

Communiqué de presse

Entente européenne sur les camions : Le Tribunal d'Amsterdam se prononce en faveur de CDC sur l'effet contraignant la décision de la Commission européenne, la portée de l'entente, et la probabilité du préjudice

Luxembourg, le 12 mai 2021

Le Tribunal d'Amsterdam ("Tribunal") a rendu le 12 mai dernier un jugement clé en faveur de CDC Retail SA ("CDC"), confirmant l'effet contraignant de l'ensemble de la décision de la Commission européenne, la portée et la nature de l'entente sur les camions ainsi que la probabilité du préjudice causé. En ce qui concerne le préjudice, le Tribunal s'appuie largement sur les explications présentées par les experts économiques de CDC, le professeur Joe Harrington (Université de Pennsylvanie) et le professeur Maarten Pieter Schinkel (Université d'Amsterdam).

"Nous sommes très heureux de ce résultat, en particulier pour les entreprises lésées par l'entente sur les camions. Le jugement du Tribunal d'Amsterdam confirme l'approche de CDC et de ses experts, en ce qui concerne notamment l'analyse économique du fonctionnement et des effets de l'entente. Le raisonnement très détaillé du Tribunal d'Amsterdam aura probablement un impact sur d'autres procédures aux Pays-Bas et dans d'autres pays contre les participants à l'entente européenne sur les camions."

– Till Schreiber, directeur général de CDC

Contexte

L'action de CDC, introduite en juillet 2017, concerne environ 60 000 camions de plus de 700 entreprises qui ont cédé leurs créances indemnitaires à CDC. Pour étayer sa demande, CDC a présenté à ce stade près de 200 000 documents. Le jugement rendu le 12 mai concerne des actions intentées par plusieurs demandeurs, dont CDC, contre DAF, MAN, Volvo/Renault, Daimler et Iveco pour des dommages résultant de leur participation à l'entente européenne sur les camions. L'action de CDC est fondée sur la décision de la Commission européenne du 19 juillet 2016 (affaire AT.39824 - Camions) qui a constaté que les constructeurs de camions avaient coordonné les prix des camions de poids moyen et lourd, le calendrier d'introduction des nouvelles technologies de réduction des émissions, ainsi que la répercussion des coûts de ces technologies sur les clients. La Commission européenne ("Commission") avait infligé des amendes record de plusieurs milliards d'euros pour cette infraction qui couvrait l'ensemble de l'espace économique européen ("EEE") et qui a duré plus de 14 ans. En juin 2020, CDC a introduit une deuxième action en dommages et intérêts concernant plus de 30 000 camions achetés, pris en crédit-bail/leasing, ou loués par près de 400 entreprises

Portée de la décision de la Commission

Le Tribunal se prononce sur la portée de la force contraignante de la décision de la Commission, en précisant que les défendeurs ne peuvent pas contester, dans le cadre d'une procédure en dommages et intérêts, les faits qu'ils ont préalablement admis dans le cadre de la procédure administrative de transaction ayant conduit à la décision de la Commission. Le Tribunal considère que l'ensemble du contenu de ladite décision est contraignant, y compris le fait que l'objectif économique de l'entente des constructeurs de camions était d'augmenter les prix. Le Tribunal rejette, en outre, l'argument des défendeurs selon lequel l'entente n'aurait été qu'un simple échange d'informations sans effets sur le marché. Le Tribunal estime également qu'il ressort de la décision que les constructeurs de camions ont effectivement mis en œuvre les accords anticoncurrentiels.

Le Tribunal confirme que les camions neufs acquis par des sociétés dans l'EEE sont couverts par le champ d'application de la décision, quelles que soient les modalités d'acquisition (achat, crédit-bail, leasing, ou location) et indépendamment du fait que le camion ait été acquis auprès d'un des défendeurs ou de concessionnaires. Le Tribunal reconnaît qu'il est généralement admis qu'une entente peut encore avoir des effets négatifs continus après qu'elle ait pris fin ("after cartel effects" ou "lingering effects"). Les questions concernant l'étendue des préjudices causés seront déterminées au stade de la quantification.

Probabilité du préjudice

Les défendeurs avaient fait valoir qu'en raison de l'hétérogénéité des produits, du fait que la plupart des accords portaient sur les prix catalogue, et du fait que les rabais finaux étaient négociés entre les concessionnaires et le client, une collusion effective entre constructeurs de camions était impossible.

Le Tribunal rejette l'argument des défendeurs. Citant abondamment le rapport d'expert des professeurs Harrington et Schinkel, le Tribunal explique que l'hypothèse émise sur un contrôle "flou" des prix finaux effectué au niveau du siège de chaque entreprise ayant enfreint le droit de la concurrence, correspond bien aux faits de l'espèce. Les professeurs Schinkel et Harrington démontrent que lorsque les entreprises anticipent l'échange des prix catalogue futurs avec leurs concurrents, chacune d'elles fixe des prix catalogue plus élevés que ce qu'elle ferait en l'absence de l'échange d'information. Le comportement normal des acteurs aux niveaux inférieurs de la chaîne de distribution propage cette augmentation. Globalement, un effet des pratiques illicites sur les prix finaux est donc plausible.

Les défendeurs ont également soumis des rapports économétriques. Cependant, ces rapports ont été produits sur la base des données en possession des constructeurs de camions et sans qu'elles aient été communiquées aux demandeurs. Le Tribunal a estimé que, dans ces conditions, les résultats présentés par les constructeurs de camions ne sont pas vérifiables et doivent être écartés à ce stade.

Prochaines étapes

Une audience d'organisation de la procédure est prévue le 27 mai 2021.

CDC est représentée par Joost A. Möhlmann et Mark R. Fidder du cabinet d'avocats Van Benthem & Keulen, Utrecht.

www.carteldamageclaims.com

