

La batalla judicial contra el cártel de los camiones comenzará pronto en España

15-2-2018 | Wolters Kluwer

CCS Abogados ultima los detalles para presentar cerca de 6000 denuncias por los daños causados a los transportistas españoles por el sobrepago pagado como consecuencia del acuerdo entre los fabricantes de camiones. La trasposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2014/104/UE, sobre reclamación de daños y perjuicios por ilícitos de competencia, ha abierto nuevas posibilidades de reclamación a los perjudicados.



Sonsoles Navarro.- La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) organizó el pasado 14 de febrero, un encuentro informativo sobre la situación de las reclamaciones contra los fabricantes de camiones que pactaron precios de venta, ocasionando un sobrecoste considerable —sobre un 12,5% de incremento del precio— a los transportistas que los adquirieron. Se trata de un caso en el que los daños causados afectan a los compradores de camiones de varios países de la Unión Europea, por lo que las reclamaciones se interponen en muchos de ellos, incluido el nuestro.

CETM aglutina a más de 31.000 empresas del sector del transporte y la logística en España. Para defender los intereses de este colectivo en el complicado conflicto jurídico eligió al despacho Caamaño, Conchero & Seoane (CCS Abogados). Dos de sus miembros, Francisco Caamaño —ex ministro de justicia— y Miguel Caamaño, explicaron las claves de este proceso.

Antecedentes

En enero de 2011 la Unión Europea inició una investigación sobre los fabricantes de camiones MAN, Daimler, Iveco, Volvo/Renault, y DAF por ponerse de acuerdo en la fijación de precios y en los aumentos de precios brutos de los camiones con un peso igual o superior a 6 toneladas y para retrasar el calendario y la repercusión de costes que les suponía tener que introducir las tecnologías de

emisiones en sus vehículos, a lo que les obligaba la normativa medioambiental. El 6 de abril de 2017 se publicaba oficialmente la Decisión de la UE sobre este asunto que, en resumen, concluía que las marcas citadas habían llevado a cabo las conductas infractoras investigadas y que afectaban a las adquisiciones de camiones de 6 toneladas o más realizadas entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011, dependiendo del fabricante. Les imponían multas por casi 3 millones de euros en total.

A partir de ese momento se abría la vía para que los que habían adquirido estos vehículos reclamasen a los fabricantes indemnizaciones por los daños y perjuicios sufridos, fundamentalmente el sobreprecio pagado y sus intereses.

Primera sentencia en Alemania

La primera sentencia estimando las reclamaciones de los perjudicados se ha dictado en Alemania, por un tribunal especializado en Derecho de la Competencia. En ella se reconoce que hubo cártel —pacto de concertación de precios— aunque, por el sistema procesal alemán, el tribunal no fija el importe de los daños a resarcir, que depende de un procedimiento posterior.

Aspectos interesantes de esta sentencia son las desestimaciones que hace el tribunal sobre algunas alegaciones del fabricante denunciado, MAN en este caso:

- MAN alegó que cuando el acuerdo finalizó, los precios no bajaron, luego el efecto cártel no se habría producido. El tribunal desestima esto porque entiende que el efecto del cártel sobre los precios no es automático y puede prolongarse en el tiempo una vez concluido el acuerdo.
- MAN alega también que el efecto del pacto no tuvo repercusión en los compradores, porque los distribuidores de sus camiones absorbían el sobrecoste ofreciendo descuentos a sus clientes. El tribunal también lo desestima, porque entiende que si no hubiera habido acuerdo de precios los descuentos de los distribuidores se habrían aplicado sobre un precio inferior, por lo que los compradores han sido perjudicados igualmente.

Esta primera sentencia ofrece un referente sobre lo que se puede decidir en casos similares en otros tribunales o juzgados, pero lo que parece claro es que se reconocerá en cualquier caso la existencia del acuerdo de precios. En ese país además han interpuesto denuncias organismos públicos, como el ejército o la red de transportes públicos, lo que pone de manifiesto que la cultura de la reclamación se extiende más allá de los empresarios.

Además hay procedimientos que se resolverán próximamente en Italia y Países Bajos.

La situación en España: nuevas oportunidades de reclamación

En nuestro país nos hemos enfrentado a algunas dificultades añadidas, la más importante quizás la del plazo para poder presentar reclamaciones a los fabricantes, cuestión para la que era fundamental que se incorporase a nuestro derecho la Directiva Europea de Daños. Esto se hizo con meses de retraso, el 26 de mayo de 2017, con la publicación del Real Decreto-ley 9/2017 (LA LEY 8143/2017) por el que se aprueba el texto que transpone al Ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/104/UE (LA LEY 18555/2014), sobre reclamación de daños y perjuicios por ilícitos de competencia.

Con esta norma se introduce un nuevo plazo de prescripción de cinco años para poder reclamar indemnizaciones por las infracciones del Derecho de la competencia, como es el cártel de precios. En los casos que se refieren a infracciones publicadas oficialmente antes del 26 de mayo de 2017 el plazo para reclamar en España es solo de un año desde la fecha de la publicación.

La decisión de sancionar a MAN, Daimler, Iveco, Volvo/Renault, y DAF se publicó el 6 de abril de 2017, por lo que nuestros transportistas solo disponen de un año desde ese momento para reclamarles, es decir, hasta el 6 de abril de 2018. A muchos les ha resultado difícil conseguir a tiempo la documentación necesaria para hacerlo o asesorarse dentro de ese plazo sobre sus posibilidades.

Pero recientemente se ha abierto una nueva oportunidad. La posibilidad de beneficiarse de un plazo más amplio para reclamar debido al caso SCANIA

El fabricante SCANIA no fue incluido en la decisión inicial de la UE sobre el cártel, pero sí lo ha sido y sancionado por ello más tarde, el 27 de septiembre de 2017. Cuando se publique oficialmente esta decisión se abrirá el plazo, esta vez de 5 años —ya está transpuesta la Directiva y en vigor el nuevo plazo— para reclamar a ese fabricante las indemnizaciones que correspondan.

Pero lo más interesante es que podrían beneficiarse de este plazo de 5 años desde la publicación de la sanción a Scania los que hayan comprado camiones de otras marcas involucradas en el cártel. No solo se podría denunciar a Scania por haber comprado un camión Scania, sino también por haber comprado uno MAN, Daimler, Iveco, Volvo/Renault, o DAF. ¿Por qué? Porque la nueva norma incorporada introduce la figura de "la solidaridad plena". Esto significa que si se ha comprado un camión de otro fabricante que participó del cártel se podría reclamar a Scania dentro de su plazo y luego ella ya arreglaría cuentas con el otro fabricante.

La importancia de la prueba pericial

En nuestro país se presentarán en breve muchas reclamaciones judiciales ante los juzgados de lo mercantil de todo el territorio nacional. En estos procedimientos, además del reconocimiento de que se produjo el acuerdo de fijación de precios habrá que fijar el importe de las indemnizaciones que correspondan a cada uno de los perjudicados. Para ello la prueba pericial es fundamental. ¿Cuánto habría costado el camión si no hubiera habido cártel? Los cálculos son bastante complejos. Dependen de los modelos, fechas de compra, mercado en el que se realizó la operación, costes industriales, etc. Por ello los despachos deben contar con el adecuado respaldo pericial. CCS Abogados cuenta con un equipo de 12 especialistas más dos firmas colaboradoras que participarán en los procesos, con presencia en todas las capitales de provincia.

La guerra contra el cártel ha empezado ya.

Para profundizar en el análisis de esta interesante cuestión puede consultar la monografía "Acciones de indemnización por ilícitos competitivos y cuantificación de daños", cuyo objeto es el examen de las acciones de daños antitrust y la cuantificación de los perjuicios que pueden derivarse de los ilícitos competitivos.