

# **INFORMATE SOBRE EL CARTEL DE CAMIONES Y RECUPERA TU DINERO**

## **1. ¿HAS COMPRADO UN CAMIÓN ENTRE 1997 Y 2011?**

La Unión Europea ha impuesto una multa a un CARTEL DE FABRICANTES DE CAMIONES, que es la más elevada de la historia, y se ha anunciado por la Comisión Europea, la cual a través de las autoridades de competencia, resolvió mediante Decisión de 19 de julio de 2016 sobre el caso, imponiendo una multa de más de 2.900 millones de euros por realizar prácticas anticompetitivas.

La sanción impuesta ha sido el resultado de las investigaciones iniciadas por las autoridades europeas en 2011, tras detectarse acuerdos secretos entre los fabricantes DAF, DAIMLER, IVECO, MAN y VOLVO/RENAULT.

La Decisión Europea del cartel de camiones se refiere específicamente al mercado de la fabricación de camiones medianos (peso de entre 6 y 16 toneladas) y camiones pesados (peso superior a 16 toneladas).

La investigación reveló que dichos fabricantes se habían aliado en un cartel relacionado con:

- Coordinación de precios a nivel de «lista de precios brutos».
- La elección del tiempo oportuno para la introducción de las tecnologías en materia de emisiones.
- La repercusión a los clientes de los costes de las tecnologías en materia de emisiones.

La Comisión Europea ha señalado que no es aceptable que estas multinacionales del sector, que representan nueve de cada diez camiones pesados y de medio tonelaje producidos en Europa, hayan

formado parte de un cartel en lugar de haber competido unos contra otros.

En concreto, el cartel comenzó en 1997 y duró 14 años, hasta que la Unión Europea efectuó en 2011 inspecciones no anunciadas en el sector.

La investigación realizada demostró que una reunión en Bruselas fue "el punto de partida" de ese cartel duradero, entre altos ejecutivos de fabricantes de camiones, organizada en enero de 1997, y la violación de las leyes de competencia duró después más de una década, en la que se coordinaron.

Se concentraron a menudo para gestionar el mismo, que involucró a directivos de las sedes que se reunieron regularmente, normalmente en los márgenes de eventos y ferias comerciales, encuentros que se complementaron con conversaciones telefónicas y correos electrónicos.

Esta Decisión de la Comisión Europea se ha tomado mediante un Acuerdo con los fabricantes mencionados (a cambio de reducir las sanciones) y con el fabricante MAN (que ha sido eximido de sanción por denunciar el cártel), reconociendo todos ellos los hechos y su responsabilidad. De los fabricantes implicados, tan solo SCANIA tiene abierto aún el procedimiento sancionador por no haber aceptado las condiciones del mencionado Acuerdo.

Pero su responsabilidad no termina con el pago de la multa, ahora las empresas estafadoras deberán abonar a los transportistas todos los daños y perjuicios sufridos por los camiones adquiridos durante más de diez años.

## **2. ¿A QUÉ TIENE DERECHO EL TRANSPORTISTA?**

Los damnificados por el cártel, es decir, cualquier comprador o tomador de un Leasing que hubiera adquirido un camión medio o pesado entre 1997 y 2011 a los miembros del cartel, tienen derecho a reclamarles los daños y perjuicios que les ha ocasionado esta conducta ilícita e inmoral.

Los daños ocasionados por el cártel de los camiones a sus clientes consisten en la diferencia existente entre el precio de compra pagado

y el precio de compra que se hubiera pagado de no haber habido pacto de precios. Lo mismo resulta aplicable a las cuotas de leasing o renting excesivas, como consecuencia del pacto de precios.

En relación a los vehículos objeto de reclamación, no es necesario que sigan siendo de titularidad del reclamante, es decir, que dichos vehículos pueden haber sido dados de baja o transferidos a un tercero, etc. Lo único necesario es que hubiera sido adquirido en su día por el reclamante, sea cual sea la situación actual del camión.

Una vez se publique oficialmente la Decisión de la Comisión Europea, los transportistas podrán demandar a cualquiera de los fabricantes sancionados, ya que la responsabilidad de los miembros del cartel es solidaria. No obstante, conviene demandar al fabricante al que se le han comprado los vehículos.

### **3. ¿QUÉ DOCUMENTACIÓN ES NECESARIA PARA PODER PRESENTAR LA RECLAMACIÓN?**

El reclamante deberá recopilar la siguiente documentación en fotocopia:

- Factura de adquisición en caso de compra o póliza con la entidad financiera en caso de arrendamiento financiero (leasing), de cada vehículo objeto de reclamación.
- Permiso de circulación de cada vehículo objeto de reclamación.
- Autorización de transporte de empresa del reclamante (MDLE si es ligero, MDPE si es pesado o MPC si es privado complementario).

### **4. DIRECTIVA DE DAÑOS 2014/104/UE**

En noviembre de 2014, la Unión Europea promulgó la llamada Directiva de daños (Directiva 2014/104/UE) con el objetivo de

favorecer la presentación de reclamaciones económicas de resarcimiento por parte de los perjudicados por las infracciones del Derecho de la competencia.

Mediante esta Directiva, la Unión Europea pretende garantizar que cualquier persona que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción contra las normas de defensa de la competencia, pueda reclamar eficazmente el pleno resarcimiento de dicho perjuicio a la empresa o empresas responsables de la infracción.

Esta Directiva introduce algunas novedades muy importantes al respecto, así podemos señalar entre otras las siguientes:

- La Directiva aclara que las víctimas tienen derecho a una indemnización total e íntegra por el daño sufrido, ya sea mediante una acción individual o colectiva. Únicamente se requiere que el reclamante sea perjudicado por esa infracción.
- La Directiva establece la responsabilidad conjunta y solidaria de las empresas infractoras respecto de los daños ocasionados.
- Las partes tendrán un acceso más fácil a las pruebas que necesiten en acciones por daños y perjuicios en el campo antimonopolio. En particular, si una parte necesita documentos que están en manos de otras partes o de terceros para probar una reclamación o una defensa, puede obtener una orden judicial para la divulgación de dichos documentos. Si bien el acceso a la prueba no es absoluto, ya que se establecen distintas salvaguardas sobre derechos de terceros y confidencialidad de datos que deberán ser ponderados adecuadamente por los órganos jurisdiccionales.
- Cuantificación del perjuicio. Al no existir normas de la Unión sobre la cuantificación del perjuicio ocasionado por una infracción del Derecho de la competencia, corresponde al ordenamiento jurídico nacional de cada Estado miembro determinar sus propias normas de cuantificación.
- La Directiva confiere fuerza vinculante de las resoluciones firmes dictadas por autoridades nacionales de competencia.

- El plazo de prescripción que determina la Directiva para interponer una demanda por daños y perjuicios ha de ser en cada Estado miembro, de al menos, cinco años.
- En el caso de los daños derivados por cartel, se contempla la presunción iuris tantum de existencia de perjuicio, recayendo del lado de la infractora, en su caso, demostrar lo contrario.
- La Directiva contempla la defensa del "passing-on". La defensa del passing-on es la utilizada por el miembro de un cártel ante empresas afectadas, cuando alega que éstas ya trasladaron el sobreprecio a sus clientes, por lo que no sufrieron perjuicio. El passing-on es una cuestión controvertida en muchas de las acciones de daños por infracciones del derecho de la competencia, bien como defensa de los infractores, bien como base para establecer la legitimación activa de los reclamantes.

En los casos del cartel de azúcar en España, el Supremo rechazó las alegaciones de los productores de azúcar de que los reclamantes habían repercutido el sobreprecio del azúcar a los consumidores finales. En España, por tanto, ya existe una jurisprudencia sentada por el Tribunal Supremo por el asunto del cartel del azúcar (STS de 7 de Noviembre de 2013) en cuyo caso, se estimaron estas acciones directas de daños y perjuicios sin que estuviera aprobada ni estuviera traspuesta la Directiva ahora publicada.

## **5. TRASPOSICIÓN AL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL**

Como toda Directiva europea, "la Directiva de daños" otorgaba un plazo de transposición (en este caso de dos años, hasta el 27 de diciembre de 2016) para que los Estados miembros incluyeran en sus ordenamientos legales las medidas previstas. A estos efectos, el Ministerio de Justicia creó en febrero de 2015 una Sección Especial en la Comisión General de Codificación con el mandato de preparar una propuesta que incluyera las reformas legales necesarias para integrar en el Derecho español las propuestas de la Directiva.

Esta Sección Especial, en la que colaboraron el Ministerio de Economía y la CNMC, presentó su propuesta de reforma a finales de 2015. Para ejecutar la trasposición de la Directiva, la propuesta preparada por la citada Sección contemplaba tanto la reforma de la Ley de Defensa de la Competencia de 2007 como de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 2000, incorporando a estos textos legales, respectivamente, las normas sustantivas y procesales contenidas en la Directiva.

Sin embargo la imposibilidad de que un Gobierno en funciones presentara proyectos de ley al Parlamento ha impedido que la trasposición de la Directiva pudiera avanzar en su tramitación durante este año. La reciente formación de nuevo Gobierno permitirá sin duda retomar este procedimiento legislativo con objeto de que la trasposición prevista no sufra mayores retrasos.

## 6. **¿CUÁNTO VA A COSTAR LA RECLAMACIÓN?**

No va a tener que pagar nada, ya que la reclamación y otros gastos relacionados serán a cargo de LAW&LEYCONSUNLTING siguiendo el concepto «Si no ganamos, no cobramos».

Para más información, puede visitar nuestro sitio web:  
<http://www.leyconsulting.es/>

Igualmente puede enviarnos un email a [contacto@leyconsulting.es](mailto:contacto@leyconsulting.es)

Asimismo, puede llamarnos para cualquier consulta  
**692 030 911 - 900 69 65 67**