

Asunto C-588/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

10 de noviembre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Hannover (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

19 de octubre de 2020

Parte demandante:

Landkreis Northeim (distrito de Northeim, Alemania)

Parte demandada:

Daimler AG

[*Omissis*]

Landgericht

Hannover

Resolución

[*Omissis*]

En el litigio entre

Landkreis Northeim (distrito de Northeim) [*omissis*]

— parte demandante —

[*omissis*]

y

Daimler AG, [*omissis*] Stuttgart

— parte demandada —

[omissis]

la Decimotercera Sala de lo Civil del Landgericht Hannover (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania) [omissis] ha resuelto el 19 de octubre de 2020:

1. **Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafos primero, letra b), y segundo, la siguiente [omissis] cuestión prejudicial:**

¿Debe interpretarse la Decisión de la Comisión de las Comunidades Europeas de 19 de julio de 2016 — C(2016) 4673 final — relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (Asunto AT.39824 — Camiones) en el sentido de que las constataciones realizadas en dicha Decisión de la Comisión también comprenden los vehículos especiales, en particular los vehículos de recogida de residuos?

2. **Suspender el procedimiento hasta que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se pronuncie sobre la anterior cuestión prejudicial.**

[Omissis]

Fundamentos

[1] 1. [Omissis]

[2] a. El litigio principal se fundamenta en los siguientes hechos relevantes [omissis]:

[3] El demandante es un organismo de Derecho público que, tras las licitaciones correspondientes, compró a la demandada, —un grupo automovilístico que opera a escala global y que desarrolla, produce y comercializa, entre otros, camiones— en virtud del pedido de 19 de junio de 2006, un vehículo de recogida de residuos completo por un precio de 146 740,00 euros y, en virtud del pedido de 10 de diciembre de 2007, un vehículo de recogida de residuos completo por un precio de 146 586,58 euros.

[4] Mediante Decisión de 19 de julio de 2016, dirigida, entre otros, a la demandada [omissis], la Comisión de la Unión Europea apreció la existencia de prácticas colusorias de diversas empresas, entre ellas la demandada [omissis]. En la Decisión se indica lo siguiente:

[5] «2.3. Resumen de la infracción

Los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (en lo sucesivo, «camiones medios») y los camiones de más de 16 toneladas («camiones pesados»), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras (en lo sucesivo, los camiones medios y pesados se denominan conjuntamente «camiones») ⁽⁵⁾ Con exclusión de los camiones para uso militar). El asunto no se refiere al servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio.»

[6] La versión inglesa de la Decisión [https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf] [*omissis*] dispone, a este respecto, lo siguiente:

[7] «1. THE INDUSTRY SUBJECT TO THE PROCEEDINGS,

1.1. The product:»

«The products concerned by the infringement are trucks weighing between 6 and 16 tonnes („medium trucks“) and trucks weighing more than 16 tonnes („heavy trucks“) both as rigid trucks as well [Or. 4] as tractor trucks (hereinafter, medium and heavy trucks are referred to collectively as „Trucks“) (5 Excluding trucks for military use). The case does not concern aftersales, other services and warranties for trucks, the sale of used trucks or any other goods or services sold by the addressees of this Decision.»

[8] El demandante afirma que, con ocasión de la adquisición de sus dos vehículos de recogida de residuos, el cártel de camiones constatado por la Comisión, a causa de los precios excesivos causados por la práctica colusoria, le ocasionó perjuicios económicos cuya reparación reclama a la demandada mediante la demanda interpuesta en el marco del presente procedimiento.

[9] Opina que los vehículos de recogida de residuos que adquirió están comprendidos en el concepto de camión que figura en la Decisión de la Comisión y a tal efecto se remite al tenor de dicha Decisión, en virtud del cual no se excluyeron expresamente los vehículos especiales.

[10] Por el contrario, la demandada opina que los vehículos de recogida de residuos controvertidos, como vehículos especiales que son, no están incluidos en la Decisión de la Comisión. Para ello se remite a que, antes de la Decisión de 19 de julio de 2016, en una solicitud de información de 30 de junio de 2015 [*omissis*] dirigida a la demandada [*omissis*], la Comisión precisó el alcance de la investigación y le comunicó que el concepto de camión no comprende los camiones usados, los vehículos especiales (por ejemplo, vehículos militares, vehículos de bomberos), las superestructuras revendidas (denominadas «add-ons»), las prestaciones de postventa, así como los otros servicios y las prestaciones de garantía.

[11] **b.** [Omissis]

[12] **aa.** La disposición del Derecho alemán que es pertinente para la resolución del litigio, en la versión aplicable en este asunto, reza como sigue:

[13] «Artículo 33 GWB [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Ley contra las Restricciones de la Competencia; en lo sucesivo, «GWB»)] — Derecho a la cesación, Obligación de resarcimiento

[...]

(4) Cuando se reclame el resarcimiento por una infracción de una disposición de la presente Ley o de los artículos 81 u 82 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el órgano jurisdiccional quedará vinculado por la apreciación de la existencia de una infracción tal como se haya adoptado en una decisión definitiva de la autoridad de defensa de la competencia, de la Comisión de la Comunidad Europea o de la autoridad de competencia o del órgano jurisdiccional que actúe como tal en otro Estado miembro de la Comunidad Europea. Lo mismo se aplicará a las apreciaciones análogas que figuren en resoluciones judiciales firmes, dictadas a raíz de la impugnación de las decisiones a que se refiere la primera frase. [omissis]»

[14] (artículo 33, apartado 4, de la GWB, en su versión de 15 de julio de 2005, aplicable desde el 13 de julio de 2005 hasta el 29 de junio de 2013 [omissis])

[15] [omissis] Habida cuenta de las infracciones de la legislación de defensa de la competencia que, según el demandante, fueron cometidas por la demandada en relación con los vehículos controvertidos, a las que subyacen los pedidos del demandante de 19 de junio de 2006 y de 16 de octubre de 2007, procede [omissis] aplicar la versión del artículo 33, apartado 4, de la GWB vigente en esas fechas.

[16] [omissis] [D]icha disposición nacional constituye una reproducción declarativa del artículo 16, apartado 1, primera frase, del Reglamento 1/2003, aplicable en cualquier caso en virtud del Derecho de la Unión, al menos con el alcance que tenga dicha disposición del Derecho de la Unión [omissis].

[17] **bb.** [jurisprudencia nacional] [omissis].

[18] [Omissis].

[19] [Omissis].

[20] [Omissis] [omissis].

[21] **c.** Por las razones que se exponen a continuación, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre la interpretación de la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016 en el sentido de la cuestión prejudicial planteada

(aa.) y, a este respecto, existe un vínculo pertinente para la resolución del litigio entre la Decisión de la Comisión y la legislación nacional aplicable al litigio principal (bb.) [omissis]:

[22] aa. De entrada, las dudas sobre la interpretación de la Decisión de la Comisión se derivan del hecho de que la redacción de la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016

[23] «Los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (en lo sucesivo, “camiones medios”) y los camiones de más de 16 toneladas (“camiones pesados”), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras (en lo sucesivo, los camiones medios y pesados se denominan conjuntamente “camiones”) (1 Con exclusión de los camiones para uso militar). El asunto no se refiere al servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio.»

[24] [Omissis]

[25] con carácter general solo hace referencia a camiones y, a tal efecto, excluye expresamente los camiones para uso militar, de modo que cabe imaginar diferentes posibilidades de interpretación con respecto a otros vehículos especiales. Por una parte, esta redacción podría interpretarse en el sentido de que, en principio, solo comprende los camiones «normales», con exclusión de los vehículos para uso militar, y que los vehículos especiales, a falta de mención específica, están comprendidos en el concepto de «otro bien» y deben estar excluidos del concepto de «camión». Por otra parte, esta redacción también podría interpretarse en el sentido de que el concepto de «camión» se refiere a todo tipo de camiones, es decir, también todo tipo de vehículos especiales, con exclusión de los vehículos militares.

[26] Asimismo, las dudas sobre la interpretación de la Decisión de la Comisión resultan del hecho, invocado por la demandada, de que, con anterioridad a la Decisión de 19 de julio de 2016, la Comisión, en una solicitud de información dirigida a la demandada el 30 de junio de 2015, precisó el alcance de la investigación y le comunicó que el concepto de camión no comprende «los vehículos especiales (por ejemplo, vehículos militares, vehículos de bomberos)».

[27] Si una decisión de la Comisión admite los mismos métodos de interpretación que una ley, podría obtenerse un resultado interpretativo tomando como referencia la génesis de la Decisión. En ese caso, tal vez habría que tener en cuenta las declaraciones efectuadas por la Comisión antes de la adopción de la Decisión en el marco de la interpretación del texto de dicha Decisión para determinar el alcance de sus efectos.

[28] A este respecto, no está claro si, en el marco de la solicitud de información de 30 de junio de 2015, la Comisión quizás ya precisó, incluso antes de la adopción de la Decisión posterior, que, por regla general, los vehículos especiales

no debían estar comprendidos en el concepto de camión y si el paréntesis añadido en dicha solicitud de información, con la mención «por ejemplo, vehículos militares, vehículos de bomberos», solo contiene una enumeración ilustrativa, pero no exhaustiva.

[29] A falta de una formulación explícita en este sentido en la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016, sigue sin estar claro si, después de la solicitud de información de 30 de junio de 2015, en el marco de la formación de una voluntad definitiva sobre la redacción de la Decisión, es posible que se abandonara la no consideración de vehículos especiales en principio sopesada antes de adopción de la Decisión, y, con ocasión de la adopción definitiva de la Decisión, se deseara y se buscara la inclusión de estos (con excepción de los vehículos militares).

[30] Si, además, se tiene en cuenta que la Decisión de la Comisión se adoptó por el procedimiento de transacción, existe la posibilidad de que en este asunto el lenguaje utilizado por la Comisión pueda ser «más flexible» a fin de poder alcanzar una decisión mediante transacción. Tampoco está claro, en este contexto, la consecuencia de tal redacción posiblemente «más flexible» para el alcance de los efectos jurídicos de la Decisión de 19 de julio de 2016 en relación con los vehículos especiales.

[31] **bb.** El vínculo pertinente para la resolución del litigio entre la Decisión de la Comisión y el Derecho nacional aplicable al litigio principal resulta del hecho de que, según el Derecho alemán, en virtud del artículo 33, apartado 4, de la GWB, versión antigua, antes citado, los órganos jurisdiccionales alemanes están vinculados por las constataciones de la infracción del Derecho de la competencia realizadas por la Comisión.

[32] Por lo tanto, la comprensión exacta del texto de la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016, que deberá ser precisado mediante la interpretación, es relevante para el alcance del efecto vinculante previsto por el Derecho nacional. En ese sentido, el órgano jurisdiccional remitente debe poder determinar claramente, en el procedimiento aquí pendiente en materia de daños por prácticas colusorias, cuál es el alcance del efecto vinculante que tiene la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2020. Actualmente esto no es posible.

[33] Por lo tanto, en el caso de autos remitido, el éxito o el fracaso de la demanda depende de la respuesta que se dé a la cuestión prejudicial planteada, relativa a la interpretación de la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Si la interpretación arrojará que la Decisión de la Comisión no comprende los vehículos especiales, como los controvertidos vehículos de recogida de residuos, el demandante no podría invocar un efecto vinculante directo de la Decisión de la Comisión y, en lo que respecta a los efectos indirectos de la práctica colusoria que entonces tal vez cabría considerar, serían aplicables otros requisitos procesales, más exigentes, en cuanto a la carga de la prueba que recae sobre las partes.

[34] A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente considera que responde al principio de economía procesal obtener ya en este momento una respuesta a la cuestión prejudicial planteada en la medida en que una evaluación económica de los daños de las prácticas colusorias, que podría ser necesaria en el marco de la continuación del litigio principal, solo será posible incurriendo en un esfuerzo procesal y económico considerable, recurriendo, en su caso, a peritajes en materia económica.

[35] La respuesta que se dé a la cuestión prejudicial tiene también una relevancia considerable que va más allá del procedimiento objeto de remisión. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente [omissis] señala que ante él hay pendientes otros procedimientos con supuestos de hecho similares, pero algunos de ellos con números muy superiores de vehículos adquiridos (en parte, varios cientos de camiones), que también se refieren —entre otros— a la cuestión controvertida de si la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016 tiene efectos vinculantes para los vehículos de recogida de residuos u otros tipos de vehículos especiales [omissis]. [omissis]

36 [Omissis] [omissis]

[37] **2.** [Derecho procesal nacional] [omissis]

[38] **3.** [Omissis]