

**INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS CAUSADOS POR EL CÁRTEL
DE FABRICANTES DE CAMIONES:
COMENTARIO A LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO ALEMÁN
DE 23 DE SEPTIEMBRE DE 2020 (KZR 35/19)**

*COMPENSATION FOR DAMAGES CAUSED BY THE TRUCK MANUFACTURERS'
CARTEL: COMMENTARY TO THE JUDGMENT OF THE GERMAN SUPREME COURT
OF SEPTEMBER 23, 2020 (KZR 35/19).*

Working Paper IE Law School

AJ8-261

5-03-2021

Prof. Dr. Francisco Marcos*
Profesor IE Law School
francisco.marcos@ie.edu

Resumen: En su sentencia de 23 de septiembre de 2020, el Tribunal Supremo alemán (BGH) clarifica algunas de las dudas que se han suscitado en los tribunales alemanes sobre las reclamaciones de daños derivados de ilícitos concurrenciales. Aunque el fallo se centra en cuestiones específicas relativas al cártel de fabricantes de camiones, el pronunciamiento sigue la línea de decisiones previas del BGH sobre los daños causados por el cártel de los raíles, el cártel del cemento gris y el cártel del papel auto-copiativo. La sentencia consolida el acervo jurisprudencial del BGH que adapta las reglas y principios del tradicional Derecho de daños a estos litigios. La sentencia del BGH despeja muchas de las dificultades que afrontan las acciones de daños consecutivas (follow-on) tras una decisión sancionadora de la autoridad de competencia (en este caso de la Comisión Europea), en materia de: legitimación activa de las víctimas, prueba y presunción del daño, responsabilidad conjunta y solidaria de las empresas partícipes en el cártel y prescripción del derecho a reclamar. Algunos de los pronunciamientos del BGH desenredan aspectos idiosincráticos del proceso y las normas vigentes en Alemania, pero por encima de ello, la sentencia adapta la jurisprudencia previa del Tribunal de Karlsruhe a las singularidades del cártel de los fabricantes de camiones, fijando criterios que emanan de las últimas decisiones del Tribunal de Justicia de la UE sobre reclamaciones de daños antitrust (v. gr., en materia de "daños paraguas" y sobre la defensa de la repercusión del daño).

Palabras Clave: *Daños, Derecho de la Competencia, Cártel, Alemania*

Abstract: In its judgment of September 23, 2020, the German Supreme Court (BGH) clarifies some doubts that have arisen in German courts regarding antitrust damages claims. Although the judgment focuses on specific issues relating to the truck manufacturers' cartel, the ruling follows the line set in previous BGH decisions on damages caused by the rail cartel, the grey cement cartel and the self-copying paper cartel. The judgment consolidates the BGH's body of case law, which adapts the rules and principles of traditional tort law to these disputes. The BGH judgment clears up many of the difficulties faced by damages actions following a sanctioning decision of the competition authority (in this case the European Commission), in terms of: standing of the victims, proof and presumption of damage, joint and several liability of the companies participating in the cartel and limitation period. Some of the BGH's pronouncements unravel idiosyncratic aspects of the German procedure and rules in force, but over and above that, the judgment adapts the previous case law of the Karlsruhe Court to the specifics of the truck manufacturers' cartel, codifying criteria that emanate from the latest decisions of the Court of Justice of the EU on antitrust damages claims (e.g. on "umbrella damages" and on the defense of passing-on of the damage).

Keywords: *Damages, Antitrust Law, Cartel, Germany*

* IE Law School, Madrid, francisco.marcos@ie.edu.

Copyright © 2021 by Francisco Marcos, Profesor de Derecho en IE Law School.
Este working paper se distribuye con fines divulgativos y de discusión.
Prohibida su reproducción sin permiso del autor, a quien debe contactar en caso de solicitar copias.
Editado por el IE Law School, Madrid, España

*Copyright ©2021 by Francisco Marcos, Professor of Law at IE Law School.
This working paper is distributed for purposes of comment and discussion only.
It may not be reproduced without permission of the copyright holder.
Edited by IE Law School*

Introducción

Aunque las referencias comparadas predominantes en materia de Derecho de defensa de la competencia han sido al Derecho norteamericano, en las reclamaciones judiciales de daños causados por el cártel de camiones nuestros jueces y tribunales han mirado al desarrollo jurisprudencial en Alemania como referencia para resolver algunas de las dudas y cuestiones que se planteaban en estos litigios. La referencia tiene sentido y se justifica por la aportación por demandantes y demandados de las resoluciones de tribunales alemanes con el propósito de validar o reforzar sus respectivos argumentos¹. La importancia y el valor que se les otorga no es desdeñable, pues constituye el principal parámetro con arreglo al cual se ha estimado judicialmente el daño por algunas de nuestras Audiencias provinciales.

Hasta la fecha, la jurisdicción alemana es, por detrás de la española, la jurisdicción europea que ha resuelto un mayor número de demandas. En este contexto cobran relevancia los pronunciamientos de la sentencia del Tribunal Supremo alemán (*Bundesgerichtshof/BGH*) de 23 de septiembre de 2020, sobre el primer recurso contra una sentencia de apelación, que llega al Tribunal Supremo alemán².

La sentencia resuelve el recurso en uno de los primeros procesos de reclamación de daños causados por el cártel de fabricantes de camiones³. La sentencia fue dictada el 23 de septiembre de 2020 (KZR 35/19)⁴ y resuelve el recurso contra la sentencia del Tribunal Regional Superior de Stuttgart de 4 abril de 2019 (2 U 101/18)⁵, que había confirmado sustancialmente la sentencia del Tribunal de Distrito, estimando la demanda interpuesta por la compañía constructora Matthäi.

La sentencia del Tribunal de Karlsruhe sobre los daños del cártel de fabricantes de camiones continúa la senda marcada en sus decisiones previas sobre los daños causados por el cártel de los raíles (*Schienerkartel*). En ellas ha desgranado los principios y reglas fundamentales sobre las reclamaciones de daños a resultas de infracciones sancionadas por las autoridades administrativas de competencia (*follow-on*) en aplicación del Derecho alemán previo a la transposición de la Directiva UE/2014/104⁶. En este comentario se examina la sentencia del Tribunal Supremo en el contexto de esa jurisprudencia anterior sobre los daños causados por el cártel de los raíles (*infra* §1), recorriendo el proceso que ha llevado a la sentencia y las principales conclusiones que de ella pueden extraerse (*infra* §2), para finalizar

¹ Véase Francisco Marcos "Aportación de sentencias como prueba en los litigios de daños causados por el cártel de los fabricantes de camiones (y III): sentencias extranjeras" [Almacén de Derecho 31/3/20](#).

² Está pendiente de resolverse el recurso (KZR 19/20) contra la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de OLG Schleswig-Holstein de 17 de Febrero de 2020, 16 U 43/19 ([DE:OLGSH:2020:0217.16U43.19.00](#)) que confirmó la sentencia estimatoria del LG Kiel de 18 de Abril de 2019, 6 O 108/18 ([DE:LGKIEL:2019:0418.6O108.18.00](#)).

³ Sentencia del Tribunal Regional de Stuttgart (LG) de 30 de abril de 2018 (45 O 1/17).

⁴ [DE:BGH: 2020: 230920UKZR35.19.0](#)

⁵ [DE:OLGSTUT:2019:0404.2U101.18.00](#)

⁶ DOUE L349 de 5/12/14, 1-19. La transposición en Alemania tuvo lugar mediante la novena reforma de la ley contra las restricciones a la competencia ([Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen- GWB](#)) véase Christian Kersting "Germany" en Barry Rodger, Miguel Sousa Ferro & Francisco Marcos (eds.) *The EU Antitrust Damages Directive Transposition in the Member States*, OUP 2018, 124-157.

poniendo el contexto el fallo del BGH en las sentencias dictadas por los tribunales alemanes sobre los daños causados por el cártel de fabricantes de camiones (*infra* §3).

1. Las sentencias del Tribunal Supremo Alemán sobre las reclamaciones de daños causados por el cártel de los railes

A partir de los datos proporcionados por un informante anónimo y por una solicitud de clemencia de Voestalpine, en marzo de 2011 el Bunderskartellamt (BKartA) inició pesquisas que condujeron a la detección y sanción de un cártel en el mercado alemán de vías férreas. El origen del cártel se remontaba a la década de los ochenta del siglo pasado, siendo Voestalpine, Thyssen-Krupp y Corus las principales implicadas. El cártel fijó los precios y controló la producción de vías férreas en Alemania durante más de 30 años. A través de varias decisiones del BKartA, los cartelistas fueron sancionados con multas por un importe total superior a €200 millones⁷.

A resultas de las decisiones del BKartA, se iniciaron numerosas demandas de daños contra las empresas implicadas en el cártel ("*Schiene*freunde"), pues sus víctimas habrían pagado sobrepuestos significativos por efecto del cártel (Deutsche Bahn, Harzer Schmalspur Bahnen y de numerosas empresas de transporte municipal). En cinco sentencias el Tribunal Supremo se pronunció sobre diversas cuestiones controvertidas sobre estos litigios⁸. A los efectos de lo que aquí interesa, brevemente, en ellas el Tribunal Supremo concluyó:

1. No existe una evidencia *prima facie* de que los cárteles provoquen precios más elevados⁹, sino una presunción de hecho¹⁰. La evidencia *prima facie* supondría una presunción legal, que admite prueba en contrario, lo que facilita la prueba del demandante¹¹. Sin embargo, hasta que sea aplicable la presunción legal de daño causado por los cárteles procedente del artículo 17.2 de la Directiva UE/2014/104 [sección 33a(2) GWB], los reclamantes de daños deben acreditar que el cártel provocó precios más altos, para ello pueden partir de una presunción de hecho basada en la experiencia empírica de que los cárteles causan una subida

⁷ Véanse Decisiones del BKartA de 5 de Julio de 2012 ([B12-11/11](#)) y de 1 de junio de 2013 ([B12-16 / 12](#), [B12-19/12](#)).

⁸ Véanse Sentencias de 11 de Diciembre de 2018 (*Schiene*kartel I-KZR 26/17 [DE:BGH:2018:111218UKZR26.17.0](#)); 28 de Enero de 2020 (*Schiene*kartel II-KZR 24/17 [DE:BGH:2020:280120UKZR24.17.0](#)); de 19 de Mayo de 2020 (*Schiene*kartell III-KZR 70/17 [DE:BGH:2020:190520UKZR70.17.0](#)); de 19 de Mayo de 2020 (*Schiene*kartell IV-KZR 8/18 [DE:BGH:2020:190520UKZR8.18.0](#)) y de 23 de Septiembre de 2020 (*Schiene*kartell V-KZR 4/19 [DE:BGH:2020:230920UKZR4.19.1](#)). En la literatura jurídica especializada en Alemania se pueden consultar análisis detallados de estas sentencias, que se detienen en las particularidades que suscitan estas sentencias, véase Andreas Weitbrecht "Kartellschadensersatz in Deutschland nach Schienerkartell II" [WuW 70/5 \(2020\) 257-260](#)

⁹ *Schiene*kartel I KZR 26/17 (¶57) y *Schiene*kartel II KZR 24/17 (¶28).

¹⁰ Como sobre el cártel del cemento gris concluyera la sentencia del BGH de 12 de Junio de 2018 (*Grauzement II* KZR 56/16) [DE:BGH:2018:120618UKZR56.16.0](#) (¶35).

¹¹ Véase Christian Ritz, Carolin Marx y M. Bogenreuther "Prima Facie Evidence in Cartel Damages Litigation-Landmark Decision by the German Federal Court of Justice in the Rail Cartel Case" [JECLAP 10/8 \(2019\) 492-494](#).

de precios¹². Ello no supone un rechazo de esos principios económicos de experiencia sino una atribución de un valor probatorio inferior¹³. De hecho, la presunción de una elevación de precios causada por el cártel será más fuerte cuanto mayor sea la extensión temporal y el ámbito geográfico del mercado afectado por el cártel, pero esto debe examinarse junto con el resto de los hechos del caso¹⁴.

Por otro lado, el tribunal deberá valorar la posibilidad de que el daño se hubiera producido a partir de una evaluación global, que tenga en cuenta los principios empíricos relevantes, considerando de manera integral las circunstancias del caso concreto, incluidas las pruebas aportadas y los informes periciales presentados por las partes¹⁵.

2. La legitimación activa para reclamar indemnización de daños por los clientes de las empresas participantes en el cártel no exige demostrar que la transacción individual en que se basa la demanda de reclamación de daños esté afectada por el cártel, siendo suficiente acreditar que las empresas estaban implicadas en la conducta que era susceptible de causar daños en las ventas de sus productos o por otras vías, sea a clientes directos o indirectos¹⁶.

3. La estimación del daño causado por el cártel tiene que basarse en los hechos probados, que deben detallarse en el fallo. La estimación judicial del daño por el tribunal debe considerar los informes periciales presentados por las partes, examinándolos conforme a la evidencia fáctica que exista sobre el comportamiento del mercado cartelizado. El juez puede servirse (aunque no sea obligatorio) de un peritaje judicial, que no sustituye la tarea judicial, que es libre de efectuar la estimación del daño a partir de esos elementos¹⁷. En particular, el Tribunal Supremo recuerda la necesidad de que los tribunales tengan en cuenta las exigencias de economía procesal que se oponen a la emisión de una sentencia básica cuando ello encarezca y demore injustificadamente el proceso y existe una conexión entre los hechos y el monto reclamado¹⁸.

4. La responsabilidad de las empresas participantes en un cártel que se califique como una infracción única y continuada es conjunta y solidaria. Las cartelistas son responsables, aunque no estuvieran implicadas en transacciones concretas afectadas por el cártel respecto de los que se reclamasen indemnizaciones¹⁹.

5. La responsabilidad de las empresas participantes en el cártel se extiende también a los daños sufridos por adquirentes a empresas ajenas al cártel –“daños paraguas”-²⁰. En esta

¹² *Schienenkartel I* KZR 26/17 (¶55).

¹³ Véase Christian Ritz y Carolin Marx “Abschied vom Anscheinsbeweis: BGH erhöht Hürden für Kartellschadensersatz” [WuW 2\(2019\) 97](#).

¹⁴ *Schienenkartel II* KZR 24/17 (¶40 *in fine*). Véase Alexander Scheuch “Das Beweismaß bei der Kartellschadensfeststellung nach § 287 ZPO” [WuW 2021, 91-96](#).

¹⁵ *Schienenkartel II* KZR 24/17 (¶36).

¹⁶ *Schienenkartel II* KZR 24/17 (¶25). Véase -ampliamente- sobre este aspecto, Jannik Otto “Die Betroffenheit nach dem Schienenkartell II-Urteil des BGH” [WuW 70/10 \(2020\) 519-525](#).

¹⁷ *Schienenkartel II* KZR 24/17.

¹⁸ En este sentido véase, LG Dortmund de 30 de Septiembre de 2020 ([8 O 115/14](#)) que fija un sobreprecio mínimo del 15% del precio de adquisición del insumo cartelizado (¶¶157-160).

¹⁹ *Schienenkartell III* KZR 70/17 (¶¶31-38).

²⁰ *Schienenkartell IV* KZR 8/18 (¶38). Véase Christian Heinichen “Preisschirmeffekte: Schäden bei Abnehmern von Kartellaußenseitern im Schienenkartell” [WuW 2020, 604-605](#).

materia, tampoco existe una prueba *prima facie* sobre la producción por un cártel de daños paraguas, siendo preciso examinar las circunstancias en cada caso²¹.

6. Finalmente, el demandado puede alegar la defensa de la repercusión del sobrecoste (*passing-on*)²². Para que esta defensa tenga éxito los demandados deben probar que el demandante transmitió todos o parte de los daños a sus clientes²³. Aun así, no se puede obligar al demandante a que divulgue detalles sobre la formación de los precios de sus productos/servicios si la probabilidad de repercusión es remota y si -dada la dispersión y fragmentación de los daños- es improbable que los afectados aguas abajo reclamen daños a los cartelistas²⁴.

2. La sentencia del Tribunal Supremo alemán de 23 de septiembre de 2020

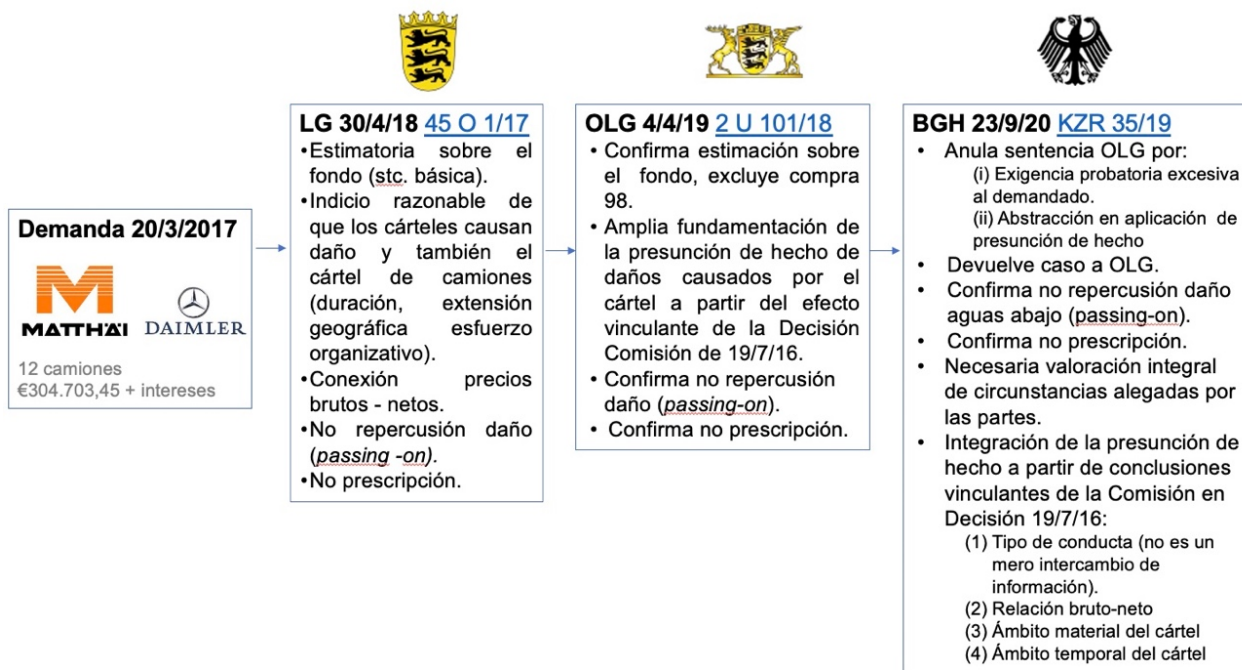
La constructora Matthäi había comprado doce camiones Daimler a través de dos filiales en los años 1998, 2000, 2010 y 2011. Matthäi demandó a Daimler AG ante el Tribunal de Distrito de Stuttgart, solicitando una indemnización de €304.703,45 (más intereses), calculando sobrecostes en el entorno del 15-20% del precio de adquisición. Entre los perjuicios reclamados en Alemania se incluyen el exceso en las primas del seguro de responsabilidad de los camiones, infladas como consecuencia del cártel. La comprensión adecuada de la sentencia del Tribunal Supremo (*infra* §2.3) requiere describir someramente la sentencia del Tribunal de Distrito de Stuttgart (*infra* §2.1) y del Tribunal Superior de Stuttgart (*infra* §2.2). Aunque el Tribunal Supremo corrige en algunos extremos lo dicho por el tribunal de instancia y apelación, todas las sentencias tienen un razonamiento y planteamiento común. El siguiente cuadro resume concisamente la evolución del proceso.

²¹ Id. últ. ¶39. En particular, se debe examinar la duración y ámbito (material y geográfico) del cártel, la homogeneidad de los productos, la transparencia del mercado, la capacidad de expandir la producción por las empresas ajenas al cártel, la competencia entre las empresas ajenas al cártel, el poder de compra de los clientes, etc.

²² Ya sentencia del BGH de 28 de Junio de 2011, *ORWI*, [KZR 75/10](#).

²³ *Schienenkartell V* KZR 4/19 (¶50). Véase Andreas Weitbrecht "Die Passing-on Defense nach Schienenkartell V" [WuW 2021, 86-90](#).

²⁴ Véase Carsten Krüger "Beyond ORWI: German Supreme Court continues clarifying the 'passing-on defence' in cartel damages cases" [CDC 15 de Enero de 2020](#).



Con carácter previo, es importante advertir que las sentencias del Tribunal de Distrito de Stuttgart y del Tribunal Superior de Stuttgart (como todas las del resto de los tribunales en Alemania que se refieren al final de este comentario (*infra* §3) son declarativas y sólo se pronuncian sobre el fondo (art. 256 el Código de procedimiento civil-*Zivilprozessordnung/ZPO*) -i.e., la existencia de un daño indemnizable-, pero no sobre su cuantía²⁵. Aún así, también ocurre que los demandantes hayan fijado una cantidad mínima en la demanda, para facilitar el ulterior recurso si la cantidad finalmente concedida por el juez no alcanza ese importe. Por tanto, en las demandas de daños causados por conductas anticompetitivas (de acuerdo con la sección 33a GWB) no es necesario reclamar una cuantía determinada si existen dificultades para la estimación del daño causado, siendo suficiente con que se sienten las bases a partir de las cuales ese cálculo sea posible con posterioridad²⁶. La sección 33a GWB se remite al artículo 287 ZPO que prevé: “(1) Si existe una disputa entre las partes en cuanto a si el daño ha ocurrido y qué tan alto es el daño o un interés a ser reemplazado, el tribunal decidirá sobre esto, teniendo en cuenta todas las circunstancias, a su propia discreción. Se deja a la discreción del tribunal si se debe ordenar una solicitud de obtención de evidencia o evaluación *ex officio* por parte de expertos y en qué medida”.

²⁵ Véase Jochen Hoffmann y Simon Horn “Kartellzivilrechtliche Musterfeststellungsklagen” [ZWeR 2019, 454-481](#).

²⁶ Sentencia del BGH de 12 de Junio de 2018 KZR 56/16, *Grauzementkartell II* (§25 “En estas circunstancias especiales, la demandante tenía derecho a asegurar sus reclamos por daños y perjuicios mediante la presentación de una acción declarativa positiva contra la limitación inminente, sin esperar el resultado de una opinión experta costosa y lenta”).

2.1. La sentencia del Tribunal de Distrito (*Landesgericht*) de Stuttgart de 30 de abril de 2018

El Tribunal estimó justificada la demanda sobre el fondo²⁷, considerando que la acción no estaba prescrita²⁸. Partiendo de la infracción declarada y sancionada por la Comisión europea²⁹, consideró que existía “*indicio razonable de un efecto general de aumento de precio de un cártel*”, basado en la “*prolongada duración*” del cártel y en el “*notable esfuerzo organizativo*” de las empresas implicadas³⁰. La organización y participación en el cártel sólo se justifica por el beneficio financiero para los fabricantes, lo que se manifiesta en “*la duración temporal del cártel, la extensión espacial y el gasto organizativo*”, de lo que cabe extraer “*un indicio razonable de un efecto general del aumento de precios*”³¹.

Según el Tribunal de Distrito de Stuttgart, la demandada no consiguió rebatir ese indicio razonable: “*No puede objetar contra el indicio razonable de un efecto general de aumento de precio que los precios brutos de lista carecieran de relevancia para los precios netos negociados realmente, y que se trataba de «precios hinchados»*”³² ya que “*los precios brutos de lista constituyen la base de la fijación de precios también para los precios de venta netos*”³³. La conexión entre los precios brutos y los precios netos “*se corresponde, por lo demás, con la normal experiencia de la vida. El punto de partida para la negociación del precio en la venta de un vehículo es determinado por los precios brutos de lista, no por expectativas de precios o deseos del cliente (o del vendedor) que no tengan ninguna base real. No es necesario solicitar un dictamen pericial al respecto, pues la relevancia esencial de los precios brutos de lista para la fijación de precios se deduce ya de las constataciones vinculantes de la Comisión Europea*”³⁴. A mayor abundamiento, en el caso concreto, esa vinculación entre el precio bruto y el precio neto de los camiones se ve respaldada por las condiciones de venta de los vehículos nuevos, en las que “*el precio de venta cambia, dentro de plazo de entrega de más de cuatro meses, en la misma proporción en que cambian los precios de lista de Daimler AG*”³⁵. Así, aunque se concedieran descuentos “*el indicio razonable considera que el nivel de salida de la fijación de precios, así como el precio final a pagar en última instancia, se mueve en un nivel más alto, sobre la base de los acuerdos, de lo que lo hubiesen hecho sin coordinación de precios*”³⁶.

²⁷ LG Stuttgart 45 O 1/17 (¶23).

²⁸ Id. últ. ¶¶67-83.

²⁹ Id. últ. ¶¶29-34.

³⁰ Id. últ. ¶39.

³¹ Id. últ. ¶40.

³² Id. últ. ¶43.

³³ Id. últ. ¶44.

³⁴ Id. últ. ¶45.

³⁵ Id. últ. ¶46.

³⁶ Id. últ. ¶48.

Para el Tribunal de Distrito el indicio razonable sigue existiendo incluso aunque hubiera cierta competencia entre los fabricantes de camiones³⁷ y aunque la variedad de productos cartelizados hiciera más difícil la ejecución de la restricción de la competencia³⁸.

También consideró que, en este caso, no cabía excluir la pretensión indemnizatoria de Matthäi por una hipotética repercusión del daño a los clientes *-passing-on-*³⁹: *“pues los camiones, en el presente caso, servían únicamente como herramientas para llevar a cabo los servicios de construcción. No eran mercancías que fuesen revendidas con un incremento de precio del cártel. La constatación de hasta qué punto un precio unitario presentado a un constructor ha sido influido sobre la base de la utilización de un camión por el que se ha pagado un precio excesivo motivado por un cártel no parece posible ya desde un inicio, incluso si se utilizan los parámetros de valoración más generosos”*⁴⁰.

Aunque la sentencia del Tribunal de Distrito era estimatoria en lo referente al fondo, el Tribunal no aceptó la cuantificación propuesta por Matthäi (que se construía a partir de los listados de equipamiento para la construcción de 2001 y 2005) porque esos listados no distinguen modelos y *“no se puede constatar si las diferencias derivan de hecho únicamente o en lo esencial de los pactos que contravienen la legalidad”*⁴¹.

2.2. La sentencia del Tribunal Superior de Stuttgart (Oberlandesgericht) de 4 de abril de 2019

Daimler AG apeló esta decisión al Tribunal Superior de Stuttgart que, once meses más tarde, confirmó mayormente la condena. Consideró igualmente que las acciones no estaban prescritas⁴² y que estaba justificada la emisión de una sentencia declarativa básica, fundada en el efecto vinculante de la decisión de la Comisión de 19 de Julio de 2016 (AT.3984-Camiones)⁴³, dejando para un proceso ulterior la determinación de la cuantía de la indemnización⁴⁴. Así, coincide con el Tribunal de Distrito en que concurren las condiciones previas para declarar la responsabilidad de Daimler AG en cuanto al fondo. También rechazó la cuantificación propuesta por Matthäi en la medida en que el método de cálculo empleado *“no tiene en cuenta el hecho de que, además del cártel, hay otros factores que influyen o pueden influir en la formación de los precios”*⁴⁵.

El pronunciamiento en apelación se construye igualmente desde el efecto vinculante de las conclusiones extraídas de la primera decisión de la Comisión europea sobre el cártel de

³⁷ Id. últ. ¶¶49-51.

³⁸ Id. últ. ¶¶53-54.

³⁹ Id. últ. ¶¶59 y 66. Véanse Alexander Fritzsche "Schadensabwälzung- Auslegungsfragen zum Kartellzivilrecht nach der 9. GWB-Novelle" [NZKart 2017, 630-636](#), Martin Seegers "Einwand der Schadensabwälzung nach dem neuen § 33c GWB" [WuW 2017, 236-239](#); Konstantin Seifert "Passing-on-Defense: Untauglicher Standardeinwand in kartellrechtlichen Schadensersatzverfahren" [NZKart 2020, 350-355](#).

⁴⁰ Id. últ. ¶65.

⁴¹ Id. últ. ¶56.

⁴² OLG Stuttgart 2 U 101/18 (¶¶196-205).

⁴³ Disponible en https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf.

⁴⁴ OLG Stuttgart 2 U 101/18 (¶¶144, 145 y 207).

⁴⁵ Id. últ. ¶147.

fabricantes de camiones, a las que acude para comprobar si las compras en cuestión se vieron afectadas por el cártel⁴⁶, aunque no quepa extraer de la decisión que el cártel produjera daño⁴⁷.

Basándose la jurisprudencia del Tribunal Supremo federal⁴⁸, el Tribunal superior de Stuttgart rechaza que el demandante en este caso pueda beneficiarse de una evidencia *prima facie* de la causación de daño por el cártel de los camiones. Sin embargo, considera que operaría en este caso una presunción de hecho de causación de daños por el cártel⁴⁹, derivada del “*principio económico empírico según el cual la formación de un cártel sirve generalmente para aumentar los beneficios de las empresas que participan en él [...] hay una alta probabilidad de que el cártel se forme y se mantenga porque produce precios más altos de los que se pueden lograr en el mercado [...], es probable que esto cause daños a los clientes de los participantes del cártel*”⁵⁰. Esa presunción “*se aplica de la misma manera a un cártel que sirve del mero intercambio de información sobre precios*”⁵¹. A falta de argumentos u objeciones suficientes de los fabricantes, la presunción constituye en este caso indicio de la producción de daño⁵². El Tribunal considera que en este cartel no existieron acuerdos vinculantes sobre precios, limitándose a intercambios de información sobre precios brutos⁵³ y, si bien ello no prueba el efecto de aumento de precios, tampoco lo excluye, máxime cuando la conducta se prolongó durante trece años y el objetivo económico de las empresas que participaban en el cártel era falsear la competencia⁵⁴.

Por otra parte, el Tribunal Superior de Stuttgart consideró que sería contrario al efecto vinculante de la decisión de la Comisión concluir que el intercambio de información entre los fabricantes no tuvo efectos en la formación de los precios netos y que éstos no dependían del precio bruto⁵⁵. Además si, como la Comisión concluyó, el objetivo del cártel era distorsionar los precios y los movimientos de los precios de los camiones en el EEE o restringir la competencia en los precios, la alegación de los fabricantes de que los precios de lista brutos no tenían ningún efecto sobre los precios netos supondría que las empresas infractoras habrían participado en vano en un cártel durante trece años sin conseguir ningún objetivo⁵⁶. Como ya hiciera la sentencia apelada, el Tribunal Superior también rechaza -por contravenir el efecto vinculante de las conclusiones de la Comisión en su decisión- la objeción relativa a como la falta de detalle de la información intercambiada entre los fabricantes de camiones juntamente

⁴⁶ Id. últ. ¶¶121-123 y 132-137.

⁴⁷ Id. últ. ¶¶148-150.

⁴⁸ BGH *Schienenkartel I* KZR 26/17 (¶57).

⁴⁹ BGH *Grauzement II* KZR 56/16 (¶35).

⁵⁰ ¶152 OLG Stuttgart 2 U 101/18.

⁵¹ Id. últ. ¶¶155 y más en ¶156.

⁵² Id. últ. ¶¶158 y 159.

⁵³ Id. últ. ¶160.

⁵⁴ Id. últ. ¶¶164 y 165.

⁵⁵ Id. últ. ¶¶166-169 y 170-172.

⁵⁶ Id. últ. ¶173.

con la variedad de productos cartelizados impidiera a las empresas partícipes en el cártel conocer los precios netos de los camiones de los competidores y comparar ofertas⁵⁷. La misma suerte corrió la alegación de Daimler AG sobre la imposibilidad por razones de tiempo de que el intercambio de información tuviera efectos en los precios de venta⁵⁸ o la relativa a la subsistencia de cierta competencia entre los fabricantes⁵⁹.

Finalmente, tras recordar la jurisprudencia del Tribunal Supremo en la materia⁶⁰, rechazó la defensa de la “repercusión del daño” (*passing-on*) por falta de prueba⁶¹, sin que quepa imponer al demandante la carga de la prueba sobre el particular⁶². Lo hizo de manera rotunda, en primer lugar, por razones procesales, “*el demandado ni siquiera presenta sus propias listas de precios brutos y, sin embargo, exige al demandante que revele todo su cálculo interno. Este desequilibrio muestra la inequidad de la petición del demandado*”⁶³ y, después, por razones sustantivas: “*En vista de que los daños causados por el cártel no se han transmitido a un solo cliente indirecto, sino, en el mejor de los casos, a numerosos clientes de los servicios de construcción del demandante o de sus filiales mediante un cálculo de los costos más elevados durante toda la vida útil del camión, se debe suponer en todo caso que se trata de un grupo numeroso de personas. El daño que el comprador indirecto individual podría reclamar es, por lo tanto, en cualquier caso, sólo una fracción del daño sufrido por el demandante en la presente acción*”⁶⁴. Ello indica la baja probabilidad de repercusión del daño⁶⁵, sin que la referencia anecdótica de Daimler a varias reclamaciones en su contra de perjudicados indirectos sea convincente⁶⁶.

2.3. La sentencia del Tribunal Supremo (*Bundesgerichtshof*) de 23 de Septiembre de 2020

Daimler AG recurrió la anterior sentencia al Tribunal Federal de Justicia, que admitió su recurso. Aunque, formalmente el fallo se ha anunciado como una victoria de Daimler AG⁶⁷, la realidad es distinta. Es verdad que el Tribunal de Karlsruhe anula la sentencia del Tribunal Superior de Stuttgart, devolviéndole el caso para un nuevo pronunciamiento pero, en el fondo, sus pronunciamientos son favorables a las pretensiones del reclamante y tiene consecuencias

⁵⁷ Id. últ. ¶¶175-177.

⁵⁸ Id. últ. ¶178.

⁵⁹ Id. últ. ¶179.

⁶⁰ Sentencia del BGH *ORWIKZR* 75/10 (¶68).

⁶¹ OLG Stuttgart 2 U 101/18 (¶181).

⁶² Id. últ. ¶190.

⁶³ Id. últ. ¶195.

⁶⁴ Id. últ. ¶192.

⁶⁵ Id. últ. ¶194.

⁶⁶ Id. últ. ¶193.

⁶⁷ Véase, por ejemplo, Marcus Jung “Daimler siegt vor dem Bundesgerichtshof” [Frankfurter allgemeine 25/9/20](#) y Jörg Danger y Philipp Engelhoven “Lkw-Kartell: Etappensieg für Daimler?” [Esche Shümann Commichau 30/9/20](#)

previsibles en los múltiples procesos que otras víctimas del cártel han iniciado en los tribunales alemanes

El Tribunal Supremo admite el recurso porque considera que con “*la fundamentación dada por el Tribunal de Apelación, una reclamación de indemnización por daños y perjuicios no puede ser confirmada en el fondo*”⁶⁸ y, por ello, anula la sentencia⁶⁹, por los motivos que luego veremos (*infra* §2.3.4).

2.3.1. Vinculación a las conclusiones de la Decisión de la Comisión europea

La fundamentación del Tribunal Supremo alemán se construye también a partir de los hechos probados sobre el funcionamiento del cártel que se contienen en la decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016 (AT.3984- *Camiones*)⁷⁰, que “*son vinculantes en la presente causa legal como proceso subsiguiente de indemnización por daños y perjuicios*”⁷¹. El punto de partida es el siguiente:

*“Los acuerdos dejaron a las empresas implicadas al menos en condiciones de considerar la información intercambiada en sus procesos internos de planificación y en la programación de aumentos futuros de precios brutos para el siguiente año natural. Los precios de lista fijados por las respectivas sedes centrales fueron a su vez el punto de partida de la fijación de los precios para todos los fabricantes de camiones partícipes de los acuerdos; luego se fijaron los precios de transferencia para la importación de los camiones en los diferentes mercados por medio de concesionarios propios o independientes y, a continuación, los precios a pagar por los distribuidores en los mercados nacionales. Finalmente, los precios de venta al público fueron negociados y fijados por cada concesionario o, en el caso de venta directa a concesionarios o clientes de flotas, directamente por el fabricante”*⁷².

2.3.2 Legitimación activa

A partir de ahí, en coherencia con su jurisprudencia anterior⁷³, considera correcta la afectación del cártel a las compras de camiones por Matthäi, pues “*las filiales de la demandante adquirieron a la demandada partícipe del cártel los once camiones en litigio, productos que*

⁶⁸ BGH KZR 35/19 (¶15).

⁶⁹ Id. últ. ¶70.

⁷⁰ Id. últ. ¶¶19-22. Cuestiones relativas a las conclusiones vinculantes de la Decisión de la Comisión se han suscitado también en el Reino Unido ante el *Competition Appeals Tribunal* (CAT), sentencia de 4 de Marzo de 2020, casos 1284/5/7/18 y 1290-1295/5/7/18, *Royal Mail Group Limited v DAF Trucks Limited & Others; BT Group PLC & Others v DAF Trucks Limited & Others; Ryder Limited et al. v. MAN SE & Others; Suez Groupe SAS and Others v. Fiat Chrysler Automobiles N.V. & Others; Veolia Environnement S.A. & Others v. Fiat Chrysler Automobiles N.V. & Others; Wolseley UK Limited & Others v. Fiat Chrysler Automobiles N.V. & Others; Dawsongroup PLC & Others v DAF Trucks N.V. & Others* [2020] CAT 7. Esta decisión ha sido confirmada por sentencia del Tribunal de Apelación de 11 de Noviembre de 2020 [2020] EWCA Civ 1475.

⁷¹ Id. últ. ¶23. Ese efecto vinculante de las conclusiones fácticas de la Comisión no se ve excluido ni limitado porque la decisión fuera fruto de un procedimiento transaccional, pues los hechos fueron aceptados por los destinatarios de la decisión que, en su caso, tuvieron ocasión de rebatirlos en el procedimiento administrativo previo (id. ¶¶25-29).

⁷² Id. últ. ¶22.

⁷³ *Schienenkartel II* KZR 24/17 (¶25) y *Schienenkartell IV* KZR 8/18 (¶25)

fueron objeto de intercambio en listados de precios y futuros aumentos de precios de lista, así como de las prácticas anticompetitivas declaradas y, por tanto, objeto del acuerdo del cártel”⁷⁴, de modo que “el perjuicio del comprador se produce más bien (final y válidamente) al celebrar el contrato que lo obliga a pagar el precio de adquisición, que es superior a si no hubiese habido prácticas de cártel”⁷⁵. En otras palabras, “la importancia de la característica fáctica de verse afectado por el cártel se limita a justificar una idoneidad teórica abstracta del cártel respectivo para causar daños”⁷⁶.

Como hiciera el Tribunal de apelación⁷⁷, el Tribunal Supremo estima que la afectación por el cártel cubre a la hormigonera, volquetes y plataforma comprados por Matthäi, pues así se deduce de la decisión de la Comisión⁷⁸. Igualmente, como se había considerado en la instancia y en la apelación⁷⁹, estimó que el cártel también afectó al camión comprado en 2011 “una vez finalizado el cártel, pues los listados de precios de ese año fueron objeto de acuerdos de cártel en el año anterior”⁸⁰.

2.3.3. Presunción de hecho del daño

El Tribunal Supremo también coincide con el Tribunal Superior de Stuttgart -y con su jurisprudencia anterior⁸¹- en considerar que no existía evidencia *prima facie* de la causación de un daño por el cártel de fabricantes de camiones⁸². Ello supone que “la determinación de los daños sufridos por el demandante requiere una evaluación exhaustiva por el tribunal de todas las circunstancias aducidas y comprobables a favor o en contra de un perjuicio ocasionado por el cártel”⁸³. Aun así, “es correcto el parecer del Tribunal de Apelación de que la demandante puede basarse en una presunción de hecho de que como consecuencia del cártel creado entre la demandada y las intervinientes, el nivel medio de precios de los camiones en cuestión era más elevado de lo que habría sido de no existir el acuerdo anticompetitivo”⁸⁴.

En efecto, la jurisprudencia del Tribunal Supremo alemán ha establecido de manera reiterada esa presunción de hecho de precios más elevados como consecuencia de los cárteles, a partir de la experiencia previa, cuyo fundamento es “la experiencia económica de que el establecimiento y la puesta en marcha de un cártel lleva consigo unos ingresos mayores para las empresas partícipes del mismo. Los acuerdos de cártel significan que las empresas

⁷⁴ BGH KZR 35/19 (¶¶32 y 33).

⁷⁵ Id. últ. ¶94.

⁷⁶ Desde el giro que *Schienenkartel II* KZR 24/17 supuso respecto de *Schienenkartel I* KZR 26/17 (lo explican bien Weitbrecht [WuW 70/5 \(2020\) 258-259](#)), véase Georg Jäger y János Morlin “Die Kartellschadensersatzrichtlinie im Praxistest ‘Lkw-Kartell’” [WuW 70/12 \(2020\) 646](#).

⁷⁷ OLG Stuttgart 2 U 101/18 (¶139).

⁷⁸ BGH KZR 35/19 (¶34) aunque recuérdese la prejudicial planteada por el LG Hannover el 19 de Octubre de 2020, 13 O 24/19 ([DE:LGHANNO:2020:1019.13O24.19.00](#)).

⁷⁹ Respectivamente LG Stuttgart 45 O 1/17 (¶28) y OLG Stuttgart 2 U 101/18 (¶¶48 y 141-142).

⁸⁰ BGH KZR 35/19 (¶36).

⁸¹ *Schienenkartel I* KZR 26/17 (¶57).

⁸² BGH KZR 35/19 (¶¶37-38).

⁸³ Id. últ. ¶38 *in fine*.

⁸⁴ Id. últ. ¶¶39 y ¶41.

implicadas se libran, al menos hasta cierto punto, de la necesidad de competir con empresas rivales por conseguir encargos, y las empresas que sobre la base de dichos acuerdos no tienen que enfrentarse a la competencia, en particular a la competencia por los precios, no tendrán por regla general ningún motivo para utilizar el margen existente para reducir sus precios”⁸⁵. Sin embargo, corrige la apreciación del Tribunal de apelación de que el cártel de los fabricantes de camiones consistiese en un mero intercambio de información⁸⁶, pues entiende que “de las conclusiones de la Comisión no se puede deducir que solo hubo un intercambio de información sobre precios de lista entre la demandada y las intervinientes”, como dice seguidamente:

“los participantes en el cártel debatieron entre ellos sus futuros precios de lista y su subida y han coordinado su fijación de precios futuros tanto por medio de acuerdos como también a través de prácticas concertadas. Incluso aunque se hubiese llegado a acuerdos de precios solo de forma puntual («in some cases»), a parte del establecimiento de los recargos de precios por la introducción de los nuevos estándares de emisiones EURO, dicha conducta se diferencia fundamentalmente de un mero intercambio de información en el que la revisión basa su argumentación. En efecto, una coordinación del comportamiento en materia de fijación de precios que no dé lugar a un acuerdo explícito tiene como consecuencia que las empresas implicadas tengan que hacer frente a la competencia en precios en un grado considerablemente menor y tienen menos incentivos para utilizar el margen existente para reducir los precios. Esto se aplica en cualquier caso si la coordinación intensiva y frecuente de los precios (de lista) durante varios años hace que, a largo plazo, no parezca prometedor que un participante individual del cártel intente conseguir un volumen adicional para la empresa en lugar de un efecto de margen conjunto”⁸⁷.

Por ello, rechaza el valor de los informes periciales aportados por los fabricantes (*RBB Economics, OXERA, E.CA Economics y Compass Lexecon*) porque toman como punto de partida de sus análisis el que la conducta sancionada por la Comisión constituía sólo un intercambio de información sobre precios de lista⁸⁸. El Tribunal Supremo extiende la presunción de que los intercambios de información y los acuerdos de los fabricantes sobre precios de lista (brutos) afectaron a los precios netos de venta de los camiones, lo que sería también una conclusión vinculante de la decisión de la Comisión⁸⁹:

“la fijación de precios de los camiones en varios niveles, en particular los efectos de la configuración específica del vehículo individual, la amplia vinculación de la venta con servicios técnicos en un «único paquete individual» y el desconocimiento de los compradores de los precios de lista, así como las consecuencias del margen de maniobra de los intermediarios en cuanto al precio de transacción, no excluyen

⁸⁵ Id. últ. ¶40.

⁸⁶ OLG Stuttgart 2 U 101/18 (¶160).

⁸⁷ BGH KZR 35/19 ¶43. Debe recordarse que esto ya había sido afirmado por el LG Stuttgart en una treintena de sentencias (véase el Anexo de este trabajo), por el LG Kiel (6 O 108/18, [DE:LGKIEL:2019:0418.6O108.18.00](#)) y por el OLG Schleswig Holstein (16 U 43/19, [DE:OLGSH:2020:0217.16U43.19.00](#), ¶¶71-72), al confirmar la sentencia básica estimatoria del anterior..

⁸⁸ BGH KZR 35/19 ¶¶53-54.

⁸⁹ Id. últ. ¶49.

una conexión entre precio de lista y precio de mercado. El hecho de que la fijación de precios de mercado depende de numerosos factores, que el precio de lista sea solo uno de ellos y que los factores pueden ponderarse de forma diferente en cada caso, puede justificar la conclusión final de que la relación entre precio de lista y precio de mercado sea variable y que no exista ninguna relación «sistemática» entre el precio de lista y el precio de mercado, pero no se puede concluir de ello que un aumento en el precio de lista no tendría razonablemente un efecto sobre el precio final que se puede obtener en el mercado [...] Los aumentos de precios de lista reflejan o simulan aumentos de los costes en la producción de vehículos y, por tanto, en cualquier caso potencialmente y hasta cierto punto adecuados de traducirse en los precios de transacciones individuales altamente complejas, que difícilmente podrían coordinarse directamente a nivel de los fabricantes. En consecuencia, el Tribunal de Apelación ha considerado con acierto el hecho de que, como constató la Comisión, los precios de lista fijados por la respectiva dirección central de los fabricantes de camiones que participaban en los acuerdos constituían habitualmente el punto de partida para la fijación de precios y, además, el conocimiento de los mismos permitía estimar mejor los precios de mercado con mayor precisión de lo que hubiera sido posible sin el conocimiento de ese factor”⁹⁰.

A partir de las conclusiones vinculantes de la Comisión, el Tribunal de Karlsruhe concluye considerando incorrecta objeción de los fabricantes de que, por razones de tiempo, no era posible que el intercambio de información produjera efectos en la fijación de precios brutos⁹¹.

2.3.4. Anulación de la sentencia del Tribunal Superior de Stuttgart

A pesar de lo anterior, el Tribunal de Karlsruhe considera erróneo el pronunciamiento declarativo sobre la causación de un daño a Matthäi por el cártel de fabricantes de camiones. Reprocha que el Tribunal Superior alcanzase su convicción sobre el pago de un precio más elevado del que se habría pagado si no hubiera existido cártel sin haber valorado con detalle todas las circunstancias alegadas y probadas a favor y en contra de un efecto del cártel sobre los precios⁹²:

“Si el tribunal recurre para valorar los hechos circunstanciales pertinentes a una experiencia previa, deberá tener en cuenta que a este –a diferencia de las pruebas prima facie– no le corresponde ninguna influencia cuantificable en abstracto sobre el resultado de la valoración de todos los resultados del caso individual. Más bien, su importancia dependerá decisivamente de la estructura concreta del cártel y de sus prácticas y aumentará en función de cuanto más tiempo y con más provecho operase un cártel y, por lo tanto, mayor sea la probabilidad de que haya tenido repercusiones sobre el nivel de los precios que se ha establecido como consecuencia de la eliminación o, al menos, de una severa disminución de la competencia”⁹³.

⁹⁰ Id. últ. ¶¶47 y 48.

⁹¹ BGH KZR 35/19 ¶¶62-63 (como OLG Stuttgart 2 U 101/18, ¶178).

⁹² BGH KZR 35/19 (¶56).

⁹³ Id. últ. ¶57.

Aunque el Tribunal de apelación fundamentase su fallo en una “*valoración general requerida de todas las circunstancias, no integró suficientemente en ellas el principio de la experiencia previa. Su valoración de los hechos permite concluir que, en contra de sus propias declaraciones en la causa, sí ha impuesto a la demandada la carga de refutación de un supuesto perjuicio. una valoración general de los hechos*”⁹⁴. En principio, la fundamentación de la valoración del tribunal sobre el efecto en los precios del cártel a partir de la decisión de la Comisión es correcta, pero “*el que la vinculación del juez esté limitada a las conclusiones de la decisión de la autoridad anti-cárteles no significa que fuera incapaz de derivar otras conclusiones de estas constataciones, de cuya veracidad esté convencido*”⁹⁵.

En efecto, aunque existiera una presunción de hecho, al rechazar las objeciones de Daimler, el tribunal de apelación no integró debidamente las circunstancias del caso, dando un peso excesivo a la “*presunción fáctica abstracta e independientemente de las circunstancias concretas*”⁹⁶, sin extraer todas las conclusiones de la decisión de la Comisión sobre el cártel⁹⁷ ni valorar adecuadamente los hechos circunstanciales aportados por los fabricantes⁹⁸, imponiéndoles incorrectamente la carga de la prueba para rebatir la presunción⁹⁹.

2.3.5. Orientaciones al tribunal de apelación para resolver el litigio

Por ello, dado que el Tribunal Supremo entiende que no puede adoptar una decisión sobre el caso, lo devuelve al tribunal de apelación¹⁰⁰, no sin antes ratificar que es correcto el pronunciamiento de aquel sobre la falta de prescripción de las acciones¹⁰¹. Incluye cuatro orientaciones generales que deberán seguirse para concluir si el cártel produjo un daño indemnizable y su eventual cuantificación:

(A) Utilización de la prueba indiciaria: “*en caso de duda, la prueba a aportar por la demandante de la ocurrencia de un perjuicio causado por el cártel se realizará mediante prueba circunstancial. En principio, es cierto que el juez es libre de decidir qué valor probatorio concede a los indicios en particular y en una visión global para la formación de convicción. No obstante deberá considerar plenamente todas las circunstancias y no puede infringir principios de razonamiento de experiencia. También debe tener en cuenta que un solo elemento de prueba indiciaria que por sí mismo no sea suficientemente convincente como*

⁹⁴ Id. últ. ¶58.

⁹⁵ Id. últ. ¶59.

⁹⁶ Id. últ. ¶66 *in fine*.

⁹⁷ Id. últ. ¶68.

⁹⁸ Id. últ. ¶67.

⁹⁹ Id. últ. ¶69.

¹⁰⁰ Id. últ. ¶¶72 y 82.

¹⁰¹ Id. últ. ¶¶73-85. El cómputo del plazo de prescripción de estas acciones plantea diversos problemas derivados de las reglas vigentes en Alemania, que prevén la suspensión del inicio del cómputo del plazo cuando se inicie un procedimiento por la autoridad de defensa de la competencia, véanse Philipp Engelhoven y Jörg Danger " Die Dauer der Verjährungshemmung nach § 33 Abs. 5 GWB a. F. und § 33h Abs. 6 GWB bei Verfahren gegen mehrere Beteiligte" [WuW 2019, 303-306](#); Konstantin Seifert "Die Verjährung kartellrechtlicher Follow-on-Schadensersatzansprüche" [WuW 2017, 474-482](#) y Volker Soyoz "Verjährung kartellrechtlicher Schadensersatzansprüche" [WuW 2017, 240-243](#).

probar el hecho principal, si puede tenerla cuando se toma con todos los demás elementos de prueba circunstancial"¹⁰².

(B) Integración del principio de experiencia económica previa de que los cárteles elevan precios con una valoración completa y exhaustiva de las conclusiones contenidas en la decisión de la Comisión Europea: *"Dado que el cártel afectó a todo el mercado europeo y durante más de una década, en el que las empresas implicadas tienen una cuota de mercado de casi el 90%, en principio también tienen que considerarse las conclusiones que no presentan ninguna referencia directa a operaciones de compra en Alemania, pues pueden dar información sobre el alcance y la intensidad de la coordinación de las conductas y sobre su capacidad para influir en las condiciones y precios de operaciones realizadas en los diferentes Estados miembros de la UE y del Acuerdo del EEE"*¹⁰³.

Además, ese análisis debe incluir, aunque el demandante las excluyese en la fundamentación su pretensión indemnizatoria, las conductas ilícitas de los fabricantes sobre el calendario de introducción de las tecnologías de control de emisiones contaminantes y de repercusión de su coste, pues constituyen otra manifestación más del cártel¹⁰⁴. Es más, la eventual variación de las cuotas de mercado de los fabricantes de camiones implicados en el cártel durante el mismo puede tener incidencia en el eventual impacto final que el cártel tuviera en los precios de adquisición de los camiones¹⁰⁵.

(C) Valoración de otros indicios relevantes que se presenten, tanto por Matthäi como por los fabricantes de camiones, a favor y en contra de que se produjese un daño por el cártel como consecuencia de una subida de precios de mercado.¹⁰⁶

(D) Por último, si el tribunal de apelación concluyese que Matthäi sufrió un daño como consecuencia del cártel, el Tribunal de Karlsruhe considera correcto su pronunciamiento sobre la falta de prueba por Daimler AG de la repercusión del daño (*passing-on*)¹⁰⁷. Así, tras recordar su jurisprudencia sobre el particular¹⁰⁸, y en consonancia con lo establecido por el TJUE¹⁰⁹, cierra su sentencia afirmando:

*"Si, como en el presente litigio, se contempla la repercusión de costes en diferentes mercados –aquí, por un lado, el mercado de los servicios de construcción, por otro lado, el mercado de camiones de ocasión– el participante en el cártel deberá exponer para cada mercado que un aumento en los precios causado por el cártel ha tenido un efecto en este mercado y de qué forma."*¹¹⁰ *"El Tribunal de Apelación no cometió*

¹⁰² Id. últ. ¶88.

¹⁰³ Id. últ. ¶89.

¹⁰⁴ Id. últ. ¶89

¹⁰⁵ Id. últ. ¶92 (que los demandados alegan, y a la que se refirió OLG Stuttgart 2 U 101/18, ¶176).

¹⁰⁶ Id. últ. ¶90-91.

¹⁰⁷ Id. últ. ¶¶93-97 y 99. Al respecto, véanse Franziska Weber "Tackling pass-on in cartel cases: a comparative analysis of the interplay between damages law and economic insights" *European Competition Journal* 16/2-3 (2020) 577-582 y Weitbrecht [WuW 2021, 86-90](#).

¹⁰⁸ BGH *ORWI* KZR 75/10 (¶64); *Schienenkartell IV* KZR 8/18 (¶51) y *Schienenkartell V* KZR 4/19 (¶38).

¹⁰⁹ STJUE (sala 5ª) de 12 de Diciembre de 2019, C-453/18, *Otis et al. v. Land Oberösterreich et al* ([EU:C:2019:1069](#)).

¹¹⁰ BGH KZR 35/19 (¶97).

ningún error de derecho al considerar que la demandada no ha cumplido estas exigencias. Con su alegación de que las filiales de la demandante hubiesen podido cobrarles a sus propios clientes unos precios superiores por los servicios de construcción prestados, la demandada evidenció que, en principio, era la posible repercusión de los costes más elevados a los clientes del mercado descendiente, pero no ha demostrado que esa repercusión fuera seriamente posible. Ello se debe a que sus declaraciones no incluyen ningún tipo de información sobre la formación de los precios en el mercado de la construcción y sobre la posible influencia de los precios de los camiones nuevos sobre las retribuciones que pueden obtener las empresas de la construcción. En la medida que la demandada ponga objeciones sobre la reventa de algunos de los camiones en disputa por parte de las filiales de la demandante, faltan asimismo cualquier tipo de datos sobre la formación del precio en el mercado de camiones usados”¹¹¹.

Algunas consideraciones de la sentencia del Tribunal Supremo alemán están relacionadas con particularidades procesales y sustantivas del Derecho alemán¹¹², y ciñen su relevancia al proceso concreto que resolvía. No obstante, es fácil sacar conclusiones que son relevantes para el resto de las reclamaciones de daños contra otros fabricantes participantes en el cártel e incluso para otras jurisdicciones. La cantidad en juego en el litigio en cuestión es poco significativa (inferior a 300.000€) pero, al rechazar que la colusión de los fabricantes de camiones fuera un mero intercambio de información y al subrayar la conexión entre los precios brutos y los precios netos, considerando ambas cuestiones conclusiones vinculantes a partir de la primera decisión de la Comisión europea sobre el cártel de fabricantes de camiones, el fallo del Tribunal de Karlsruhe es revolucionario, con enorme impacto en los litigios pendientes¹¹³. Aunque el Tribunal Superior de Stuttgart deberá pronunciarse de nuevo sobre el litigio, a la vista de las “orientaciones” dadas por el Tribunal Supremo, no parece posible negar que el cártel de los fabricantes de camiones provocó un aumento de los precios de compra de los camiones, que deberá ser indemnizado.

3. Jurisprudencia menor en Alemania sobre los daños causados por el cártel de fabricantes de camiones

La relevancia del anterior pronunciamiento del Tribunal Supremo alemán no es desdeñable y seguramente afecte a los procesos en marcha ante tribunales inferiores sobre litigios similares. Según el último informe anual de BKartA, actualmente habría más de 400 demandas en tramitación en los tribunales alemanes¹¹⁴.

Como es sabido, la jurisdicción alemana fue pionera en dictar sentencias sobre estos litigios, dictándose la mayoría de las sentencias en 2018 y 2019 (el número de sentencias se ha

¹¹¹ Id. últ. ¶98.

¹¹² En ellas se centran JM^a Macías & M Gómez Jene “El cártel de los camiones ante el Tribunal Supremo alemán. A propósito de la sentencia de 23 de septiembre de 2020 (KAZR35/19)” [Almacén de Derecho 2/2/21](#), aunque ignoran los aspectos sustantivos de la decisión.

¹¹³ Lo dice Lars Maritzen “Der Nagel ist eingeschlagen” [Legal Tribune Online 28 de Septiembre de 2020](#).

¹¹⁴ Véase Bundeskartellamt, [Annual Report 2019](#), 23.

ralentizado en 2020). Actualmente el número de resoluciones dictadas por los tribunales alemanes se aproxima al centenar, pero no todas se pronuncian sobre el fondo del asunto, pues varias resuelven cuestiones sobre la competencia territorial¹¹⁵, otras sobre la suspensión de las demandas respecto de camiones Scania hasta que se resuelva el recurso ante el Tribunal General de la UE (T-799/17) contra la segunda Decisión de la Comisión sobre el cártel¹¹⁶ e incluso alguna sobre acceso a fuentes de prueba¹¹⁷ y también una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia UE¹¹⁸.

Hasta la fecha se han dictado -sobre el fondo del asunto- 72 sentencias de tribunales de distrito (LG) y 5 sentencias de tribunales superiores (OLG), a las que se añade la sentencia del Tribunal Supremo comentado¹¹⁹. Un listado completo de las mismas acompaña a este comentario en el anexo.

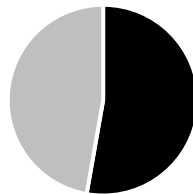
Sentencias sobre daños cártel de fabricantes de camiones (por tribunal):
pronunciamientos sobre el fondo

Tribunal	LG	OLG	BGH
Berlín	1		
Darmstad	1	1	
Dortmund	4	1	
Hannover	13	1	
Kiel	1	1	
Leipzig	4		
Magdeburg	2		
Manheim	1		
Munich I	2		
Nurmburg-Fürth	7		
Stuttgart	36	1	1
Total	72	5	1

Fuente: Elaboración propia a partir de la información pública disponible en bases de datos de jurisprudencia en Alemania (sentencias listadas en el Anexo de este trabajo).

Sentencias LG- daños cártel de los camiones

68 sentencias LG y 5 sentencias OLG sobre el fondo (a 20 de Febrero de 2021)



■ Estimatorias ■ Desestimatorias

¹¹⁵ LG Dortmund [8 O 42/18](#) (y, ya antes, OLG Baviera [1 AR 30/19](#) y [1 AR 110/19](#)).

¹¹⁶ LG Mainz [9 O 49/18](#); LG Stuttgart [30 O 234/17](#); LG Múnich I [37 O 10015/19](#) (confirmada por OLG Múnich [29 W 1380/19 Kart](#)) La segunda decisión de la Comisión Europea sobre el cártel de fabricantes de camiones (relativa al fabricante Scania) se hizo pública (versión provisional no confidencial) el 30 de Junio de 2020 (disponible https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8754_5.pdf), véase Francisco Marcos "La Decisión Scania sobre el cártel de los fabricantes de camiones" *Diario La Ley* n° 9714 (de 13 de Octubre de 2020).

¹¹⁷ LG Stuttgart [30 O 79/18](#) y LG Múnich I [37 O 18471/18](#).

¹¹⁸ LG Hannover de 19 de Octubre de 2020, 13 O 24/19 ([DE: LGHANNO: 2020: 1019.13O24.19.00](#))

¹¹⁹ Jäger y Morlin [WuW 70/12 \(2020\) 643](#), publicado hace unos meses, reportaban un número ligeramente inferior

Un 53% de las sentencias de los tribunales de distrito son estimatorias parciales declarativas (básicas, con monto indefinido). El 47% de las sentencias desestimatorias lo son por razones varias: algunas sobre la falta de legitimación pasiva en las demandas interpuestas contra filiales de las fabricantes¹²⁰, la prescripción¹²¹, incluyendo varias sobre la legalidad de las cesiones de los derechos de reclamación conforme a la Ley de Servicios Legales-*Rechtsdienstleistungsgesetz* (RDG)¹²².

Conclusiones

En Alemania el porcentaje de éxito de los reclamantes de daños por el cártel de fabricantes de camiones es inferior al que se observa en la jurisdicción española (que supera el 80% tanto en primera instancia como en apelación), pero hasta ahora eran muchas las sentencias desestimatorias que consideraban que este era un mero intercambio de información, sin efectos en los precios de venta de los camiones¹²³. Después de la sentencia del Tribunal Supremo alemán ese postulado es insostenible. Como un agudo comentarista de la sentencia ha descrito gráficamente con ella se ha acabado con el truco de "magia jurídica" que permitía que *"hubiera causantes de daños en todas partes, pero no hubiera víctimas en ninguna parte"* (*"There are tortfeasors everywhere, but no victims anywhere"*). El Tribunal de Karlsruhe ha descubierto el engaño y ha acabado con la magia: *"El Tribunal Supremo mantiene explícitamente que los fabricantes de camiones han participado en acuerdos anticompetitivos, es decir, han cometido una infracción muy grave del derecho europeo de la competencia. Estos acuerdos permitieron a los cartelistas tener en cuenta los aumentos de precios de la competencia y acordar precios con los competidores de acuerdo con dicha información. Se han fijado en consecuencia: Los precios se habían fijado. Los fabricantes de camiones son, por tanto, responsables de los sobrepuestos de sus clientes."*¹²⁴

¹²⁰ Tempranamente LG Darmstadt 17 O 114/17 (confirmada por OLG Frankfurt 11W 47/17); LG Hannover 18 O 26/17, y LG Mannheim 14 O 117/18.

¹²¹ LG Stuttgart 18 O 64/17, confirmada por OLG Düsseldorf VI-U (Kart) 15/18.

¹²² Az. 37 O 18934/17. Véanse LG Stuttgart 45 O 17/12 y 30 O 72/18; LG Munich I 37 O 18505/17 y LG Munich I 37 O 18934/17. Sobre la problemática que suscitan este tipo de cesiones en Derecho alemán, véase Astrid Stadler "Abtretungsmodelle und gewerbliche Prozessfinanzierung bei Masseschäden" [WuW 2018, 189-194](#).

¹²³ Véanse, por citar sólo algunas de las más recientes, cuatro sentencias de LG Nürnberg-Fürth -19 O 393/17; 19 O 1360/18; 19 O 1506/19 y 19 O 4404/18-, cuatro de LG Leipzig -5 O 477/18 ;_5 O 478/18;_5 O 3174/17 y_5 O 3212/17 y una de LG Mannheim -14 O 117/18.

¹²⁴ Thomas Thiede "German Federal High Court of Justice rules on private enforcement in trucks cartel" [Kluwer Competition Law Blog 12/1/21](#)

Anexo (sentencias dictadas en Alemania resolviendo reclamaciones de daños causados por el cártel de fabricantes de camiones, actualizado a 28 de Febrero de 2021):

A) Tribunales de Distrito (Landgerichte)

Órgano	Fecha	Referencia	Fallo
LG Darmstadt	18/7/17	17 O 114/17	Desestimatoria
LG Hannover	18/12/17	18 O 8/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Hannover	16/4/18	18 O 21/17	Desestimatoria
LG Hannover	16/4/18	18 O 23/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Stuttgart	30/4/18	45 O 1/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Hannover	28/5/18	18 O 17/17	Desestimatoria
LG Stuttgart	20/6/19	30 O 79/18	Desestima M.Cautelar (entrega Decisión CE)
LG Berlín	26/6/18	16 O 117/17	Desestimatoria
LG Dortmund	27/6/18	8 O 13/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Stuttgart	19/7/18	30 O 33/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Stuttgart	23/7/18	30 O 37/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Stuttgart	30/7/18	18 O 64/17	Desestimatoria
LG Dortmund	1/8/18	8 O 24/17	Desestimatoria
LG Mainz	3/8/18	9 O 49/18	Suspensión hasta sentencia en T-799/17
LG Dortmund	12/9/18	8 O 21/17 Kart	Desestimatoria en parte y estimatoria en parte
LG Hannover	15/10/18	18 O 13/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Hannover	15/10/18	18 O 19/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Stuttgart	12/11/18	45 O 6/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Stuttgart	30/11/18	30 O 53/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Hannover	10/12/18	18 O 18/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Stuttgart	21/12/18	45 O 10/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Hannover	4/2/19	18 O 16/17	Desestimatoria
LG Hannover	4/2/19	18 O 26/17	Desestimatoria
LG Hannover	4/2/19	18 O 27/17	Desestimatoria
LG Stuttgart	11/2/19	45 O 4/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Stuttgart	18/2/19	30 O 72/18	Desestimatoria
LG Stuttgart	18/2/19	45 O 13/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica-monto indefinido)
LG Stuttgart	18/2/19	45 O 17/12	Desestimatoria
LG Stuttgart	28/2/19	30 O 11/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	28/2/19	30 O 18/7	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	28/2/19	30 O 39/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	28/2/19	30 O 310/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	28/2/19	30 O 311/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	28/2/19	30 O 47/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	14/3/19	30 O 234/17	Suspensión hasta sentencia en T-799/17
LG Kiel	18/4/19	6 O 108/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Mannheim	24/4/19	14 O 117/18	Desestimatoria
LG Stuttgart	6/6/19	30 O 124/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	6/6/19	30 O 88/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	6/6/19	30 O 38/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Hannover	17/6/19	13 O 26/19	Desestimatoria
LG Munich I	28/6/19	37 O 18505/17	Desestimatoria
LG Stuttgart	24/6/19	45 O 11/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	25/7/19	30 O 44/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	25/7/19	30 O 30/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica-indefinido)
LG Hannover	5/8/19	18 O 11/17	Desestimatoria
LG Hannover	16/9/19	18 O 20/17	Desestimatoria

LG Munich I	23/9/19	37 O 10015/19	Suspensión hasta sentencia en T-799/17
LG Stuttgart	14/10/19	45 O 5/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	17/10/19	30 O 43/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	28/11/19	30 O 269/17	Desestimatoria
LG Stuttgart	12/12/19	30 O 27/17	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	19/12/19	30 O 116/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	19/12/19	30 O 8/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	19/12/19	30 O 89/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	23/12/19	30 O 132/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Magdeburg	8/1/20	7 O 302/18	Desestimatoria
LG Magdeburg	8/1/20	7 O 303/18	Desestimatoria
LG Stuttgart	9/1/20	30 O 120/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	23/1/20	30 O 1/18	Desestimatoria
LG Stuttgart	23/1/20	30 O 5/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Stuttgart	30/1/20	30 O 9/18	Parcial-Declarativa (sentencia básica- indefinido)
LG Munich I	7/2/20	37 O 18934/17	Desestimatoria
LG Nürnberg-Fürth	20/2/20	19 O 1506/19	Desestimatoria
LG Nürnberg-Fürth	20/2/20	19 O 4404/18	Desestimatoria
LG Leipzig	24/3/20	5 O 477/18	Desestimatoria
LG Leipzig	24/3/20	5 O 478/18	Desestimatoria
LG Leipzig	24/3/20	5 O 3174/17	Desestimatoria
LG Leipzig	24/3/20	5 O 3212/17	Desestimatoria
LG Munich I	27/3/20	37 O 18471/18	Acceso fuentes de prueba (Desestimación)
LG Stuttgart	5/3/20	30 O 261/17	Desestimatoria (vehículos exportación fuera EEE)
LG Nürnberg-Fürth	5/3/20	19 O 393/17	Desestimatoria
LG Nürnberg-Fürth	5/3/20	19 O 1360/18	Desestimatoria
LG Nürnberg-Fürth	20/8/20	19 O 7770/18	Desestimatoria
LG Nürnberg-Fürth	20/8/20	19 O 9339/16	Desestimatoria
LG Nürnberg-Fürth	20/8/20	19 O 1361/18	Desestimatoria
LG Dortmund	9/9/20	8 O 42/18	Falta competencia territorial
LG Hannover	19/10/20	13 O 24/19	Prejudicial TJUE
LG Stuttgart	17/12/20	30 O 217/17	Desestimatoria

B) Tribunales Superiores de Justicia (Oberlandesgerichte)

Órgano	Fecha	Referencia	Fallo
OLG Frankfurt	18/5/18	11W 47/17 (Kart)	Desestimatoria (confirma LG Darmstadt, 17 O 114/17)
OLG Stuttgart	4/4/19	2 U 101/18	Confirma declaración daño (LG Stuttgart, 45 O 1/17) BGH 23/9/20 (KZR 35/19)
OLG Baviera	30/4/19	1 AR 30/19	Jurisdicción (competencia territorial LG Stuttgart)
OLG Dusseldorf	6/3/19	VI-U (Kart) 15/18	Desestimatoria (confirma LG Dortmund, 8 O 24/17)
OLG Hannover	7/11/19	13 U 81/18 (Kart)	Desestimatoria (confirma LG Hannover, 18 O 17/17)
OLG Baviera	19/12/19	1 AR 110/19	Jurisdicción (competencia territorial LG Munich)
OLG Munich	1/9/20	29 W 1380/19 (kart)	Confirma suspensión por prejudicialidad
OLG Schleswig-Holstein	17/2/20	16 U 43/19	Confirma declaración daño (LG Kiel, 6 O 108/18)

Referencias

- Philipp Engelhoven y Jörg Danger "Die Dauer der Verjährungshemmung nach § 33 Abs. 5 GWB a. F. und § 33h Abs. 6 GWB bei Verfahren gegen mehrere Beteiligte" [WuW 2019, 303-306](#);
- Alexander Fritzsche "Schadensabwälzung- Auslegungsfragen zum Kartellzivilrecht nach der 9. GWB-Novelle" [NZKart 2017, 630-636](#).
- Christian Heinichen "Preisschirmeffekte: Schäden bei Abnehmern von Kartellaußenseitern im Schienenkartell" [WuW 2020, 604-605](#).
- Jochen Hoffmann y Simon Horn "Kartellzivilrechtliche Musterfeststellungsklagen" [ZWeR 2019, 454-481](#).
- Okan Isikay "Das passing-on in der praktischen Handhabung durch die deutschen Gerichte" [WuW 2020, 650-655](#).
- Georg Jäger y János Morlin "Die Kartellschadensersatzrichtlinie im Praxistest 'Lkw-Kartell'" [WuW 70/12 \(2020\) 646](#).
- Christian Kersting "Germany" en Barry Rodger, Miguel Sousa Ferro & Francisco Marcos (eds.) *The EU Antitrust Damages Directive Transposition in the Member States*, OUP 2018, 124-157
- Carsten Krüger "Beyond ORWI: German Supreme Court continues clarifying the 'passing-on defence' in cartel damages cases" [CDC 15/1/20](#).
- Jose M^a Macías & Miguel Gómez "El cartel de los camiones ante el Tribunal Supremo alemán. A propósito de la sentencia de 23 de septiembre de 2020 (KZR35/19)" [Almacén de Derecho 2/3/21](#).
- Francisco Marcos "La Decisión Scania sobre el cártel de los fabricantes de camiones" *Diario La Ley* n° 9714 (de 13 de Octubre de 2020).
- "Aportación de sentencias como prueba en los litigios de daños causados por el cártel de los fabricantes de camiones (y III): sentencias extranjeras" [Almacén de Derecho 31/3/20](#)
- Lars Maritzen "Der Nagel ist eingeschlagen" [Legal Tribune Online 28 de Septiembre de 2020](#).
- Jannik Otto "Die Betroffenheit nach dem Schienenkartell II-Urteil des BGH" [WuW 70/10 \(2020\) 519-525](#)
- Christian Ritz y Carolin Marx "Abschied vom Anscheinsbeweis: BGH erhöht Hürden für Kartellschadensersatz" [WuW 2\(2019\) 97](#).
- Christian Ritz, Carolin Marx y M. Bogenreuther "Prima Facie Evidence in Cartel Damages Litigation-Landmark Decision by the German Federal Court of Justice in the Rail Cartel Case" [JECLAP 10/8 \(2019\) 492-494](#).
- Martin Seegers "Einwand der Schadensabwälzung nach dem neuen § 33c GWB" [WuW 2017, 236-239](#).
- Konstantin Seifert "Passing-on-Defense: Untauglicher Standardeinwand in kartellrechtlichen Schadensersatzverfahren" [NZKart 2020, 350-355](#).
- "Die Verjährung kartellrechtlicher Follow-on-Schadensersatzansprüche" [WuW 2017, 474-482](#).
- Alexander Scheuch "Das Beweismaß bei der Kartellschadensfeststellung nach § 287 ZPO" [WuW 2021, 91-96](#).
- Volker Soyez "Verjährung kartellrechtlicher Schadensersatzansprüche" [WuW 2017, 240-243](#).
- Astrid Stadler "Abtretungsmodelle und gewerbliche Prozessfinanzierung bei Masseschäden" [WuW 2018, 189-194](#).
- Thomas Thiede "German Federal High Court of Justice rules on private enforcement in trucks cartel" [Kluwer Competition Law Blog, 12 de Enero de 2021](#).
- Franziska Weber "Tackling pass-on in cartel cases: a comparative analysis of the interplay between damages law and economic insights" *European Competition Journal* 16/2-3 (2020) 570-594.
- Andreas Weitbreth "Die Passing-on Defense nach Schienenkartell V" [WuW 2021, 86-90](#).
- "Kartellschadensersatz in Deutschland nach Schienenkartell II" [WuW 70/5 \(2020\) 257-260](#).