

Todo lo que hay que saber del “Cártel de Fabricantes de Camiones”

- El denominado “*cártel de fabricantes europeos de camiones*” se trata de una práctica colusoria y anticompetitiva de fijación al alza de precios de fábrica de varios modelos de camiones, que luego se trasladaba a toda la cadena de distribución, en el que han participado las principales fabricantes europeas de vehículos industriales. Dicho Cártel ha sido inspeccionado por la Comisión Europea dentro de un programa de clemencia iniciado gracias a una de las participantes en dicho Cártel (MANO) y con fecha 19 de julio de 2016 la Comisión Europea dictó resolución sancionadora (publicado su resumen en el Diario Oficial de la Comunidad Europea del 6 de abril de 2017) en la que se recoge el reconocimiento de los hechos por parte de cinco de las participantes en el Cártel, imponiéndose a MAN, DAF, IVECO, DAIMLER MERCEDES y VOLVO/RENAULT cuantiosas multas como consecuencia de las infracciones cometidas, aunque con importantes reducciones precisamente por haber reconocido los hechos y haber asumido las sanciones. Aunque MAN no ha sido sancionada, precisamente por ser la promotora del programa de clemencia que ha permitido destapar el Cártel, ello no implica que los adquirentes de vehículos de dicha marca no puedan reclamar las indemnizaciones correspondientes. Por tanto, el procedimiento sancionador está cerrado en el caso de MAN, DAF, IVECO, DAIMLER MERCEDES y VOLVO/RENAULT. Por el momento SCANIA continúa siendo investigada por la Comisión Europea, dada su negativa a reconocer su participación en el Cártel, por lo que aún no es posible reclamar contra dicha marca.
- Según consta en la resolución sancionadora, además de incrementar de forma coordinada los precios de los camiones, las fabricantes han retrasado intencionadamente la introducción de tecnologías de emisión EURO 3 a 6, con la consiguiente repercusión de su coste de implementación.
- Las fabricantes intercambiaron precios e información relevante para fijar los precios, como por ejemplo, los configuradores de los camiones, que son herramientas informáticas utilizadas para configurar el camión y adaptarlo al cliente. Así, cada fabricante era capaz de calcular el precio que aplicarían sus teóricos competidores.
- El Cártel afecta a los camiones nuevos de seis o más toneladas, rígidos o cabezas tractoras y en toda la UE. Las empresas fabricantes contra las que se podrá reclamar los correspondientes daños y perjuicios son MAN, DAF, IVECO, DAIMLER MERCEDES, VOLVO / RENAULT. No afecta a los vehículos de segunda mano ni a los servicios de reparación en garantía ni a otros servicios asociados.

- La actuación del Cártel duró al menos desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011, salvo en el caso de MAN, que terminó el 20 de septiembre de 2010 (aunque ello sólo influirá para el reparto de responsabilidad entre las fabricantes, como consecuencia del derecho de repetición que les asiste, dada la responsabilidad solidaria, en una reclamación de daños, del resto de fabricantes participantes en el Cártel). En todo caso, la Comisión no puede asegurar que las prácticas anticompetitivas hayan concluido. Precisamente por ello, en su resolución sancionadora de 19 de julio de 2016 requiere a las fabricantes para que cesen en las mismas. Además, hay que tener en cuenta que en este tipo de prácticas los efectos suelen tener un período de arrastre de unos cuantos años.
- La infracción sancionada es una infracción compleja y continua. Ha sido un Cartel de larga duración, que ha afectado a todo el sector y a una zona geográfica muy amplia, lo que lleva a pensar que ha sido altamente efectivo, de ahí la imposición de multas tan elevadas a las fabricantes. La multa impuesta ha sido de casi tres mil millones de euros, la mayor de la historia en la UE. Tal y como se ha indicado, MAN se ha librado de la multa porque ha sido el “chivato” gracias al cual se ha logrado descubrir el cartel, a cambio de lo cual resultará también beneficiada en otros aspectos (en una reclamación de daños y perjuicios su responsabilidad será subsidiaria en lugar de solidaria, como ocurre con el resto de las fabricantes participantes en el cartel que han sido multadas).
- Se da por descontado que los acuerdos han restringido la competencia y que han tenido efectos negativos sobre el mercado. De hecho, en la resolución sancionadora de fecha 19 de julio de 2016 la Comisión, además de imponer una sanción a las fabricantes, anima a los afectados a reclamar daños por dicha actuación concertada de las fabricantes, siendo la propia Resolución prueba suficiente de la existencia de la práctica restrictiva de la competencia y de su ilegalidad.
- En cuanto a la legislación aplicable: la UE publicó la Directiva europea de Daños derivados de prácticas anticompetitivas, que debió transponerse en los Estados miembros antes del 27 de diciembre de 2016. En España no se ha traspuesto dicha Directiva, por lo que, a pesar del incumplimiento del Estado español, no será directamente invocable en un procedimiento entre particulares como el que nos ocupa, sin perjuicio de lo cual ya son varias las sentencias de nuestro Tribunal Supremo que han tenido en cuenta, para resolver determinados problemas interpretativos en la aplicación de la legislación española en este tipo de procedimientos, los principios que han inspirado la referida Directiva. Por tanto, y mientras se aprueben las modificaciones legales correspondientes precisas para la trasposición de la Directiva de daños, en España este tipo de reclamaciones siguen regulándose por la normativa española aplicable a las acciones de daños derivadas de infracciones del derecho de la competencia y a la responsabilidad civil extracontractual:

Ley de Defensa de la Competencia, Código Civil, y Ley de Enjuiciamiento Civil, en sus redacciones vigentes).

- Por lo que respecta al plazo para interponer la demanda: mientras en la Directiva de daños se contempla un plazo de prescripción para este tipo de acciones de cinco años, en España, al no haberse traspuesto la Directiva, habrá que acudir al plazo de un año previsto en el art. 1968.2 del Código Civil para las acciones civiles por responsabilidad extracontractual. En lo referente a la fecha de inicio para el cómputo de dicho plazo, atendiendo a la jurisprudencia del Tribunal Supremo existente al respecto (asunto Céntrica, entre otros), habrá de ser aquélla en la que los afectados han podido tener un conocimiento cierto, seguro y exacto de la entidad de los perjuicios sufridos como consecuencia del cartel. En este caso, la interpretación jurídica más razonable es que tal fecha será la de la publicación de la resolución sancionadora en el Diario de la Unión Europea, esto es, el día 6 de abril de 2017, por lo que el plazo de prescripción se situaría en el 6 de abril de 2018. No obstante, a los efectos de evitar futuras discusiones al respecto, lo conveniente es interponer, antes del 19 de julio de este año 2017 (fecha de la resolución sancionadora), una reclamación extrajudicial contra las fabricantes que van a ser demandadas, para interrumpir el plazo de prescripción que operaría si tuviéramos en cuenta como día inicial del cómputo del año el de la propia resolución sancionadora: 19 de julio de 2016.
- Puede reclamar cualquiera que haya comprado o suscrito un contrato de adquisición o financiación (leasing, renting u otros) de un camión MAN, DAF, IVECO, DAIMLER MERCEDES y VOLVO/RENAULT, de las características indicadas y en el periodo señalado. Se va a proceder a interponer demandas individuales, aunque procederemos a una acumulación subjetiva de acciones (es decir, agruparemos las demandas en uno o varios procedimientos, lo que decidiremos en función de estrategia procesal a consensuar con los peritos encargados de realizar el informe), especialmente a los efectos de poder asumir los costes de la reclamación, dado que este tipo de procedimiento requiere de una prueba pericial extremadamente complicada y costosa.
- En cuanto a qué concreto importe se puede reclamar: se podrá reclamar tanto el daño emergente (el sobrecoste soportado por el comprador perjudicado así como, en su caso, el mayor consumo de combustible como consecuencia del retraso en la instalación de las tecnologías de emisión EURO 3 a EURO 6) como el lucro cesante (pérdidas de los beneficios que el comprador perjudicado hubiera podido obtener por las ventas que hubiera realizado si hubiese vendido al nivel del precio competitivo), lo cual deberá ser calculado y determinado por un perito caso por caso mediante el oportuno informe pericial, informe que deberá ser preciso y razonable y deberá acompañarse a la correspondiente reclamación judicial. La Guía práctica de cuantificación de perjuicios que acompaña a la comunicación de la Comisión Europea establece a este respecto que la mayoría de los cárteles habidos hasta la fecha han causado daños entre el 10 y el 40% del precio de compra, ascendiendo el perjuicio medio a un 20%. Al referido importe habría que añadir los

intereses de demora. Mientras la directiva de daños no sea transpuesta al ordenamiento español, dichos intereses deberán calcularse desde la fecha de interposición de la demanda (y no desde la fecha en que se produjeron las correspondientes adquisiciones).

- Las probabilidades de que se desestime íntegramente la demanda son prácticamente inexistentes: el cártel ha existido y los daños se han producido. Solo falta dilucidar su importe. Por lo tanto, el riesgo de perder íntegramente la reclamación es remoto, si bien ha de reservarse que las cuestiones despachadas en ámbitos legales están sometidas siempre a interpretaciones y decisiones finales de jueces y tribunales.
- Desde la Plataforma de afectados por el Cártel de Fabricantes de Camiones (PACC), estamos en condiciones de ofrecer el mejor servicio legal y la mejor acreditación pericial de los daños, a un precio razonable, con la solvencia añadida que otorga la experiencia de FENADISMER y FETRANSA y su conocimiento del sector, que contribuirá significativamente a dotar del máximo rigor a la referida prueba pericial, absolutamente fundamental para obtener éxito en este tipo de reclamaciones.

Mayo de 2017