

# Resumen de la sentencia sobre el cártel de camiones de Hannover

POR ISABEL MARTÍNEZ MORIEL Asociado senior de Andersen Tax & Legal y responsable del área de Competencia

**El Tribunal Regional de Hannover dictó la primera sentencia en Alemania que estima los daños derivados del cártel de fabricantes de camiones. El demandante es una entidad de derecho público, el municipio de Göttingen, que mediante una licitación había adquirido una serie de vehículos del fabricante MAN para la recogida de residuos y para su cuerpo de bomberos. Esta sentencia resulta de gran interés, no ya por ser la primera que reconoce la existencia de un sobreprecio causado por la concertación de los fabricantes, sino sobre todo porque aclara el alcance del principio de presunción de la existencia de daños causados por una conducta de cártel.**

El pasado 18 de diciembre de 2017, el Tribunal Regional de Hannover dictó la primera sentencia en Alemania que estima los daños derivados del cártel de fabricantes de camiones. El demandante es una entidad de derecho público, el municipio de Göttingen, que mediante una licitación había adquirido una serie de vehículos del fabricante MAN para la recogida de residuos y para su cuerpo de bomberos.

Esta sentencia resulta de gran interés, no ya por ser la primera que reconoce la existencia de un sobreprecio causado por la concertación de los fabricantes, sino sobre todo porque aclara el alcance del principio de presunción de la existencia de daños causados por una conducta de cártel, introducido en la Directiva 2014/104/UE en materia de ejercicio de acciones de

daños por infracciones del Derecho de la competencia.

En consecuencia, la sentencia también delimita la posibilidad de defensa de los fabricantes que aleguen el principio de *passing on* o teoría de defensa basada en la repercusión del sobreprecio en terceros adquirentes del servicio.

De un lado, confirma que siempre que existe una conducta de cártel se presume que el comprador del producto afectado ha pagado un sobreprecio, aun cuando, como en el caso que nos ocupa, los precios de compraventa pagados por la demandante no hubiesen correspondido a los precios brutos de catálogo -respecto a cuyo aumento los cartelistas hubieran llegado a acuerdos-.

Así, entiende el Tribunal, se presume prima facie que la base sobre la que se negocian u ofertan los vehículos -como fue este caso- son los precios brutos de catálogo. Por tanto, un acuerdo sobre precios brutos del catálogo de productos que infringe la normativa de cárteles también repercute sobre los precios individuales de clientes, con independencia de si en la negociación de los precios individuales de clientes se han tomado también en consideración -y en qué medida- factores específicos del cliente, del mercado, del pedido o del vehículo.

**Respecto al sobreprecio concreto que habría sufrido el demandante, el Tribunal no entra a su valoración, por cuanto que la indemnización solicitada por el demandante respondía a la penalización incluida en las condiciones generales del contrato de compraventa de la licitación para aquellos casos en los que el vendedor hubiera incurrido en una infracción del Derecho de la Competencia.**

De otro lado, el Tribunal limita la posible defensa de los cartelistas que tenga como fundamento acreditar la repercusión del aumento de precio en los terceros usuarios del servicio o producto cartelizado. Así, afirma que la posible realización de una repercusión del perjuicio patrimonial condicionado por el cártel no excluye la generación de un daño ni minorar éste, de modo que el daño se ha producido a pesar de una posterior reventa.

Por tanto, únicamente podrá entenderse acreditada la minoración o exclusión del daño si el demandado es capaz de probar que el suplemento de precio condicionado por el cártel se repercute sobre sus clientes desde el punto de vista de una eventual "compensación de beneficios" y

La sentencia confirma que siempre que existe una conducta de cártel se presume que el comprador ha pagado un sobreprecio

Se acredita la minoración del daño si el demandado puede probar que el sobreprecio del cártel repercute a sus clientes

que a esta repercusión no se oponen las desventajas del comprador.

En este caso, parece claro que, dado que los vehículos se obtuvieron para la prestación de servicios públicos, no cabe siquiera la probabilidad de que la municipalidad de Göttingen hubiera trasladado a los ciudadanos el coste sufrido ni compartido los beneficios del aumento de valor de los vehículos adquiridos.

## Antecedentes de hecho de la sentencia

La demandante pide a la demandada el resarcimiento de los daños que le habrían sido originados por el denominado cártel de camiones, constatado por la Comisión de la UE, en la adquisición de camiones entre 2001 y 2010.

La demandante es una entidad de derecho público. Desempeña su actividad en representación de la misma en Alemania en calidad de sociedad concesionaria. Como se acredita en el extracto del Registro Mercantil, sección B, del Juzgado de Primera Instancia de Múnich, presentado por la demandada, la demandada tenía inicialmente una denominación; el objeto social consistía en la administración de viviendas y propiedades inmuebles para la socia y para terceros, así como la prestación de todos los servicios con ella relacionados.

Por acuerdo de segregación del 16.4.2003, resolución de su Junta General de Socios del 16.4.2003 y resolución de la Junta de la sociedad transmitente del 16.4.2003, la demandada se hizo cargo del ámbito comercial *Geschäftseinheit Vertrieb Lkw Deutschland* (Unidad de Negocio Distribución de Camiones Alemania). El 6.5.2003 se inscribió en el Registro Mercantil el cambio a la nueva denominación. La actual denominación fue inscrita en el Registro Mercantil el 11.1.2007 -extracto del Registro Mercantil, anexo HM 30, folios 771-786 de la demanda-.

Por Decisión del 19-07-2016 (Asunto AT 39824 - Camiones), la Comisión Europea constató que los fabricantes de camiones habrían realizado intercambios en el periodo 1997-2010 en relación con precios y aumentos de precios brutos de catálogo con el fin de coordinar los precios brutos en el Espacio Económico Europeo (EEE), para despejar incertidumbres respecto al comportamiento de los restantes fabricantes.

Las prácticas colusorias habrían perseguido un único fin económico, en concreto el falseamiento del establecimiento de precios y de los movimientos habituales de precios de camiones en el EEE. Estas prácticas habrían afectado a camiones entre 6 y 16 t -camiones de tonelaje medio- y a camiones de más de 16 t -camiones pesados-, habiéndose tratado tanto de vehículos rígidos como de tractoras articuladas.

Por el contrario, no se habrían visto afectados por las mencionadas prácticas el sector de posventa, otros servicios y garantías para camiones, la venta de camiones usados ni todas las demás mercancías o servicios vendidos por los destinatarios de esta decisión.

**Las prácticas colusorias habrían perseguido un único fin económico, en concreto el falseamiento del establecimiento de precios y de los movimientos habituales de precios de camiones en el EEE. Estas prácticas habrían afectado a camiones entre 6 y 16 t -camiones de tonelaje medio- y a camiones de más de 16 t -camiones pesados-, habiéndose tratado tanto de vehículos rígidos como de tractoras articuladas. Por el contrario, no se habrían visto afectados por las mencionadas prácticas el sector de posventa, otros servicios y garantías para camiones, la venta de camiones usados ni todas las demás mercancías o servicios vendidos por los destinatarios de esta decisión.**