

Los daños causados por el cártel de los fabricantes de camiones

Javier Maldonado Molina. Profesor Titular de Derecho Mercantil UGR. Consejero Académico de HispaColex Bufete Jurídico

El 19 de julio del pasado año, la Comisión Europea informó de la imposición de una sanción histórica a los principales fabricantes de camiones medios (de más de seis toneladas) y pesados (de más de diecisésis toneladas), por un importe total de casi 2.930 millones de euros, por varias conductas antitrust. Los hechos investigados se remontan a 17 de enero de 1997 y se extienden hasta 17 de enero de 2011, cuando la Comisión, gracias a que uno de los miembros del cártel (el fabricante MAN) delató su existencia en el marco de un programa de clemencia que le ha evitado la sanción administrativa, comenzó a investigar la posible coordinación de los precios de esos camiones fabricados durante ese periodo, así como el acuerdo sobre el calendario para la introducción de tecnologías sobre emisiones, y la transmisión a los clientes de los costes de introducción de esas tecnologías.

Además de MAN, eximida del pago de sanción, han formado parte de ese cártel los fabricantes Daimler, DAF, Volvo/Renault e Iveco. Todos ellos han reconocido los hechos, gracias a lo que se han beneficiado de una reducción en la sanción del 10 por 100. Por otro lado, según se ha publicado, la Comisión estaría investigando a Scania, que niega tal pacto de precios.

La Decisión de la Comisión se publicó el 6 de abril de este año, momento a partir del cual hemos podido conocer con precisión la identidad de los infractores y los hechos.

[Los daños causados y quién puede reclamar su indemnización](#)

Cualquier persona tiene derecho a la reparación del perjuicio que le haya generado un comportamiento antitrust. Es indiferente que sea un comprador directo (en este caso los concesionarios) o indirecto (los adquirentes de los camiones, incluso si ha sido mediante leasing). Los daños por el acuerdo de fijación de precios pueden ser tanto por el «coste excesivo» (daño emergente) que los clientes directos e indirectos de los infractores han pagado de más por cada camión, como por el «efecto volumen» (lucro cesante), causado por el hecho de que, debido al aumento de los precios, ha podido existido una menor compra de esos vehículos (para los concesionarios) o una menor contratación de servicios con los transportistas.

Si la reclamación judicial de daños se dirige contra los mismos sujetos que figuran en la Decisión como infractores, los órganos judiciales no pueden adoptar resoluciones incompatibles con esa Decisión (Reglamento CE 1/2003); además, los causantes del daño han reconocido los hechos. De ahí que el quid de la cuestión se centre en la determinación del daño, que a priori no es fácil, para lo que es esencial la aportación de un informe económico que lo fije sobre unas bases correctas y utilizando un método razonable, como declaró nuestro Tribunal Supremo con ocasión del Cártel del Azúcar y viene a establecer la Directiva 2014/104/UE, sobre acciones por daños derivados de infracciones del Derecho de la competencia, pendiente de trasposición.

A tal efecto, resulta de especial interés la Guía práctica elaborada por la Comisión, en la que exponen diversos métodos para elaborar un escenario sin infracción a efectos de

cuantificar el daño. En esa Guía se expone que el coste excesivo medio en los carteles que tienen por objeto la fijación de precios, es de aproximadamente el 20 %, si bien en cada caso habrá que estar a los daños acreditados con el correspondiente informe pericial. Además, junto a esos daños, habría que añadir en su caso los derivados de las otras conductas antitrust sancionadas.

Si el comprador directo del vehículo (concesionario) ha repercutido la totalidad del sobrecoste al comprador indirecto, lógicamente al no haber sufrido daño por ese concepto, aquél no podrá reclamar indemnización; si la repercusión ha sido parcial, el daño que deriva de ese sobrecoste podría estar compartido. Por todo ello, la defensa de los infractores en estos casos suele basarse en que el reclamante no ha sufrido daños porque los ha repercutido «aguas abajo» (passing-on). Pero no basta con alegar que ha existido esa repercusión, sino que el reclamado debería acreditarlo.

En nuestra opinión, dado que hasta la publicación de la Decisión no se ha conocido la identidad exacta de los infractores, no ha sido posible el ejercicio de la acción judicial ni en consecuencia ha comenzado hasta entonces el cómputo del plazo de prescripción. Aún así, conviene que los afectados no dejen pasar la anualidad desde que se conoció la infracción (19 de julio) sin antes haber realizado al menos una reclamación extrajudicial. Además, el gran número de afectados y su relación con los infractores, permite esperar que la solución de este conflicto sea extrajudicial.

