



Case Report: Schadensersatzverfahren im Lkw-Kartell

# Das Lkw-Kartell vier Monate vor Verjährungseintritt

Über 50% des Mittelstands trotz positiver  
Urteile noch nicht aktiv



# Inhalt

Zusammenfassung	2
Vorwort	3
Der Fall	4
EU stärkt Rechte der Geschädigten	5
Anspruch auf Schadensersatz	6
Aktivität der Geschädigten	8
Gründe für Inaktivität	11
Status Schadensersatzklagen in Europa	12
Niederlande als Zentrum für Sammelklagen	14
Drohende Verjährung	15
Über die unilegion Truck Claims Stiftung	16
Aufbau der Marktstudie	17
Kontakt	18

## Kontakt

Pressekontakt: Katharina Fröhlich

E-Mail: [public-relations@unilegion.eu](mailto:public-relations@unilegion.eu)

Telefon: +49 (0)89 231 64 640

Informationen und Anfragen zum Lkw-Kartell

<https://www.unilegion-truck-claims.eu/>

# Zusammenfassung

## 1 Mio. Lkw bereits vor Gericht, dennoch 50-60% des Mittelstands nicht aktiv

Die EU-Kommission hat mit Rekordbußgeldern von 3,8 Mrd. Euro in 2016 und 2017 den Weg für Schadensersatzklagen gegen die großen Lkw-Hersteller frei gemacht. Aktuell klagen in der EU rund 30.000 Unternehmen für knapp 1 Mio. Lkw auf Schadensersatz gegen die Lkw-Hersteller. Damit sind vier Monate vor Eintritt der Verjährung in vielen EU-Mitgliedstaaten ca. 50-60% der Unternehmen, auf die ca. weitere 2.6 Mio. im Kartellzeitraum erworbene Lkw entfallen, noch nicht aktiv geworden.

## Bereits Vielzahl positiver Urteile und Unterstützung der EU

Gleichzeitig ist der Reifegrad der ersten Prozesswelle in vielen EU-Mitgliedstaaten fortgeschritten, so dass eine Vielzahl von Urteilen vorliegt – in den allermeisten Fällen mit positivem Ergebnis für die Kläger. Soweit bereits Schadensersatzbeträge ausgeurteilt wurden, lagen diese oft in einer Größenordnung von bis zu 10.000 Euro pro Lkw (zzgl. Zinsen). So kommen wir im Frühjahr 2021 in eine besondere Phase des bislang größten kartellrechtlichen Verfahrenskomplexes der EU-Geschichte:

- ▶ Es ist das erste Mal, dass eine so große Zahl an geschädigten Unternehmen Schadensersatz wegen eines Kartellverstoßes einklagt. Die verlangten Schadenssummen sind erheblich und belaufen sich insgesamt auf mehrere Milliarden Euro.
- ▶ Die rechtlichen Voraussetzungen der Durchsetzung kartellrechtlicher Schadensersatzansprüche sind in den letzten Jahren – auch auf Betreiben der EU-Kommission – deutlich verbessert worden. Dazu hat sich in vielen EU-Mitgliedstaaten eine weitgehend klägerfreundliche Entscheidungspraxis herausgebildet.
- ▶ Parallel bietet eine Reihe von professionellen Klägerorganisationen finanzierte Sammelklagen an, die für die Geschädigten in den meisten Fällen eine Durchsetzung ihrer Schadensersatzansprüche ohne Kostenrisiko und Aufwand ermöglichen.

- ▶ Dennoch ist die Mehrheit der Geschädigten bislang nicht aktiv geworden. Vor allem mangelt es an Informationen.

## Geringere Aktivität im Mittelstand durch Informationsmangel

Die unilegion Truck Claims Stiftung hat den Stand der Klagen in der EU analysiert und in einer Marktstudie knapp 3.500 Transport- und Industrieunternehmen aus den vier EU-Staaten Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien zum Lkw-Kartell befragt, um ein Stimmungsbild zu erstellen. Die Ergebnisse sind eindeutig:

- ▶ Große Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern sind in der Regel gut informiert und gehen entweder eigenständig oder in Sammelklagen bereits gegen das Lkw-Kartell vor.
- ▶ Anders ist es bei kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU). Hier sind die Unternehmen vor allem dann aktiv geworden, wenn sie z.B. durch die Fachpresse oder Verbandsarbeit entsprechend über die Möglichkeiten der Teilnahme an Sammelklagen aufgeklärt wurden. Die überwiegende Mehrheit des Mittelstands, der keine Nähe zu Verbänden hat und die Fachpresse nicht aktiv verfolgt, ist bislang außen vor geblieben.

## Noch vier Monate bis Verjährungseintritt

Es bleibt daher die Aufgabe des europäischen Rechtsstandorts, der Fachpresse, Verbände und Interessengemeinschaften, den Mittelstand weiter über seine Rechte und Möglichkeiten zu informieren, insbesondere zu finanzierten Klageinstrumenten.

Für das Lkw-Kartell verbleiben hierzu noch vier Monate, da in vielen EU-Mitgliedstaaten im Juli 2021 (fünf Jahre nach Erlass der Bußgeldentscheidung der EU-Kommission gegen die Lkw-Hersteller) ein Eintritt der Verjährung aller Ansprüche droht.



### Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

die unilegion Truck Claims Stiftung hat es sich zur Aufgabe gemacht, mittelständischen Unternehmen zu helfen, ihr Recht auf Schadensersatz zu verwirklichen. Da allerdings insbesondere im Kartellrecht hohe finanzielle Hürden gesetzt sind, ist dies auch in Europa immer noch fernab der Realität.

Es sind nicht nur die Kosten, die eine Herausforderung darstellen, sondern oftmals vor allem fehlende Kenntnis über Klagemöglichkeiten und Mittel der Risikoreduktion. Die unilegion Truck Claims Stiftung hat daher nicht nur eine finanzierte Rechtsdurchsetzung mit Fokus auf den Mittelstand in den Ländern Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien entwickelt, sondern analysiert und informiert regelmäßig mit seinen Spezialisten und Dienstleistern über den aktuellen Stand.

Nur wenn wir gemeinsam auftreten, können wir die Ungleichheiten überwinden.  
unilegion - United Legal Action.

Mit freundlichen Grüßen  
Michael B. Gramkow  
Stiftungsvorstand



**Michael B. Gramkow**

Stiftungsvorstand

## Der Fall

### EU-Kommission verhängt Rekordbußgelder

Die Europäische Kommission hat mit zwei Entscheidungen vom Juli 2016<sup>1</sup> und Sept. 2017<sup>2</sup> Rekordbußgelder in Höhe von ca. 3,8 Mrd. Euro gegen die großen europäischen Lkw-Hersteller Daimler, MAN, Volvo/Renault, DAF, Iveco und Scania verhängt.

Nach den Feststellungen der EU-Kommission hatten die Hersteller in den Jahren 1997 bis ca. Anfang 2011 kartellrechtswidrige Absprachen über Preise und Bruttopreiserhöhungen getroffen. Betroffen sind die von ihnen hergestellten und im europäischen Wirtschaftsraum verkauften schweren und mittelschweren Lkw. MAN hatte das Kartell als Kronzeuge aufgedeckt. Bis auf Scania haben alle Lkw-Hersteller die Vorwürfe eingeräumt.

### Rund 800.000 Käufer und 3,6 Mio. Lkw betroffen

Während des Kartellzeitraums von 1997 bis Anfang 2011 wurden in der EU ca. 3,6 Mio. betroffene Lkw verkauft<sup>3</sup>. Dies betrifft ungefähr 500.000 Transportunternehmen und Frachtführer und weitere 300.000 Industrie-, Bau- und Han-

delsunternehmen. Hinzukommen weitere hunderttausende Lkw, die während des Nachlaufzeitraums des Lkw-Kartells erworben wurden und ebenfalls von einer kartellbedingten Preisüberhöhung betroffen sein können.

Nach Marktuntersuchungen der unilegion Truck Claims Stiftung treten die überwiegende Mehrheit dieser etwa 800.000 Käufer (bzw. Leasingnehmer) als Einzelkaufleute bzw. Subunternehmer für größere Unternehmen auf, während ca. 90.000 bis 100.000 der Unternehmen über mehr als zwei Mitarbeiter verfügen. Von diesen Unternehmen sind bisher rund 30.000 Unternehmen aktiv geworden und gehen gegen das Lkw-Kartell vor.

Das bedeutet auch, dass eine sehr große Mehrheit der mittelständischen Unternehmen, auf die insgesamt ca. 2,6 Mio. der während des Kartellzeitraums erworbenen Lkw entfallen, noch nicht aktiv geworden sind. Bei einer durchschnittlichen Schätzung von rund 10.000 Euro Schadensersatzwert pro Lkw entspräche dies einer noch offenen Größenordnung von ca. 26 Mrd. Euro.



<sup>1</sup>EU-Kommission, Entsch. v. 19.07.2016, COMP/AT.39842 - Trucks.

<sup>2</sup>EU-Kommission, Entsch. v. 27.09.2017, COMP/AT.39842 - Trucks (Scania).

<sup>3</sup>Statistische Bundesämter der EU-Staaten, Kraftfahrtbundesamt, Shell Lkw-Studie 2010, unilegion Truck Claims





## EU stärkt Rechte der Geschädigten

### EU erleichtert Schadensersatzklagen

In früheren Zeiten war die Möglichkeit geschädigter Unternehmen, kartellrechtlichen Schadensersatz geltend zu machen, in den einzelnen EU Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich ausgeprägt. Während in einigen Mitgliedstaaten (wie bspw. Deutschland) bereits etablierte Regelwerke vorlagen, fand in anderen Mitgliedstaaten so gut wie keine zivilrechtliche Durchsetzung des Kartellrechts statt. Unternehmen in vielen EU-Mitgliedstaaten erhielten daher regelmäßig keinen Ersatz des ihnen entstandenen Schadens.

Der EU-Gesetzgeber hat diesen Mangel erkannt und mit Erlass der sog. Kartellschadensersatzrichtlinie<sup>4</sup> im Jahr 2014 allen Mitgliedstaaten aufgegeben, effektive Regelungen einzuführen, mit denen Geschädigte ihren Schaden bei den bei den am Kartell Beteiligten (Kartellanten) durchsetzen können. Diese Regelungen umfassen bspw. Beweiserleichterungen, Vorschriften zur Verjährungshemmung und prozessuale Vorschriften, die sicherstellen sollen, dass jeder Geschädigte in der Lage ist, erfolgreich Kartellschadensersatz geltend zu machen.

Obwohl daher in vielen Mitgliedstaaten inzwischen ähnliche Regelungen gelten, bestehen nach wie vor Unterschiede: Denn zum einen haben manche Mitgliedstaaten die neuen Regeln mitunter nur für zukünftige Kartellverstöße (also nicht bspw. für das bereits abgeschlossene Lkw-Kartell) eingeführt, und zum anderen sind die Gerichte in einigen Mitgliedstaaten deutlich erfahrener (bzw. ihre Entscheidungspraxis auch mehr oder weniger klägerfreundlich) als in anderen Mitgliedstaaten.

### EU ermöglicht Wahl des Gerichtsstandorts

Für die Geschädigten von großem Vorteil ist daher, dass die Regelungen des EU-Prozessrechts es ihnen erlauben, ihren Schadensersatzanspruch entweder an ihrem eigenen Sitz (an dem der Schaden eingetreten ist) oder aber an dem Sitz eines der Kartellanten geltend zu machen. Die Geschädigten haben also die Wahl und können sich das für sie geeignete Klagegericht zwischen mehreren Gerichtsständen (in mehreren EU-Mitgliedstaaten) aussuchen.

Diese Wahlmöglichkeit ermöglicht gerade auch Unternehmen aus Mitgliedstaaten, in denen die Gerichte bislang noch keine große Erfahrung mit Kartellschadensersatzverfahren haben (oder die Entscheidungspraxis weniger günstig für die Kläger ist) oder in denen keine Sammelklagen zulässig sind, ihre Ansprüche an geeigneteren Gerichten in anderen EU-Mitgliedstaaten geltend zu machen.

“As early as in 1973, the Court of Justice of the European Union (CJEU) [...] laid the foundation for the right of any individual, citizen or business, to claim full compensation for the harm caused to them by an infringement of EU antitrust rules.

However, subsequently, victims, particularly small and medium enterprises (SMEs) and consumers still faced practical challenges to obtain this compensation. [...] The rules of these frameworks also varied from one Member State to another, making the exercise of such right more complex.

That is why in 2013 the Commission proposed a Directive which would remove the main obstacles to effective compensation, and guarantee minimum protection for citizens and enterprises, everywhere in the EU.”

**EU Kommission**

<sup>4</sup>Richtlinie 2014/104/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. November 2014 über bestimmte Vorschriften für Schadensersatzklagen nach nationalem Recht wegen Zuwiderhandlungen gegen wettbewerbsrechtliche Bestimmungen der Mitgliedstaaten und der Europäischen Union

# Anspruch auf Schadenersatz

Da der Kartellverstoß der Lkw-Hersteller durch die rechtskräftige Entscheidung der EU-Kommission bindend festgestellt ist, stehen die Aussichten der Lkw-Abnehmer gut, von den Kartellanten Schadenersatz zu erhalten. Denn der Kartellverstoß muss im Schadenersatzverfahren nicht mehr gesondert nachgewiesen werden. Vielmehr wird im Wesentlichen darum gestritten, ob und in welcher Höhe den Abnehmern tatsächlich ein Schaden durch das Kartell entstanden ist, d.h. ob und inwieweit die Kartellabsprachen zu einer künstlichen Preisüberhöhung für die betroffenen Lkw geführt haben.

## Betroffene Fahrzeuge

Nach den Feststellungen der EU-Kommission sind alle schweren und mittelschweren Lkw der Hersteller Daimler, MAN, Volvo/Renault, DAF, Iveco und Scania mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 6t betroffen. Derzeit wird auf eine Vorlage durch das Landgericht Hannover<sup>5</sup> aus dem Oktober 2020 vor dem Europäischen Gerichtshof noch geklärt, ob auch sog. Sonderfahrzeuge (wie bspw. Müllfahrzeuge) betroffen sind. Der Bundesgerichtshof hat sich hierzu (wie mehrere deutsche Vorinstanzen) bereits positiv geäußert. Daher beziehen viele Unternehmen ihre Sonderfahrzeuge ebenfalls in die Klagen ein, um ihre Chance auf Schadenersatz zu wahren.

## Betroffene Erwerbsarten

Schadenersatzansprüche können grundsätzlich allen Unternehmen zustehen, die betroffene Lkw erworben haben - unabhängig davon, ob der Erwerb als Kauf, Mietkauf oder Leasing erfolgte. Dies gilt jedenfalls für Neufahrzeuge. Ob Ansprüche auch für gebrauchte Lkw bestehen, hängt davon ab, ob und wie die Preise auf den Gebrauchtmärkten ebenfalls (dann mittelbar) von den Kartellabsprachen zu den Neupreisen beeinflusst waren.

## Betroffener Erwerbszeitraum

Betroffen ist der gesamte Zeitraum, in dem die Lkw-Hersteller das Kartell nach den Feststellungen der EU-Kommission betrieben haben. Dies gilt zunächst für den sog. Kartellzeitraum von Anfang 1997 bis zur Aufdeckung des Kartells durch die EU-Kommission im Januar 2011. Auch wenn die Aufdeckung bereits im Januar erfolgte, wird das gesamte Jahr 2011 mitunter in der Entscheidungspraxis (wie etwa vom Bundesgerichtshof<sup>6</sup>) noch als unmittelbar kartellbetroffen angesehen, da die Hersteller sich über Listenpreise abgesprochen hatten, die jeweils für das nachfolgende Jahr galten (im Jahr 2010 also noch für das gesamte Jahr 2011).

Überdies entspricht es wettbewerbsökonomischer Theorie, dass langfristige Preisverfälschungen durch flächendeckende Kartelle oft nicht "über Nacht" aus dem Markt verschwinden, sondern es einen (je nach Kartell unterschiedlich langen) Nachlaufzeitraum geben kann, in dem sich die Preise wieder auf ein Wettbewerbsniveau einpendeln<sup>7</sup>. Dieser Umstand wird auch in der gerichtlichen Entscheidungspraxis berücksichtigt, die daher mitunter von einer Vermutung für einen Schadenseintritt auch in diesem Nachlaufzeitraum ausgeht<sup>8</sup>.

Schließlich ist von Bedeutung, dass die EU-Kommission ausdrücklich eine Absprache der Lkw-Hersteller zu der Weitergabe der Kosten für die Einführung der Emissionsschutzklasse Euro-6 festgestellt hat. Diese Klasse gilt bis heute, weshalb auch aus diesem Grund eine kartellbedingte Preisüberhöhung auch für neuere Fahrzeuge vorliegen könnte.

<sup>5</sup>Landgericht Hannover, Beschl. v. 19.10.2020, 13 O 24/19.

<sup>6</sup>Bundesgerichtshof, Urt. v. 23.09.2020, KZR 35/19 - LKW-Kartell.

<sup>7</sup>Z.B. Inderst/Thomas, *Schadenersatz bei Kartellverstößen*, 2. Aufl. 2018, S. 457 ff.

<sup>8</sup>Bspw. Bundesgerichtshof, Urt. v. 28.06.2011, KZR 75/10; Oberlandesgericht Karlsruhe, 09.11.2016, 6 U 204/15 Kart (2).



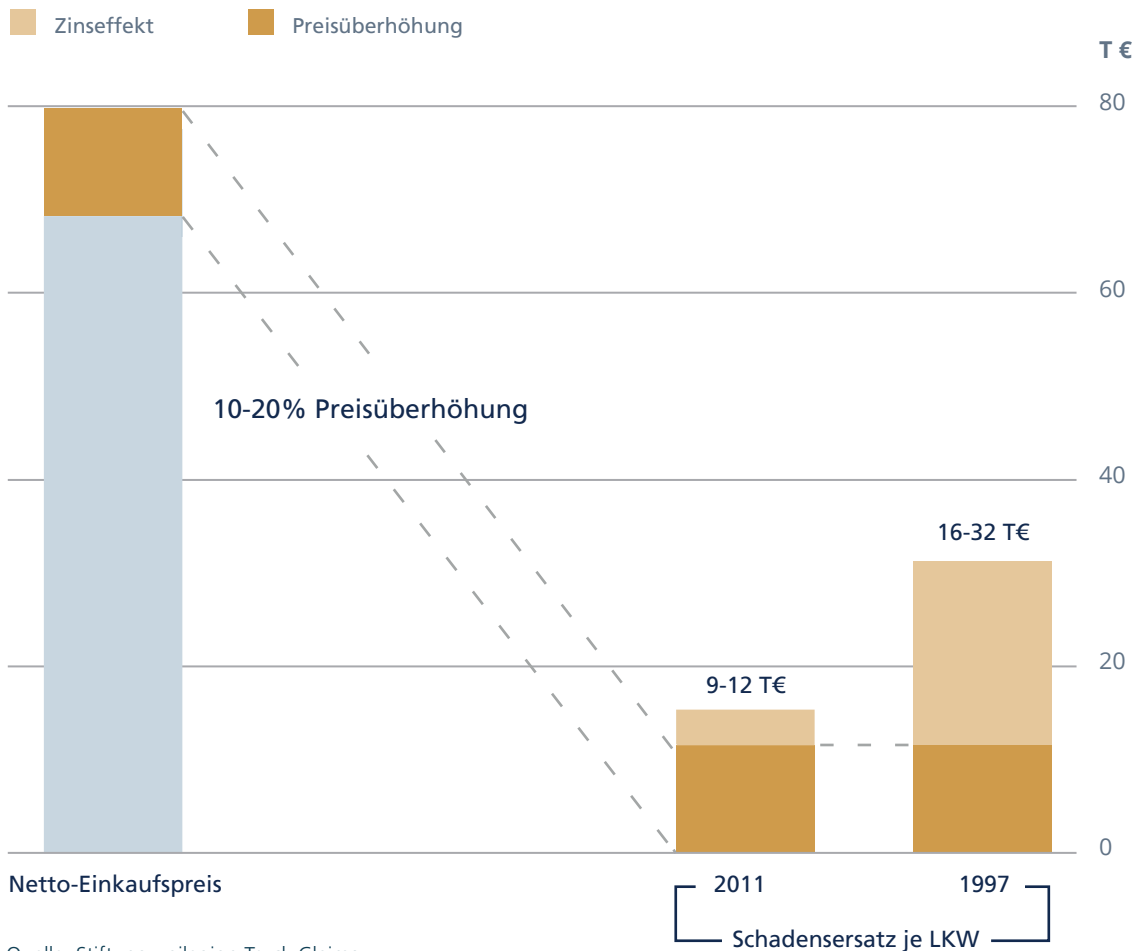
# Anspruch auf Schadensersatz

## Höhe des Schadensersatzes

Die Höhe des Schadensersatzes hängt vom Einzelfall und dem Ergebnis einer wettbewerbsökonomischen Begutachtung ab. Typischerweise betragen kartellbedingte Preisaufschläge bei langlaufenden und flächendeckend betriebenen Kartellen ca. 10-20% des gezahlten Kaufpreises (bzw. der Leasingraten). Es ist daher möglich, dass pro Lkw mehr als 10.000 Euro Schadensersatz zu leisten sind. Hinzu kommen erhebliche Zinsen, die sich ihrerseits je nach Erwerbsdatum noch einmal auf bis zu 100% und mehr des eigentlichen Schadensbetrags belaufen können. Selbst kleine Unternehmen mit nur fünf erworbenen Lkw kommen so schnell auf Schadensersatzsummen von 50.000 bis 100.000 Euro (inkl. Zinsen).



## Berechnungslogik Schadensersatz/Zinsen





# Aktivität der Geschädigten

## Nur große Unternehmen führen Individualklagen

Die größte Hürde bei einer Individualklage (für ein einzelnes Unternehmen) sind die hohen Kosten, die der Kläger zu tragen hat. Denn auf der Gegenseite stehen mit den Lkw-Herstellern große und finanzkräftige Unternehmen(sgruppen), die sich mit großem Aufwand und hohem finanziellen Einsatz verteidigen. Einzelne Kläger sehen sich daher oft einer Phalanx der renommiertesten Kartellrechtsteams aus großen, meist international tätigen Rechtsanwaltskanzleien gegenüber, die zudem von spezialisierten Wettbewerbsökonomern unterstützt werden.

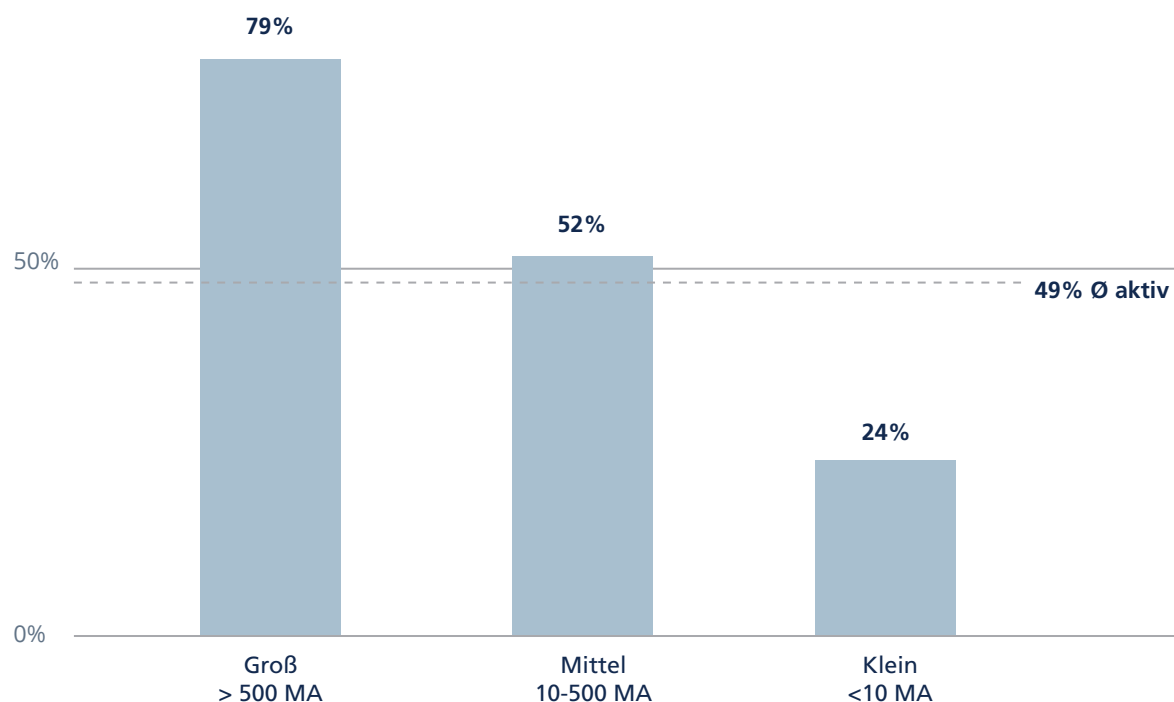
Überdies verfügen die Verteidiger (die die Lkw-Hersteller im Regelfall bereits im Bußgeldverfahren vor der EU-Kommission vertreten haben) über erhebliche Erfahrung, da sie oftmals bereits hunderte von Verfahren im Lkw-Kartell führen bzw. geführt haben. Und schließlich haben die Lkw-Hersteller einen erheblichen Wissensvorsprung sowohl bzgl. des Kartells selbst als auch

bzgl. der Preisgestaltung auf den Lkw-Märkten, während die Kläger nur über ihre jeweils eigenen (beschränkten) Daten verfügen.

Um hier – trotz der oben angeführten grundsätzlich klägerfreundlichen neuen Regelungen – Erfolg zu haben, muss ein Individualkläger seinerseits rechtliche und ökonomische Spezialisten beauftragen, was im Regelfall Kosten im sechs- bis siebenstelligen Bereich auslöst, die zudem – je nach nationaler Rechtsordnung – selbst im Erfolgsfall nicht immer erstattet werden. Dies lohnt sich frühestens ab mehreren hundert eigenen betroffenen Lkw.

Zudem verfügen im Regelfall nur sehr große Abnehmer über ein Verhandlungsgewicht, um für sich allein mit den Lkw-Herstellern eine außergerichtliche Einigung zu erzielen, während isolierte kleinere und mittlere Abnehmer hier – soweit öffentlich bekannt – regelmäßig abgewiesen werden.

## Klageaktivität nach Unternehmensgröße (gemessen an Mitarbeiterzahl) N=3.487



Quelle: Stiftung unilegion Truck Claims



## Sammelklagen ermöglichen auch kleinen und mittleren Unternehmen den Zugang zu effektiver Rechtsdurchsetzung

Erst über Sammelklageverfahren werden in der Regel auch kleine und mittlere Abnehmer in die Lage versetzt, effektiv und erfolgversprechend Schadensersatz von Kartellanten zu erhalten. Während im anglo-amerikanischen Raum solche Sammelklagen seit langem etabliert sind, findet das Modell der Sammelklage in Kontinentaleuropa erst in jüngerer Zeit – und insbesondere in Kartellschadensersatzfällen – Verbreitung.

Sammelklagen werden üblicherweise von einer auf solche Fälle spezialisierten Organisation kommerzieller oder gemeinnütziger Natur aufgelegt, die die Geschädigten anspricht, um eine ausreichend große Klägergruppe aufzubauen, und diese im Laufe des Verfahrens betreut. Der Sammelklageanbieter finanziert das Verfahren zudem entweder selbst oder kooperiert hierzu mit einem Prozessfinanzierer.

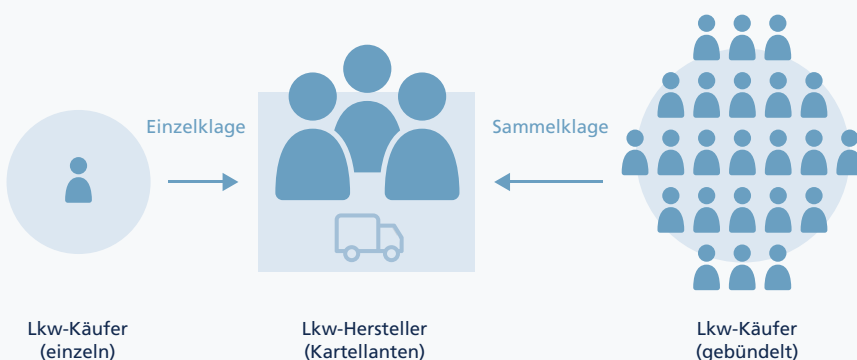
Der Sammelklageanbieter bzw. der Prozessfinanzierer übernimmt die gesamten Kosten für das Verfahren, so dass die Teilnahme für die geschädigten Unternehmen kostenlos ist. Nur im Erfolgsfall wird hierfür eine Provision fällig, die sich prozentual nach dem erzielten Klageer-

lös richtet. Dadurch, dass es sich um eine reine Erfolgsbeteiligung handelt, sind die Interessen des Finanzierers und der an der Sammelklage teilnehmenden geschädigten Unternehmen deckungsgleich und gemeinsam auf die Erzielung eines möglichst hohen Schadensersatzbetrags gerichtet.

Gleichzeitig ist durch die externe Finanzierung und das oftmals sehr hohe Schadensvolumen der Sammelklage sichergestellt, dass auch auf Klägerseite ausreichende Mittel zur Verfügung stehen, um die für die erfolgreiche Durchsetzung der Schadensersatzansprüche erforderlichen juristischen und ökonomischen Spezialisten zu engagieren. Hierdurch wird eine „Waffengleichheit“ im Verhältnis zur starken Gegenseite erzielt.

Um an einer Sammelklage teilnehmen zu können, treten geschädigte Unternehmen ihre Schadensersatzansprüche an den Sammelklageanbieter ab, der sie sodann gebündelt vor Gericht durchsetzt. Da der Anbieter das gesamte Verfahren durchführt, haben die geschädigten Unternehmen keinen Aufwand. Sie müssen lediglich die erforderlichen Erwerbsnachweise, wie Kauf- oder Leasingverträge, und Fahrzeugdetails, wie Fahrzeugschein und Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN), zur Verfügung stellen.

### Vergleich Einzel- vs. Sammelklage



#### Vorteile

- + Kein Kostenrisiko
- + Einzelklage oft nicht wirtschaftlich
- + Kein Aufwand
- + Deutlich größeres Gewicht
- + Zugang zu Kartellspezialisten

#### Nachteile

- Keine vollständige Kontrolle

### Sammelklagen nicht in allen EU-Mitgliedstaaten etabliert

Auch wenn die EU den effektiven Zugang zu Kartellschadensersatz gerade auch von kleinen und mittleren Unternehmen stärken möchte, sind kartellrechtliche Sammelklagen noch nicht in allen EU-Mitgliedstaaten gleichermaßen etabliert.

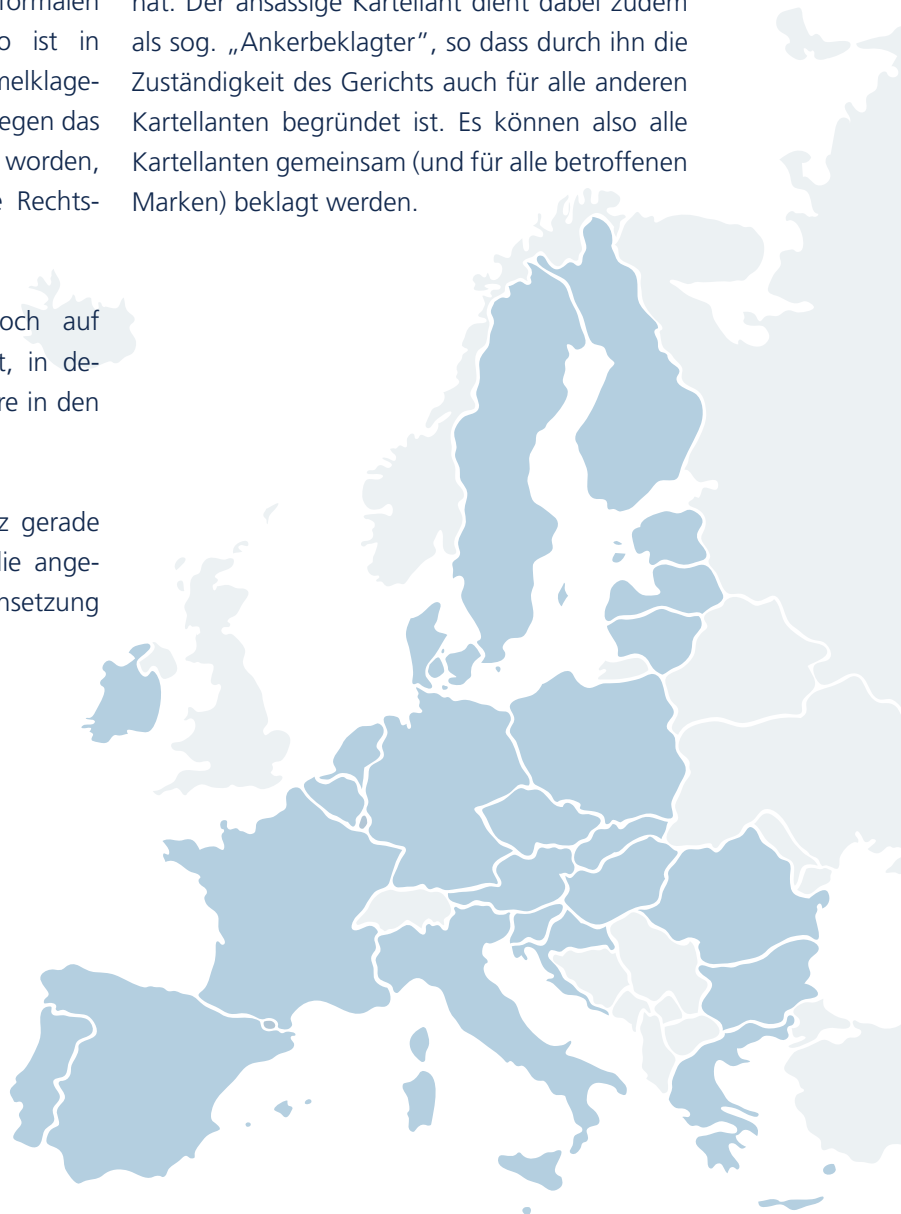
Vielmehr gibt es in einigen Mitgliedstaaten entsprechende Verfahren lediglich z. B. für bestimmte Rechtsmaterien wie Verbraucherschutz oder Finanzmarktrecht. Zwar können auch dort, wo es keine speziellen Regelungen gibt, Sammelklagemodelle aufgesetzt werden; es besteht allerdings das Risiko, dass diese dann aus formalen Gründen zurückgewiesen werden. So ist in Deutschland bspw. die Klage eines Sammelklageanbieters über mehr als 600 Mio. Euro gegen das Lkw-Kartell erstinstanzlich abgewiesen worden, da das Konstrukt gegen das deutsche Rechtsdienstleistungsgesetz verstoßen habe<sup>9</sup>.

Sammelklagen sind daher aktuell noch auf diejenigen EU-Mitgliedstaaten begrenzt, in denen sie anerkannt sind, wie insbesondere in den Niederlanden.

Damit hängt der effektive Rechtsschutz gerade für kleine und mittlere Geschädigte, die angesichts der hohen Kosten für die Durchsetzung

kartellrechtlicher Schadensersatzansprüche in den meisten Fällen auf Sammelklagen angewiesen sind, davon ab, ob entweder sie selbst oder aber zumindest einer der Kartellanten in einem solchen EU-Mitgliedstaat ihren Sitz haben, da nur dann dort (in einer Sammelklage) geklagt werden kann.

So liegt es im Fall des Lkw-Kartells: Den Geschädigten kommt hier zugute, dass einer der Kartellanten (DAF) seinen Sitz in den Niederlanden hat, so dass dort eine Sammelklage erhoben werden kann - unabhängig davon, in welchem EU-Mitgliedstaat der jeweilige Geschädigte seinen Sitz hat. Der ansässige Kartellant dient dabei zudem als sog. „Ankerbeklagter“, so dass durch ihn die Zuständigkeit des Gerichts auch für alle anderen Kartellanten begründet ist. Es können also alle Kartellanten gemeinsam (und für alle betroffenen Marken) beklagt werden.



<sup>9</sup>Landgericht München I, Urt. v. 07.02.2020, 37 O 18934/17 - Lkw-Kartell.



## Gründe für Inaktivität

### Rolle der Presse und Verbände zentral

Seit Aufdeckung des Lkw-Kartells im Jahr 2016 sind in vielen EU-Mitgliedstaaten Sammelklageanbieter tätig (gewesen), um Geschädigte über das Kartell und die Möglichkeit der Teilnahme an einer Sammelklage zu informieren. Der Anteil der Unternehmen, die sich den so organisierten Sammelklagen angeschlossen haben, unterscheidet sich je nach EU-Mitgliedstaat. Er hängt insbesondere davon ab, wie umfangreich die Presseberichterstattung über das Lkw-Kartell war und wie aktiv die jeweiligen Branchenverbände im Transport- und anderen Gewerben mit den Sammelklageanbietern kooperiert bzw. auf diese hingewiesen haben. In einigen EU-Mitgliedstaaten gelang es Sammelklageanbietern in Kooperation mit Branchenverbänden hunderte, teils sogar

tausende geschädigter Unternehmen insbesondere in der Transportbranche zu mobilisieren. So z.B. in Deutschland durch den BGL, DSLV, AMÖ und BWVL, in Frankreich durch OTRE und Italien durch Anita und Assotir.

### Viele Sammelklage Angebote bereits beendet

Die meisten Sammelklagen aus Verbandskooperationen sind bereits beendet und es werden keine Teilnehmer mehr aufgenommen. So kommt es, dass aktuell, obwohl zunehmend positive Entscheidungen der Zivilgerichte ergehen, kaum noch Möglichkeiten der Teilnahme für geschädigte Unternehmen des Mittelstandes verfügbar sind.

### Niedriger Informationsstand gerade beim Mittelstand

Insgesamt zeigen die Marktuntersuchungen der unilegion Truck Claims Stiftung, dass die Inaktivität gerade der kleinen und mittleren Lkw-Abnehmer vor allem auf die geringe Informationslage zu Sammelklagemöglichkeiten zurückzuführen ist. Häufig werden auch ein zu geringes, vermutetes Aufwand-Nutzen-Verhältnis und die Sorge vor der Auseinandersetzung mit den Lkw-Herstellern als übergroßen Gegnern angegeben. Auch diese Angaben dürften in vielen Fällen letztlich auf einer mangelnden Informationslage beruhen.



#### *Die Möglichkeiten sind uns nicht bekannt*

Da Sammelklagemodelle in vielen EU-Mitgliedstaaten noch neu und teilweise sogar von den mitgliedstaatlichen Gerichten nicht akzeptiert sind, braucht es weitere Aufklärung, insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen, die eine geringere Nähe zu den Branchenverbänden haben und/oder die Fachpresse weniger aufmerksam verfolgen. Wir erwarten, dass sich dies mit zunehmender Information über das Thema, insbesondere durch die allgemeine Presse außerhalb der branchenspezifischen Fachzeitschriften, auch im Lkw-Fall ändern wird.



#### *Der erwartete Aufwand oder die Kosten sind zu hoch*

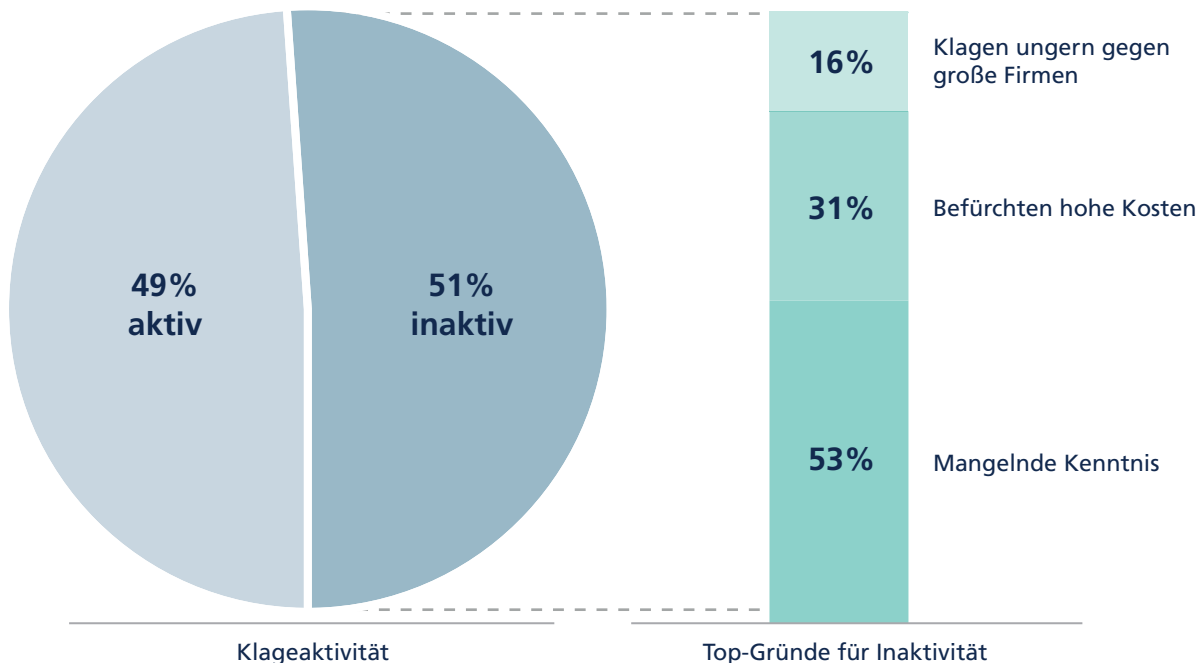
Da der Beitritt zu Sammelklagen weitestgehend ohne tatsächlichen Aufwand und ohne finanzielles Risiko möglich ist, können auch diese Bedenken meist durch bessere Information ausgeräumt werden. Im Fall von Sammelklagen gegen das Lkw-Kartell bieten die meisten Anbieter (wie auch die unilegion Truck Claims Stiftung) eine Durchsetzung der Schadensersatzansprüche ausschließlich gegen eine Erfolgsprovision an, so dass kein Kostenrisiko besteht. Zudem übernimmt der Sammelklageanbieter die gesamte Klageorganisation – von den Geschädigten werden lediglich einige Daten und Nachweise zu den erworbenen Fahrzeugen benötigt.



*Als kleines Unternehmen wollen wir nicht gegen die großen Lkw-Hersteller (und ihre Konzerne) vorgehen*

Einige Geschädigte geben die Befürchtung an, dass ihm nach einer Klage Repressalien seitens der Lkw-Hersteller drohen oder eine möglicherweise gute Beziehung leiden könnte. Ursache dieser Bedenken dürfte allerdings wiederum oft eine mangelnde Informationslage sein. Denn bei einer Sammelklage tritt der Kläger gerade nicht selbst vor Gericht auf, sondern gebündelt mit hunderten oder tausenden anderen Klägern. Ein strukturiertes Vorgehen der Lkw-Hersteller gegen diese große Anzahl von Klägern ist kaum denkbar, da bereits insgesamt mehr als 30.000 Kläger in der EU ihre Ansprüche geltend machen.

### Top-Gründe für Inaktivität



Quelle: Stiftung unilegion Truck Claims

## Status Schadensersatzklagen in Europa

### Übersicht Klageverfahren

In der EU sind mehrere hundert Schadensersatzklagen gegen das Lkw-Kartell anhängig. Die Mehrzahl dieser Klagen wird durch einzelne Unternehmen geführt. Dem gegenüber steht eine geringere Anzahl an Sammelklagen, in denen jedoch oft Ansprüche vieler hundert Geschädigter gebündelt sind, und auf die dadurch schon jetzt

das weit überwiegende Schadensvolumen entfällt. Soweit ersichtlich, werden die meisten Klagen einzelner Unternehmen in Deutschland und Spanien geführt, wohingegen die großen Sammelklagen vor allem in den Niederlanden und im (zu Klageeinreichung noch zur EU gehörenden) Vereinigten Königreich geführt werden.





## Status Schadensersatzklagen in Europa

Auch in Deutschland gab und gibt es mehrere Sammelklageverfahren, in denen jedoch nach einer insoweit negativen Entscheidung des Landgerichts München I im Februar 2020 zum Lkw-Kartell<sup>10</sup> (und weiteren erstinstanzlichen Entscheidungen anderer Landgerichte zu anderen kartellrechtlichen Schadensersatzverfahren) derzeit vor allem um die Vereinbarkeit des Sammelklagemodells an sich mit dem deutschen Rechtsdienstleistungsrecht gestritten wird.

### Stand der Verfahren

Die individuellen Verfahren in **Deutschland** (außerhalb der Sammelklageverfahren) wurden bereits in zahlreichen Fällen von den erstinstanzlichen Gerichten mit sog. Grundurteilen abgeschlossen, in denen eine Haftung dem Grunde nach festgestellt wird, während die Höhe des eingetretenen Schadens erst in einem späteren Verfahrensschritt ermittelt wird. Allerdings gibt es auch Tendenzen in der jüngeren Entscheidungspraxis, direkt gerichtliche Sachverständige auch zur Schadenshöhe einzuschalten. Neben den erstinstanzlichen Grundurteilen liegen zudem bereits erste positive oberlandesgerichtliche Entscheidungen vor. Auch der Bundesgerichtshof hat jüngst in einer ersten Entscheidung nach wohl überwiegender Deutung sehr positive Aussagen für die Klägerseite getroffen.<sup>11</sup>

In **Spanien** liegen mehr als 600 erstinstanzliche und bereits mehr als 100 zweitinstanzliche Entscheidungen vor. Anders als in Deutschland werden dabei regelmäßig auch bereits Schadensersatzbeträge ausgeurteilt. Nach Auswertungen von Prof. Francisco Marcos<sup>12</sup> (IE Law School, Madrid) gingen 80% der Verfahren zugunsten der Kläger aus, wobei die 20% der Klageabweisungen vor allem auf bereits abgelaufene Verjährung zurückzuführen waren. Der durchschnittlich in den Berufungsverfahren ausgeurteilte Schadensersatz pro Lkw betrug ca. 4.000 Euro zzgl.

Zinsen, in einigen Fällen auch deutlich mehr.<sup>13</sup> In den erstinstanzlichen Verfahren wurden (mit einer Erfolgsquote von ebenfalls mehr als 80%) sogar jeweils zwischen 5 und 16%<sup>14</sup> des Kaufpreises (im Durchschnitt ca. 11.000 Euro ohne Zinsen)<sup>15</sup> ausgeurteilt.

In den **Niederlanden** werden alle Verfahren vor der sog. Rechtsbank in Amsterdam geführt. Dort handelt es sich vor allem um große Sammelklagen, in denen Ansprüche für Lkw aus der ganzen EU gebündelt werden. Das Gericht hat die Verfahren jeweils in Wellen zusammengefasst. In den Verfahren der ersten Welle liegt eine erste Zwischenentscheidung des Amsterdamer Gerichts zu Vorfragen (insb. zu den Anforderungen an die Darlegung der erworbenen Lkw) vor.<sup>16</sup> Im November 2020 wurde eine umfangreiche Anhörung durchgeführt. Eine Entscheidung ist angekündigt für den 7. April 2021. Es ist davon auszugehen, dass diese Entscheidung auch Bedeutung für die weiteren Klagewellen haben wird.

Auch aus **Italien** liegen nur vereinzelte Entscheidungen vor. So bestätigten die Gerichte in Mailand in erster und zweiter Instanz, dass die fünfjährige Verjährungsfrist erst ab Bekanntgabe der Kommissionsentscheidung zu laufen beginnt und die Feststellungen der EU-Kommission zum Umfang des Kartells auch für das Schadensersatzverfahren bindend ist.<sup>17</sup>

In **Frankreich** konnten sich nach Presseberichten einige große Unternehmensgruppen mit einzelnen Lkw-Hersteller außergerichtlich auf Schadensersatzzahlungen einigen.<sup>18</sup> Zivilklagen anderer (kleinerer) Geschädigter sind allerdings nur wenige anhängig. Die bisherigen veröffentlichten Entscheidungen betreffen vor allem Fragen der Zuständigkeit der Gerichte und des Zugangs zu Informationen und Beweismitteln<sup>19</sup> bzw. die Bestellung ökonomischer Sachverständiger.<sup>20</sup>

<sup>10</sup>Landgericht München I, Urt. v. 07.02.2020, 37 O 18934/17 - Lkw-Kartell.

<sup>11</sup>Bundesgerichtshof, Urt. v. 23.09.2020, KZR 35/19 - LKW-Kartell.

<sup>12</sup>Veröffentlicht von Prof. Francisco Marcos auf LinkedIn im Februar 2021.

<sup>13</sup>Audiencia Provincial de A Coruña, Urt. v. 08.02.2021, Sentencia núm. 42/21 (ca. 12.000 Euro/Lkw).

<sup>14</sup>El Progreso, Ausgabe v. 07.12.2020, S. 9.

<sup>15</sup>Veröffentlicht von Prof. Francisco Marcos auf LinkedIn im Januar 2021.

<sup>16</sup>Rechtbank Amsterdam, 15.05.2019, C/13/639718 / HA ZA 17-1255.

<sup>17</sup>Tribunale di Milano, Urt. v. 04.10.2018, No. 9759/2018; Corte di Appello di Milano, 07.11.2019, No. 4525/2018.

<sup>18</sup>www.transportinfo.fr/cartel-des-camions-cinq-groupes-francais-indemnisés.

<sup>19</sup>Concurrences, N° 1-2020, S. 226 ff. und nachfolgend Cour de cassation, 08.07.2020, no°19-25965.

<sup>20</sup>Cour d'appel de Paris, 23.10.2020, n°19/21530.

Im **Vereinigten Königreich** sind mehr als 25 individuelle und Sammelklagen anhängig. Soweit bekannt, liegt erst eine (positive) Entscheidung des Competition Appeal Tribunal (CAT) zu materiellen Vorfragen (insb. der Bindungswirkung der EU-Kommissionsentscheidung) vor, die im November

2020 durch das Berufungsgericht bestätigt wurde. Offenbar ist geplant, dass die ersten großen Verfahren in verschiedenen Wellen ab 2022 verhandelt werden sollen, wohingegen zuvor lediglich Verfahrensfragen geklärt werden.<sup>21</sup>

## Niederlande als Zentrum für Sammelklagen

Die Niederlande haben sich in den letzten 10 Jahren zu einem der attraktivsten Gerichtsstände in der EU für kartellrechtliche Schadensersatzklagen entwickelt. Da viele Verfahren gebündelt in Amsterdam verhandelt werden, verfügt das dortige Gericht über große Erfahrung. Ferner gelten die niederländischen Gerichte im europäischen Vergleich als schnell, pragmatisch und kläger-

freundlich. So wurden und werden viele der größten Schadensersatzverfahren (mit Klagesummen von 10 bis 100 Mio. Euro und mehr) wegen Verstößen gegen das EU-Kartellrecht in den Niederlanden verhandelt, z.B. im Luftfracht-, Kerzenwachs-, Natriumchlorat-, gasisolierte Schaltanlagen- und im Aufzugskartell.



### Sammelklagen anerkannt

Sammelklagen für eine Vielzahl von Geschädigten (wie durch die unilegion Truck Claims Stiftung) sind in den Niederlanden anerkannt. Anders als anderen EU-Mitgliedstaaten, z.B. in Deutschland, besteht dort daher nicht die Gefahr, dass die Klage schon aus diesem (formalen) Grund abgewiesen werden könnte. Somit bieten die Niederlande gerade kleinen und mittleren Unternehmen, die angesichts der (zu) hohen Kosten für eine individuelle Klage oftmals auf Sammelklagemodelle angewiesen sind, eine gute Möglichkeit, um ihre Schadensersatzansprüche erfolversprechend geltend machen zu lassen.



### Verlässlich, effizient und günstig

Die niederländischen Gerichte zählen nicht nur in Europa, sondern weltweit zu den verlässlichsten und effizientesten. Basierend auf der Bewertung des World Justice Project Rule of Law Index 2020 erreichen die niederländischen Gerichte Rang 5 von 128.<sup>22</sup> Zum Vergleich: Deutschland liegt auf Rang 6, Frankreich auf Rang 20, Italien auf Rang 27. Insb. die Durchsetzung und Vollstreckung von Schadensersatzansprüchen erhält in den Niederlanden eine der höchsten Bewertungen im weltweiten Vergleich. Zudem sind die Gerichtskosten in den Niederlanden geringer als in den meisten anderen EU-Mitgliedstaaten, weshalb Sammelklagen dort zu attraktiven Konditionen möglich sind.

<sup>21</sup>Lexology, Hausfeld LLP: *Driving Effective Case Management In the Trucks Cartel Litigation*, 19.11.2020.

<sup>22</sup>World Justice Project, *Rule of Law Index 2020*.



### Bündelung in Klagewellen

In Amsterdam werden bereits viele große Schadensersatzklagen gegen das Lkw-Kartell verhandelt. Das Gericht (die sog. Rechtbank) hat diese Klagen ja nach Einreichungsdatum zu Wellen zusammengefasst, die jeweils gemeinsam verhandelt werden. Auch verbessert das Kräftegleichgewicht zwischen den Geschädigten und den Lkw-Herstellern, da die Kläger einer Welle nicht einzeln, sondern zusammen vor Gericht auftreten. Überdies werden Entscheidungen aus der ersten Welle auch in den weiteren Wellen Berücksichtigung finden, was zu einer Beschleunigung gerade der späteren Klagewellen führen wird. Ein erstes Zwischenurteil des Amsterdamer Gerichts zur ersten Klagewelle ist für den 7. April 2021 angekündigt.

## Drohende Verjährung

Die Verjährung kartellrechtlicher Schadensersatzansprüche richtet sich nach den Rechtsordnungen der einzelnen EU-Mitgliedstaaten. Die zuvor sehr unterschiedliche Rechtslage hat sich durch die EU-Schadensersatzrichtlinie, die in das mitgliedstaatliche Recht umgesetzt werden musste, allerdings weitgehend vereinheitlicht. So sehen die Neuregelungen in den meisten EU-Mitgliedstaaten nun vor, dass eine Verjährung fünf Jahre nach Bekanntwerden und Beendigung des Kartellverstoßes eintritt.

Auch wenn es den EU-Mitgliedstaaten überlassen war, inwiefern sie die neuen Verjährungsregeln auch auf bereits abgeschlossene Kartelle (wie das Lkw-Kartell) für anwendbar erklären wollten (und insoweit die Regelungen für Altfälle noch auseinanderfallen), gilt doch, dass in vielen EU-Mitgliedstaaten fünf Jahre nach Bekanntgabe der Entscheidung der EU-Kommission zum Lkw-Kartell im Juli 2016 eine Verjährung der Schadensersatzansprüche der geschädigten Lkw-Abnehmer einzutreten droht.

Eine Ausnahme stellt Scania dar. Das Unternehmen hatte als einziger betroffener Lkw-Hersteller die Kartellvorwürfe nicht eingeräumt und war daher erst ca. ein Jahr später von der EU-Kommission in gesonderter Entscheidung mit einem Bußgeld belegt worden. Scania klagt derzeit gegen diese Entscheidung vor den Europäischen Gerichten, was nach den Regelungen der meisten EU-Mitgliedstaaten zur Folge hat, dass die Verjährung der kartellrechtlichen Schadensersatzansprüche gegenüber Scania gehemmt wird. Falls Scania schlussendlich vor Gericht unterliegen sollte, dürften daher auch dann noch Ansprüche geschädigter Unternehmen geltend gemacht werden können.



## Über die Stiftung unilegion Truck Claims

Die unilegion Truck Claims Stiftung ist eine niederländische Non-Profit-Organisation mit Hauptsitz in Amsterdam. Die Stiftung wurde gegründet, um Schadensersatzansprüche („Claims“) von Lkw-Abnehmern als Folge des Lkw-Kartells außergerichtlich und gerichtlich in den Niederlanden durchzusetzen.

unilegion steht für „United Legal Action“. An unserer Sammelklage beteiligen sich insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen mit weniger als erworbenen 500 Lkw im Kartellzeitraum, für die sich angesichts der hohen Kosten eine individuelle Rechtsdurchsetzung nicht lohnt.

Geschädigte Lkw-Abnehmer können der Sammelklage vollständig ohne Kostenrisiko beitreten. Alle Kosten für die Durchsetzung der Ansprüche

werden durch die Stiftung getragen. Die Finanzierung der Stiftung und der Sammelklage ist durch europäische und schweizerische Prozessfinanzierer sichergestellt. Nur im Erfolgsfall erhält die Stiftung eine Provision, die an die Prozessfinanzierer abgeführt wird. Die Stiftung selbst erwirtschaftet als gemeinnützige Organisation keine Gewinne.

Die Stiftung verfügt über ein sehr erfahrenes Team aus Kartellrechtsexperten und Logistik-Spezialisten. Die Teilnehmer der Sammelklage befinden sich in vornehmlich in Westeuropa, insbesondere in Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich.





## Aufbau der Marktstudie

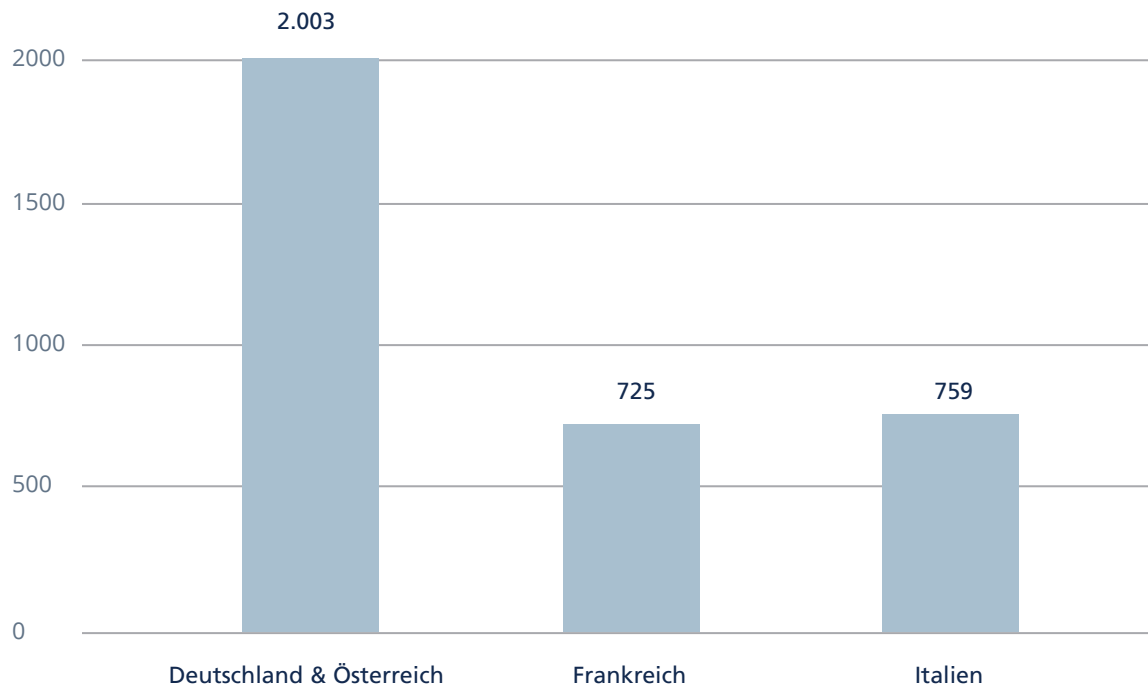
Die unilegion Truck Claims Stiftung hat mit Hilfe seiner Spezialisten und Dienstleister die vorliegende Studie im Zeitraum von Dezember 2020 bis Februar 2021 erstellt.

Es wurden insgesamt über 4.000 Unternehmen angesprochen. In 3.487 Fällen hatte das angesprochene Unternehmen im Kartellzeitraum Lkw erworben und es konnte ein Gespräch mit einem Mitglied der Geschäftsführung oder der Fuhrparkleitung geführt werden, so dass die

Aussagen in die vorliegende Studie aufgenommen werden konnten.

Des Weiteren wurden für die vorliegende Studie Daten des deutschen statistischen Bundesamts, der Zulassungsämter verschiedener EU-Mitgliedsstaaten sowie lokale Register und Studien anderer Unternehmen herangezogen, wie bspw. die Shell Lkw-Studie aus dem Jahr 2010.<sup>23</sup>

### Angesprochene Unternehmen N=3.487



Quelle: Stiftung unilegion Truck Claims

<sup>23</sup>Shell Deutschland Oil GmbH, Shell Lkw-Studie, Fakten, Trends und Perspektiven im Straßengüterverkehr bis 2030, 2010.





## Kontakt Deutschland und Österreich

Pressekontakt: Katharina Fröhlich (Volljuristin)

E-Mail: [public-relations@unilegion.eu](mailto:public-relations@unilegion.eu)

Telefon: +49 (0)89 231 64 640

Informationen und Anfragen zum Lkw-Kartell

<https://www.unilegion-truck-claims.eu/>

## Contacteur la France

Contact presse: Katharina Froehlich (Juriste)

Email: [relations-publiques@unilegion.eu](mailto:relations-publiques@unilegion.eu)

Telephone: +33 970 440 977

Informations et demandes sur le cartel des camions

<https://www.unilegion-truck-claims.eu/fr/recours-collectif/>

## Contatto Italia

Contatto stampa: Katharina Froehlich (Giurista)

E-mail: [relazioni-pubbliche@unilegion.eu](mailto:relazioni-pubbliche@unilegion.eu)

Telefono: +39 02 873 69 215

Per informazioni e richieste sul cartello dei camion visitare il sito

<https://www.unilegion-truck-claims.eu/it/cartello-dei-camion/>

## Disclaimer

Dieser Case-Report soll einen Überblick über Schadensersatzverfahren im Lkw-Kartell verleihen und kann einen Rechtsrat in Kenntnis der konkreten Einzelfallumstände nicht ersetzen. Die Herausgeber und Autoren übernehmen daher für den Inhalt und Angaben dieses Case-Reports keine Haftung und erteilen ausdrücklich keinen Rechtsrat.



unilegion Truck Claims Stiftung  
Herengracht 449a  
1017 BR Amsterdam | Niederlande

+49 (0)89 231 64 640 (Kontakt Deutschland)  
info@unilegion.eu  
unilegion-truck-claims.eu

**Registration**

Netherlands Chamber of Commerce  
De Ruijterkade 5, 1013 AA Amsterdam, The Netherlands

**Registrar number:** KVK 81139977

Note: Stichting is the official term for a Dutch foundation.

**Director:** Michael Gramkow  
Dr. Johannes Trissler