

Truckkartel

Schadevergoedingsactie komt goed op stoom



15

Met de steun van UPTR groepeerde Deminor een groot aantal Belgische ondernemingen in twee collectieve juridische acties voor schadevergoeding tegen Volvo/ Renault, MAN, Daimler (Mercedes), Iveco en DAF. In de procedures komen allerlei onderwerpen aan bod waarover de rechter moet beslissen. In maart 2022 vond er nog een belangrijke zitting plaats. Een paar maanden later besloot de rechtbank Amsterdam om nagenoeg alle formele verweren van de truckfabrikanten van tafel te vegen. Daarmee komt de rechtbank nu toe aan de kern van de zaak: de aansprakelijkheid van de truckfabrikanten. Een nieuwe zitting zal worden gepland voor het eerste kwartaal van 2023.

Het staat vast dat truckfabrikanten een illegaal kartel hebben georganiseerd dat zag op vrachtwagens van boven de 6 ton. Dit blijkt uit de schikking die de betrokken truckfabrikanten (behalve Scania) met de Europese Commissie hebben gesloten in 2016. In ruil voor een verlaging van de boetes, die in totaal alsnog EUR 2,9 miljard bedroegen, erkenden Volvo/Renault, MAN, Daimler (Mercedes), Iveco en DAF het bestaan van het kartel en hun betrokkenheid daarbij. Scania, die niet mee schikte, kreeg in september 2017 alsnog een boete opgelegd voor in totaal EUR 880 miljoen. Scania tekende bezwaar aan tegen deze boete, maar tevergeefs: het Algemene Hof van Europa besloot de boete in stand te houden. Scania ging daarna in hoger beroep tegen deze beslissing.

Boetes compenseren niet de schade van de slachtoffers

16

Ondanks dat het bestaan van het kartel en de deelname van de truckfabrikanten hieraan vaststaat, moeten de slachtoffers van het kartel alsnog procederen voor een schadevergoeding. De reden hiervoor, is dat de eerder opgelegde boetes niet bedoeld zijn om de schade van de slachtoffers van het kartel te compenseren. De opgelegde boetes gaan namelijk naar het budget van de Europese instanties en niet naar de slachtoffers.

Omdat een kartel de eerlijke concurrentie belemmert, stijgen de prijzen of worden deze kunstmatig hooggehouden. Het truckkartel

zag op de coördinatie van prijzen en brutoprijsstijgingen van trucks, op de timing van de introductie van vrachtwagens die voldeden aan de nieuwe emissienormen en op het doorberekenen aan klanten van de kosten hiervan. Kortom, zonder het truck kartel waren kopers, leasers en huurders van trucks in die periode goedkoper uit- en beter af geweest. Slachtoffers van het kartel dienen daarom dan ook in actie te komen om een schadevergoeding te verkrijgen. Een juridische procedure is daarvoor nodig, omdat de truckfabrikanten geweigerd hebben uit eigen beweging de slachtoffers te compenseren.

Procederen in Nederland

Om een schadevergoeding voor haar klanten te verkrijgen, is Deminor een eerste juridische procedure gestart in juni 2019. Er is bewust gekozen om te procederen in Nederland. Nederlandse rechtbanken zijn ervaren in het behandelen van collectieve acties voor schadevergoeding en werken relatief snel, het Nederlandse procesrecht is gunstig voor claimanten en het is mogelijk omdat één aantal van de verweerende partijen in Nederland zijn gevestigd. In juli 2021 is Deminor een tweede procedure begonnen in Nederland namens een groep klanten die zich later heeft aangemeld.

De procedure van Deminor van juni 2019 maakt deel uit van de rechtszaken die vooroplopen op alle andere procedures die later zijn gestart in Nederland. Dit is een

voordeel, omdat Deminor daarmee de leiding heeft over hoe bepaalde zaken gaan lopen, ook voor de andere latere procedures die zijn gestart.

Bestaan van de schade en de hoogte

Zoals aangegeven, is het doel van de juridische procedure het verkrijgen van een schadevergoeding. Dit is dan ook meteen een onderwerp dat veel aandacht krijgt in de procedure. Het feit dat er een kartel was, betekent juridisch gezien namelijk nog niet dat het automatisch vast staat dat er schade is geleden, ook al is dit hoogstwaarschijnlijk. Dit is dan ook vaak een eerste argument van de verweerders: er was weliswaar een kartel, maar het kartel “werkte niet”, het kartel was inefficiënt en heeft daarom niet tot schade geleid voor de afnemers.

De claimanten kunnen in een procedure gebruik maken van experts die gespecialiseerd zijn in het aantonen van kartelschade om hun argumenten te onderbouwen. Deminor werkt ook met experts voor de truck kartel actie in Nederland. Deze experts hebben ondertussen een rapport uitgebracht waarmee wordt aangetoond dat het kartel wel degelijk tot schade heeft geleid. Tegelijkertijd maken de truckfabrikanten ook gebruik van deskundigen die het tegendeel beweren in hun rapporten. Het is uiteindelijk de rechter, eventueel bijgestaan door een onafhankelijke expert, die de knoop hierover moet doorhakken.

Om een schadevergoeding voor haar klanten te verkrijgen, is Deminor een eerste juridische procedure gestart in juni 2019.

Naast het bestaan van schade, wordt er vanzelfsprekend ook uitgebreid gedebatteerd over de hoogte van de schade. De door Deminor ingeschakelde experts hebben hier ook al naar gekeken en menen dat het kartel een impact had van tenminste gemiddeld tussen de 8% en 10% op de aankooprijzen van de vrachtwagens. Daarbovenop mogen slachtoffers dan ook nog intresten vorderen op hun schadebedrag. Door het lange tijdsverloop kunnen die de claim nog flink verhogen. Daarnaast kunnen andere schadeposten nog worden toegevoegd.

Tenslotte is er ook veel discussie in de procedure over hoe afnemers van trucks moeten bewijzen dat zij schade hebben geleden.

Formele verweren

Los van het bestaan van schade, de hoogte ervan en hoe deze moet worden bewezen, zijn er ook allerlei formele onderwerpen die behandeld moeten worden in de procedure. Een belangrijk onderwerp is bijvoorbeeld het recht van welk land dat van toepassing is op de schadeclaim voor iedere afgenomen truck.

Als het bijvoorbeeld gaat om een truck van een Duitse truckfabrikant, die werd gekocht in Nederland door een Belgische onderneming die de truck liet leveren in een Oost-Europees land, welk recht is dan van toepassing op de claim?

Tenslotte wordt er in procedures ook veel verweer gevoerd ten aanzien van hoe de juridische verhouding tussen de initiatiefnemer en

financier van de procedure is geregeld en de slachtoffers van het kartel voor wie de schadevergoedingsactie wordt ingesteld.

Na een zitting in maart 2022, deed de rechtbank Amsterdam een belangrijke uitspraak in juli 2022. Nagenoeg alle formele verweren van de truckfabrikanten werden afgewezen in de eerste procedure die Deminor is gestart namens haar klanten. De rechtbank besliste eveneens om het Nederlands recht toe te passen op alle vorderingen. Dit zal de verdere debatten gemakkelijker maken. Ook gaf de rechtbank aan een zitting te willen organiseren in het eerste kwartaal van 2023. Deze uitspraak is een belangrijke stap vooruit in de procedure en een mooie overwinning voor de slachtoffers.

Verjaring

Een belangrijk punt waarover nog veel wordt gediscussieerd in juridische procedures in heel Europa, is verjaring. Na het intreden van verjaring, kan er namelijk geen schade meer worden gevorderd. Truckfabrikanten proberen dan ook vorderingen afgewezen te krijgen door een beroep te doen op verjaring.

Waar de slachtoffers van het kartel bijvoorbeeld betogen dat de verjaring op zijn vroegst pas is ingetreden in juli 2021 (behalve mogelijk voor vorderingen tegen Scania) betogen de truckfabrikanten andere (eerdere) momenten waarop de verjaring al zou zijn ingetreden.

Door het tijd instellen van een juridische procedure, kunnen vorderingen echter niet langer meer

verjaren. Daarom menen wij dat de vorderingen van onze klanten, doordat er twee procedure zijn ingesteld, geen gevaar meer lopen op verjaring.

Recentelijk heeft het Europese Hof van Justitie bevestigd dat de verjaring mbt claims tegen het truck kartel pas zou zijn gaan lopen vanaf de publicatie van de samenvatting van haar boetebesluit op 6 april 2017.

Daarnaast geldt voor Scania dat zij geen schikking heeft getroffen met de Europese Commissie en dat er nog altijd een beroepsprocedure loopt. Dit heeft ook een impact op de verjaring van vorderingen tegen Scania.

Geduld is een schone zaak

Het verloop van de procedure in Nederland is tot op heden vrij voortvarend, toch is het de verwachting dat het nog enkele jaren zal duren voordat de slachtoffers een schadevergoeding mogen verwachten. Dit heeft alles te maken met de veelheid aan onderwerpen, waarvan er hiervoor een aantal zijn uitgelicht, waarover dient te worden gediscussieerd en waarover moet worden geoordeeld door de rechters.

Deminor blijft zich, samen met de aangestelde Nederlandse advocaten, inzetten voor een zo hoog mogelijke en zo snel mogelijk uitbetaalde schadevergoeding.

Vragen ?

Als u vragen heeft, kunt u rechtstreeks contact opnemen met Deminor via e-mail: drs@deminor.com of telefonisch: **02 674 71 33**. Deminor houdt de UPTR regelmatig op de hoogte van de vooruitgang van de collectieve actie.