



Étude de cas : Procédure en dommages-intérêts dans le cadre du cartel des camions

# Le cartel des camions quatre mois avant la prescription

Plus de 50% des PME ne sont pas encore actives malgré les analyses encourageantes.



## Contenu

Résumé	2
Avant-propos	3
L'affaire	4
L'Union européenne renforce les droits des parties lésées	5
Demande de dommages et intérêts	6
L'activité des parties victimes	8
Les raisons de l'inactivité	11
Statut des demandes de dommages et intérêts en Europe	12
Les Pays-Bas comme pôle des recours collectifs	14
Expiration du délai de prescription imminent	15
À propos de la Fondation Unilegion pour les réclamations des camions	16
Structure de l'étude de marché	17
Contact et clause de non-responsabilité	18

## Contact

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/>

# Résumé

## **1 million de camions déjà devant les tribunaux, mais 50 à 60 % des PME ne sont toujours pas actives**

Avec des amendes record de 3,8 milliards d'euros en 2016 et 2017, la Commission européenne a ouvert la voie aux demandes de dommages et intérêts contre les principaux constructeurs de camions. Actuellement, quelque 30 000 entreprises dans l'UE poursuivent les constructeurs de camions en dommages et intérêts pour un peu moins d'un million de camions. Cela signifie que quatre mois avant l'expiration du délai de prescription dans de nombreux États membres de l'UE, environ 50 à 60 % des entreprises, qui représentent environ 2,6 millions de camions supplémentaires acquis pendant la période du cartel, n'ont pas encore pris de mesures.

## **Déjà une multitude de jugements positifs et le soutien de l'UE**

Dans le même temps, la première vague de litiges a atteint un stade de développement avancé dans de nombreux États membres de l'UE, avec comme conséquence un grand nombre de jugements rendus, dans la grande majorité des cas, avec des résultats positifs pour les requérants. Lorsque des dommages et intérêts ont déjà été accordés, ils ont souvent été de l'ordre de 10 000 euros par camion (plus les intérêts).

Ainsi, au printemps 2021, nous entrerons dans une phase spéciale du plus grand complexe procédural en matière de concurrence de l'histoire de l'UE, à ce jour :

- ▶ C'est la première fois qu'un aussi grand nombre d'entreprises lésées réclament des dommages et intérêts pour une infraction aux règles de concurrence. Les montants des dommages-intérêts réclamés sont substantiels, s'élevant à plusieurs milliards d'euros.
- ▶ Les dispositions légales relatives à l'application des demandes de dommages et intérêts pour infraction aux règles de concurrence ont été considérablement améliorées ces dernières années, également à l'instigation de la Commission européenne. À cette fin, une politique claire et favorable aux demandeurs s'est développée dans de nombreux États membres de l'UE.

- ▶ Parallèlement, plusieurs sociétés proposent des recours collectifs financés qui, dans la plupart des cas, permettent aux parties victimes de faire valoir leurs demandes de dommages et intérêts sans aucun risque financier ni effort.
- ▶ Néanmoins, la majorité des parties lésées n'ont pas encore pris de mesures. Il y a principalement un manque d'information.

## **Une activité plus faible dans les PME en raison du défaut d'information**

La fondation unilegion Truck Claim a analysé l'état des poursuites dans l'UE et a interrogé près de 3 500 entreprises industrielles et de transport des quatre pays de l'UE (Allemagne, Autriche, France et Italie) sur le cartel des camions dans le cadre d'une étude de marché visant à dresser un tableau de la situation. Les résultats sont clairs :

- ▶ Les grandes entreprises de plus de 500 salariés sont généralement bien informées et prennent déjà des mesures contre le cartel des camions, soit de manière indépendante, soit dans le cadre de recours collectifs.
- ▶ La situation est différente pour les petites et moyennes entreprises (PME). Ici, les entreprises sont surtout actives, si elles ont été correctement informées des possibilités de participer à des actions collectives, par exemple par la presse ou le travail des associations et syndicats. La grande majorité des PME, qui n'ont aucune proximité avec ceux-ci et ne suivent pas activement la presse spécialisée, ont été jusqu'à présent laissées de côté.

## **Quatre mois seulement avant le début de la prescription**

Il reste donc la tâche de la communauté juridique européenne, de la presse spécialisée, des associations et des syndicats de continuer à informer les PME sur leurs droits et leurs options, en particulier sur les instruments d'action juridique financés. Il reste encore quatre mois pour y parvenir, car dans de nombreux États membres de l'UE, la prescription de toutes les actions (à l'exception des actions contre Scania, qui fait toujours appel de sa décision d'amende devant la Cour européenne) risque d'expirer en juillet 2021 (cinq ans après que la Commission européenne ait rendu sa décision d'amende contre les constructeurs de camions).



**Chère lectrice,  
cher lecteur,**

La fondation unilegion Truck Claim s'est donné pour mission d'aider les moyennes entreprises à faire valoir leur droit à l'indemnisation de leurs dommages. Cependant, comme les obstacles financiers sont importants, notamment en matière de droit de la concurrence, ces entreprises ne font pas la démarche, même en Europe.

Ce ne sont pas seulement les coûts qui posent problème, mais avant tout le manque de connaissances sur les possibilités d'action en justice et les moyens de réduction des risques. La fondation unilegion Truck Claims a donc non seulement développé une action en justice collective préfinancée, axée sur les moyennes entreprises en Allemagne, en Autriche, en France et en Italie, mais également analyse et informe régulièrement l'état actuel de la situation auprès de ses spécialistes et de ses prestataires de services.

Ce n'est qu'en restant unis que nous pourrons surmonter les inégalités.

Unilegion - United Legal Action

Sincères salutations,

Michael B. Gramkow  
Directeur général



**Michael B. Gramkow**

Directeur général



## L'affaire

### La Commission européenne impose des amendes record

Dans deux décisions publiées en juillet 2016<sup>1</sup> et en septembre 2017<sup>2</sup>, la Commission européenne a infligé des amendes record d'environ 3,8 milliards d'euros aux grands constructeurs européens de camions Daimler, MAN, Volvo/Renault, DAF, Iveco et Scania.

Selon les conclusions de la Commission européenne, les constructeurs ont conclu des accords contraires aux règles de concurrence concernant les prix et les augmentations des prix bruts des camions lourds et moyens qu'ils produisent et vendent dans la zone économique européenne. En outre, les membres du cartel sont parvenus secrètement à des accords sur le calendrier et le transfert des coûts des normes de protection contre les émissions Euro 3 à 6. MAN avait révélé le cartel en tant que témoin clé. À l'exception de Scania, tous les constructeurs de camions ont admis les accusations.

### Environ 800 000 acheteurs et 3,6 millions de camions touchés

Pendant la période de l'entente, de 1997 à début 2011, environ 3,6 millions de camions concernés ont été vendus dans l'UE<sup>3</sup>, ce qui concerne environ

500 000 entreprises de transport et transporteurs de marchandises et 300 000 autres entreprises industrielles, de construction et commerciales. En outre, des centaines de milliers d'autres camions ont été acquis pendant ladite période et peuvent également être affectés par une surcharge de prix liée à l'entente illicite.

Selon une étude de marché réalisée par la fondation unilegion Truck Claims, la grande majorité de ces quelque 800 000 acheteurs (ou locataires) agissent en tant qu'entrepreneurs individuels ou sous-traitants pour de grandes entreprises, tandis qu'environ 90 000 à 100 000 d'entre elles comptent plus de deux employés. Parmi ces entreprises, environ 30 000 ont jusqu'à présent pris des mesures contre le cartel des camions.

Cela signifie également qu'une très grande majorité des moyennes entreprises, qui représentent ensemble environ 2,6 millions des camions achetés pendant la période de l'entente, ne sont pas encore actives. Sur la base d'une estimation moyenne, environ 10 000 euros de dommages et intérêts par camion, cela correspondrait à un montant impayé d'environ 26 milliards d'euros.



<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>Offices statistiques fédéraux des États membres de l'UE, Kraftfahrtbundesamt, Shell Truck Study 2010, unilegion Truck Claims



## L'Union européenne renforce les droits des parties

### L'UE facilite les demandes de dommages et intérêts

Dans le passé, la possibilité pour les entreprises lésées de demander des dommages et intérêts en vertu de la législation européenne en matière de concurrence variait considérablement d'un État membre à l'autre. Alors que dans certains États membres (par exemple l'Allemagne), il existait déjà des règles établies, dans d'autres États membres, il n'y avait pratiquement pas d'application du droit de la concurrence et notamment dans le domaine des ententes. Les entreprises de nombreux États membres de l'UE ne recevaient donc régulièrement aucune indemnisation pour les dommages qu'elles subissaient.

Le législateur européen a reconnu cette lacune et, avec l'adoption de la directive 2014/104/UE<sup>4</sup> du Parlement Européen et du Conseil du 26 novembre 2014 relative à certaines règles régissant les actions en dommages et intérêts en droit national pour les infractions aux dispositions du droit de la concurrence des États membres et de l'Union européenne, a exigé de tous les États membres qu'ils introduisent des règles efficaces permettant aux parties lésées de faire valoir leurs dommages-intérêts contre les membres du cartel (participants à l'entente). Ces règles comprennent, par exemple, la facilitation des preuves, les règles de suspension de la prescription et les règles de procédure visant à garantir que chaque partie lésée puisse réclamer avec succès des dommages-intérêts au titre de l'entente.

Bien que des règles similaires s'appliquent désormais dans de nombreux États membres, il existe encore des différences : d'une part, certains États membres ont introduit les nouvelles règles uniquement pour les futures infractions aux règles sur les ententes (c'est-à-dire que cela ne vaut pas, par exemple, pour le cartel des camions déjà constitué) et, d'autre part, les tribunaux de certains États membres sont considérablement plus expérimentés (ou leur pratique décisionnel-

le est également plus ou moins favorable aux demandeurs) que dans d'autres États membres.

### L'UE permet le choix du tribunal compétent

Il est donc très avantageux pour les parties lésées que les règles du droit procédural de l'UE leur permettent de faire valoir leur demande de dommages-intérêts soit à leur lieu d'activité (où le dommage est survenu), soit au lieu d'activité de l'un des membres du cartel. Les personnes lésées peuvent ainsi choisir la juridiction à leur convenance entre plusieurs juridictions (dans plusieurs États membres de l'UE). Cette option permet notamment aux entreprises des États membres dans lesquels les tribunaux n'ont pas encore beaucoup d'expérience en matière de procédures de dommages et intérêts pour infraction aux règles de concurrence (ou dans lesquels la pratique décisionnelle est moins favorable aux requérants) ou dans lesquels les recours collectifs ne sont pas autorisés, de faire valoir leurs demandes devant des tribunaux plus appropriés dans les autres États membres de l'UE.

“Dès 1973, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a estimé que les règles de concurrence de l'UE „créent à l'égard des personnes concernées des droits directs que les juridictions nationales doivent sauvegarder” (affaire C-127/73, BRT contre SABAM). Dans des arrêts ultérieurs, tels que Courage et Crehan (affaire C-453/99) ou Manfredi (C 295/04 à C 298/04), la CJUE a posé les bases du droit de tout individu, citoyen ou entreprise, à demander une indemnisation complète pour le préjudice qui lui a été causé par une infraction aux règles de concurrence de l'UE.

Toutefois, par la suite, les victimes, en particulier les petites et moyennes entreprises (PME) et les consommateurs, ont encore dû faire face à des difficultés pratiques pour obtenir cette indemnisation. La raison de ces difficultés n'était pas la moindre, car l'exercice du droit à être indemnisé en vertu du droit européen dépendait dans une large mesure des cadres juridiques des États membres. Les dispositions de ces derniers varient également d'un État membre à l'autre, ce qui rend l'exercice de ce droit plus complexe.

C'est pourquoi la Commission a proposé en 2013 une directive qui supprimerait les principaux obstacles à une indemnisation efficace et garantirait une protection minimum des citoyens et des entreprises, partout dans l'UE.” – **Commission européenne**

<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

## Demande de dommages et intérêts

Étant donné que l'infraction commise par les constructeurs de camions a été établie avec effet contraignant par la décision finale de la Commission européenne, il y a de grandes chances que les clients des camions reçoivent des dommages-intérêts de la part des membres du cartel. En effet, il n'est plus nécessaire de prouver séparément l'entente dans le cadre de la procédure de dédommagement. Au lieu de cela, le principal litige consiste à savoir si, et dans quelle mesure l'entente a causé des dommages aux clients, c'est-à-dire, dans quelle mesure les accords illicites ont conduit à une augmentation artificielle des prix des camions concernés.

### Véhicules concernés

Selon les conclusions de la Commission européenne, tous les camions lourds et moyens fabriqués par Daimler, MAN, Volvo/Renault, DAF, Iveco et Scania ayant un poids total en charge supérieur à 6 tonnes sont concernés. En réponse à une saisine du tribunal régional de Hanovre<sup>5</sup> en octobre 2020, la Cour de justice européenne est en train de clarifier si les véhicules spéciaux (tels que les véhicules de collecte des déchets) sont également concernés. La Cour fédérale de justice a déjà rendu un jugement positif à ce sujet (comme l'ont fait plusieurs tribunaux allemands). C'est pourquoi de nombreuses entreprises incluent également leurs véhicules spéciaux dans les poursuites afin de préserver leurs chances de réclamer des dommages et intérêts.

### Types d'acquisition concernés

En principe, toutes les entreprises qui ont acquis les camions concernés peuvent être en droit de réclamer des dommages-intérêts, que ce soit un achat, de la location-vente ou du leasing. Cela s'applique en tout cas aux véhicules neufs. L'existence de droits à indemnisation pour les camions d'occasion dépend de la question de savoir si et

comment les prix sur les marchés de l'occasion ont été également (alors indirectement) influencés par le cartel sur les prix des véhicules neufs.

### Période d'acquisition concernée

Toute la période pendant laquelle les constructeurs de camions ont opéré l'entente selon les conclusions de la Commission européenne est visée. Cela s'applique initialement à la période dite du cartel, du début de 1997 jusqu'à ce que le cartel soit découvert par la Commission européenne en janvier 2011. Même si l'entente a déjà été découverte en janvier, on considère parfois que l'année 2011 entière est encore directement affectée par l'entente (par exemple, par la Cour fédérale de justice allemande<sup>6</sup>), car les constructeurs s'étaient mis d'accord sur des prix qui étaient valables pour l'année suivante (c'est-à-dire en 2010 pour toute l'année 2011).

En outre, il est conforme à la théorie de l'économie de la concurrence que les distorsions de prix à long terme causées par des ententes globales ne disparaissent souvent pas du marché „du jour au lendemain“, mais qu'il peut y avoir une période de suivi (de durée variable selon l'entente) au cours de laquelle les prix reviennent à un niveau concurrentiel<sup>7</sup>. Cette circonstance est également prise en compte dans les décisions judiciaires, qui supposent donc parfois qu'un dommage se produira également pendant cette période de suivi.<sup>8</sup>

Enfin, il est notable que la Commission européenne ait expressément constaté une entente entre les constructeurs de camions pour répercuter les coûts de la mise en place de la catégorie de protection des émissions Euro 6. Cette catégorie est toujours valable aujourd'hui, ce qui explique aussi pourquoi les prix des véhicules plus récents pourraient augmenter à la suite du cartel.

<sup>5</sup>Tribunal régional de Hanovre, décision du 19.10.2020, 13 O 24/19.

<sup>6</sup>Cour fédérale de justice, Urt. v. 23.09.2020, KZR 35/19 - LKW-Kartell.

<sup>7</sup>Par exemple, Inderst/Thomas, *Damages for Antitrust Violations*, 2e éd. 2018, p. 457 et suivantes.

<sup>8</sup>Par exemple, Cour fédérale de justice, Judg. v. 28.06.2011, KZR 75/10 ; Tribunal régional supérieur de Karlsruhe, 09.11.2016, 6 U 204/15 Kart (2).



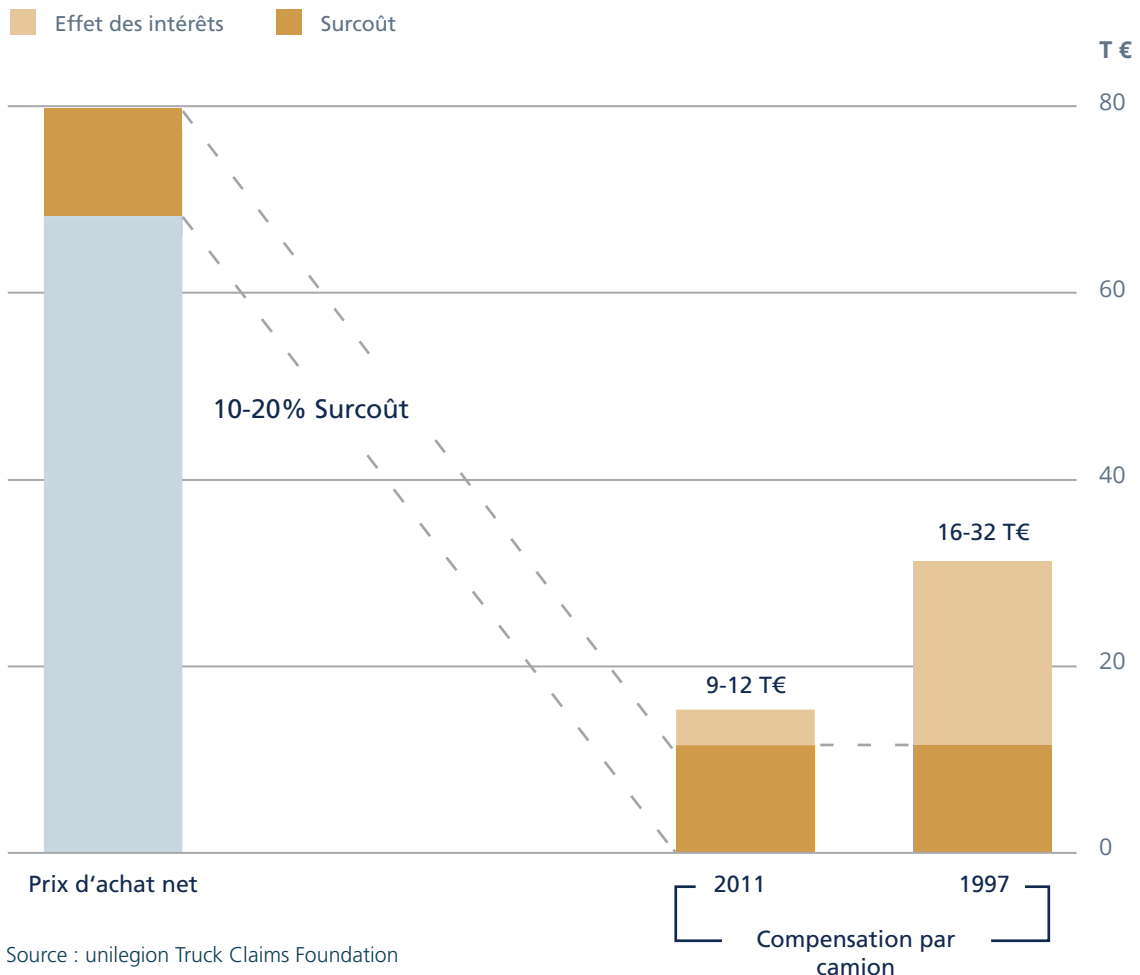
## Montant de l'indemnisation

Le montant des dommages et intérêts dépend du cas individuel et du résultat d'une évaluation concurrentielle. En règle générale, les suppléments de prix liés à l'entente dans le cas d'entente de longue durée et de grande envergure s'élèvent à environ 10 à 20 % du prix d'achat payé (ou des taux de location). Il est donc possible que plus de 10 000 euros de dommages-intérêts soient versés par camion. À cela s'ajoutent des intérêts considérables, qui peuvent à nouveau s'élever à 100 % et plus du montant réel des dommages, en fonction de la date d'acquisition.

Même les petites entreprises qui n'ont acheté que cinq camions peuvent ainsi accumuler rapidement des dommages d'un montant de 50 000 à 100 000 euros (intérêts compris).



## Indemnisation par camion (exemple)





## L'activité des parties victimes

### Seules les grandes entreprises mènent des procès individuels

Le plus grand obstacle dans un procès individuel (pour une seule entreprise), est le coût élevé que le demandeur doit supporter. En effet, l'autre partie, les constructeurs de camions, sont de grandes entreprises (groupes) financièrement solides qui se défendent à grands frais, et avec un engagement financier considérable. Les demandeurs individuels sont donc souvent confrontés à une pléiade d'équipes renommées en droit de la concurrence, issues de grands cabinets d'avocats, pour la plupart actifs au niveau international, qui sont également soutenus par des économistes spécialisés en la matière.

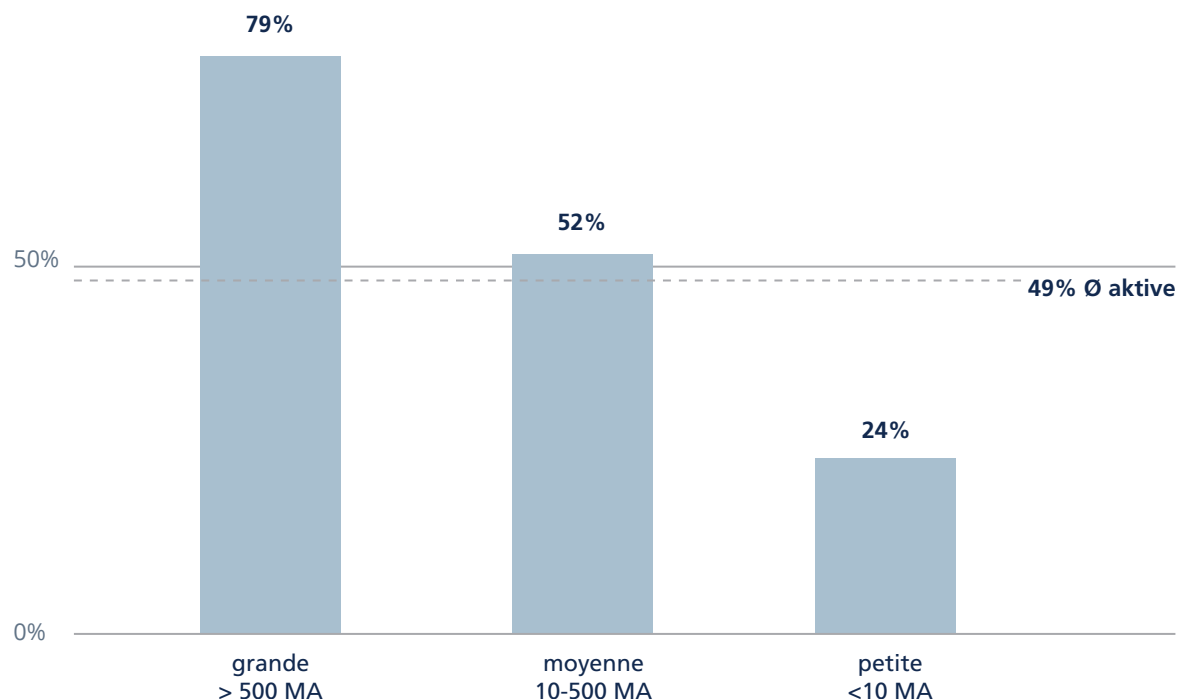
En outre, les avocats de la défense (qui ont généralement déjà représenté les constructeurs de camions dans les procédures d'amende devant la Commission européenne) ont une expérience substantielle, car ils ont souvent déjà mené ou mènent des centaines de procédures dans le cadre de l'affaire du cartel des camions. Enfin, les constructeurs de camions ont un avantage

considérable en termes de connaissances, tant sur l'entente elle-même, que sur les prix pratiqués sur les marchés des camions, tandis que les demandeurs ne disposent que de leurs propres données (limitées).

Pour avoir gain de cause dans cette affaire, et ce, malgré les nouvelles réglementations fondamentalement favorables aux demandeurs mentionnées ci-dessus, un requérant individuel doit, à son tour, engager des spécialistes juridiques et économiques, ce qui entraîne généralement des coûts à six ou sept chiffres, qui de plus, selon le système juridique national, ne sont pas toujours remboursés même en cas de succès. Cela vaut la peine, au mieux lorsque plusieurs centaines de camions de la partie requérante sont impliqués.

En outre, en règle générale, seuls les très gros clients ont le poids nécessaire pour négocier un accord extrajudiciaire avec les constructeurs de camions, tandis que les petits et moyens clients isolés sont régulièrement rejetés, pour autant que cela soit connu du public.

### Évolution des contentieux selon la taille de l'entreprise (mesurée en nombre d'employés) N=3.487



Source : unilegion Truck Claims Foundation



### Les recours collectifs permettent également aux petites et moyennes entreprises d'accéder à une application efficace de la loi

En règle générale, ce n'est que par le biais de procédures de recours collectif que les petites et moyennes entreprises peuvent également obtenir des dommages-intérêts substantiels et prometteurs de la part des membres du cartel. Si ces recours collectifs sont établis depuis longtemps dans le paysage juridique anglo-américain, ce n'est que très récemment que le modèle des recours collectifs est arrivé en Europe continentale, et en particulier dans les affaires de dommages et intérêts pour infraction aux règles de concurrence.

Les actions collectives sont généralement lancées par une organisation commerciale ou à but non lucratif spécialisée dans ce type d'affaires, qui se rapproche des parties lésées pour constituer un groupe de demandeurs suffisamment important et gère leurs demandes pendant la procédure. En outre, le prestataire de services de recours collectif finance lui-même la procédure ou coopère à cette fin avec un investisseur.

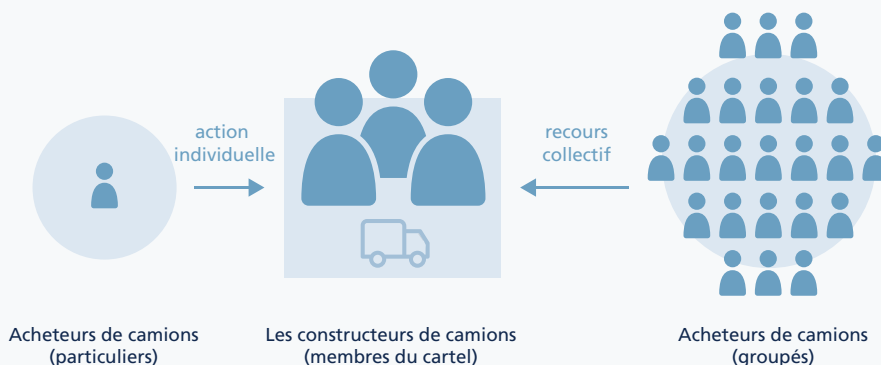
Le prestataire de l'action collective ou l'investisseur prend en charge la totalité des coûts de la procédure, de sorte que la participation est gratuite pour les entreprises victimes. Ce n'est

qu'en cas de succès qu'une commission sera due à cet effet, basée sur un pourcentage du produit du procès. Le fait qu'il s'agisse d'un simple accord de partage des bénéfices signifie que les intérêts du financier et des entreprises lésées qui participent au recours sont concordants et visent conjointement à obtenir le montant d'indemnisation le plus élevé possible.

En même temps, le financement externe et le volume souvent très élevé des dommages dans ce type d'action garantissent que des fonds suffisants sont également disponibles du côté des demandeurs pour engager les experts juridiques et économiques nécessaires pour faire valoir avec succès leurs demandes. Cela permet d'obtenir une „égalité des armes“ par rapport à la partie adverse puissante.

Pour participer à un recours collectif, les entreprises lésées cèdent leurs demandes de dommages-intérêts (créances) au prestataire de l'action collective, qui les fait ensuite valoir devant le tribunal sous forme groupée. Étant donné que le prestataire mène l'ensemble de la procédure, les entreprises demanderesse n'ont pas de frais. Il leur suffit de fournir les preuves d'achat nécessaires, telles que les contrats d'achat ou de leasing, et les détails du véhicule, comme la carte grise et le numéro d'identification du véhicule (VIN).

### Comparaison entre les actions individuelles et les actions collectives



#### Avantages

- + Sans risque financier
- + Actions individuelles souvent peu rentables
- + Sans effort
- + Un poids largement supérieur
- + Accès aux experts dans le domaine des cartels

#### Inconvénients

- Pas de contrôle intégral



### Les recours collectifs ne sont pas établis dans tous les États membres de l'UE

Même si l'UE souhaite renforcer l'accès aux dommages et intérêts en matière d'ententes et d'abus de position dominante, en particulier pour les petites et moyennes entreprises, les recours collectifs en la matière ne sont pas encore établis de manière égale dans tous les États membres de l'UE.

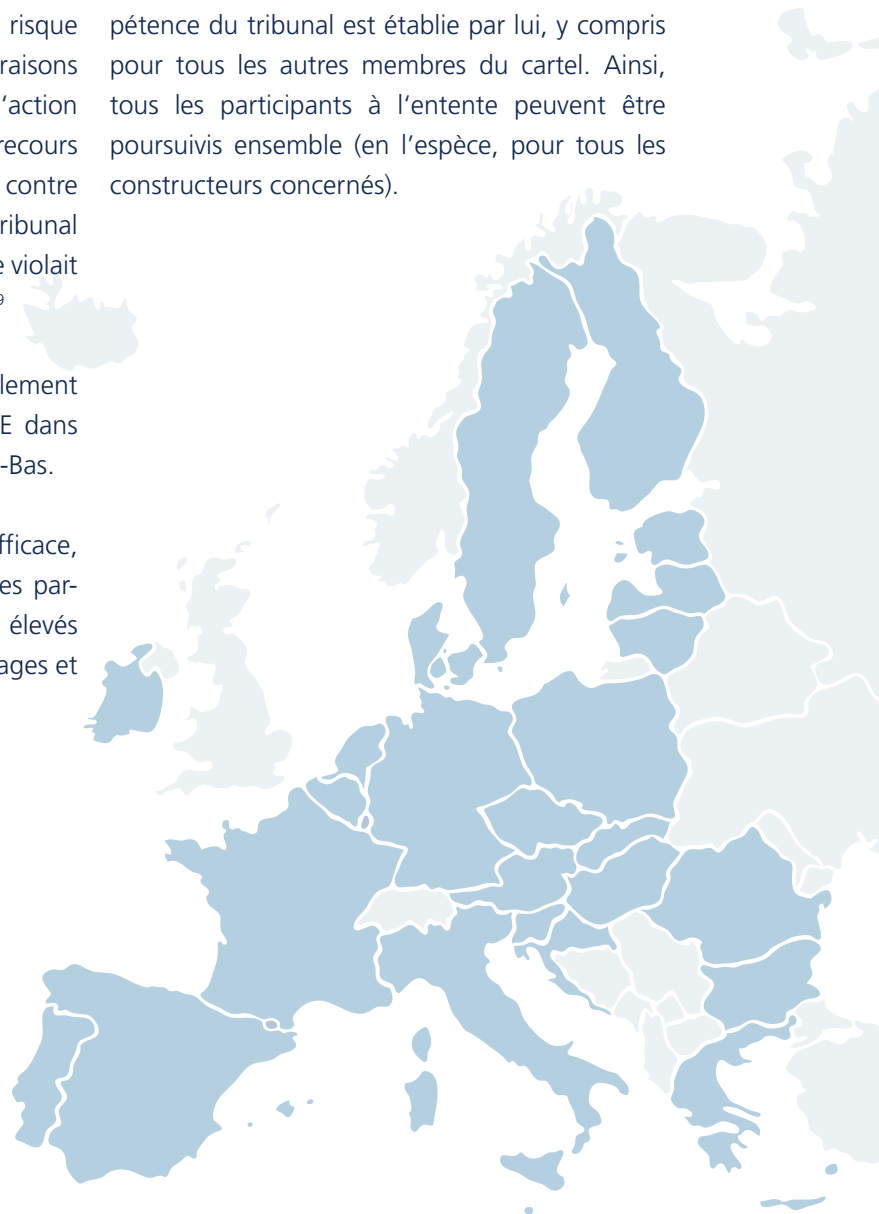
Dans certains États membres, de telles procédures n'existent en fait que pour certaines questions juridiques telles que la protection des consommateurs ou le droit des marchés financiers. Bien que des modèles de recours collectif puissent également être mis en place en l'absence de réglementation particulière, il existe un risque que ceux-ci soient ensuite rejetés pour des raisons formelles. En Allemagne, par exemple, l'action intentée par un prestataire de services de recours collectif pour plus de 600 millions d'euros contre le cartel des camions a été rejetée par le tribunal de première instance parce que la structure violait la loi allemande sur les services juridiques.<sup>9</sup>

Les recours collectifs sont donc actuellement encore limités aux États membres de l'UE dans lesquels ils sont reconnus, comme les Pays-Bas.

Cela signifie qu'une protection juridique efficace, en particulier pour les petites et moyennes parties affectées qui, compte tenu des coûts élevés liés à l'exécution des demandes de dommages et

intérêts pour infraction aux règles de concurrence, dépendent dans la plupart des cas, des recours collectifs, et diffère selon qu'elles ont elles-mêmes ou qu'au moins un des membres du cartel a son siège social dans un tel État membre de l'UE, car ce n'est qu'alors qu'une action peut y être engagée (dans le cadre d'un recours collectif).

C'est le cas pour le cartel des camions : les parties lésées profitent du fait que l'un des participants au cartel (DAF) a son siège social aux Pays-Bas, de sorte qu'une action collective peut y être intentée - quel que soit l'État membre de l'UE dans lequel la partie victime correspondante a son siège social. Le membre résident du cartel est également le „défendeur principal“, de sorte que la compétence du tribunal est établie par lui, y compris pour tous les autres membres du cartel. Ainsi, tous les participants à l'entente peuvent être poursuivis ensemble (en l'espèce, pour tous les constructeurs concernés).



<sup>9</sup>Tribunal régional de Munich I, jugement du 07.02.2020, 37 O 18934/17 - Cartel des camions.



## Les raisons de l'inactivité

### Rôle de la presse et des associations centrales

Depuis que le cartel des camions a été découvert en 2016, les prestataires de recours collectif ont été actifs dans de nombreux États membres de l'UE pour informer les parties lésées sur le cartel, et la possibilité de se joindre à une action collective. La proportion d'entreprises qui se sont jointes à de telles actions organisées varie selon les États membres de l'UE. Cela dépend en particulier de l'ampleur de la couverture médiatique de l'entente sur les camions et de l'activité des associations professionnelles respectives du secteur des transports et d'autres secteurs, qui ont coopéré avec les demandeurs de l'action collective ou les ont contactés. Dans certains États membres de

l'UE, les prestataires de recours collectifs, en coopération avec les associations, ont réussi à mobiliser des centaines, parfois même des milliers, d'entreprises lésées, en particulier dans le secteur des transports. Par exemple, en Allemagne par la BGL, DSLV, AMÖ et BWVL, en France par l'OTRE, et en Italie par Anita et Assotir.

### De nombreuses offres de recours collectifs ont déjà pris fin

La plupart des recours collectifs ont déjà pris fin et aucun autre participant n'est accepté. Par conséquent, bien que les tribunaux civils rendent de plus en plus de décisions positives, les PME affectées par le cartel n'ont pour l'instant quasiment aucune possibilité de participer.

### Manque d'information, surtout dans les PME

Dans l'ensemble, l'étude de marché menée par unilegion Truck Claims Foundation montre que l'inactivité des acheteurs de camions de petite et moyenne taille, en particulier, est principalement due au faible niveau d'information sur les possibilités de recours collectif. Souvent, un rapport coûts-avantages présumé trop faible, et la crainte de poursuivre les constructeurs de camions sont également cités. Dans de nombreux cas, ces informations sont probablement liées à un manque d'information.



#### *Les possibilités ne sont pas suffisamment connues*

Comme les modèles de recours collectif sont encore nouveaux dans de nombreux États membres de l'UE et que, dans certains cas, ils ne sont même pas acceptés par les tribunaux des États membres, une formation complémentaire est nécessaire, en particulier pour les petites et moyennes entreprises qui sont moins proches des associations ou qui suivent moins attentivement la presse spécialisée. Nous pensons que cela changera également dans le cas des poids lourds, car les informations sur le sujet se multiplient, notamment par le biais de la presse générale en dehors des revues spécialisées de la branche.



#### *Les efforts ou les frais à prévoir sont trop élevés*

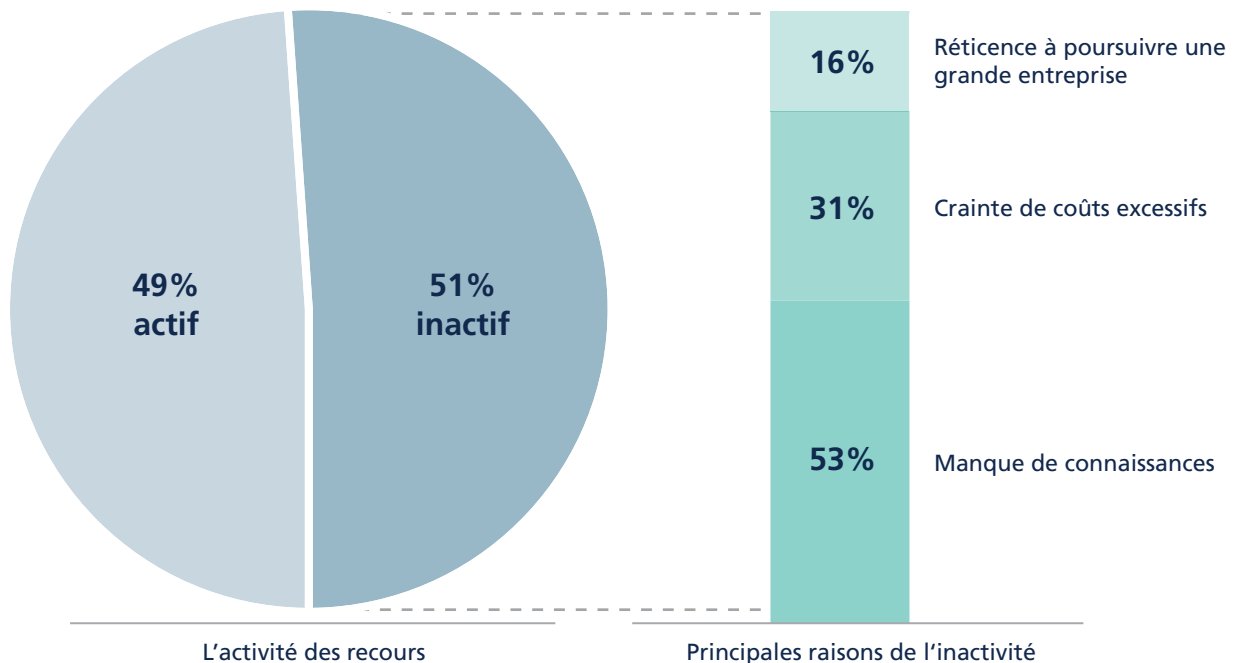
Étant donné que la participation à des actions collectives est largement possible sans frais réels ni risque financier, ces préoccupations peuvent généralement être dissipées grâce à une meilleure information. Dans le cas des actions collectives contre le cartel des camions, la plupart des prestataires (tels que unilegion Truck Claims Foundation) proposent de faire valoir les demandes de dommages et intérêts uniquement en contrepartie d'une commission de succès, de sorte qu'il n'y a pas de risque de coûts. Par ailleurs, le prestataire de recours collectif prend en charge toute l'organisation du dossier - il suffit aux parties lésées de fournir quelques renseignements et preuves sur les véhicules achetés.



### *Les petites entreprises ne veulent pas se mesurer aux grands constructeurs de camions (et à leurs sociétés)*

Certaines entreprises déclarent qu'elles craignent les représailles de la part du constructeur de camions après un procès ou qu'une relation potentiellement bonne pourrait en souffrir. Toutefois, ces inquiétudes sont également dues à un manque d'information. Dans un recours collectif, le plaignant ne comparaît pas seul devant le tribunal, mais il est associé à des centaines ou des milliers d'autres demandeurs. Une initiative des constructeurs de camions visant à rechercher ce grand nombre de requérants n'est guère envisageable, car plus de 30 000 requérants au total dans l'UE font déjà valoir leurs droits.

### L'activité et les motifs des recours



Source : unilegion Truck Claims Foundation

## Statut des demandes de dommages et intérêts en Europe

### Aperçu des actions en justice

Plusieurs centaines d'actions en dommages et intérêts contre le cartel des camions sont en cours dans l'UE. La majorité de ces actions sont intentées par des entreprises individuelles. Cela contraste avec un nombre plus restreint d'actions collectives, qui, toutefois, combinent souvent les

demandes de plusieurs centaines d'entreprises et représentent donc déjà la grande majorité des dommages-intérêts.

D'après ce que l'on peut voir, la plupart des actions en justice intentées par des entreprises individuelles se déroulent en Allemagne et en





## Statut des demandes de dommages et intérêts en Europe

Espagne, tandis que les principales actions collectives se déroulent principalement aux Pays-Bas et au Royaume-Uni (qui faisait encore partie de l'UE lorsque l'action en justice a été intentée). En Allemagne, il y a eu et il y a encore plusieurs procédures de recours collectif, dans lesquelles, cependant, suite à une décision négative à cet égard par le tribunal régional de Munich en février 2020 sur le cartel des camions<sup>10</sup> (et d'autres décisions de première instance par d'autres tribunaux régionaux sur d'autres procédures de dommages et intérêts en matière de concurrence), il y a actuellement un litige surtout sur la compatibilité du modèle de recours collectif lui-même avec le droit allemand.

### État d'avancement des procédures

Les procédures individuelles en Allemagne (en dehors des recours collectifs) ont déjà été conclues dans de nombreux cas par les tribunaux de première instance avec des jugements dits "de base", dans lesquels la responsabilité est établie au fond, tandis que le montant du dommage subi n'est déterminé que dans une étape ultérieure de la procédure. Toutefois, la pratique décisionnelle la plus récente tend également à impliquer directement les experts des tribunaux également pour le montant du dommage. Outre les décisions "de base" en première instance, les premières décisions positives ont déjà été rendues par les tribunaux régionaux supérieurs. La Cour fédérale de justice a également fait récemment des déclarations très positives pour la partie demanderesse dans une première décision, conformément à ce qui est probablement l'interprétation dominante.<sup>11</sup>

En **Espagne**, il y a plus de 600 décisions en première instance et déjà plus de 100 décisions en deuxième instance. Contrairement à l'Allemagne, des dommages et intérêts ont déjà été régulièrement accordés. Selon les évaluations du Pr. Francisco Marcos<sup>12</sup> (IE Law School, Madrid),

80% des procédures se sont terminées en faveur des demandeurs, 20% des rejets étant principalement dus à l'expiration de la prescription. Les dommages et intérêts moyens accordés par camion dans le cadre de la procédure d'appel s'élevaient à environ 4 000 euros plus les intérêts, dans certains cas, nettement plus.<sup>13</sup> Dans les jugements de première instance (avec un taux de réussite également supérieur à 80%), entre 5 et 16%<sup>14</sup> du prix d'achat a été accordé dans chaque cas (en moyenne environ 11.000 euros sans intérêts).<sup>15</sup>

Aux **Pays-Bas**, toutes les procédures se déroulent devant la Rechtsbank (le tribunal) à Amsterdam. Il s'agit principalement de grandes actions collectives dans lesquelles sont regroupées les demandes d'indemnisation des camions de toute l'UE. Le tribunal a regroupé les procédures en plusieurs vagues. Dans les procédures de la première vague, une première décision provisoire du tribunal d'Amsterdam sur les questions préliminaires (notamment sur les exigences relatives à la présentation des camions acquis) est disponible.<sup>16</sup> Une audience approfondie a eu lieu en novembre 2020. Une décision a été annoncée pour le 7 avril 2021. On peut supposer que cette décision aura également une importance pour les prochaines vagues de procès.

Il n'y a que des décisions isolées en provenance **d'Italie**. Par exemple, les tribunaux de Milan ont confirmé en première et deuxième instance que le délai de prescription de cinq ans ne commence à courir qu'à partir de l'annonce de la décision de la Commission, et que les conclusions de la Commission européenne sur la portée de l'entente sont également contraignantes pour la procédure de dommages et intérêts.<sup>17</sup>

En **France**, selon des informations de la presse, certains grands groupes d'entreprises ont pu conclure un accord extrajudiciaire avec des constructeurs de camions individuels sur le

<sup>10</sup>Tribunal régional de Munich I, jugement du 07.02.2020, 37 O 18934/17 - Cartel des camions.

<sup>11</sup>Cour fédérale de justice, Urt. v. 23.09.2020, KZR 35/19 - LKW-Kartell.

<sup>12</sup>Publié par le Pr. Francisco Marcos sur LinkedIn en février 2021.

<sup>13</sup>Audiencia Provincial de A Coruña, arrêt du 08.02.2021, Sentencia núm. 42/21 (environ 12 000 euros/camion).

<sup>14</sup>El Progreso, numéro du 07.12.2020, p. 9.

<sup>15</sup>Publié par le Pr. Francisco Marcos sur LinkedIn en janvier 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.

paiement d'indemnisation.<sup>18</sup> Cependant, seules quelques actions civiles d'autres (plus petites) entreprises individuelles sont en cours. Les décisions publiées jusqu'à présent concernent principalement des questions de compétence judiciaire et d'accès à l'information et aux preuves<sup>19</sup> ou la nomination d'experts économiques.<sup>20</sup>

Plus de 25 actions individuelles et collectives sont en cours au **Royaume-Uni**. Pour autant que l'on

sache, il n'y a eu qu'une seule décision (positive) du Tribunal d'appel de la concurrence (CAT) sur des questions de fond préliminaires (en particulier l'effet contraignant de la décision de la Commission européenne), qui a été confirmée par la Cour d'appel en novembre 2020. Il est prévu que les premières grandes procédures soient entendues en plusieurs vagues à partir de 2022, alors que seules les questions de procédure seront clarifiées au préalable.<sup>21</sup>

## Les Pays-Bas comme pôle des recours collectifs

Au cours des dix dernières années, les Pays-Bas sont devenus l'une des juridictions les plus attractives de l'UE pour les actions en dommages et intérêts pour infraction aux règles de concurrence. Comme de nombreuses affaires sont entendues à Amsterdam, le tribunal de cette ville possède une grande expérience. En outre, les tribunaux néerlandais sont considérés comme rapides, pragmatiques et favorables aux plaignants selon les normes européennes.

Par exemple, un grand nombre des plus grandes procédures en dommages et intérêts (avec des montants de réclamation de 10 à 100 millions d'euros et plus) pour violation du droit européen de la concurrence, ont été et sont encore entendues aux Pays-Bas, par exemple dans le domaine du fret aérien, de la cire de bougie, du chlorate de sodium, des appareillages de commutation à isolation gazeuse et des ententes sur les ascenseurs.



### Reconnaissance des recours collectifs

Les actions collectives pour un grand nombre de parties lésées (comme par exemple celle proposée par unilegion Truck Claim) sont reconnues aux Pays-Bas. Contrairement à d'autres États membres de l'UE, par exemple l'Allemagne, il n'y a ici aucun risque que l'action soit rejetée pour cette seule raison (formelle). Les Pays-Bas offrent donc aux petites et moyennes entreprises en particulier, qui doivent souvent recourir à ces modèles de recours en raison des coûts (excessivement) élevés qu'engendre un procès individuel, une bonne occasion de faire valoir leurs demandes de dommages et intérêts de manière prometteuse.



### Fiable, efficace et abordable

Les tribunaux néerlandais sont parmi les plus fiables et les plus efficaces non seulement en Europe mais aussi dans le monde. Sur la base de l'évaluation du World Justice Project Rule of Law Index 2020, les tribunaux néerlandais sont classés 5e sur 128.<sup>22</sup> En comparaison, l'Allemagne est classée 6e, la France 20e et l'Italie 27e. En particulier, l'exécution et la mise en œuvre des demandes de dommages et intérêts reçoivent l'une des meilleures notes des Pays-Bas dans une comparaison mondiale.

En outre, les frais de justice aux Pays-Bas sont moins élevés que dans la plupart des autres États membres de l'UE, ce qui explique pourquoi les recours collectifs y sont possibles à des conditions intéressantes.

<sup>18</sup>[www.transportinfo.fr/cartel-des-camions-cinq-groupes-francais-indemnisent](http://www.transportinfo.fr/cartel-des-camions-cinq-groupes-francais-indemnisent).

<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.

<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.



### Une vague de procès

De nombreuses et importantes demandes de dommages et intérêts contre le cartel des camions sont déjà en cours d'examen à Amsterdam. Le tribunal (appelé Rechtbank) a regroupé ces poursuites en vagues selon la date à laquelle elles ont été déposées, et chaque vague est entendue ensemble. Cela améliore également l'équilibre des pouvoirs entre les parties lésées et les constructeurs de camions, car les demandeurs d'une vague ne comparaissent pas devant le tribunal individuellement, mais ensemble. En outre, les décisions de la première vague seront également prises en compte dans les vagues suivantes, ce qui entraînera notamment une accélération des vagues de procès ultérieures. Une première décision provisoire du tribunal d'Amsterdam sur la première vague de poursuites a été annoncée pour le 7 avril 2021.

## Expiration du délai de prescription imminent

La prescription des actions en dommages et intérêts pour infraction aux règles de concurrence est régie par les systèmes juridiques des différents États membres de l'UE. Toutefois, la situation juridique, auparavant très différente, a été largement harmonisée par la directive européenne sur les dommages et intérêts, qui a dû être transposée dans les lois des États membres. Par exemple, les nouvelles réglementations de la plupart des États membres prévoient désormais une prescription de cinq ans, après que l'infraction aux règles de concurrence ait été connue et ait pris fin.

Même si lesdites États ont été libres de décider dans quelle mesure ils souhaitaient mettre en place les nouvelles règles de prescription applicables aux ententes déjà conclues (comme l'entente sur les camions) (et à cet égard, les règles applicables aux anciennes affaires), il est néanmoins vrai que dans de nombreux États, après l'annonce de la décision de la Commission européenne sur le cartel des camions en juillet 2016, il existe un risque que les demandes de dommages et intérêts des acheteurs de camions soient prescrites.

Scania est une exception, étant le seul constructeur de camions concerné qui n'avait pas admis les allégations et n'a donc été condamné à une amende par la Commission européenne dans une décision distincte qu'un an plus tard (environ). Scania fait actuellement appel de cette décision devant les tribunaux européens, ce qui, selon les règles de la plupart des membres de l'UE, a pour effet de suspendre la prescription des actions en dommages et intérêts contre Scania pour infraction aux règles de concurrence. Si Scania est finalement débouté de ses demandes, il est donc probable que les entreprises lésées pourront encore faire valoir leurs droits.



## À propos de la Fondation Unilegion pour les réclamations des camions

La fondation unilegion Truck Claims est une organisation néerlandaise à but non lucratif dont le siège est à Amsterdam. La fondation a été créée pour faire valoir les demandes de dommages et intérêts („réclamations“) des acheteurs de camions lésés par le cartel des camions, à l’amiable et devant les tribunaux aux Pays-Bas.

Unilegion signifie „United Legal Action“. Notre action collective concerne en particulier les petites et moyennes entreprises possédant moins de 500 camions acquis pendant la période du cartel, pour lesquelles l’application individuelle de la loi ne vaut pas la peine en raison des coûts élevés qu’elle implique.

Les acheteurs de camions peuvent se joindre à l’action collective sans aucun risque financier. Tous les frais de procédures sont pris en charge

par la fondation. Le financement de la fondation et de l’action collective est assuré par des financiers de litiges européens et suisses. Ce n’est qu’en cas de succès que la fondation recevra une commission, qui sera versée aux financiers du litige. En tant qu’organisation à but non lucratif, la fondation elle-même ne réalise aucun bénéfice.

La Fondation dispose d’une équipe d’experts en droit de la concurrence et de spécialistes de la logistique émérite. Les participants à l’action collective se trouvent principalement en Europe occidentale, en particulier en Allemagne, en France, en Italie et en Autriche.





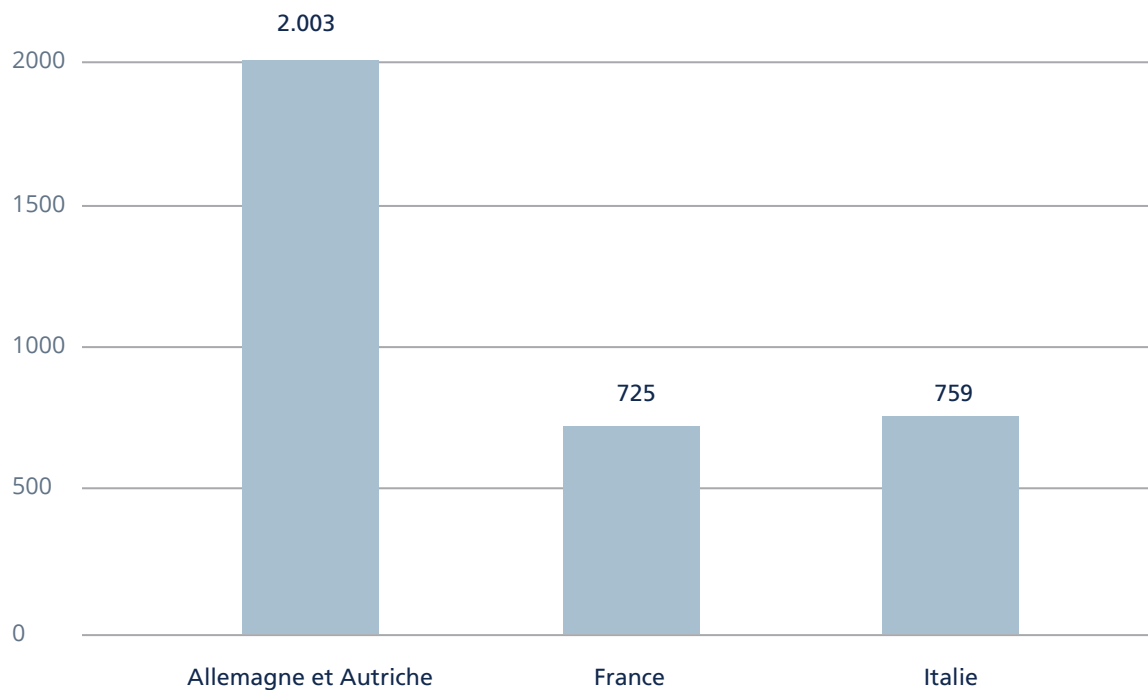
## Structure de l'étude de marché

La Fondation unilegion pour le cartel des camions, avec l'aide de ses spécialistes et de ses experts, a préparé cette étude entre décembre 2020 et février 2021.

Au total, plus de 4 000 entreprises ont été contactées. Dans 3 487 cas, l'entreprise contactée avait acquis des camions pendant la période du cartel et il a été possible d'organiser un entretien avec un membre de la direction ou de la direction de la flotte afin que les déclarations puissent être incluses dans cette étude.

En outre, les données de l'Office fédéral allemand des statistiques, des bureaux d'immatriculation de différents États membres de l'UE, ainsi que des registres locaux et des études d'autres entreprises, comme l'étude sur les camions Shell de 2010, ont été utilisées pour cette étude.<sup>23</sup>

### Entreprises concernées N=3.487



Source : unilegion Truck Claims Foundation

<sup>23</sup>Shell Deutschland Oil GmbH, Shell Truck Study, Facts, Trends and Prospects in Road Freight Transport to 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/>

### **Contacter 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>

### **Contacter l'Italie**

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/>

### **Clause de non-responsabilité**

Ce rapport de cas a pour but de fournir un aperçu des procédures de dommages et intérêts dans le cadre du cartel des camions et ne peut remplacer un conseil juridique en connaissance des circonstances spécifiques du cas individuel. Les éditeurs et les auteurs déclinent donc toute responsabilité quant au contenu et aux informations figurant dans ce rapport de cas et ne fournissent expressément aucun conseil juridique.



unilegion Truck Claims Stichting  
Herengracht 449a  
1017 BR Amsterdam | Pays-Bas

+49 (0)89 231 64 640 (Contacter l'Allemagne)  
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