

Las 20 claves del caso del “Cártel de Camiones”

1. Se trata de una práctica anticompetitiva de fijación al alza de precios de fábrica, que luego se trasladaba a toda la cadena de distribución. Y, además, el retraso en la introducción de tecnologías de emisión EURO 3 a 6 y la repercusión de su coste de implementación.
2. Los fabricantes intercambiaron precios e información relevante para fijar precios, como por ejemplo, los configuradores de 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 competidores.
3. Hasta el 2002 la fijación de precios se hizo en distintos lugares, pero a partir de ese año se hizo sistemáticamente en Alemania.
4. Afecta a los camiones de seis o más toneladas, rígidos o cabezas tractoras y en toda la UE. Los fabricantes afectados son: MAN, DAF, IVECO, DAIMLER y VOLVO / RENAULT. Por el momento SCANIA está fuera del acuerdo, pero sabemos que está siendo investigada.
5. Duración: desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011, salvo para MAN, que terminó el 20 de septiembre de 2010. Sin embargo, la Comisión no puede asegurar que la práctica haya concluido, por lo que, en su resolución de 19 de julio, requiere a los fabricantes para que cesen. Además, los efectos pueden haber afectado a años sucesivos.
6. No afecta a los vehículos de segunda mano ni a los servicios de reparación en garantía ni a otros servicios asociados.
7. Se trata de una infracción compleja y continua, lo que justifica la imposición de las multas más elevadas. Se da por descontado que los acuerdos han restringido la competencia y que han tenido efectos negativos sobre el mercado.
8. Multa de casi tres mil millones de euros, la mayor de la historia en la UE. MAN se ha librado de la multa, porque ha sido el “chivato”.
9. Los cinco fabricantes han llegado a un acuerdo con la UE, reconociendo los hechos y asumiendo la multa. Se trata, por tanto, de un caso cerrado.
10. A partir de ahora se ponen en marcha las acciones por daños. La propia resolución es prueba suficiente de la existencia de la práctica restrictiva de la competencia y de su ilegalidad.
11. Aunque la Comisión haya impuesto una multa, ello no obsta a que, además, los afectados puedan reclamar daños.

12. La UE publicó la Directiva de Daños derivados de prácticas anticompetitivas, que debió trasponerse en los estados miembros antes del 27 de diciembre de 2016. En España no se ha traspuesto. Existe un proyecto aprobado en la primera legislatura de Rajoy.

13. La Directiva no es aplicable, a pesar de haber transcurrido el plazo de trasposición, ya que la aplicación directa solo se produce en la relación de los particulares con el Estado incumplidor y no entre los particulares. Por tanto, en derecho español estas reclamaciones siguen regulándose por el Código Civil, artículo 1902.

14. El plazo de interposición de la reclamación es de un año (1968.2 CC). Este plazo empieza a contar desde que el perjudicado es consciente del daño sufrido o pudo serlo. No obstante lo cual, para evitar problemas interpretativos, lo lógico sería mandar alguna comunicación antes del 19 de julio de este año y, en todo caso, antes del 6 de abril de 2018.

15. ¿Quién puede reclamar? Cualquiera que haya comprado o suscrito un contrato de financiación (leasing, renting u otros) de un camión de las características indicadas en el periodo señalado. Cada afectado debe interponer su propia demanda, individualmente o agrupándose con otros, pero en su propio nombre y derecho.

16. ¿Cuánto se puede reclamar? El sobreprecio debe ser calculado por un perito caso por caso. Es fundamental que el informe pericial sea preciso y razonable. La Guía práctica de cuantificación de perjuicios que acompaña a la comunicación de la Comisión a este respecto por incumplimiento de los artículos 101 ó 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, establece que el 70% de los cárteles han causado daños entre el 10 y el 40% del precio de compra y el perjuicio medio asciende a un 20%, todo ello conforme a los casos existentes.

17. Mediación: la UE fomenta la solución extrajudicial de conflictos. En concreto, la directiva que regula este tipo de reclamaciones insiste en ello fuertemente.

18. La resolución de Bruselas sobre este caso fue publicada el pasado 6 de abril. Esta resolución es una "versión provisional no confidencial". Esto impide a los posibles reclamante en España acceder a todo el expediente y tener toda la información para poder emprender acciones legales.

19. Los intereses de demora deberán abonarse a partir de la fecha en la que se interpone la demanda y no retrotraerse hasta el momento de la compra en el caso de España, como sí pueden hacer otros países. Esto implicará que serán cantidades mucho menores que en otros estados.

20. 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, con condena en costas, es remoto.