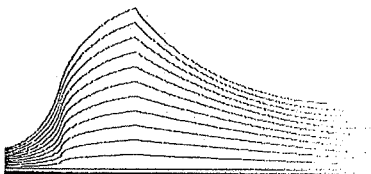


Kopie
Afgeleverd aan: ondernemingsrechtbank Gent, afdeling
Kortrijk

171127



Uitgifte

Repertoriumnummer 2025 / 5370
Datum van uitspraak 15 september 2025
Rolnummer 2023/AR/577

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

■ Niet aan te bleden aan de
ontvanger

MEDEDINGING

Hof van beroep Gent

Arrest

zevende kamer

COVER 01-00004523602-0001-0038-01-01-1



2023/AR/577 - In de zaak van:

1. **DAF TRUCKS NV**, vennootschap naar Nederlands recht met maatschappelijke zetel te NEDERLAND, 5643 TW Eindhoven, 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 maatschappelijke zetel te NEDERLAND, 5643 TW Eindhoven, Hugo van der Goeslaan 1, ingeschreven in de Nederlandse Kamer van Koophandel onder het nummer 17133744,

appellanten, hebbende als raadsman mr. L'ECLUSE Peter, mr. T'SYEN Koen en mr. VAN HOVE Kris, advocaat te 1170 WATERMAAL-BOSVOORDE, Terhulpsessesteenweg 166,

tegen:

V1000 BV, (voorheen: A.J. VEURINK BV), ON 0436.501.087, met zetel te 8800 ROESELARE, Industrieweg 78,
geïntimeerde, hebbende als raadsman mr. VAN OOTEGHEM Ruth, advocaat te 8020 OOSTKAMP, Sint-Elooisstraat 71,

wijst het hof het volgend arrest:

1. RECHTSPLEGING IN HOGER BEROEP

Het hoger beroep bij verzoekschrift neergelegd op *14 april 2023* werd ingesteld tegen het vonnis van **29 april 2022** van de zevende kamer van de ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Kortrijk (AR-nummer A/18/02226), zoals verbeterd door het vonnis van **2 mei 2022**.

Het hof heeft artikel 24 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken in acht genomen.

De procedure verliep op tegenspraak. De partijen werden gehoord op de openbare terechtzitting van *23 juni 2025*. Het hof nam kennis van de overtuigings- en procedurestukken. Het hoger beroep is tijdig en regelmatig naar vorm.



2. FEITEN EN VOORAFGAANDE RECHTSPLEGING

2.1.

A.J. VEURINK BV, thans V1000 BV (hierna: "*geïntimeerde*") is een transportbedrijf dat vrachtwagens DAF, die dienen voor de uitbating van haar handelszaak heeft aangekocht of geleased naar eigen zeggen vanaf 1990. Geïntimeerde koopt haar vrachtwagens niet rechtstreeks van DAF of PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV, maar van een derde partij, namelijk de onafhankelijke Dealer NV Turbo trucks Kortrijk.

DAF TRUCKS NV (hierna: "*eerste appellante*" of "*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.

PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV (hierna: "*tweede appellante*" of "*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 o.a. de financiering van (1) de verkoop van DAF-vrachtwagens en gerelateerde onderdelen door erkende maar zelfstandige Dealers; en (2) 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.

Bij besluit van **19 juli 2016** stelde de Europese Commissie vast - in het kader van een schikkingsprocedure 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) – hierna: het "**Inbreukbesluit**".

Het Inbreukbesluit van 19 juli 2016 legde torenhoge boetes op aan Daimler, Iveco, Volvo en DAF vanwege de **collusie** over prijzen en bruto-prijsverhogingen bij vrachtwagens, evenals de tijdslijn en het doorrekenen van kosten voor de introductie van emissietechnologie voor vrachtwagens die van de EURO 3 naar EURO 6 standaarden gingen.

Voor DAF werd de inbreuk op artikel 101 VWEU vastgelegd voor de periode van 17 januari 1997 tot 18 januari 2011 en voor DAF Trucks Deutschland GmbH van 20 januari 2004 tot 18 januari 2011. Er werd geoordeeld dat hun akkoord of afgestemde gedragingen tot doel hadden de prijzencompetitie inzake de vrachtwagens in de Europese Economische Ruimte te voorkomen, beperken en/of verstoren.



De Europese Commissie heeft bij besluit van **27 september 2017** in het kader van een "*non settlement procedure*" hetzelfde vastgesteld t.a.v. SCANIA, die eveneens een torenhoge boete kreeg opgelegd. Deze beslissing werd bevestigd door de beslissing van **2 februari 2022** van het Gerecht van het Europees Hof van Justitie.

Geïntimeerde stelt dat zij als afnemer van vrachtwagens bij DAF gevolgschade heeft geleden door deze oneerlijke mededinging. Ze stelt dat zij binnen de periode van 17 januari 1997 tot 18 januari 2011, **54** vrachtwagens gekocht heeft voor een bedrag van 4.095.334,81 EUR.

Haar beweerde schade becijferde geïntimeerde 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. Geïntimeerde begrootte de schade op 25,17 % van het netto-aankoopbedrag van de vrachtwagens.

Geïntimeerde verwijst naar artikel XVII.73 WER dat een weerlegbaar 'vermoeden van schade' inhoudt (overeenkomstig art. 17, 2. Kartelrichtlijn). Appellanten betwisten dat geïntimeerde zich op artikel XVII.73 WER kan beroepen en stellen o.a. dat het bewijs van schade niet is geleverd. Geïntimeerde heeft appellanten aangetekend in gebreke gesteld op *16 oktober 2017*, waarop zij stelt geen reactie te hebben ontvangen.

2.2.

De vordering werd ingeleid bij exploit van *21 augustus 2018* en strekte ertoe appellanten 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 intresten vanaf de resp. aankoopdatum van elke vrachtwagen, zijnde aldus een totaalbedrag aan wettelijke rente van **637.015,17 EUR** tot 25 februari 2021.

Geïntimeerde vorderde uitdrukkelijk toepassing van artikel 1154 B.W., de wettelijke rente te rekenen op 1.668.015,71 EUR vanaf 27 februari 2021 tot de dag der algehele betaling.

Ook vorderde geïntimeerde dat appellanten het "*Harrington & Schinkel*" - rapport zouden voorleggen en DAF daartoe desnoods te verplichten bij toepassing van artikel 877 Ger.W. Subsidiar, een **deskundige** aan te stellen teneinde de door geïntimeerde geleden schade ingevolge de gepleegde kartelinbreuken te begroten en appellanten solidair, minstens in solidum, de een bij gebreke aan de andere te veroordelen tot een *provisonele* schadevergoeding van **500.000,00 EUR**.

Tenslotte vorderde geïntimeerde, gelet op het kennelijk onredelijk karakter van de laattijdige betwisting gevoerd door appellanten, evenals de moeilijkheidsgraad van de zaak, de maximale rechtsplegingsvergoeding van 36.000,00 EUR. Geïntimeerde vorderde het vonnis uitvoerbaar te verklaren bij voorraad, niettegenstaande elk verhaal en met uitsluiting van het vermogen tot kantonnement.



Bij het bestreden vonnis van 29 april 2022 oordeelde de eerste rechter:

- veroordeelt appellanten **in solidum** tot betaling van een bedrag in hoofdsom van **307.150,11 EUR**, meer een forfaitair bedrag aan intresten op deze hoofdsom voor de periode tot 11 januari 2021 van **30.000 EUR**, meer de intresten aan de wettelijke rentevoet op 307.150,11 EUR vanaf 12 januari 2021 tot de dag der algehele betaling;
- veroordeelt appellanten tot betaling aan geïntimeerde van de gedingkosten, aan de zijde van geïntimeerde begroot op 466,84 EUR kosten van dagvaarding en 42.000,00 EUR rechtsplegingsvergoeding;
- zegt voor recht dat dit vonnis van rechtswege uitvoerbaar is bij voorraad (art. 1397, 1e lid Ger. W.) en dat er geen redenen zijn om de mogelijkheid tot kantonnement uit te sluiten.

Bij verbeterd vonnis van 2 mei 2022 werd in het motiverend gedeelte (randnummer 86) ambtshalve de woorden in de zinsnede “Op het ogenblik waren reeds 23 jaar verstreken sedert de aanvang van het kartel” **vervangen** door “19 jaar”.

3. VORDERINGEN EN STANDPUNTEN VAN PARTIJEN IN HOGER BEROEP

Het hoger beroep werd ingesteld door DAF TRUCKS NV (“**DAF**”) en PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV (“**PFHE**”). Appellanten vorderen om het bestreden vonnis teniet te doen en opnieuw wijzende:

- In *hoofdorde*: de vordering van geïntimeerde ontvankelijk, doch ongegrond te verklaren;
- In *ondergeschikte orde*, enkel in geval het Hof zou vaststellen dat geïntimeerde heeft aangetoond zekere en vaststaande schade te hebben geleden: een economisch gerechtsdeskundige aan te stellen met als opdracht om op basis van alle nuttige en dienstige documenten de door geïntimeerde geleden schade te begroten (wat vereist dat zowel de door geïntimeerde betaalde meerprijs als de mate waarin geïntimeerde deze meerprijs bij haar eigen afnemers heeft kunnen recupereren wordt begroot);
- In *meest ondergeschikte orde*: te zeggen voor recht dat de door het bestreden vonnis toegekende intresten buitensporig zijn om de door geïntimeerde geleden schade te vergoeden en dat er geen kapitalisatie van intresten mogelijk is; en
- In *alle gevallen*: geïntimeerde te veroordelen tot alle kosten van het geding, met inbegrip van de rechtsplegingsvergoedingen in beide aanleggen.

Geïntimeerde vordert om het hoger beroep onontvankelijk, minstens ongegrond te verklaren; het bestreden vonnis integraal en in al haar onderdelen te **bevestigen**, appellanten te veroordelen tot de gedingkosten met inbegrip van de maximale rechtsplegingsvergoedingen in beide aanleggen.

Voor een uiteenzetting van de grieven, het voorwerp van de eisen en de argumentatie van partijen verwijst het hof naar de procedurestukken in hoger beroep.



4. BEOORDELING

4.1. – *schending van de rechten van verdediging* –

Appellanten stellen in hun vijfde middel dat de eerste rechter om zijn oordeel te onderbouwen niet had mogen verwijzen naar rechtspraak die niet *expressis verbis* in de debatten werd gebracht. Het hof volgt dit standpunt niet: de eerste rechter diende zijn oordeel te motiveren en kan daarbij zonder probleem verwijzen naar rechtsleer en rechtspraak die zijn oordeel onderbouwen.

Het Hof van Cassatie oordeelde bij arrest van 3 oktober 2022:

“De rechter is gehouden het geschil te beslechten overeenkomstig de rechtsregels die daarop van toepassing zijn; hij moet de juridische aard en gevolgen van de door de partijen aangevoerde feiten en handelingen onderzoeken en mag, ongeacht de juridische omschrijving die de partijen daaraan hebben gegeven of de rechtsgevolgen die zij daaraan hebben verbonden, de door hen aangevoerde redenen ambtshalve aanvullen, wijzigen of vervangen op voorwaarde dat hij geen betwisting opwerpt waarvan de partijen bij conclusie het bestaan hebben uitgesloten, enkel steunt op elementen die hem regelmatig zijn voorgelegd, het voorwerp van de vordering niet wijzigt en daarbij het recht van verdediging van de partijen niet miskent; de rechter heeft de plicht ambtshalve de rechtsgronden op te werpen waarvan de toepassing geboden is door de feiten en handelingen die de partijen in het bijzonder hebben aangevoerd tot staving van hun vorderingen of verweer” (Cass. (3e k.) AR S.17.0010.N, 3 oktober 2022 (L.J. / RVA), (<https://juportal.be/>).

Appellanten tonen niet aan op welke wijze zij in hun recht op verdediging geschonden zouden zijn waar de eerste rechter verwijst naar rechtspraak die appellanten ongetwijfeld bekend is en die publiekelijk raadpleegbaar is. In het kader van de op hem rustende motiveringsplicht heeft de eerste rechter correct gehandeld en verwezen naar wat dienstig is om zijn oordeel te onderbouwen. Deze grief mist dan ook elke grond en wordt afgewezen.

4.2. – *het toepasselijk recht* -

Geïntimeerde geeft in haar aanvullende syntheseconclusie op blz. 23-24 voor het eerst aan dat de Kartelschade-richtlijn – en meer bepaald het in artikel 17 tweede lid vervatte weerlegbare vermoeden van schade – *rechtstreeks doorwerkt* omdat de richtlijn niet tijdig werd omgezet in het nationaal recht, d.w.z. niet vóór de omzettingstermijn op 27 december 2016 verstreek, met verwijzing naar de Markleasing (13 november 1990, C-106/89) en Pfeiffer (5 oktober 2004, C-397/01 en C-403/01) rechtspraak van het Hof van Justitie.

Geïntimeerde nodigt dit hof uit om zo nodig een *prejudiciële vraag* te stellen aan het Hof van Justitie. Daar dit argument geen grief betreft, maar een middel ter ondersteuning van het verweer t.a.v. de grieven van appellanten, zou dit enkel kunnen leiden tot een bevestiging



van het vonnis a quo op basis van andere gronden. Het betreft geen hoger beroep en heeft aldus geen invloed op de toelaatbaarheid van het hoger beroep.

Artikel 22.1. van de richtlijn 2014/104/EU verbiedt de lidstaten om terugwerkende kracht te geven aan de nationaal omgezette maatregelen die worden vastgesteld ter naleving van de materiële bepalingen: *“1. De lidstaten zorgen ervoor dat geen terugwerkende kracht wordt gegeven aan de nationale maatregelen die krachtens artikel 21 worden vastgesteld ter naleving van de materiële bepalingen van deze richtlijn.”*

Het Hof van Justitie van de Europese Unie bevestigde dan ook dat: *“gelet op artikel 22, lid 1, van richtlijn 2014/104, [moet] worden geoordeeld dat het in artikel 17, lid 2, van deze richtlijn gevestigde weerlegbare vermoeden ratione temporis niet van toepassing kan zijn op een schadevordering die weliswaar is ingesteld na de inwerkingtreding van nationale bepalingen waarbij deze richtlijn – te laat – is omgezet in nationaal recht, maar betrekking heeft op een inbreuk op het mededingingsrecht die is beëindigd vóór het verstrijken van de omzettingstermijn van die richtlijn.”* (HvJ 22 juni 2022, C-267/20, 104.)

Zelfs indien bepaalde bepalingen uit de richtlijn directe werking zouden kunnen hebben, dan nog verzet die richtlijn zich er aldus expliciet tegen om terugwerkende kracht te verlenen aan het weerlegbaar vermoeden van schade (vgl. Gent 1 maart 2021, nr. 2019/AR/1255 en 2019/AR/1393, r.o. 23; Brussel 18 november 2024, 2015/AR/95, r.o. 4.2.3.3 – stukken 4 en 38 appellanten).

In casu is er geen enkele aanwijzing dat de inbreuk op het mededingingsrecht doorliep na het verstrijken van de omzettingstermijn van de richtlijn. Aldus kan de toepassing van “het weerlegbaar vermoeden” in casu geen steun vinden in het Europees recht.

4.3. -geen “vermoeden van schade” ingevolge de inbreuk –

Geïntimeerde baseerde zich voor de eerste rechter op artikel XVII.73 WER dat bepaalt dat bij een inbreuk op artikel 101 VWEU een weerlegbaar ‘vermoeden van schade’ geldt. Ze citeerde artikel XVII.73 WER: *“Kartelinbreuken worden geacht schade te berokkenen. De inbreukpleger heeft het recht dit vermoeden te weerleggen”*.

Op basis van de relevante artikelen 21, 22.1 en 22.2 van de richtlijn 2014/104/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 november 2014 en art. 45 van de omzettingwet, oordeelde de eerste rechter terecht dat geïntimeerde zich (omwille van de temporele werking) niet kan beroepen op de Schaderichtlijn en het WER, zodat zij het bewijs moet leveren in het kader van artikel 1382 Oud B.W. In hoger beroep legt geïntimeerde zich hierbij neer (haar syntheseconclusie in hoger beroep, p.32).



Dit “vermoeden van schade” kan door de benadeelde partij niet worden ingeroepen voor feiten die een einde hebben genomen in 2011 (Gent, 1 maart 2021, *TBH* 2022, 946). Het is daarbij niet relevant of de procedure al dan niet vóór de omzettingswet werd ingeleid.

De inbreuk op artikel 101 VWEU en dus de fout in de zin van art. 1382 Oud BW staat vast ingevolge het Besluit van de Europese Commissie van 19 juli 2016 (zie verder). Geïntimeerde moet aantonen dat zij geschaad werd door deze fout/inbreuk, gezien zij zich niet op het wettelijk “vermoeden van schade” van art. XVII.73.WER kan baseren. Rekening houdende met de duidelijke rechtspraak van het Hof van Justitie komt het niet opportuun voor om een prejudiciële vraag aan datzelfde Hof te stellen.

Geïntimeerde moet het bewijs leveren in het kader van artikel 1382 BW, implicerend het bewijs van de fout, de schade en oorzakelijk verband tussen fout en schade. Dit bewijs kan geleverd worden aan de hand van *feitelijke vermoedens*.

4.4. – de ingebrekestelling van 16 oktober 2017 –

Appellanten werden door geïntimeerde op 16 oktober 2017 aangetekend in gebreke gesteld (stuk 8 geïntimeerde). Geïntimeerde steunt zich op de afwezigheid van protest na ontvangst van deze brief, om vervolgens te stellen dat haar vordering niet meer voor betwisting vatbaar is en moet worden toegekend.

Het bewijs door feitelijke vermoedens kan aangenomen worden indien dat bewijs op “*ernstige en precieze aanwijzingen*” berust (artikel 8.29 Nieuw B.W.). M.b.t. 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 er niet zomaar worden van uitgegaan dat het niet protesteren van deze brief tot gevolg heeft dat hieruit een feitelijk vermoeden mag worden afgeleid dat de geadresseerde met de aanspraken van de verzender instemt.

De door geïntimeerde 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. 5 oktober 2018, *RW* 2019-20, afl. 21, 812).

Een vordering tot schadevergoeding gesteund op overtreding van artikel 101 WVEU lastens de inbreukpleger is een dermate complexe vordering, waarvan geïntimeerde 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 tot betaling van de schadevergoeding. De in de brief gestelde aanspraken verschilden overigens grondig van huidige (aldaar betrof het 67 vrachtwagens en de gevorderde vergoeding was 20.000,00 EUR per vrachtwagen).



Het hof oordeelt het niet bewezen dat appellanten door het niet protesteren van de brief van 16 oktober 2017, met de aanspraken van geïntimeerde hebben ingestemd.

4.5. – *bewijs van een fout in hoofde van appellanten* –

De Europese Commissie heeft het besluit van **19 juli 2016** genomen in het kader van een "settlement procedure" en 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 VWEU en artikel 53 van 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". (stuk 3 appellanten/stuk 5 geïntimeerde).

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"). Huidige procedure betreft een gevolgenschadevordering, waarbij geïntimeerde een schadevergoeding vordert op basis van **artikel 1382 BW** lastens appellanten, volgend op de vaststelling door de Europese Commissie van een inbreuk op het mededingingsrecht.

4.6. – *wie zijn als inbreukplegers te beschouwen?* –

DAF TRUCKS NV (eerste appellante), vennootschap naar Nederlands recht, en PACCAR Inc., met zetel te Washington, zijn als inbreukplegers genoemd in voormeld besluit van de Commissie. In casu vordert geïntimeerde echter ook vergoeding lastens PACCAR FINANCIAL HOLDINGS EUROPE BV, vennootschap naar Nederlands recht, tweede appellante (PFHE).

Geïntimeerde stelt 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 o.a. de financiering van (1) de verkoop van DAF-vrachtwagens en gerelateerde onderdelen door erkende maar zelfstandige Dealers; en (2) 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 (stuk 7 geïntimeerde).

Het Hof van Justitie heeft bij **arrest** van 6 oktober 2021 in de **Sumal-zaak** C-882/19, in antwoord op een prejudiciële vraag geoordeeld, dat artikel 101, lid 1, VWEU aldus moet worden 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 (stuk 10e + 10e *bis* van geïntimeerde).

Appellanten stellen als eerste middel in hoofdorde dat er in casu geen concreet verband wordt aangetoond tussen de activiteit van PFHE en het voorwerp van de Inbreuk (hun syntheseconclusies in hoger beroep, p. 67-71).

Het hof kan deze stelling niet bijtreden en verwijst naar volgende relevante overwegingen van het arrest:

"(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 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 (..)

(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".

Appellanten stellen dat PFHE enkel een holdingmaatschappij is die instaat voor het algemeen bestuur van de PFE-groep: PFHE koopt geen vrachtwagens aan en sluit geen leasingovereenkomsten af met klanten.

De overwegingen 51 en 52 van het arrest van 6 oktober 2021 moeten echter begrepen worden 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."

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 (stuk 10e *bis* geïntimeerde).

In casu neemt de aangesproken dochteronderneming van de groep echter 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.

Volgens het Hof van Justitie stelt de Europese Commissie een inbreuk vast door een *economische eenheid* genaamd "onderneming" (die kan bestaan uit verscheidene rechtspersonen), legt ze daartoe vrijelijk specifieke rechtspersonen uit die economische eenheid een boete op en zijn alle rechtspersonen behorend tot diezelfde economische eenheid krachtens artikel 101.1 VWEU daarna ook burgerrechtelijk aansprakelijk voor de inbreuk ook al zijn ze geen adressant van de beslissing waarmee de Europese Commissie een boete oplegt (HvJ 14 maart 2019, C-724/17 P, punt 23-51 m.b.t. ontbinding en verderzetting; HvJ 6 oktober 2021, nr. C-882/19, punten 39-44, 58, 62-63 en 67).

Een economische eenheid bestaat in een unitaire organisatie van personele, materiële en immateriële elementen die op een duurzame basis een bepaald economisch doel nastreeft en kan meewerken aan een in artikel 101, lid 1 VWEU bedoelde inbreuk (HvJ 1 juli 2010, C-407/08 P, punten 84-86).

De rechtspraak leidt tot een **hoofdelijke aansprakelijkheid** van de entiteiten die de economische eenheid vormen op het moment van de inbreuk. De schadevergoedingsvordering kan evenwel niet ingesteld worden tegen de economische eenheid, daar die geen rechtspersoonlijkheid heeft, maar enkel tegen een of meer van de



juridische entiteiten waaruit zij bestaat (HvJ 6 oktober 2021, nr. C-882/19, punt 44 en 51 – stuk 10^e *bis* geïntimeerde; HvJ 11 juli 2024, C-632/22, punt 49.)

De economische, organisatorische en juridische banden tussen beide ondernemingen staan vast, alsook het feit dat de moedermaatschappijen (op welk niveau de mededinging versturende afspraken de facto werden gemaakt) de gevolgen van de inbreuken slechts hebben kunnen bereiken mits tussenkomst van hun dochtermaatschappijen.

Aangezien het grootste deel van de vrachtwagens van geïntimeerde via Paccar Financial Belux BVBA werden gefinancierd en deze vennootschap 100% in handen is van Paccar Financial Holdings Europe BV en Daf Trucks NV, die op hun beurt ook 100% dochter zijn van Paccar Inc., richt geïntimeerde zich terecht ook tegen PFHE (stuk 7 geïntimeerde).

Geïntimeerde richt zich aldus tot DAF TRUCKS als rechtstreekse inbreukpleger en tegen PFHE als dochteronderneming van de moedermaatschappij PACCAR INC, eveneens inbreukpleger, die allen tot dezelfde economische eenheid behoren. Dit laatste kan door appellanten niet worden betwist. De eerste grief van appellanten is ongegrond. Terecht heeft de eerste rechter aldus geoordeeld dat de vordering in schadevergoeding kan worden gesteld tegen beide huidige appellanten.

4.7. - de vorderingen in schadevergoeding wegens inbreuken op het mededingingsrecht in het algemeen –

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.

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 omzettingswet.

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 moet kunnen vorderen voor schade die hem werd berokkend door een mededingingsbepalende 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 – stukken 10c, 10f en 10g van geïntimeerde).

De **private** handhaving door middel van vorderingen in schadevergoeding is een belangrijk instrument om de toepassing van de artikelen 101 en 102 WVEU 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 WVEU 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).

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).

In diverse landen zijn in de recente jaren schadevergoedingsacties opgestart, tegen de deelnemers aan de inbreuken vastgesteld bij het Inbreukbesluit van 19 juli 2016. Hoewel de feiten welke aan de basis liggen van de inbreuk in wezen dezelfde zijn, gaf dit aanleiding tot uiteenlopende uitspraken, gaande van afwijzing van de vordering wegens gebrek aan bewijs tot toekenning van schadevergoeding al dan niet op forfaitaire basis.

De regels naar nationaal recht inzake bewijslast verklaren deels de diverse uitspraken. In deze procedures gebruiken de inbreukplegers vaak dezelfde argumenten en steunen ze zich op voor hen gunstige rapporten. Vele kleine schadelijders zijn niet in de mogelijkheid om vaak zeer dure eenzijdige rapporten bij aanvang van het proces voor te leggen.

Veel schadelijders hebben daarom gekozen voor bundeling van hun acties en procedures in het buitenland of hebben een forfaitaire schadevergoeding gevraagd en al dan niet bekomen (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). In Spanje werden door diverse rechtbanken forfaitaire schadevergoedingen toegekend tussen 5% en 15%.



Appellanten leggen in casu een uitvoerig rapport voor van “Compass Lexecon”, een econometrisch adviesbureau gespecialiseerd in o.m. vervolgschadevorderingen (stukken 6, 6bis, 32 en 36 appellanten). “Compass Lexecon” heeft empirisch de potentiële effecten van de inbreuk geanalyseerd op basis van een zeer grote dataset met gegevens over duizenden verkooptransacties bij DAF. Het rapport van “Compass Lexecon” toont volgens appellanten aan dat de informatie-uitwisseling geen effect heeft gehad op verkoopprijzen.

Rapporten van “Compass Lexecon” werden ook voorgelegd in andere buitenlandse procedures. Hoewel er niet kan worden nagegaan of het wel of niet om een volledig identiek rapport gaat, blijkt uit de lezing 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 mei 2021, zaak nr. C/13/639718 – stuk 10b geïntimeerde; Juzgado de lo Mercantil Murcia, 4 februari 2022, 336/2019, <https://www.poderjudicial.es>).

4.7.1 – *bewijs van schade in causaal verband met de fout* –

De inbreuk op artikel 101 WVEU staat vast door het Besluit van de Europese Commissie van 19 juli 2016. Een fout tegenover geïntimeerde in de zin van artikel 1382 B.W. zal ook vaststaan indien de inbreuk **schade** aan haar heeft berokkend.

Als derde en vierde grief/middel stellen appellanten dat er geen afdoende bewijs van schade wordt geleverd en dat de aanname van feitelijke vermoedens door de eerste rechter, berust op foutieve aanwijzingen.

Terecht stelt de eerste rechter dat het belang van deze feitelijke vermoedens toeneemt in gevallen waarin de schadelijder zich moeilijk op andere wijze bewijs kan verschaffen. In casu wordt geïntimeerde inderdaad geconfronteerd met de specifieke bewijsmoeilijkheden inzake kartelinbreuken.

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 was, zijn meestal reeds jaren verstreken.

In deze zaak eindigde het kartel in 2011. Pas door het Besluit van de Europese Commissie in 2016 realiseerde geïntimeerde zich dat er een kartel was geweest en stelde ze vast schade te hebben geleden. Daarbij komt nog dat vele gegevens onbekend zijn aan geïntimeerde, die wel bekend zijn aan appellanten als karteldeelneemers. Er is een totaal *onevenwicht* in de posities van schadelijder en inbreukpleger.



Het is overigens ook deze ongelijkheid die het Spaanse Hoogerechtshof ertoe gebracht heeft bij uitspraak van *14 maart 2024* een voor alle schadelijders gelijk minimumpercentage te hanteren bij het bepalen van de schadevergoedingen (stuk 65 geïntimeerde). In deze omstandigheden kunnen vermoedens de schadelijder toelaten het bestaan en de omvang van de schade te bewijzen.

Terecht komt de eerste rechter tot de logische conclusie dat het hoogst onwaarschijnlijk is dat de feiten geen schade zouden hebben berokkend aan geïntimeerde, mede gelet op het feit dat het kartel over een zeer lange periode (14 jaar) heeft standgehouden. Wanneer het verboden kartel zo lang in stand werd gehouden, is het hoogst waarschijnlijk dat deze afspraken grote economische voordelen moeten hebben opgeleverd voor de deelnemers aan het kartel in de vorm van meer winsten, ingevolge het bespreken van brutoprijzen en soms het sluiten van akkoorden over verhogingen. Het is volgens het hof aannemelijk dat hun gedragingen gevolgen hadden tot bij de eindafnemer van de vrachtwagens.

4.7.2. – *méér dan louter informatie-uitwisseling tussen de kartelleden* -

Appellanten volharden in hoger beroep dat de Europese Commissie slechts het bestaan van een informatie-uitwisseling heeft vastgesteld en niet heeft onderzocht of de kartelinbreuk (individuele) schade heeft berokkend aan o.a. geïntimeerde.

De Europese Commissie heeft in haar Besluit dan wel de schade als gevolg van de kartelinbreuk niet onderzocht, dit neemt echter niet weg dat de nationale rechter die over de gevolgschadeclaims moet oordelen, zich op de overwegingen van het Besluit van de Europese Commissie kan beroepen om de **feitelijke vermoedens van schade** in hoofde van een individuele schadelijder aan te nemen.

In dat verband voeren appellanten aan:

- de heterogene aard van vrachtwagens, gezien het voltooiën van het configuratieproces en, in het bijzonder, de keuze van opties en wijzigingen, zijn er alles bij elkaar méér 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 geen vrachtwagens van andere merken. Bijna alle DAF-Dealers, o.a. TTK via wie geïntimeerde haar vrachtwagens aankocht (stukken 1 en 2 appellanten), 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".



Appellanten besluiten hieruit 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 DAF-lijstprijzen.

Evenals de eerste rechter, moet het hof eerst onderzoeken wat in de beslissing van de Commissie werd vastgelegd m.b.t. 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 dit hof.

Bepalingen die niet bindend zijn, kunnen echter nog steeds in aanmerking worden genomen als *feitelijk vermoeden* om het bewijs van het bestaan van de schade aan te nemen.

Artikel 16 van Verordening 1/2003 van 16 december 2002 van de raad betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 (101 WVEU) en 82 (102 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.

4.7.3. – *draagwijdte van de beslissing van de Europese Commissie* -

Appellanten betogen dat in principe alleen het *dictum* van een besluit van de Commissie kan worden aangevochten en niet de overwegingen die de achtergrond en de redenering van de Commissie toelichten, zodat alleen het dictum bindend is voor een nationale rechterlijke instantie. In casu is het dictum van het Besluit weinig duidelijk. De beschikking bestaat uit een relatief kort dispositief, waarin wordt verklaard wat de Commissie heeft beslist, en een groot aantal voorafgaande overwegingen waarin achtergrond en motivering worden toegelicht. Het beschikkend gedeelte bevat echter bewoordingen die voor *interpretatie* vatbaar zijn.

Artikel 1 van het dispositief van het Besluit van **19 juli 2016** omschrijft de inbreuk (vrije vertaling): "*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 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 informatie-uitwisseling. 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.

Om de draagwijdte van de inbreuk te begrijpen moet ook naar de overwegingen worden gekeken. Bepaalde overwegingen moeten worden gelezen om het dictum te begrijpen. De overwegingen die noodzakelijk zijn om het dictum te ondersteunen hebben 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). Het dictum van het Besluit is niet het enige waarmede rekening moet worden gehouden.

4.7.4. – *precieze omschrijving van de concurrentiebeperkende gedragingen* –

Er kan worden verwezen, om de inbreuk nader te analyseren, naar de volgende overwegingen van het Besluit:

"(46) Alle adressanten wisselden brutoprijslijsten en informatie over brutoprijzen uit, en de meeste van hen (zie overweging 48) hielden zich bezig met de uitwisseling van configurators . Al deze elementen vormden commercieel gevoelige informatie. Na verloop van tijd vervingen vrachtwagenconfigurators, die de gedetailleerde brutoprijzen voor alle modellen en opties bevatten, de traditionele lijsten met brutoprijzen. Dit vergemakkelijkte 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 adressanten 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 adressanten 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 adressanten (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 adressanten 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 informatie-uitwisselingen 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 adressanten 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.”

Ook de volgende overwegingen van het Besluit zijn volgens het hof 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 adressanten, 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 concurrentiebeperkende gedragingen hebben ten doel de mededinging op de gehele EER-markt te beperken. De gedragingen worden gekenmerkt door de coördinatie tussen de geadresseerden (karteldeelnemers), die concurrenten waren, van de brutoprijzen, rechtstreeks en via de uitwisseling van geplande brutoprijzerverhogingen, 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 (karteldeelnemers) 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.”

4.7.5. – doel tot verstoring van de onafhankelijke prijsvorming -

Uit deze overwegingen kan worden afgeleid dat de karteldeelnemers o.a. DAF lijsten van brutoprijzen en bijhorende informatie uitwisselden, inclusief geplande toekomstige verhogingen van de brutoprijzen. Dit omvatte informatie die niet publiekelijk beschikbaar was en commercieel gevoelig was. De informatie-uitwisseling over brutoprijzen bracht de karteldeelnemers in een betere positie om elkaars Europese prijsstrategie te begrijpen dan op basis van marktinformatie alleen. Bovendien tussen 1997 en 2004 bespraken de karteldeelnemers hun resp. brutoprijzerverhogingen op hun bijeenkomsten en in sommige gevallen kwamen ze deze ook overeen.

Uit overwegingen (51)-(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 t.e.m. 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 méérprijs voor vrachtwagens die aan de EURO 3-norm voldeden.

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

In het Besluit van 19 juli 2016 stelt de Commissie (overweging 27-28) dat het **prijstellingsmechanisme** 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 brutolijstprijs. 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 adressanten 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."

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 appellanten ten onrechte beweren. Tussen de brutolijstprijzen en de finaal betaalde nettoprijs door de afnemer bestaat wel degelijk een verband.

Het kartel kwam bovendien tot stand in een markt waar volgens de Commissie reeds een hoge mate van **transparantie** geldt (overwegingen 29 en 30). De karteldeelnemers hadden toegang tot relevante gegevens zoals registraties van vrachtwagens via openbare registers, ze hadden regelmatig contact met elkaar binnen verschillende brancheorganisaties 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 resp. voornemens m.b.t. wijzigingen van hun brutoprijzen en brutoprijslijsten.

De hoger geciteerde overwegingen van het Besluit tonen duidelijk aan dat het om veel méér ging dan informatie-uitwisseling. In dezelfde zin oordeelde de rechtbank te Amsterdam in



haar vonnis van 12 mei 2021 (C/13/639718, overweging 3.19 – stuk 10b van geïntimeerde) dat er sprake was van collusie, onderlinge afstemming en gerichte afspraken, heimelijke praktijken met als economisch doel de verstoring van de onafhankelijke prijsvorming en prijsstelling en het normale prijsverloop van vrachtwagens in de EER.

Het hof is van oordeel dat de karteldeelnemers onderling prijslijsten en informatie over brutoprijzen uitwisselden, zij hun resp. toekomstige verhogingen van de catalogusprijzen bespraken en in sommige gevallen ook **afspraken** daarover maakten. 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 brutolijstprijzen. Zij hebben ook overeenstemming bereikt over het resp. tijdschema voor de invoering van de EURO-emissienormen en de daarmee gepaard gaande prijsverhoging. De door het resp. hoofdkantoor vastgestelde catalogusprijzen vormden het uitgangspunt voor de prijsstelling bij alle deelnemende vrachtwagenfabrikanten.

Appellanten volharden dat er niets wijst op een verband tussen brutolijstprijzen en verkoopprijzen. In het bestreden vonnis wordt gesproken over een ‘*invloed*’, terwijl appellanten verwijzen naar citaten waaruit hoogstens blijkt dat er (mogelijks) ‘*geen rechtstreeks verband*’ is. Het gebrek aan een *rechtstreeks* verband volstaat uiteraard niet om aan te tonen dat er helemaal geen beïnvloeding door zou zijn.

Het Inbreukbesluit bepaalt expliciet dat de prijs één van de belangrijkste instrumenten van mededinging is en dat de diverse regelingen en mechanismen finaal gericht waren op een beperking van de prijsconcurrentie. De karteldeelnemers brachten elkaar op de hoogte van geplande brutoprijsverhogingen, met als doel verstoring van de onafhankelijke prijsvorming en het normale prijsverloop voor vrachtwagens in de EER.

Er kan verwezen worden naar het onderzoek weergegeven in het “*Harrington & Schinkel*” rapport van 25 oktober 2020 (stuk 30 appellanten) waaruit blijkt dat de prijsafspraken zich op het allerhoogste niveau afspeelden en het eigenlijk ging om het kunstmatig opdrijven van de brutolijstprijzen door de productieprijs hoger te doen uitschijnen dan ze werkelijk is/was. De brutoprijslijsten zijn het vertrekpunt, het eindpunt is de finale prijs die de afnemer betaalt. Een verhoging van de brutoprijslijst heeft zeker invloed op de finale nettoprijs.

Het argument van appellanten dat de verkopen geschieden door zelfstandige dealers die verantwoordelijk zijn voor hun eigen omzet en winstmarges, overtuigt niet. Dit argument zou impliceren dat de zelfstandige verkopers (wanneer ze geen rekening zouden houden met de verhogingen van brutoprijslijsten) hun marges zouden zien krimpen, hun onderhandelingspositie met de afnemer zou aangetast worden en ze in feite steeds minder winst zouden maken. Dit is onwaarschijnlijk, ook gelet op de duurtijd van het kartel.



Volgens het hof is het hoogst onwaarschijnlijk dat de feiten geen schade hebben berokkend aan geïntimeerde, koper van vrachtwagentrekkers. Dit gegeven wordt versterkt door het feit 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 inbreukplegers 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 hoogst waarschijnlijk dat deze afspraken *grote economische voordelen* moeten hebben opgeleverd voor de karteldeelnemers, in de vorm van meer winsten, ingevolge bespreken van brutoprijzen en soms het sluiten van akkoorden over verhogingen. Het is voor het hof zeer aannemelijk dat hun gedragingen gevolgen hadden tot bij de eindafnemer van de vrachtwagens.

4.7.6. - *het rapport van het adviesbureau "Compass Lexecon"* –

Appellanten stellen als tweede grief dat het vonnis a quo geen rekening houdt met de econometrische analyse uit het rapport van het adviesbureau *Compass Lexecon*, dat de potentiële effecten van de 14 jaar lang volgehouden kartelinbreuk heeft geanalyseerd (stukken 6, 6bis, 32 en 36 appellanten).

Volgens appellanten blijkt hieruit dat er bij het Truckkartel geen of nauwelijks schade is ontstaan voor de eindafnemers. De inhoud van dit rapport wordt besproken in het voorgelegde vonnis van de rechtbank te Amsterdam van 12 mei 2021 (zie verder), waarin ook wordt ook verwezen naar het *Harrington & Schinkel*-rapport.

Het rapport "*Compass Lexecon*" is echter geen onafhankelijk noch gegarandeerd objectief instrument voor de analyse en de berekening van de schade die voortkomt uit het Truckkartel, want het is tot stand gekomen in opdracht van DAF. Appellanten erkennen dit expliciet in hun syntheseconclusie in hoger beroep (p. 74): "*Appellanten betwisten uiteraard niet dat Compass de Effectanalyse op hun vraag heeft opgesteld en dat zij Compass daarvoor vergoed hebben.*"

Dit kwam reeds aan bod in de procedure voor het Competition Appeal Tribunal te Londen (*Royal Mail Group Ltd. (e.a.) t. DAF Trucks (e.a.)*, 7 februari 2023, 1284/5/7/18 en 1290/5/7/18 (<https://www.catribunal.org.uk/sites/cat/files/2023-02/2023.02.07>))

Bij het onderzoek naar de onafhankelijkheid van de door DAF aangebrachte expert professor Neven, bleek een betwisting omtrent gebrek aan transparantie in hoofde van deze expert, die reeds sedert 2013 geïnstrueerd was als DAF's economische expert en deel uitmaakte van het *Compass Lexecon*-team dat DAF bijstond en adviseerde tijdens het onderzoek voor de Europese Commissie en de lopende procedures in het Verenigd Koninkrijk.



Bij een ‘tijdens en na-analyse’ wordt de ‘voor’-periode volledig genegeerd, terwijl deze eveneens relevante informatie kan bevatten om na te gaan in welke mate er effectief sprake was van een kunstmatige netto prijsverhoging.

Prijzen – ook productieprijsen – kunnen immers fluctueren. Het is dan ook niet uitgesloten dat de productieprijsen ‘tijdens’ de kartelinbreuk in werkelijkheid lager lagen dan in de periode vóór 1997, maar dit gaat verloren in een loutere “tijdens en na”- analyse.

Bij een “tijdens- en na” - analyse gaat de schade opgelopen in de inbreukperiode enkel vergeleken worden met gehanteerde prijzen ná de inbreuk; in dit geval de jaren 2011 en volgende – ná de economische crisis in 2008-2009. De prijzen tijdens de inbreuk énkél vergelijken met een navolgende periode waarin de economie terug herstelde, neutraliseert natuurlijk grotendeels het verschil dat er zou geweest zijn zonder de inbreuk in de voorgaande (‘slechtere’) jaren.

Bovendien, zou een normale competitieve markt de prijzen doen dalen als de productiekost verlaagt. Het “*Compass Lexecon*” rapport gaat – met haar ‘tijdens en na- analyse’ - uit van de veronderstelling dat de productiekost nooit daalt. Met deze analyse kan echter niet worden achterhaald wat de productiekost tijdens de inbreuk heeft gedaan en kan dus ook geen correct beeld worden gevormd.

Appellanten repliceren dat de ‘tijdens-en-na analyse’ ook wordt gepromoot in de “Praktische Gids van de Europese commissie” en dat deze meest voor de hand ligt omwille van het ontbreken aan informatie van de voor-periode.

De uitvoerige argumentatie van appellanten (hun syntheseconclusie in hoger beroep, p.71 tot 83) overtuigt het hof geenszins. De voor-periode lijkt overigens des te relevanter nu het kartel ook plaatsvond tijdens de overgang van de munteenheid (introductie Euro). Uit het Besluit van de Commissie blijkt dat er expliciet afspraken werden gemaakt omtrent deze overgang naar de nieuwe munteenheid (cf. prijsverhoging Frankrijk).

Inzake het Truckkartel is de “tijdens-en-na analyse” derhalve niet de meest accurate methode om de gevolgen en schade door het Truckkartel in kaart te brengen.

4.8. - **het vonnis van de rechtbank van Amsterdam van 12 mei 2021** –

Geïntimeerde vroeg de overlegging van het “*Harrington & Schinkel*” rapport omdat dit de besluiten van “*Compass Lexecon*” – rapport weerlegt. Appellanten hebben dit pas voorgelegd in huidige beroepsprocedure (stuk 30 appellanten).



De gegevens van het vonnis van de rechtbank te Amsterdam van 12 mei 2021 (stuk 10b van geïntimeerde) en de besprekingen van betrokken rapporten, laten aan huidig hof toe om de bevindingen van de rechtbank te Amsterdam te onderschrijven.

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 brutolijstprijzen en voor de informatie-uitwisseling van brutolijstprijzen. Harrington & Schinkel vatten het prijsstellingsmechanisme van een vrachtwagenfabrikant als volgt samen: (vertaling):

De eerste verzameling feiten betreft de vaststelling en de verspreiding van de brutolijstprijzen in het prijsbepalingsproces. De brutolijstprijzen werden vastgesteld door de directie van de vrachtwagenfabrikanten op het niveau van het hoofdkantoor en waren (o.m.) 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 de vrachtwagenspecificaties 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 netto-totaal 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".

De rechtbank te Amsterdam voegt daar aan toe: *"Harrington & Schinkel zijn daarbij uitgegaan van wat in het Besluit is opgenomen over de rol die brutolijstprijzen spelen in het prijsstellingsmechanisme van de Truckfabrikanten".*

Het "Harrington & Schinkel"-rapport komt overtuigend over. Deze studie werd uitgevoerd in opdracht van CARTEL DAMAGES CLAIMS S.A., een Luxemburgse onderneming die de aanspraken van méér dan duizend kopers en gebruikers van vrachtwagens uit de periode waarin de mededingingsinbreuk plaatsvond, vertegenwoordigt. Het is opgesteld door personen die ter zake deskundig zijn 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 gehouden van een volledig concurrerende markt.

Het is algemeen aanvaard dat prijzen stijgen als de kostprijs stijgt. De theorie van "Harrington & Schinkel" dat de lagere schakels in de distributieketen niets wisten van de afspraken over brutolijstprijzen en de informatie-uitwisseling ervan, is overtuigend. Het hof volgt appellanten niet in hun kritiek op het rapport. Het is hoogst onwaarschijnlijk dat de afspraken en informatie-uitwisseling tussen de karteldeelnemers geen gevolg zouden hebben gehad voor de eindprijzen.

De rechtbank te Amsterdam stelde: *"De Commissie heeft geoordeeld dat er een relatie bestaat tussen de brutolijstprijzen en de prijs die afnemers betalen. Bovendien hebben de Truckfabrikanten geen overtuigende verklaring gegeven voor de vraag waartoe de uitwisseling van de brutolijstprijzen dan wel dienden. [.../...] Volgens DAF dienen brutolijstprijzen 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".*

De stelling van het 'Compass Lexecon'-rapport, nl. dat er enkel informatie-uitwisseling zou zijn geweest, en dat deze informatie-uitwisseling gezien het gebrek aan transparantie op de markt geen daadwerkelijke prijsverhoging en dus geen schade zou hebben veroorzaakt, is dus manifest in strijd met de bevindingen en overwegingen in het Besluit van de Europese Commissie.

Er zijn, naast informatie-uitwisseling, immers wél afspraken gemaakt omtrent gehanteerde prijzen en kortingen (zie o.m. randnr. 53 Besluit EC m.b.t. afspraken rond prijsverhogingen in Frankrijk) én de informatie-uitwisselingen stelden de inbreukplegers in staat om te anticiperen op prijzen/prijsaanpassingen van de concurrenten/andere inbreukplegers (zie o.m. randnrs. 48 t.e.m. 58 Besluit EC).

In essentie hebben de **truckfabrikanten** de netto-verkoopprijzen kunstmatig opgedreven door de productiekosten hoger te doen uitschijnen dan ze in realiteit waren. Enkel de hoofdkantoren hebben/hadden zicht op de effectieve productieprijis, zodat de tussenpersonen in de distributieketen niet op de hoogte waren van deze 'geveinsde' hogere productieprijis en niets anders konden dan aannemen dat de productieprijis effectief was verhoogd/zo hoog was. Aangezien dit bij de andere truckfabrikanten ook zo was – omdat dit aldus was afgesproken op het hoogste niveau – werden er geen vragen gesteld en was deze hoge productieprijis ook erg plausibel, gezien de nettoprijzen.

De eerste rechter kan aldus worden bijgetreden want het is duidelijk dat er méér dan enkel informatie-uitwisseling heeft plaatsgevonden én dat de markt van vrachtwagentrekkers wel



transparant is, minstens transparant genoeg om met de informatie die werd uitgewisseld een effectieve coördinatie mogelijk te maken.

De Commissie overwoog (nrs. 29 en 30): *"De vrachtwagensector wordt gekenmerkt door een hoge mate van transparantie. De adressanten 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 adressanten, in verschillende mate, toegang tot andere gegevens doordat klanten spontaan aanbiedingen van concurrenten. Eén van de resterende onzekerheden voor de Adressanten op de markt voor vrachtwagens was derhalve het toekomstige marktgedrag van concurrerende vrachtwagenproducenten en in het bijzonder hun respectieve voornemens m.b.t. wijzigingen van hun brutoprijzen en brutoprijzlijsten".*

Om bovenstaande redenen is het hof niet overtuigd van de juistheid van het rapport "Compass Lexecon" en neemt dit niet in aanmerking. Het gaat immers uit van verkeerde premissen en kan derhalve niet bijdragen aan een oordeel dat in de lijn ligt van (en geen afbreuk doet aan de overwegingen van) het Besluit van de Europese Commissie.

Ook de "Van Damme" – studie (stuk 31 appellanten) die de effecten zoals omschreven in het "Harrington & Schinkel" rapport betwist, stellende dat niet wordt aangetoond dat de betrokken partijen gewin konden halen uit de niet-naleving van afspraken in deze concrete sector, kan niet worden gevolgd gelet op de lange duurtijd van inbreuk.

Het oordeel van de eerste rechter is afdoende en correct gemotiveerd en moet worden bijgetreden. Terecht baseert de eerste rechter zich, o.m. in navolging van de rechtbank te Amsterdam, op het "Harrington & Schinkel" rapport en de economische analyses aldaar.

4.9. – voornaamste grief appellanten: betwisting bestaan van schade -

Opvallend is dat DAF stellig beweert dat er geen schade zou zijn geleden door geïntimeerde als eindafnemer ten gevolge van het kartel, terwijl zij blijkbaar wél ten aanzien van tal van andere afnemers en transportbedrijven schikkingen heeft getroffen (zie persartikels in 2023 en 2024 – stukken 60, 61, 62 en 63 geïntimeerde). Hieruit valt af te leiden dat DAF, minstens impliciet, erkent dat er weldegelijk schade werd geleden door haar afnemers en transportbedrijven ingevolge het kartel en dat deze schade vergoeding verdient.

Het is dan ook ongeloofwaardig dat appellanten in casu nog elke vorm van schade, zelfs elk effect van de kartelinbreuk jegens geïntimeerde, ontkennen. De Europese rechtspraak is sinds het Belgische BEVATRANS-arrest van 1 maart 2021 (stuk 4 appellanten) geëvolueerd in het voordeel van de schadelijders (stukken 64 en 65 geïntimeerde). Zelfs in zaken waarin de



schadelijders geen concrete schadeberekening kunnen bewijzen, wordt de schade – met respect voor de gelijkheid van de schadelijders – forfaitair op een minimum geraamd.

Het hof is van oordeel dat de omschrijving van de feiten in een dergelijke grote mate de waarschijnlijkheid van schade met zich meebrengt als gevolg van de Inbreuk, dat aan het bestaan van schade niet kan worden getwijfeld. 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 die door de Commissie werden weerhouden niet specifiek de prijszetting tussen de dealer en de eindklant betreffen, is niet relevant, gezien de prijszetting aan het begin van de keten evident de overige stappen in prijszetting heeft beïnvloed.

Er kan volgens appellanten in de OXERA-studies vanaf december 2009 (stukken 11, 14, 35 en 37 appellanten) geen aanwijzing worden gevonden dat geïntimeerde schade zou hebben geleden. Dit kan niet worden gevolgd.

Uit deze studies 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 casu, gelet op aard van de 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.

Samen met de eerste rechter, is het hof bijgevolg overtuigd dat geïntimeerde **schade** heeft geleden. Conform artikel 8:29 nieuw B.W., dat 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 overeenstemmen.

Het hof leidt het bestaan van de schade af uit de vermoedens zoals die volgen uit de hogere overwegingen wat betreft de aard van de inbreuk. Ook neemt het hof het feit in aanmerking dat - zoals uit de OXERA studies blijkt - in 93% van de kartelzaken er een méérprijs is, in acht genomen ook de feitelijke vaststelling dat de Inbreuk 14 jaar heeft geduurd wat enkel te verklaren is door de voordelen die uit de verboden afspraken en gedragingen voortvloeiden.

Bovendien is de bewering als zou er geen enkel economisch voordeel zijn genoten (opnieuw) manifest in strijd met de overwegingen van het Besluit van de Commissie. De kartelinbreuk had onmiskenbaar een economisch voordeel tot doel, dit d.m.v. de verstoring van de onafhankelijke prijsvorming en het normale prijsverloop. Hierdoor konden de prijzen die zonder de inbreuk lager zouden gelegen hebben, **kunstmatig hoog** gehouden of verhoogd worden ten koste van de eindafnemers, zoals geïntimeerde. De duurtijd is indicatief, niet



alleen voor de grootte van het genoten economisch voordeel, maar ook voor de motivatie van de inbreukplegers om hun praktijk/inbreuk in stand te houden.

Het hof stelt ook vast dat diverse andere rechtscolleges in het buitenland tot het besluit kwamen dat dezelfde feiten zoals in casu, schade hebben berokkend aan de afnemers van vrachtwagentrekkers. Het bestaan van de schade in hoofde van geïntimeerde wordt door het hof aangenomen. Het vierde middel in hoofdorde van appellanten faalt.

4.10. - *geen analogie met het arrest van 18 november 2024 (het "Liftenkartel")* –

Appellanten argumenteren naar analogie met een recent arrest van het hof van beroep te Brussel van 18 november 2024 (2015/AR/95) inzake het "Liftenkartel" (stuk 38 appellanten). Om hun rechten van verdediging te respecteren, werd aan appellanten de kans gegeven bijkomend te concluderen in huidig hoger beroep bij toepassing van art. 748 §2 Ger.W. Analyse van dit arrest door huidig hof leert:

-het voorwerp van geschil aldaar beoordeeld betrof een vordering tot schadevergoeding uitgaande *van de Europese Unie zélf*, die, als schadelijder, zich richtte tegen alle liften- en roltrappenbouwers die betrokken waren in het 'Liftenkartel'. Dit betrof een marktverdelingskartel dat werd vastgesteld bij beslissing van de Europese Commissie van 21 februari 2007 en waarbij werd gesteld dat zij in de periode van 9 mei 1996 tot 29 januari 2004 d.m.v. marktverdelingsafspraken, inbreuken gepleegd had op het art. 101 VWEU op de Belgische, Duitse, Luxemburgse en Nederlandse markten

-het betreft een *marktverdelings-* en geen prijsafsprakenkartel. Een *marktverdelingskartel* zoals "het Liftenkartel" heeft geen rechtstreekse invloed op de prijs, maar gaat over het heimelijk verdelen van de markt om zo de concurrentiedruk voor alle karteldeelnemers te verminderen. Dit *kan* leiden tot minder concurrentiële prijzen, maar verzekert in ieder geval een *monopolie* als marktspeler binnen de eigen regio/het segment dat hem werd toebedeeld bij de kartelafspraken. Het gaat om een vervalsing van de vrije markttoegang waardoor de keuze voor de klant beperkt wordt. Een effect op de prijs is onzeker.

Concreet betroffen de afspraken in het liftenkartel: 1) afspraken over de verdeling van de markt m.b.t. verkoop en installatie van nieuwe installaties; 2) afspraken om niet te concurreren m.b.t. onderhoudscontracten en deze over te laten aan de leveranciers van nieuwe installaties; 3) afspraken om niet te concurreren m.b.t. modernisering installaties en de modernisering over te laten aan de onderneming die het onderhoudscontract had.

Een *prijsafsprakenkartel* zoals in casu "het Truckkartel" daarentegen heeft wél een rechtstreeks gevolg op de prijs. De prijs is immers het voorwerp van de collusie. Er worden afspraken gemaakt (al dan niet impliciet, via wederzijdse uitwisseling van essentiële en geheime informatie) omtrent bv. de te hanteren minimum- of verkoopprijzen. De



prijskoncurrentie wordt volledig uitgeschakeld met als rechtstreeks gevolg dat de klant méér betaalt. Een effect op de prijs is zeker.

Waar het hof van beroep te Brussel zich aldus zeer voorzichtig opstelt in het aannemen van het bestaan van zekere financiële schade als gevolg van het marktverdelingskartel, is dit logisch, gezien de onzekerheid van het effect van een marktverdelingskartel op de prijs.

-het “Liftenkartel” duurde 8 jaar, waar het “Truckkartel” ruim 14 jaar bleef bestaan. Het liftenkartel had geografische spreiding over Duitsland en de Benelux, waar het truckkartel de volledige EU/EER bestreek. Het marktaandeel van de betrokkenen bij het “Liftenkartel” bedroeg slechts 71%-75%, waar dit bij het Truckkartel ruim 90% bedroeg. Bij het “Liftenkartel” werd de concurrentie niet volledig uitgeschakeld, minstens 25% van de marktspelers waren vrij.

Bovenstaande relevante verschillen tussen beide casussen verantwoorden een andere beoordeling, teméér gelet op het gelijkheidsbeginsel in acht genomen dat in andere Europese lidstaten reeds effectieve schadevergoedingen werden toegekend in het kader van het Truckkartel.

4.11. – *omvang van de schade - algemeen – forfaitair percentage* -

Waar het bestaan van de schade aannemelijk is, moet nagegaan worden of de aanstelling van een deskundige moet overwogen dan wel of de schade forfaitair kan worden begroot zoals geïntimeerde in hoofdorde doet. 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).

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.

Voor schadebegroting bij inbreuken op artikel 101 VWEU wordt vaak gebruik gemaakt van de vergelijking tussen de marktprijs vóór en na de inbreuk. Bij inbreuken die dermate 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 productmarkten of andere geografische markten) lijken in casu weinig oplossing te kunnen brengen.

Het bevelen van een onderzoeksmaatregel dreigt derhalve niet meer duidelijkheid te zullen brengen. In die omstandigheden is het **niet opportuun** 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. Het hof acht het in casu niet aangewezen een expertise te bevelen.

De rechter mag de omvang van de schade naar *billijkheid* begroten wanneer hij in de onmogelijkheid is om de schade op een wiskundig nauwkeurige wijze te bepalen. Aldus kan in casu worden overgaan tot begroting van de schadevergoeding in alle redelijkheid en billijkheid (VERHUIST, M., "Billijkheid als *deus ex machina* bij moeilijke schadebegroting ? Toepassing op de privaatrechtelijke handhaving van het mededingingsrecht." *TBBR* 2019, afl. 3, 107-132).

De *ex aequo et bono* begroting is volgens de eerste rechter terecht de enige mogelijke *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.

Geïntimeerde begrootte haar schadevergoeding van 25,175 % op basis van een vonnis van de rechtbank te Toledo (Spanje) van 27 februari 2020 (zaak 167/2018) welke het percentage om de schade te begroten inderdaad vastlegt op 25,175 % (stuk 10a van geïntimeerde).

Het begroten van de schade op basis van een forfaitair percentage op de aankopen over een bepaalde periode is het meest aangewezen en billijk. De forfaitaire begroting, al dan niet op basis van een forfaitair 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 (Orb. Brussel 24 december 2019 A/18/03290; Spanje A/18/032901 Audiencia Provincial de Pontevedra 28 februari 2020, zaak982/2019; Juzgado de lo Mercantil Murcia 4 februari 2022, 336/2019; Juzgado de lo Mercantil Bilbao 1 september 2021, 744/2020; Duitsland Dortmund Regional Court, 30 september 2020, 8 0 115/14 (Kart) – zie o.a. stuk 56 geïntimeerde).

Op de website *www.poderjudicial.es* staan veel uitspraken van Spaanse rechtbanken, waar op forfaitaire wijze een percentage op de netto aankoopprijs wordt genomen om de schade te begroten. De rechtbank van Toledo, waar geïntimeerde verwijst, kent echter een zeer hoog percentage (25,175 %) toe als forfait, in tegenstelling tot andere rechtbanken 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% was toegestaan (Audiencia Provincial de Pontevedra 28 februari 2020, zaak 982/2019, <https://www.poderjudicial.es>). Zie ook: 5% toegekend door Juzgado de lo Mercantil Murcia 04/02/2022, 336/2019; ook 5% door Juzgado de lo Mercantil Bilbao 1 september 2021 744/2020). In Duitsland werd de schade berekend aan 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).



Bij het in casu bepalen van de hoegrootheid van het percentage moet volgens het hof rekening worden gehouden met:

- 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 geïntimeerde voorstelde, zou hebben gehad: indien bij aanvang van het kartel de prijzen plots met 25% zouden zijn gestegen, dat zou dit zijn opgemerkt 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.

Rekening houdende met alle gegevens bevestigt het hof (zoals door de eerste rechter aanvaardbaar werd geoordeeld) in billijkheid het gemiddelde percentage om de schade te begroten op **7,5 %**.

4.12. – *begroting van de schade – in concreto* -

Als finale afnemer betaalde geïntimeerde een kunstmatig hoog gehouden (meer) prijs per aangekochte vrachtwagen. Concreet heeft zij binnen de periode van 17.01.1997 en 18.01.2011 in totaal **54 vrachtwagens** gekocht/geleased voor een totaal bedrag van **4.095.334,81 EUR** (stuk 11 en stukken 12 t.e.m. 49 geïntimeerde).

Aangezien de aangekochte vrachtwagens allemaal van het merk DAF zijn, is het in se irrelevant bij welke dealer ze gekocht werden. Het is ook irrelevant of het een aankoop of een leasing betrof (cfr. Oberlandesgericht in Naumburg in graad van beroep - stuk 58 geïntimeerde). De prijzen van vrachtwagens hebben ook invloed op de leaseprijzen.

In hoger beroep legt geïntimeerde een stukkenbundel voor met, voor elke vrachtwagen, alle nog beschikbare bewijzen. Het bewijs in handelszaken is vrij en de nieuwe bewijsstandaard is dat het bewijs moet geleverd worden met een redelijke mate van zekerheid (artikel 8.5 N.B.W.). Geïntimeerde **voldoet** aan haar bewijslast.

Appellanten analyseren in hun syntheseconclusie in hoger beroep (p. 143 t.e.m. 146) enkele uitspraken waarin de rechter de schadevordering afwees omdat niet aan de bewijslast werd voldaan: het *Landgericht Stuttgart* (Arrondissementsrechtbank) op 7 maart 2024 (stuk 28 appellanten); het *Oberlandesgericht Düsseldorf* (hoger regionaal Gerechtshof) zaak 8 O



24/17, 6 maart 2019, Nijmeijer, p. 12; *Landgericht Berlin*, zaak 16 O 117/17, 26 juni 2018, Arpack, p. 6.; de rechtbank van *Nyíregyházi, Hongarije*, zaak 4.G.40.126/2022/23/I., 14 december 2022, Lerton.

Dit hof stelt vast dat deze uitspraken uitsluitend van toepassing zijn voor de betrokken procedures, waar telkens de aldaar overlegde concrete bewijsstukken (contracten, facturen, betalingen, ...) aan evaluatie werden onderworpen, dewelke in elke schadeclaim verschillend zijn en uiteenlopende bewijswaarde hebben. Het zesde middel van appellanten faalt.

Appellanten zijn in casu gehouden loyaal *mee te werken* aan de bewijsvoering en tevens rust op hen een bijzondere mededelingsplicht, gezien er sprake is van een *kennelijk onevenwicht* tussen de partij mét bewijslast (geïntimeerde) en appellanten. Ten onrechte betogen appellanten dat hierdoor een “omkering” van de bewijslast plaatsvindt.

Ook de Europese Commissie heeft reeds een mededeling gedaan i.v.m. de begroting van schade bij schadeacties na inbreuken op artikel 101 en 102 VWEU (stuk 59 geïntimeerde).

De veroordelingen in andere landen waren reeds tijdens de procedure in eerste aanleg talrijk (stukken 54 t.e.m. 58 geïntimeerde): rechtbank Valladolid in juli 2020 – 6 uitspraken; rechtbank Santander in mei 2021 – 10 % kunstmatige prijsverhoging; rechtbank Napels in november 2021 – 15% kunstmatige prijsverhoging; rechtbank Murcia eind 2018 – 20,7 % kunstmatige prijsverhoging; rechtbank San Sebastian in maart 2020 – 24% kunstmatige prijsverhoging, rechtbank Amsterdam in mei 2021 en rechtbank Naumburg in juli 2021. Op heden is dit zelfs nog exponentieel toegenomen (stukken 64 en 65 geïntimeerde).

Ook in hoger beroep verlenen appellanten niet de nodige medewerking aan de bewijslast, alhoewel het voor hen mogelijk moet zijn zelf gegevens bij te brengen omtrent de waarde van de vrachtwagens. Appellanten brengen evenwel ook geen enkel stuk bij waaruit blijkt dat de door geïntimeerde opgegeven prijzen onjuist zouden zijn.

Geïntimeerde toont aan welke vrachtwagens zij op welk moment heeft aangekocht en voor welke prijs. Zij vorderde voor de eerste rechter een schadepercentage van 25,175 % en aan de hand van dit percentage kwam zij op een te vergoeden bedrag in hoofdsom van 1.031.000,54 EUR (stuk 11 geïntimeerde). Ze vorderde tevens de wettelijke rente vanaf de datum van aankoop van de resp. vrachtwagens, nl. een totaal bedrag van 637.015,17 EUR.

Voor de opsomming van de aangekochte vrachtwagens verwijst geïntimeerde naar haar schadebegroting. In algemene termen bestaat de schade van geïntimeerde uit de betaalde meerprijzen, de hogere kosten van het leasen, huren of de financiering van de vrachtwagens in het algemeen, duurdere verzekeringspremies, de hogere prijs van de vrachtwagens omdat de kosten van de invoering van de emissiestandaarden zijn doorberekend aan de koper/geïntimeerde, enz. ...



Door de brutolijstprijzen in onderlinge afstemming te verhogen, stegen de uiteindelijke eindafnemersprijzen, en daarmee ook de leasetarieven, allemaal kosten en verhogingen in de prijzen die door de eindafnemers, o.a. geïntimeerde, dienden te worden gedragen. Dat eventuele onderhandelingen met de eindklant (bv. het toekennen van een handelaarskorting) zouden (kunnen) meebrengen dat de in het kartel afgesproken brutoprijzen slechts een gering effect zouden hebben op de finale prijs voor de klant, is onwaarschijnlijk en een loutere hypothese.

De rechtbank in Toledo (stuk 10 a - punt 'ZES schade en causale relatie' van geïntimeerde) oordeelde: *“Uit de lezing van het Besluit is het duidelijk dat de door de Commissie gesanctioneerde gedragswijze leidde tot een akkoord over het bepalen van brutoprijzen, een feit dat noodzakelijkerwijs invloed had op het bepalen van de netto prijzen of de verkoopprijzen aan de eindbestemming van het aan kartelvorming onderhevige product. De bruto-prijs van de vrachtwagens in kwestie was lange tijd onderhevig aan de kartelvorming en dit had onherstelbare gevolgen voor de netto-prijs”.*

Er kan verwezen worden naar het “Harrington & Schinkel”-rapport dat als expertiserapport werd voorgelegd in de Nederlandse procedure (stuk 30 appellanten), welk een zeer precieze, genuanceerde analyse geeft van op welke manier het Truckkartel schade heeft berokkend.

Wat betreft de omvang van de schade, moet de schade van geïntimeerde integraal vergoed worden, m.n. zij moet in de situatie geplaatst worden als deze waarin de kartelinbreuk niet zou hebben plaatsgevonden. Gezien de verschillende bemoeilijkende factoren in casu, koos de eerste rechter er binnen zijn mogelijkheden toe om de schade forfaitair op 7,5% te ramen. Er bestaan inderdaad wel tal van andere berekeningsmethodes, maar om deze te kunnen toepassen is meer concrete informatie vereist. Met de in casu voorliggende gegevens, heeft de eerste rechter oordeelkundig de schade op **7,5%** geraamd.

In haar laatste syntheseconclusie in hoger beroep berust geïntimeerde in deze raming. Ze stelt, behoudens blijvende verwijzing naar rechtspraak waarin hogere percentages worden weerhouden, *weinig te kunnen inbrengen* tegen het oordeel van de eerste rechter. Geïntimeerde acht dit een aanvaardbaar percentage en vraagt aldus de **bevestiging** hiervan en de afwijzing van alle door appellanten ingeroepen grieven/middelen hieromtrent.

Het causaal verband tussen de inbreuk en de schade blijkt duidelijk uit het Inbreukbesluit van 19 juli 2016. Zo wordt in § 85 gesteld: (vrije vertaling) *“In onderhavig geval, rekening houdend met de marktquota en het zakenvolume van de Bestemmingen van het Besluit in de EER, moet ervan uitgegaan worden dat het gedrag aanzienlijke effecten heeft op de handel. De geografische dimensie van de schending, met invloed op verschillende Lidstaten, en de grensoverschrijdende aard van de producten bevestigen dat de effecten op de handel aanzienlijk zijn.”* (stuk 3 appellanten/stuk 5 geïntimeerde).



Dat er een causaal verband bestaat tussen de inbreuk/handelswijze van appellanten enerzijds en de schade bestaande uit de betaalde méérprijzen anderzijds, is logisch. De inbreukplegers hebben dit kartel immers gesloten *met als enig doel* hogere prijzen te kunnen rekenen aan de eindafnemer en hebben hiermee schade berokkend in de betrokken periode, zodat de cirkel fout-schade-causaal verband zich op die wijze sluit.

4.13. – *berekeningswijze op volledige aankoop prijs -*

Appellanten stellen dat het schadepercentage niet mag gerekend worden op de *volledige* aankoop prijs, maar dat de prijs van de 'toebehoren' en 'extra uitrusting', door de Dealer (TTK) en derde partijen geïnstalleerd, daarvan in mindering moeten worden gebracht (hun tiende middel – aanvullende syntheseconclusies hoger beroep, p. 150-151 appellanten).

Er kan worden verwezen naar het Besluit van de Commissie van 19 juli 2016. In randnummer 46 e.v. wordt gesteld dat aanvankelijk traditionele brutolijstprijzen werden uitgewisseld en na verloop van tijd ook vrachtwagenconfigurators werden uitgewisseld, waaruit gedetailleerde informatie *voor alle modellen en opties* bleek.

Uit niets blijkt aldus dat de toebehoren waarvan appellanten stellen dat deze moeten worden weggelaten uit de grondslag om de schadevergoeding te berekenen, geen voorwerp hebben uitgemaakt van de kartelinbreuk, wel integendeel. Ook deze grief is ongegrond.

Verder stellen appellanten dat de eerste rechter verkeerd oordeelde door de initieel betaalde méérprijs niet in aftrek te nemen bij latere doorverkoop of terugname (hun elfde middel).

Appellanten voeren hiermede een "*doorberekeningsverweer*", stellende dat geïntimeerde haar eigen prijzen wel zal opgedreven hebben teneinde de schadelijke gevolgen van de concurrentievervalsing te neutraliseren, alsook dat zij haar vrachtwagens tweedehands duurder zal doorverkocht hebben. Geïntimeerde betwist dit met de meeste klem.

Wat betreft het doorberekenen op haar eigen producten is geïntimeerde formeel dat dit onmogelijk is indien zij zichzelf 'uit de markt' zou hebben gezet. De transportsector is bijzonder concurrentieel en laat aan een transportfirma niet toe om zomaar elke kostenstijging door te rekenen, gelet op het afnemende winstmarge voor transporteurs.

Daarenboven, voor zover geïntimeerde na het lichten van de aankoopoptie al haar vrachtwagens zou doorverkopen, is het niet zo dat de initieel betaalde kunstmatig verhoogde prijs daarbij gerecupereerd wordt. De waarde van een tweedehandsvoertuig laat zich bepalen door enerzijds het marktaanbod en anderzijds het aantal gereden kilometers, de toestand van onderhoud van het voertuig, de eventuele opties en het bouwjaar. De initiële aankoop prijs van een vrachtwagen speelt daarbij geen enkele rol.



Het komt aan appellanten toe te bewijzen wat zij beweren. Als zij beweren dat de eventuele méérkosten op de prijzen van nieuwe vrachtwagens werden doorberekend bij verkoop van gebruikte vrachtwagens door geïntimeerde, moeten appellanten hiervan het bewijs leveren. Met cijfers over slechts drie gevallen (stukken 29b, 30b en 38b geïntimeerde) kan een *systematisch* doorberekeningsverweer geenszins worden aangetoond.

Het doorberekeningsverweer is tegenstrijdig met eerdere standpunten van appellanten. Met dit verweer erkennen appellanten dat er weldegelijk een initiële meerprijs is aangerekend geweest. Uit de stukken 29b en 30b van geïntimeerde blijken er daarenboven oude vrachtwagens in ruil te zijn gegeven. Het bouwjaar van die vrachtwagens (2002) dateerde van vóór de inbreukperiode, zodat daarop geen méérprijs kan zijn gerekend, minstens staat een kartelinbreuk van vóór die periode niet vast.

Er wordt niet aangetoond dat geïntimeerde haar geleden schade effectief heeft kunnen recupereren middels doorverkoop/terugname. Algemene theorieën en persartikels m.b.t. andere transportbedrijven (stukken 14, 17, 18, 21, 36 en 37 appellanten) bewijzen geenszins dat ook geïntimeerde deze kosten effectief zou hebben doorgerekend/kunnen doorrekenen.

Appellanten betogen verder dat transportbedrijven meerkosten doorberekenen aan hun klanten via de prijzen van de door hen aangeboden transportdiensten. Ze verwijzen naar het "Compass Lexecon" - rapport, waarin enkel sprake is van "*waarschijnlijkheid van een doorberekening*" (stuk 36 appellanten).

De totale aankoopprijs bedroeg 4.095.334,81 EUR en aan 7,5% geeft dit een totale schadevergoeding in hoofdsom van **307.150,11 EUR**.

4.14. – *de intrestberekening* -

Volgens het Hof van Justitie van de Europese Unie dienen partijen die rechtstreeks benadeeld zijn door een inbreuk op artikelen 101-102 VWEU volledige schadevergoeding ontvangen, wat de reële schade, gederfde winst als gevolg van de inbreuk omvat, meer de intresten vanaf het tijdstip waarop de schade zich voordeed (HvJ. 13 juli 2006, C-295/04 tot en met C-298/04, punten 95-97; HvJ. 5 maart 1996, C-46/93 en C-48/93, punt 87; Mededeling 2013/C 167/07 betreffende de begroting van de schade bij schadeacties wegens inbreuken op artikel 101 of 102 van het VWEU).

Appellanten stellen dat de intrestberekening verkeerd zou zijn, o.a. aangezien de leasetermijnen nog niet volledig betaald waren op 12 januari 2011 (twaalfde middel – aanvullende syntheseconclusie in hoger beroep van appellanten, p.159-161).



De eerste rechter raamt de vergoedende intresten *ex aequo et bono* voor de periode 1997 tot 2011 (periode inbreuk) op **30.000,00 EUR** tot 11.01.2021. Vanaf 12.01.2021 lopen de wettelijke intresten.

De vergoedende intresten maken deel uit van de schadevergoeding tot 11 januari 2021 zodat de wettelijke intresten op dit bedrag correct vanaf dan zijn beginnen lopen. Het al dan niet reeds voldaan zijn van de leasetermijnen is **niet relevant** en wordt ondervangen in de *ex aequo et bono* begroting van de vergoedende intresten.

Kapitalisatie van intresten conform artikel 1154 BW wordt niet toegestaan voor verbintenissen uit een onrechtmatige daad (Cass. 27 oktober 1988, *Pas.*, 1989, I, 215).

Ook de grief inzake de intresten is ongegrond. De beslissing van de eerste rechter dient dan ook te worden **bevestigd**. Het hoger beroep is **ongegrond**.

5. GERECHTSKOSTEN

De rechtsplegingsvergoeding moet voor iedere aanleg door de rechter worden bepaald op grond van het toepasselijke tarief op datum van de uitspraak, ongeacht het door de partijen gevorderde bedrag (Cass. 13 januari 2023, C.22.0158.N, www.cass.be).

In toepassing van de artikelen 1017, 1022 en 1042 Ger.W. worden appellanten - als in het ongelijk gestelde partijen - verwezen in de gerechtskosten van het hoger beroep, in hoofde van geïntimeerde begroot op **47.093,02 EUR** rechtsplegingsvergoeding hoger beroep, zijnde het maximaal tarief gelet op de waarde van de vordering en de complexiteit van de zaak (per 1 maart 2025 geïndexeerd).

Appellanten worden veroordeeld tot de reeds door hen betaalde bijdrage van **24,00 EUR** aan het Begrotingsfonds voor de Juridische Tweedelijnsbijstand. De kosten moeten niet begroot worden aan de zijde van appellanten want zij blijven hen eigen.

Appellanten moeten - na uitnodiging – ook de rolrechten van **400,00 EUR** betalen aan de Belgische Staat, FOD Financiën. De vrijstelling van artikel 279(1), 4°, W.Reg. is niet van toepassing. De gegevens voor de oplossing van dit geschil bevinden zich immers niet in het bijzonder recht dat van toepassing is op het stelsel van de insolventieprocedures.

**OM DEZE REDENEN,
HET HOF,**

- Verklaart het hoger beroep ontvankelijk, doch **ongegrond**:

┌ PAGE 01-00004523602-0037-0038-01-01-4 ─┐



- **Bevestigt** het bestreden vonnis met rolnummer A/18/02226 van 29 april 2022, zoals verbeterd op 2 mei 2022, integraal en in al haar onderdelen;
- Veroordeelt appellanten tot de kosten van het geding in hoger beroep en tot de reeds door hen betaalde bijdrage van **24,00 EUR** aan het Begrotingsfonds voor de Juridische Tweedelijnsbijstand, alsook vereffend aan de zijde van geïntimeerde op **47.093,02 EUR** zijnde de maximale rechtsplegingsvergoeding hoger beroep;
- Veroordeelt appellanten tot betaling van het rolrecht hoger beroep van **400,00 EUR** aan de Belgische Staat, FOD Financiën, die instaat voor de inning ervan;

Aldus gewezen door de **zevende collegiale kamer**, van het hof van beroep te Gent, zetelend in burgerlijke zaken,

samengesteld uit:

- Frank Deschoolmeester

kamervoorzitter,

- Johan Bekaert,

raadsheer,

- Miet Debucquoy,


raadsheer,

bijgestaan door:

- Marleen Lippevelde,

griffier,

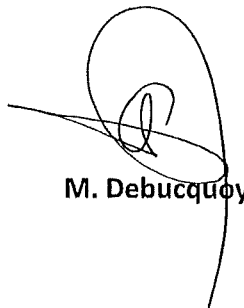
en uitgesproken door de kamervoorzitter van de zevende kamer in **openbare terechtzitting** op **15 september 2025**.



M. Lippevelde



J. Bekaert



M. Debucquoy



F. Deschoolmeester

