

## El cártel, en 20 claves

- 1. Cártel:** práctica anticompetitiva de fijación al alza de precios de fábrica que se traslada a toda la cadena de producción, con el agravante de que produjo un retraso en la introducción de tecnologías de emisión Euro 3 a Euro 6 y la repercusión de su coste de implementación.
- 2. Afecta a los camiones de seis o más toneladas, rígidos o cabezas tractoras y en toda la Unión Europea.** Los fabricantes afectados son: MAN, DAF, Iveco, Daimler y Volvo/Renault. Scania está fuera (no ha reconocido los hechos), pero también está siendo investigada.
- 3. Duración:** desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011, salvo MAN, que terminó el 20 de septiembre de 2010. No obstante, la Comisión no puede asegurar que la práctica haya concluido, por lo que, en su resolución del 19 de julio, requiere a los fabricantes a que cesen.
- 4. Pueden reclamar todos los que compraron o firmaron un contrato de financiación (leasing, renting, etc.) de un camión.** Cada afectado ha de poner su propia demanda, en su propio nombre.
- 5. El sobreprecio se calculará por un perito, caso por caso.** Generalmente, según la guía práctica de cuantificación de perjuicios, 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%, conforme a los casos existentes.
- 6. No afecta a los vehículos de segunda mano ni a los servicios de reparación en garantía ni a otros servicios asociados.**
- 7. La resolución de Bruselas sobre este caso fue publicada el 6 de abril y es una versión provisional no confidencial.** Esto impide a los posibles reclamantes españoles acceder a todo el expediente y tener toda la información para poder emprender acciones legales.
- 8. Los fabricantes intercambiaron información relevante para fijar precios, como la configuración de los camiones.** Así, cada fabricante era capaz de calcular el precio que aplicarían sus competidores.
- 9. Hasta 2002, la fijación de precios se hizo en distintos sitios pero, a partir de ese año, se pactó en Alemania.**
- 10. Se trata de una infracción compleja y continua, de ahí su elevada sanción:** 2.930 millones de euros en total. Se tiene en cuenta que los acuerdos han restringido la competencia y que ha tenido efectos negativos sobre el mercado.
- 11. La multa la pagarán los cinco fabricantes (DAF, Iveco, Daimler y Volvo/Renault).** De momento, se libran MAN (fue el que destapó el caso) y Scania (no reconocer haber participado en el cártel).
- 12. Los cinco fabricantes han llegado a un acuerdo con la Unión Europea, han reconocido los hechos y asumido la multa.** Por tanto, se trata de un caso cerrado.
- 13. A partir de ahora, se ponen en marcha las acciones por daños.** La resolución la Dirección General de la Competencia es prueba suficiente de la existencia del cártel y de su ilegalidad.
- 14. Aunque la Comisión haya impuesto una multa, se pueden reclamar daños a los fabricantes.**
- 15. La Unión Europea publicó la Directiva de daños derivados de prácticas anticompetitivas, que debió transponerse en los Estados miembros antes del 27 de diciembre de 2016.** España hizo la transposición el pasado mes de mayo, por lo que los afectados sólo tienen un año (en lugar de cinco, como los demás europeos) para reclamar.
- 16. La Directiva no es aplicable, a pesar de haber transcurrido el plazo de transposición, ya que la aplicación directa sólo se produce en la relación de los particulares con el Estado y no entre particulares.**
- 17. El plazo de interposición de la reclamación de un año empieza a contar desde que el perjudicado es consciente del daño sufrido: la fecha límite termina el 19 de julio.**
- 18. La Unión Europea fomenta la solución extrajudicial de los conflictos.** La directiva que regula este tipo de reclamaciones es favorable a ello.
- 19. En el caso de España, 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, como sí pueden hacer otros países.** Esto implicará que serán cantidades mucho menores que en otros Estados.
- 20. Las posibilidades de que la demanda se desestime íntegramente son casi inexistentes: el cártel ha sido reconocido. Sólo hay que calcular el importe.** Por eso, el riesgo de perder, con condena en costas, es remoto.