreeks aan dealers of aan wagenparkexploitanten verkopen.

(28) Met betrekking tot de initiële brutoprijslijsten van nieuwe vrachtauto's hanteerden alle adressaten behalve Iveco een brutoprijslijst met geharmoniseerde brutolijstprijzen in de gehele EER. Renault voerde in 2000 EER-prijslijsten in maar de tenuitvoerlegging ervan nam enige tijd in beslag, Volvo had een EER-prijslijst sinds januari 2002; DAF sinds september 2002; MAN sinds 2004; en Daimler sinds 2006. Deze eerste EER-brutoprijslijsten werden vastgesteld door het hoofdkantoor. De EER-prijslijsten bevatten de prijzen van alle modellen middelzware en zware vrachtwagens, alsmede alle in de fabriek gemonteerde opties die de respectieve fabrikant aanbood. (eigen onderlijning).

59. De brutoprijslijsten bevatten dus niet enkel de individuele brutoprijzen voor basismodellen, maar ook de brutoprijs van elke optionele component van de vrachtwagens. De specifieke configuratie die een individuele afnemer bestelde, kon dus berekend worden aan de hand van de brutoprijs van het basismodel en de brutoprijs van de opties. Uit overweging (28) volgt dat diversiteit van de verschillende modellen en opties niet relevant is, zoals DAF ten onrechte beweert (In het besluit van de Commissie inzake Scania dd.29.7.2017 (AT AT.39824) is dit in overweging 39 nog iets duidelijker geformuleerd).

60. Tussen de brutolijstprijzen en de uiteindelijke betaalde netto prijs door de afnemer bestaat wel degelijk een verband.

61. Het kartel kwam bovendien tot stand in een markt waar volgens de Commissie reeds een hoge mate van transparantie geldt(overweging 29 en 30 besluit) . De karteldeelnemers hadden toegang tot relevante gegevens zoals registraties van vrachtwagens via openbare registers, ze hadden regelmatig contact met elkaar binnen verschillende brancheorganisatie waar soms gegevens uitgewisseld werden over orderontvangst en leveringstermijnen of voorraadniveaus. Ze hadden toegang tot andere gegevens doordat klanten spontaan aanbiedingen van concurrenten voorlegden om over prijzen te onderhandelen. Een van de resterende onzekerheden was derhalve het toekomstige marktgedrag van concurrerende vrachtwagenproducenten en in het bijzonder hun respectieve voornemens met betrekking tot wijzigingen van hun brutoprijzen en brutoprijslijsten.

62. De hoger geciteerde overwegingen van het besluit tonen duidelijk aan dat het om veel meer ging dan informatie-uitwisseling. In dezelfde zin stelde de rechtbank te Amsterdam in haar vonnis van 12 mei 2021 (C/13/639718, overweging 3.19) “ *De rechtbank verwerpt tot slot het verweer van de Truckfabrikanten dat erop neerkomt dat de Inbreuk in essentie alleen een uitwisseling van informatie betrof, maar dat van het maken van afspraken geen sprake was, anders dan dat slechts incidenteel verhogingen van bruto lijstprijzen en nettoprijzen zijn besproken, terwijl niet is vastgesteld dat aan die afspraken uitvoering is gegeven. De Commissie heeft in het dispositief vastgesteld dat de Truckfabrikanten zich schuldig hebben gemaakt aan “colluding on pricing and gross price increases”. ‘Collusion’ betekent heimelijke verstandhouding, samenzwering, complot. De geadresseerde Truckfabrikanten hebben zich bij deze omschrijving*

van de Inbreuk neergelegd. Het gebruik van de term 'collusion' om het feitelijk handelen van de Truckfabrikanten te duiden, impliceert al 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 handelen is ook aangemerkt als een inbreuk op artikel 101 VWEU, waarin een verbod is neergelegd op "(...) alle overeenkomsten tussen ondernemingen, alle besluiten van ondernemersverenigingen en alle onderling afgestemde feitelijke gedragingen (...)". De Commissie heeft in het Besluit (nr. 71) ook omschreven wat het doel was van de Truckfabrikanten: Het enige mededingingsbeperkende economische doel van de heimelijke afspraken tussen de adressaten was het coördineren van elkaars brutoprijstellingsgedrag en de invoering van bepaalde emissienormen, teneinde een einde te maken aan onzekerheid over het gedrag van de respectieve adressaten en uiteindelijk de reactie van de klanten op de markt. De heimelijke praktijken hadden één enkel economisch doel, namelijk de verstoring van de onafhankelijke prijsvorming prijsstelling en het normale prijsverloop voor vrachtwagens in de EER. Het gebruik van de term 'coordinate' maakt duidelijk dat de Commissie van oordeel is dat er gerichte afspraken zijn gemaakt " De rechtbank vindt deze overwegingen juist en maakt ze tot de hare.

63. De conclusie is dat de karteldeelnemers onderling prijslijsten en informatie over brutoprijzen uitwisselden, zij hun respectieve toekomstige verhogingen van de catalogusprijzen bespraken en in sommige gevallen maakten zij ook afspraken daarover. Af en toe werden ook de nettoprijzen voor sommige landen besproken met deelneming van vertegenwoordigers van de hoofdkantoren van alle deelnemers (zie overweging 51). De partijen maakten niet alleen afspraken over het niveau van de prijsstijgingen, maar stelden elkaar ook regelmatig in kennis van hun geplande verhogingen van de bruto-lijstprijzen. Zij hebben ook overeenstemming bereikt over het respectieve tijdschema voor de invoering van de EURO-emissienormen en de daarmee gepaard gaande prijsverhoging. De door het respectieve hoofdkantoor vastgestelde catalogusprijzen vormden het uitgangspunt voor de prijsstelling bij alle deelnemende vrachtwagenfabrikanten.

64 De brutoprijzlijsten zijn het vertrekpunt , het eindpunt is de uiteindelijke prijs die de afnemer betaalt. Een verhoging van de brutoprijzlijst heeft invloed op de uiteindelijke netto prijs. Verweerders kunnen niet worden gevolgd waar ze stellen dat de lijstprijzen en lijstprijsverhogingen geen verband houden met verkoopprijzen en evenmin waar ze stellen dat gezien er zoveel modellen zijn de bruto lijstprijzen geen invloed hebben op de netto verkoopprijs aan de afnemer. Het argument van verweerders dat de verkopen geschieden door zelfstandige dealers die verantwoordelijk zijn voor hun eigen omzet en winstmarges overtuigt evenmin. Deze redenering zou impliceren dat deze zelfstandige verkopers wanneer ze geen rekening zouden houden met de verhogingen van brutoprijzlijsten, hun marges zouden zien krimpen, hun onderhandelingspositie met de afnemer zou aangetast worden en ze zouden in feite steeds minder winst maken. Dit is totaal onwaarschijnlijk, ook rekening houdende met de duurtijd van het kartel.

65. Het is volgens de rechtbank hoogst onwaarschijnlijk dat de feiten geen schade hebben berokkend aan de eiseres, koper van de vrachtwagentrekkers. Dit gegeven wordt nog versterkt door de vaststelling dat het kartel zich heeft uitgestrekt over een zeer lange periode van 1997 tot 2011. Een inbreuk op artikel 101 VWEU dewelke zo lang stand houdt wijst op het succes en de voordelen die de inbreuk plegende ondernemingen van het kartel ondervinden. De karteldeelnemers moeten geweten hebben dat zij deelnamen aan een verboden kartel.

Wanneer zij het verboden kartel ondanks alles zo lang in stand houden is het omdat het hoogst waarschijnlijk is dat deze afspraken grote economische voordelen moeten hebben opgeleverd voor de deelnemers aan het kartel in de vorm van meer winsten, ingevolge bespreken van brutoprijzen en soms het sluiten van akkoorden over verhogingen. Het is voor de rechtbank aannemelijk dat hun gedragingen gevolgen hadden tot bij de eindafnemer van de vrachtwagens.

66. De verweerders verwijzen naar het rapport van het economisch adviesbureau Compass Lexecon. Compass Lexecon heeft de potentiële effecten van de inbreuk geanalyseerd. De inhoud van dit rapport wordt besproken in het door eiseres voorgelegde vonnis van de rechtbank te Amsterdam dd. 12 mei 2021. In dat zelfde vonnis wordt ook verwezen naar het Harrington & Schinkel-rapport. De eiseres vraagt de overlegging van het rapport omdat dit de besluiten van het Compass Lexecon weerlegt. Hoewel DAF uiteraard in het bezit is van dit rapport wordt het niet spontaan voorgelegd. Deze rechtbank kan echter uit de gegevens van het vonnis van de rechtbank te Amsterdam dd. 12 mei 2021, meer bepaald de besprekingen van zowel het rapport Compass Lexecon als het Harrington & Schinkel-rapport een vermoeden afleiden, in de mate dat deze rechtbank ook de bevindingen van de rechtbank te Amsterdam kan onderschrijven.

67. De rechtbank te Amsterdam verwijst als volgt naar het Harrington & Schinkel-rapport “ 3.58. *Het Harrington & Schinkel-rapport formuleert een theory of harm voor samenspanning bij het bepalen van bruto lijstprijzen en voor de informatie-uitwisseling van bruto lijstprijzen. Harrington & Schinkel vatten het prijsstellingsmechanisme van een vrachtwagenfabrikant als volgt samen (vertaald door deze rechtbank) : De eerste verzameling feiten betreft de vaststelling en de verspreiding van de bruto-lijstprijzen in het prijsbepalingsproces. De brutolijstprijzen werden vastgesteld door de directie van de vrachtwagenfabrikanten op het niveau van het hoofdkantoor en en waren (onder meer) afhankelijk van de productiekosten. Verhogingen van de brutolijstprijzen werden gewoonlijk doorgevoerd om de verwachte stijging van de kosten van grondstoffen weer te geven. De brutolijstprijzen werden vervolgens als planningslokalen aan het groothandelniveau, dat geïntegreerde verkoopdivisies of onafhankelijke verkoopagenten kon zijn, doorgaans op nationaal of regionaal niveau. De prijzen die door de uiteindelijke koper of gebruiker van vrachtauto's werden betaald, waren afhankelijk van devrachtwagenspecificaties van hun keuze, die zij doorgaans eerst bij de dealer tot uitdrukking brachten. De eindprijzen waren het resultaat van een opeenvolging van prijsbeslissingen op verschillende intermediaire niveaus, distributeurs en dealers, in de verticale distributieketen tussen de fabrikanten en de uiteindelijke koper. In dit prijsvormingsproces, waren de brutolijstprijzen het uitgangspunt bij de vaststelling van de eindprijzen voor vrachtwagens die door de afnemer. Een reeks kortingen op de oorspronkelijke brutolijstprijzen werd gewoonlijk vastgesteld in onderhandelingen tussen het hoofdkantoor van de fabrikant en zijn directe tussenpersoon (verkoopafdeling en/of agenten), tussen opeenvolgende tussenpersonen (dealers), en tussen de uiteindelijke verkoper en de koper van de vrachtauto. De eindprijzen die daadwerkelijk op lokaal niveau door een vrachtwagenkoper werden betaald, waren in wezen gelijk aan de bruto catalogusprijzen minus het nettototaal van deze kortingen. Kortom, het prijsbepalingsproces dat op elke afnemer van vrachtwagens wacht, begint bij de productiekosten die via de bruto catalogusprijzen, die vervolgens de onderhandelingen ingaan die de prijsvorming vormen langs de verticale distributieketen die uiteindelijk de eindprijzen bepaalt die de afnemers betalen* ” (onderlijning door deze rechtbank).

De redenering in het rapport waarnaar de rechtbank te Amsterdam verwijst is in feite identiek aan de redenering van deze rechtbank .

68. De rechtbank te Amsterdam voegt daar aan toe “ *Harrington & Schinkel zijn daarbij uitgegaan van wat in het Besluit is opgenomen over de rol die bruto lijstprijzen spelen in het prijsstellersmechanisme van de Truckfabrikanten*”. Deze rechtbank heeft het prijsstellersmechanisme zoals beschreven in het besluit van de Commissie weergegeven in randnummer 58.

De rechtbank te Amsterdam stelde “ *De rechtbank is van oordeel dat het Harrington & Schinkel-rapport 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 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. De rechtbank volgt de Truckfabrikanten niet in hun kritiek op het rapport. Die kritiek is door prof. Schinkel tijdens de zitting – zie de geciteerde passages uit het proces-verbaal hiervoor – naar het oordeel van de rechtbank afdoende weerlegd.*

Hetgeen de rechtbank te Amsterdam overwoog bevestigt wat deze rechtbank reeds overwoog hierboven, dat het hoogst onwaarschijnlijk is dat de afspraken en informatie-uitwisseling tussen de karteldeelnemers geen gevolg zou hebben gehad voor de eindprijzen.

De rechtbank is van oordeel dat het overleggen in huidige procedure van het Harrington & Schinkel rapport niet noodzakelijk voorkomt, vermits uit het vonnis van de rechtbank te Amsterdam reeds de essentiële conclusie van dit rapport blijkt.

69. Overweging 3.65 van de rechtbank te Amsterdam ligt in de lijn van wat deze rechtbank eveneens overwoog (..). De rechtbank te Amsterdam stelde “ *De Commissie heeft geoordeeld dat er een relatie bestaat tussen de bruto lijstprijzen en de prijs die afnemers betalen. Bovendien hebben de Truckfabrikanten geen overtuigende verklaring gegeven voor de vraag waartoe de uitwisseling van de bruto lijstprijzen dan wel dienden. Alle Truckfabrikanten stellen dat er geen enkele relatie bestaat tussen de bruto lijstprijs en de uiteindelijke prijs die afnemers voor een vrachtwagen betalen. Volgens DAF dienen bruto lijstprijzen met name als mechanisme om de verschillende chassisconfiguraties en opties ten opzichte van elkaar te rangschikken in een logische volgorde van technische complexiteit en/of toegevoegde waarde voor de afnemer*”.

70. De conclusie van het Compass Lexecon rapport is in feite gebaseerd op de redenering in de onderdelen 4, 5 en 6, waarin wordt getracht te overtuigen dat, uit economisch oogpunt, een loutere uitwisseling van informatie over brutoprijzen niet leidt tot een verhoging van de prijzen. Het rapport gaat uit van de hierboven weerlegde stelling dat het slechts informatie uitwisseling betrof. Deze stelling is door de rechtbank niet aangenomen, zodat het vertrekpunt, het betreft enkel informatie-uitwisseling onjuist is en derhalve ook de conclusie. (In dezelfde zin hebben ook andere buitenlandse rechtbanken over het Compass Lexecon rapport geoordeeld (Audiencia Provincial Pontevedra 28 februari 2020 - 982/2019 overweging 39). Bovendien gaat het Compass Lexecon rapport regelrecht in tegen de overwegingen van het besluit van de Commissie, waar pagina 19 wordt gesteld dat de markt van vrachtwagen trekkers (Truck Market) wordt gekenmerkt door een hoge mate van transparantie.

De commissie overwoog (overweging 29 en 30) *“ De vrachtwagensector wordt gekenmerkt door een hoge mate van transparantie. De adressaten hadden toegang tot uit mededingingsoogpunt relevante gegevens zoals registraties van vrachtwagens via openbare registers. Bovendien hadden producenten van vrachtwagens en hun distributeurs regelmatig contact met elkaar binnen verschillende brancheorganisaties. Binnen sommige van deze verenigingen werden gegevens uitgewisseld over orderontvangst en leveringstermijnen of voorraadniveaus. Daarnaast hadden de adressaten, in verschillende mate, toegang tot andere gegevens doordat klanten spontaan aanbiedingen van concurrenten.*

Eén van de resterende onzekerheden voor de Adressaten op de markt voor vrachtwagens was derhalve het toekomstige marktgedrag van concurrerende vrachtwagenproducenten en in het bijzonder hun respectieve voornemens met betrekking tot wijzigingen van hun brutoprijzen en brutoprijslijsten “.

71. Het eerste uitgangspunt in het rapport Compass Lexecon *“ het betreft enkel informatie uitwisseling”* wordt door de rechtbank niet weerhouden op basis van de overwegingen van het besluit van de Commissie.

Het tweede uitgangspunt *“ de markt van vrachtwagentrekkers “* is niet transparant gaat in tegen de duidelijke overwegingen van het besluit van de Commissie.

Om deze redenen is de rechtbank in het geheel niet overtuigt van de juistheid van het rapport Compass Lexecon en neemt de rechtbank het niet in aanmerking.

72. De rechtbank is van oordeel dat de omschrijving van de feiten zoals gepleegd in een zo grote mate de waarschijnlijkheid van schade met zich meebrengt, gevolg van de inbreuk dat de rechtbank niet aan het bestaan van schade moet twifelen. Het is evident dat de prijszetting in het begin van de keten de overige prijsbepalingen verder in het traject tot aan de verkoop aan de eindconsument in een voor de eindconsument negatieve zin beïnvloed heeft. Dat de feiten door de Commissie weerhouden niet specifiek de prijszetting tussen de dealer en de eindklant betreffen is niet relevant, nu de prijszetting aan het begin van de keten evident de overige stappen in prijszetting beïnvloed.

73. Uit een studie uitgevoerd door OXERA in december 2009 blijkt dat in 93% van de kartelzaken er een meerprijs is in vergelijking tot de toestand zonder het kartel (Oxera , *Quantifying antitrust damages Towards non-binding guidance for courts* , https://ec.europa.eu/competition-policy/antitrust/publications_nl). Slechts voor een klein deel van de kartels (7%) was er geen overprijs. Het is zeer onwaarschijnlijk dat in deze zaak gelet op aard van de hierboven omschreven inbreuk en zijn duur in dit kartel er geen overprijs zou zijn geweest. De lange duur van het kartel bewijst ook dat de deelnemers eraan bij de afspraken discipline aan de dag legden om de afspraken na te leven, anders zou het kartel nooit zolang hebben stand gehouden.

74. Al het bovenstaande overtuigt de rechtbank van het feit dat de eisers schade hebben geleden. Overeenkomstig artikel 8: 29 nieuw burgerlijk wetboek, dat op deze procedure van toepassing is, wordt het bewijs van feitelijke vermoedens overgelaten aan het oordeel van de rechter, die ze enkel zal aannemen indien zij op één of meer ernstige en precieze aanwijzingen berusten. Voor zover het vermoeden op meerdere aanwijzingen steunt, moeten ze met elkaar overeenstemmend zijn. De rechtbank leidt het bestaan van de schade af uit de vermoedens zoals die volgen uit de overwegingen hierboven weergegeven wat betreft de aard van de

inbreuk. Daarenboven neemt de rechtbank in aanmerking het feit dat zoals uit de OXERA studie (december 2009) blijkt dat in 93% van de kartelzaken er een meerprijs is. In acht genomen ook de feitelijke vaststelling dat het kartel 14 jaren heeft geduurd en dit enkel te verklaren is door de voordelen welke uit de verboden afspraken en gedragingen voortvloeiden. De rechtbank stelt ook vast dat diverse andere rechtbanken in het buitenland tot het besluit kwamen dat dezelfde feiten zoals hier in het geding, schade hebben berokkend aan de afnemers van vrachtwagentrekkers.

75. Het bestaan van de schade in hoofde van eiseres wordt door de rechtbank aangenomen.

C.7. De begroting van de schade – algemeen – forfaitair percentage .

76. Nu het bestaan van de schade aannemelijk is gemaakt, dient onderzocht of de aanstelling van een deskundige dient overwogen dan wel of de schade op forfaitaire wijze kan worden begroot zoals VEURINK in hoofdorde doet.

77. In bijna 70% van de onderzochte kartels lagen de extra kosten tussen 10% en 40%, met een gemiddelde van ongeveer 20%.(OXERA studie ,o.c. p.3)

78 . De lange periode waarin het kartel actief was (1997-2011) en de tijd die verstreken is tussen het einde van het kartel (2011) en het afronden van het onderzoek door de Commissie (2016) zijn elementen welke een juiste en integrale begroting van de schadevergoeding door een deskundige zeer moeilijk maken. Vaak wordt voor schadebegroting bij inbreuken op artikel 101 VWEU gebruik gemaakt van de vergelijking tussen de marktprijs voor en na de inbreuk, bij inbreuken die zo lang duren wordt dit echter bemoeilijkt door de diverse aspecten welke op de markt invloed kunnen hebben gedurende de duurtijd van het kartel. Ook andere methodes (vergelijking tussen andere aanverwante productmarkt of andere geografische markten) lijken in deze volgens de rechtbank weinig oplossing te kunnen brengen. Het bevelen van een onderzoeksmaatregel dreigt derhalve niet meer duidelijkheid te zullen brengen. In die omstandigheden is het niet zinvol een expertise te bevelen, dewelke gelet op de complexiteit zeer duur dreigt uit te vallen en waarvan het nut hoogst twijfelachtig is. Expertises in mededingingszaken vereisen economische analyses en zijn vaak zeer complex. De rechtbank acht het niet aangewezen een expertise te bevelen.

79. De rechtbank mag de omvang van de schade naar billijkheid begroten wanneer de rechtbank in de onmogelijkheid is om de schade op een wiskundig nauwkeurige wijze te bepalen. Aldus kan de rechtbank in deze zaak overgaan tot de begroting van de schadevergoeding in alle redelijkheid en billijkheid (M. Verhuist, "Billijkheid als deus ex machina bij moeilijke schadebegroting? Toepassing op de privaatrechtelijke handhaving van het mededingsrecht." TBBR 2019, afl. 3, 107-132). De ex aequo et bono begroting is volgens de rechtbank de enige mogelijk rechtvaardige oplossing voor het slachtoffer, dat op deze wijze en binnen de perken van een behandeling van de vordering binnen een redelijke termijn zijn schade vergoed zal zien.

80. De eiseres vordert een schadevergoeding van 25,175 %. Eiseres verwijst naar een uitspraak van de rechtbank te TOLEDO (Spanje) dd. 27 februari 2020 (zaak 167/2018) welke het percentage om de schade te begroten inderdaad vastlegt op 25,175 %.

81. De rechtbank acht het begroten van de schade op basis van een forfaitaire percentage op de aankopen over een bepaalde periode het meest aangewezen en billijk. De forfaitaire begroting, al dan niet op basis van een forfaitaire percentage op de netto aankoopprijs, werd ook in België en in het buitenland door andere rechtbanken als enige mogelijke oplossing aangenomen om de schade te begroten (in België : Ondernemingsrechtbank Brussel 24 december 2019 A/18/03290; in Spanje A/18/03290I Audiencia Provincial de Pontevedra 28 februari 2020 ,zaak982/2019; Juzgado de lo Mercantil Murcia 04 februari 2022, 336/2019; Juzgado de lo Mercantil Bilbao 01.9.2021, 744/2020; in Duitsland Dortmund Regional Court, 30 september 2020, 8 O 115/14 (Kart)).

82. Via de website www.poderjudicial.es kunnen inderdaad ettelijke uitspraken van Spaanse rechtbanken worden gevonden, waar op forfaitaire wijze een percentage op de netto aankoopprijs wordt genomen om de schade te begroten. De rechtbank stelt vast dat de uitspraak van de rechtbank in Toledo waar de eiseres naar verwijst een zeer hoog percentage (25,175 %) als forfait aanneemt, in tegenstelling tot andere rechtbanken eveneens in Spanje waar een veel lager percentage werd aangenomen. De Audiencia Provincial de Pontevedra in graad van beroep herleidde het percentage van de aangenomen forfaitaire schadevergoeding naar 5 %, terwijl in eerste aanleg 9 % werd toegestaan (Audiencia Provincial de Pontevedra 28 februari 2020 ,zaak 982/2019, <https://www.poderjudicial.es>). Ook andere Spaanse rechtbanken hebben forfaitaire begrotingen toegekend (5% toegekend door Juzgado de lo Mercantil Murcia 04/02/2022, 336/2019; eveneens 5% Juzgado de lo Mercantil Bilbao 1 september 2021 744/2020). Ook in Duitsland werd soms de schade berekend aan de hand van forfaitaire percentages 10% en 15% (J.F LABORDE, Cartel damages actions in Europe: How courts have assessed cartel overcharges, Concurrences n° 3-221, (232) 242, nr.52-54). De studie Oxera (zie randnummer 77) neemt een gemiddelde van ongeveer 20 % extra kosten aan.

Bij het bepalen van de hoegrootheid van het percentage moet volgens de rechtbank met het volgende rekening worden gehouden :

- gedurende de duurtijd van het kartel (1997-2011) is het waarschijnlijk dat het impact van het verboden kartel op de prijs niet steeds hetzelfde is geweest, het effect kan in het begin zeer gering zijn geweest en later een grotere invloed hebben gehad;
- het is zeer onwaarschijnlijk dat de verboden kartelafspraken een zo groot effect(een prijsstijging van gemiddeld 25,175 %) zoals VEURINK voorstelt zou hebben gehad; indien bij aanvang van het kartel de prijzen plots met 25% zouden zijn gestegen dat zou dit zeker opgemerkt zijn geweest door de eindafnemers;
- het is veel waarschijnlijker dat een kleine prijsstijging het gevolg is van de verboden kartelafspraken; een gemiddelde kleine prijsstijging zonder bruske prijsverhogingen bij aanvang van het kartel is veel waarschijnlijker omdat dergelijk kartel onopgemerkt kan blijven precies door het geleidelijk effect op de prijs zonder bruske bewegingen;
- het geringe effect op de prijs kan ook verklaren waarom het kartel zo lang kon standhouden en verborgen bleef.

83. Rekening houdende met alle gegevens bepaalt de rechtbank in billijkheid het gemiddelde percentage welke in aanmerking wordt genomen om de schade te begroten op **7,5 %**.

C.8. De begroting van de schade – in concreto .

84. Bij de begroting van de schade stelt zich de vraag of rekening dient gehouden met aankoop van vrachtwagens of ook met leasingovereenkomsten.

De rechtbank is van oordeel dat zowel de aankoop van nieuwe vrachtwagen als de vrachtwagens die geleased werden in aanmerking moeten worden genomen om de schade te bepalen. De prijzen van vrachtwagens hebben ook invloed op de leaseprijzen (zie in dezelfde zin vonnis Amsterdam 12 mei 2021, overweging 3.28)

85. VEURINK dient nu nog het bewijs te leveren van de aankoop van nieuwe vrachtwagens of van de leasing ervan.

86. De rechtbank stelt vast dat verweerders een aantal opmerkingen maken omtrent de voorgelegde stukken. Bij het in aanmerking nemen van voorgelegde bewijsstukken mag de rechtbank ook met vermoedens rekening houden. De rechtbank wijst erop dat op het ogenblik van het besluit van de Commissie in 2016, toen de inbreuk publiek bekend werd, de schadelijder voor het eerst bewust werd van zijn schade. Op dat ogenblik waren reeds 23 jaar verstreken sedert de aanvang van het kartel. In die omstandigheden kunnen aan de schadelijder billijkheidshalve geen grote eisen meer worden gesteld wat de stukken betreft. Het kartel eindigde in 2011 voor deze laatste periode was het voor eiseres eenvoudiger stukken over te leggen.

87. De rechtbank stelt vast dat eiseres een lijst overlegt van 54 vrachtwagens over de periode 6 juni 1997 tot 11 januari 2011. De totale aankoopprijs bedraagt 4.095.334, 81 €. De rechtbank stelt vast dat de aankopen/leasing van deze 54 vrachtwagens ongeveer gelijk verdeeld is over deze periode (alleen in 2008 werden geen vrachtwagens aangekocht of geleased).

88. De rechtbank stelt vast dat het verweer omtrent de door eiseres geleverde stukken en de door eiseres gegeven toelicht, ongeveer steeds op hetzelfde neerkomt : *“Bewijs van aankoop ontbreekt – bewijs van leasing ontbreekt - bewijs van het lichten van de aankooptie na afloop leasingovereenkomst ontbreekt ”*. Verweerders werken op geen enkele wijze mee aan de bewijsvoering. Het moet voor verweerders toch mogelijk zijn geweest zelf gegevens bij te brengen omtrent de waarde van de vrachtwagens. Een expertise bevelen heeft ook weinig zin, omdat de expert niet meer stukken zal kunnen onderzoeken, dan diegene welke nu aan de rechtbank worden voorgelegd.

89. De rechtbank stelt vast dat de eiseres aan de hand van de nog beschikbare uittreksels uit haar boekhouding, aangevuld met andere diverse stukken de eiseres wel degelijk voldoende vermoeden schept , om de door eiseres vooropgestelde prijs van de vrachtwagens aan te nemen. Het valt op dat verweerders geen enkel stuk bijbrengen waaruit zou kunnen blijken dat de door eiseres opgeven prijzen onjuist zijn. Verweerders willen duidelijk niet meewerken om de moeilijke bewijspositie waarin eiseres zich bevindt te verlichten. Verweerders brengen geen enkel nuttig gegeven over de prijs van de vrachtwagens. Voor de diverse vrachtwagens worden inschrijvingsbewijzen voorgelegd, leasingovereenkomsten en onderhoudscontracten. Eiseres tracht zo goed als nog mogelijk is aan de hand van deze stukken de prijzen te bewijzen. De rechtbank neemt de prijzen zoals opgegeven door de eiseres aan. De eiseres maakt deze waarde aan de hand van de talrijke stukken welke ze overlegt voldoende aannemelijk, deze stukken zijn

voldoende overtuigend en overeenstemmend om als bewijs door vermoeden te worden aangewend.

90. Verweerders stellen ook nog dat eiseres de vrachtwagens na enige tijd hebben doorverkocht, zij betogen dat eiseres derhalve de hogere prijzen heeft doorverrekend. Het is niet aannemelijk gemaakt dat een lichte prijsverhoging voor nieuwe vrachtwagens, later bij doorverkoop als tweedehands vrachtwagen steeds wordt doorgerekend door de oorspronkelijke koper. Hier treden vaak onderhandelingen op die afsluiten met een deal waarbij de oorspronkelijke aankoopprijs (met licht hogere prijs) niet het enige element is van deze onderhandeling, ook de toestand van onderhoud van het voertuig , de ouderdom, de kilometerstand zijn van belang. Het is voor de rechtbank duidelijk dat de eiseres zijn schade niet heeft kunnen recupereren.

91. De totale aankoopprijs bedraagt 4.095.334,81 € aan 7,5 % geeft dit een totale schadevergoeding in hoofdsom van **307. 150,11 euro**.

92. Wat betreft de **interesten** heeft eiseres deze berekend tot en met 26.2.2021. Verweerders merken op dat Veurink niet voldoende aantoont hoe ze komt tot de berekening van de intresten. Veurink becijfert een bedrag van 637.015,17 euro aan intresten, maar bewijzen van de datum van betaling zijn niet voorhanden. De betaling van de prijs of de leasingtermijnen doet de intresten op de meerprijs lopen. Op dit punt is er geen duidelijkheid.

93. De rechtbank houdt rekening met het feit dat gezien de ruime tijd die verstreken is (aankopen in de periode van 1997 – 2011) van eiseres niet kan worden gevraagd dat zij nog over alle boekhoudkundige stukken beschikt.. In deze zaak bij een kartel over de periode 1997 -2011 kunnen de stukken welke eiseres overlegt wel dienstig zijn om de vergoedende intresten ex aequo et bono te ramen voor de periode 1997-2011. De rechtbank begroot de intresten op de toegekende hoofdsom ex aequo et bono op 30.000 tot 11 januari 2011, nadien lopen de wettelijke intresten. Kapitalisatie van intresten overeenkomstig artikel 1154 BW wordt niet toegestaan voor verbintenissen uit een onrechtmatige daad (Cass. 27 oktober 1988, Pas,1989, I, 215).

E. GERECHTSKOSTEN

94. De kosten dienen lastens de verweerders te worden gelegd. Eiseres vordert een maximale rechtplegingsvergoeding rekening houdende met de waarde van de vordering.

Verweerders worden veroordeeld tot de kosten van dagvaarding 466,84 euro en tot het betalen van een rechtsplegingsvergoeding van 42.000 euro gelet op de complexiteit van het dossier

OM DEZE REDENEN,

DE RECHTBANK, recht doende op tegenspraak,

Veroordeelt **DAF TRUCKS NV** en **PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV** in **solidum** tot het betalen van een bedrag in hoofdsom van **307. 150,11 euro** meer een forfaitair bedrag aan intresten op deze hoofdsom voor de periode tot 11 januari 2021 van **30.000 euro** en meer de

intresten aan de wettelijke rentevoet op 307.150,11 euro vanaf 12 januari 2021 tot de dag der algehele betaling.

Veroordeelt **DAF TRUCKS NV** en **PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV** tot de betaling aan eiseres van de gedingskosten aan de zijde van eiseres gevallen en begroot op 466,84 euro kosten van dagvaarding en de rechtsplegingsvergoeding van 42.000 euro.

Zegt voor recht dat huidig vonnis van rechtswege uitvoerbaar is bij voorraad (art. 1397, 1e lid Ger. W.). Zegt voor recht dat er geen redenen voorhanden zijn om de mogelijkheid tot kantonnement uit te sluiten.

Onverminderd de toepassing van art. 1024 Ger.W..

Dit vonnis is gewezen door de ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Kortrijk, zevende kamer, samengesteld uit rechter, kamervoorzitter, Guido De Croock, plaatsvervangend magistraat, hiertoe aangewezen bij beschikking van 03.09.2021 (BS 01.10.2021) en van 16.09.2021 en de rechters in ondernemingszaken Luc Flamée en Hans Tanghe en is op de buitengewone openbare terechtzitting van **negenentwintig april tweeduizend tweeëntwintig** uitgesproken door rechter, kamervoorzitter Guido De Croock in aanwezigheid van griffier Leentje Goossens.

L. Goossens

H. Tanghe

L. Flamée

G. De Croock

In overeenstemming met artikel 794 Ger.W. werd bij verbeterend vonnis van 2 mei 2022 het kwestig vonnis verbeterd als volgt: de zin in het motiverend gedeelte – randnummer 86: “Op dat ogenblik waren reeds 23 jaar verstreken sedert de aanvang van het kartel.” wordt verbeterd en vervangen door de volgende zin: “Op dat ogenblik waren reeds 19 jaar verstreken sedert de aanvang van het kartel.” Dit vonnis is gewezen door de ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Kortrijk, zevende kamer, samengesteld uit rechter, kamervoorzitter, Guido De Croock, plaatsvervangend magistraat, hiertoe aangewezen bij beschikking van 03.09.2021 (BS 01.10.2021) en van 16.09.2021 en de rechters in ondernemingszaken Luc Flamée en Hans Tanghe en is op de buitengewone openbare terechtzitting van **twee mei tweeduizend tweeëntwintig** uitgesproken door rechter, kamervoorzitter Guido De Croock in aanwezigheid van griffier Leentje Goossens.

