



The Competition Experts

CCR - Competition Competence Report

Schadensschätzungen im LKW-Kartell

Das Kartell

Die Europäische Kommission hat 2016 festgestellt, dass MAN¹⁾, Volvo/Renault, Daimler, Iveco und DAF gegen die EU-Kartellvorschriften verstoßen haben.²⁾ Wegen dieser Verstöße verhängte die Kommission eine Rekordgeldbuße in Höhe von € 2,9 Mrd. Die LKW-Hersteller hatten über 14 Jahre hinweg (1997-2011) Verkaufspreise für mittelschwerere (zwischen 6 und 16 Tonnen) und schwere LKW (über 16 Tonnen) abgesprochen und die mit der Einhaltung der strengeren Emissionsvorschriften verbundenen Kosten in abgestimmter Form weitergegeben. Konkret hat das Kartell Folgendes durchgeführt:

- Koordinierung der Bruttolistenpreise, die als Grundlage für die Preisbildung in der LKW-Industrie dienen;
- Absprache des Zeitplans für die Einführung von Emissionssenkungstechnologien in Reaktion auf die Emissionsnormen;
- Weitergabe der Kosten für die Emissionssenkungstechnologien an die Kunden.

EE&MC ist in der Lage, die daraus entstandenen Kartellschäden für die geschädigten Abnehmer präzise zu schätzen und Schadensersatzansprüche in Sachverständigengutachten für die gerichtliche Einforderung zu formulieren.

EE&MC-Ansatz

Es bestehen unterschiedliche Ansätze, Kartellschäden zu schätzen.

EE&MC wendet im LKW-Kartell das ökonomisch gestützte Konzept des zeitlichen Vergleichsmarktes an. Das Besondere am EE&MC-Ansatz ist, dass EE&MC dieses Konzept präzise umsetzt: EE&MC weist den Kartellschaden pro LKW aus. EE&MC führt insofern eine feingliedrige Schadensschätzung durch und keine Durchschnittsbetrachtung über alle LKW-Kategorien oder LKW-Hersteller hinweg.

Eine solch detaillierte Schadensschätzung ist per Definition arbeitsintensiv und erfordert – neben Erfahrung und soliden Kenntnissen – einen sicheren Umgang mit ökonomischen Modellen. Der Auswahl dieses Ansatzes ging eine Prüfung der Marktgegebenheiten sowie eine Evaluierung möglicher theoretischer Modellannahmen voraus.

- 1) Als Kronzeuge war „MAN“ nicht von der Bußgeldforderung der Kommission betroffen. Dies befreit „MAN“ jedoch nicht von privaten Schadensersatzforderungen.
- 2) Die schwedische VW-Tochter Scania soll wegen der LKW-Preisabsprachen rund € 880 Mio. Strafe zahlen. Scania ficht die Entscheidung vor dem Europäischen Gerichtshof an. Das Scania-Verfahren ist noch nicht rechtskräftig beendet.

Ein besonderes Alleinstellungsmerkmal von EE&MC ist seine interdisziplinäre Herangehensweise: die rechtlichen Feststellungen der Kommission werden ökonomisch bewertet und ökonometrisch eingeordnet. So greift der EE&MC-Ansatz im LKW-Kartell beispielsweise die Feststellung der Kommission auf, dass die LKW-Hersteller die Einführung von Emissionsenkungstechnologien solange hinauszögerten, bis diese verpflichtend wurden.³⁾ Die LKW-Hersteller haben ihre Preise – gemeinsam abgestimmt – zu einem bestimmten Zeitpunkt erhöht. Solche gleichzeitigen Preiserhöhungen aller Hersteller werden aus Kundensicht kaum hinterfragt und rascher akzeptiert.

Kartellbetroffen sind grundsätzlich alle Beschaffungsvorgänge von neuen schweren und mittelschweren LKW der Jahre 1997 bis September 2010 (MAN) bzw. bis Januar 2011 (alle anderen Hersteller). Wenn ökonometrisch nachgewiesen, sind Nachwirkungen des Kartells fallweise bis Ende 2011 möglich.

EE&MC-Individualgutachten

In seinen Schadensmodellen nimmt EE&MC neben technischen Merkmalen auch – bei Individualgutachten kundenspezifisch – weitere den LKW-Preis bestimmende Angebots- und Nachfragevariablen auf. Das EE&MC-Team sichtet und bewertet hierfür umfassende Unterlagen zum LKW-Markt, führt kontinuierlich Expertengespräche durch und besuchte beispielsweise auch die LKW-Produktionsstätte eines Kartellanten.

Resultat dieser EE&MC-Untersuchungen ist die Entwicklung kundenspezifischer Regressionsmodelle für unterschiedliche Kategorien („sub-samples“). Mit fundierten ökonometrischen Methoden werden unter Berücksichtigung LKW-spezifischer Variablen wie beispielsweise zulässiges Gesamtgewicht, Motorleistung, Fahrerhausgröße etc. sowie kundenspezifischer Eigenschaften wie beispielsweise Einsatzgebiete der LKW, Kaufverhalten, Fuhrparkgröße etc. und ausgewählter Nachfragefaktoren die hypothetischen Wettbewerbspreise für die Kartellperiode geschätzt. Die auf diese Art und Weise hergeleiteten „*but for*“-Preise ermöglichen die Bezifferung des Kartellschadens pro LKW als Differenz zwischen dem geschätzten hypothetischen Wettbewerbspreis und dem tatsächlich bezahlten Kartellpreis. Die EE&MC-Modelle können die kartellbedingten Preisüberhöhungen für jeden Kunden individuell quantifizieren.

Individualgutachten sind möglich, wenn die Kunden über eine ausreichende Anzahl an Beschaffungsvorgängen verfügen. Eine solch detaillierte und individualisierte Begutachtung trägt vor allem kundenspezifischen Eigenschaften Rechnung.

3) (Europäische Kommission 2016, Fall AT.39824 - LKW)

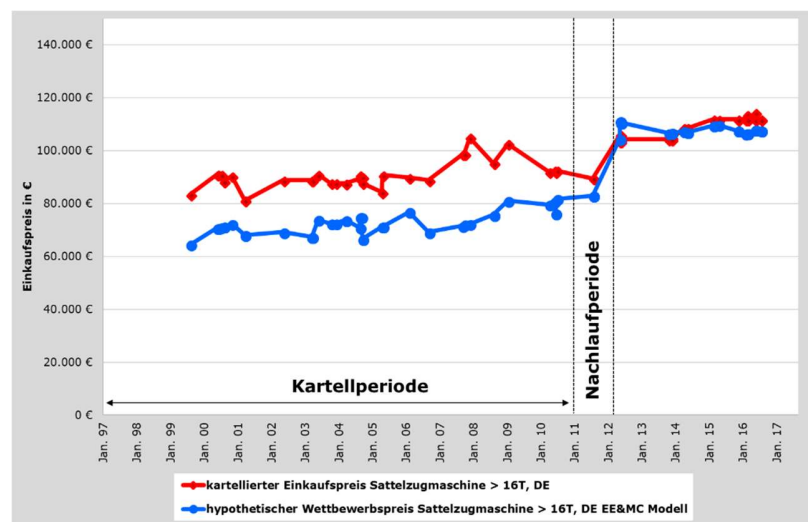
EE&MC-Datenpool kleinere Geschädigte

EE&MC hat außerdem eine Pool-Lösung entwickelt, um kleineren geschädigten Unternehmen ebenfalls den Zugang zu präzisen Schadensschätzungen zu eröffnen.

2017 hat EE&MC die LKW-Beschaffungsvorgänge kleinerer geschädigter Unternehmen in mehreren Datenpools zusammengefasst. Entsprechend des präzisen EE&MC-Ansatzes differenzieren wir zunächst die LKW-Beschaffungsvorgänge nach EU-Mitgliedsstaat. So umfasst beispielsweise der 2017-Datenpool für Deutschland über 7.500 LKW-Beschaffungsvorgänge. Ähnliche Datenpools bestehen auch für andere Länder.

Die folgende Abbildung aus dem deutschen 2017-Datenpool zeigt einen beispielhaften Verlauf der tatsächlichen Einkaufspreise von Sattelzugmaschinen > 16 Tonnen (rote Linie) eines bestimmten Herstellers im Vergleich zu den hypothetischen Wettbewerbspreisen (blaue Linie) aus dem entsprechenden EE&MC-Modell. Eine Überhöhung der Einkaufspreise während der Kartellperiode ist in der Abbildung klar zu erkennen.

Abbildung: Vergleich tatsächlicher Einkaufspreis und hypothetischer Wettbewerbspreis aus EE&MC-Modell (08/1999-08/2016, in €)



Quelle: Darstellung EE&MC auf Basis des EE&MC-Datenpools.

EE&MC konnte feststellen, dass die kartellbetroffenen Einkaufspreise im deutschen 2017-Datenpool zwischen 12%-28% überhöht waren. Die jeweilige kartellbedingte Preisüberhöhung ist abhängig vom Hersteller, dem individuellen Einkaufsverhalten, dem Gewicht bzw. von weiteren Produktmerkmalen.

Basierend auf diesen Ergebnissen hat EE&MC 2017 an die 100 Begutachtungen durchgeführt, die EE&MC-Kunden und ihre Anwälte für Klageerhebungen nutzen. Die EE&MC-Datenpools bieten – ökonomisch gesehen – eine solide Grundlage für Schätzungen und Hochrechnungen, um auch Schadensansprüche kleinerer Geschädigter quantifizieren zu können.

Zusammengefasst konnte EE&MC bereits vertiefte Erfahrungen in der Schadensschätzung im LKW-Kartell sammeln und greift auf eine Bandbreite von Ergebnissen zurück. EE&MC betreut gegenwärtig Schadensersatzverfahren für Kunden aus Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Luxemburg, Österreich, Polen, Spanien und Tschechien. Auf Grund der Internationalität der involvierten EE&MC-Ökonomen kann EE&MC auf die länderspezifischen Besonderheiten bestens eingehen.

Begleitende Dienstleistungen

Umfangreiche Kenntnisse über den LKW-Markt sowie über technische Spezifikationen erlauben es den EE&MC-Ökonomen, Kundendaten in Hinblick auf Qualität und Plausibilität zu prüfen. So motivieren wir unsere Kunden aussagekräftige Datengrundlagen zu schaffen, die den gerichtlichen Standards entsprechen und Basis präziser und belastbarer ökonomischer Schätzungen sind.

Um die Qualität des Datenpools und der darauf aufbauenden Analysen zu gewährleisten, begleitet EE&MC seine Kunden von Beginn an. EE&MC steht Ihnen bei einer Einschätzung der zu erwartenden Schadenshöhe, bei der Datenaufbereitung sowie der Verschriftlichung der Analyseergebnisse im anwaltlichen Schriftsatz beratend zur Seite.

Vorstellung EE&MC

EE&MC ist eine wettbewerbsökonomische Beratung, die seit mehr als 20 Jahren fokussiert ökonomische Analysen in Kartellfragen durchführt. Der Managing Partner von EE&MC, Frau Prof. Dr. Doris Hildebrand, ist vereidigte Sachverständige für Kartellfragen und Professorin für Ökonomie an der Universität Brüssel (VUB). Die umfassenden Erfahrungen von EE&MC in der Berechnung von Kartellschäden sind auf der Webseite des Unternehmens – www.ee-mc.com – dokumentiert. EE&MC wirkte an der Erstellung des „Praktischen Leitfadens“⁴⁾ zur Kartellschadenschätzung der Europäischen Kommission mit.

Mit EE&MC haben sie einen erfahrenen, motivierten und starken Leistungspartner an Ihrer Seite.

4) (Europäische Kommission 2013, Praktischer Leitfaden zur Ermittlung des Schadensumfangs bei Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit Zuwiderhandlungen gegen Artikel 101 oder 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union).