

# **luris&lex**

## **elEconomista**

Revista mensual

13 de octubre de 2017 | Nº 158

## **Un amplio paquete legislativo para una nueva política industrial en la UE**

Bruselas se dotará de filtros para evitar que terceros países se hagan con empresas de sectores críticos | **P4**

La Inspección será más exigente con los asesores fiscales | **P14**

Romper concesiones por motivos ideológicos sale caro | **P36**

El Parlamento aprueba la Fiscalía Europea | **P50**



## ¿Por qué tanto revuelo con el cártel de camiones?

POR SANTIAGO DUPUY DE LOME MANGLANO Abogado de Sala & Serra

**En los últimos meses, se ha oído hablar mucho del cártel de camiones. Sin embargo, quizás muchos desconocen que la novedad de este cártel radica en que los perjudicados cuentan con nuevas herramientas legales cuya finalidad es ayudarles a pedir la indemnización que les corresponda. Hasta ahora, cuando un grupo de empresas organizaban un cártel, o de cualquier otro modo infringían la normativa de defensa de la competencia, se arriesgaban a recibir una multa del organismo correspondiente. El 26 de mayo de 2017 se aprobó en España una ley que facilita a los afectados por tales conductas a solicitar al infractor daños y perjuicios que éste haya podido causar.**

En los últimos meses, se ha oído hablar mucho del cártel de camiones. Sin embargo, quizás, muchos desconocen que la novedad de este cártel radica en que los perjudicados por el mismo cuentan con nuevas herramientas legales cuya finalidad es ayudarles a pedir la indemnización que les corresponda.

Hasta ahora, cuando un grupo de empresas organizaban un cártel o de cualquier otro modo infringían la normativa de defensa de la competencia, se arriesgaban a recibir una multa del organismo correspondiente.

El 26 de mayo de 2017 se aprobó en España una ley que facilita a los afectados por tales conductas a solicitar al infractor los daños y perjuicios que éste les haya podido causar.

Esto implica, que, dado que los fabricantes de camiones acordaron vender por encima del precio de mercado, y ese pacto es anticompetitivo, quien haya adquirido un camión afectado por el cártel, y que, por tanto, ha pagado un precio superior al que debería, puede exigir la devolución del sobreprecio que indebidamente pagó.

Hasta la fecha, estas demandas eran posibles pero su complejidad las hacía muy poco comunes. La nueva legislación, que tiene su origen en el Derecho europeo, simplifica el camino a los damnificados.

**Pero, ¿en qué consistió exactamente el cártel? Según ha revelado la Comisión Europea, los fabricantes, en vez de competir entre ellos, se pusieron de acuerdo en el precio de venta de sus vehículos, en retrasar la introducción de tecnologías que redujeran las emisiones de los camiones, y en trasladar al comprador el coste de implementación de estos sistemas que, por ley, debía asumir el constructor.**

Dicho cártel duró entre los años 1997 y 2011, se extendió a toda Europa, y afectó a los camiones de más de 6 toneladas de peso, tanto rígidos como las cabezas tractoras. Quedaron fuera del cártel los camiones que, aunque cumplieran tales condiciones, tuvieran uso militar o fueran de segunda mano.

Es por ello, que el 19 de julio de 2016, la Comisión Europea sancionó con 2.930 millones de euros a las multinacionales DAF, Daimler, Iveco, Volvo-Renault y Man por haber estado durante 14 años inflando los precios de sus vehículos.

Dicha multa podría haber sido muy superior, pero al reconocer los hechos y no recurrir la decisión de la Comisión, los infractores se beneficiaron de importantes reducciones.

Scania fue asimismo acusada de participar en el cártel, pero al no haberlo admitido, habrá que esperar a que la Comisión concluya sus investigaciones al respecto.

### ¿Qué plazo hay para reclamar?

Algunos han afirmado que el plazo terminaba el 19 de julio de 2017, no obstante, no podemos en modo alguno compartir tal afirmación ya que, bajo nuestro conocimiento jurídico, considera-

La nueva legislación, que tiene su origen en el Derecho europeo, simplifica el camino a los damnificados

Se estima que por cada camión de más de 6 toneladas adquirido entre 1997 y 2011, se exigirían unos 25.000 euros

mos que el plazo para reclamar termina el 5 de abril de 2018. La regla es clara en cuanto a que la duración del plazo es de un año, sin embargo, no es tan obvio el momento en que comienza. Nuestros tribunales interpretan que empieza cuando el damnificado pudo tener un pleno conocimiento de todos los hechos que necesita conocer para presentar su reclamación. La existencia del cártel se conoció el 19 de julio de 2016, a raíz de una nota de prensa de la Comisión Europea.

No obstante, no fue hasta el 6 de abril de 2017 cuando publicó el resumen de la decisión de la Comisión, y la versión no confidencial de ésta. Documentos donde se explicaron por primera vez las particularidades del cártel: los tipos de vehículos afectados, su duración exacta, en qué consistió, así como las compañías -que no marcas- que participaron. En definitiva, no fue hasta el 6 de abril de 2017 cuando se conocieron los pormenores del cártel, y por tanto cuando empezó el plazo de un año de que disponen los interesados para demandar.

Pero, ¿quién puede pedir una indemnización por daños y perjuicios? La respuesta es que cualquier víctima del cártel puede reclamar, esto es, cualquier sociedad o persona que haya adquirido un camión en Europa, de más de 6 toneladas, entre 1997 y 2011, y de cualquier de las cinco marcas multadas. No importa cómo -compra, leasing, renting, etc.-, ni para qué -prestar servicios de transporte, utilizar en el proceso de producción, revender o realquilar, etc.-.

Se estima que por cada camión se pueden exigir, de media, unos 25.000 euros. Aunque insistimos en que esta no deja de ser una cifra aproximada, pues la fecha de adquisición y tonelaje del vehículo pueden hacer que dicho importe varíe considerablemente.

En concreto, los perjudicados pueden solicitar, además de cualquier lucro cesante que pueda acreditar, los siguientes conceptos:

1. El sobreprecio indebidamente abonado.
2. El coste de implementación de las tecnologías que disminuían las emisiones de los camiones.
3. Los intereses legales de los anteriores conceptos.

El cálculo de dichos importes resulta ciertamente complejo, y requiere, por supuesto, de un informe pericial elaborado por un experto.

Es destacable señalar que el cobro de cualquier indemnización exige acudir a la vía judicial, al menos en estos casos. Esto es así por imposición de los fabricantes, que siguen tal estrategia fundamentalmente, por dos motivos: uno para evitar el efecto llamada y dos para escalar sus pagos, ya que el ritmo de cada juzgado es distinto.

Por tanto, aconsejamos que todo aquel que quiera recuperar lo que indebidamente pagó no tiene más que acudir a un abogado experto en este tipo de reclamaciones, entregarle la documentación acreditativa de la adquisición del camión, y esperar la sentencia.

**Es destacable señalar que el cobro de cualquier indemnización exige acudir a la vía judicial, al menos en casos como estos. Esto es así por imposición de los fabricantes, que siguen tal estrategia fundamentalmente, por dos motivos: uno para evitar el 'efecto llamada' y dos para escalar sus pagos, ya que el ritmo de cada juzgado es distinto. Por lo tanto, aconsejamos que todo aquel que quiera recuperar lo que indebidamente pagó alguna vez no tiene más que acudir a un abogado experto en este tipo de reclamaciones, a quien tendría que entregarle la documentación acreditativa de la adquisición del camión, y tras este proceso esperar la sentencia.**