

Normas & Tributos

Los dueños de 30.000 camiones demandan a los fabricantes por 'cártel'

CCS abogados presentará en los juzgados más de 6.000 demandas a partir del viernes

Xavier Gil Pecharromán MADRID.

El próximo viernes será un día clave para el despacho Caamaño, Concheiro & Seoane -CCS Abogados- en la presentación, representando a los titulares de más de 30.000 camiones, de entorno a 6.000 demandas judiciales contra el conocido como *cártel de camiones*, compuesto por seis fabricantes -DAF, Daimler-Mercedes, Iveco, MAN, Renault-Volvo y Scania- por organizarse en un cártel y cobrar sobrepuestos ilegales a sus clientes, alterando la libre competencia en el mercado europeo.

Estas compañías han sido sancionadas por la Comisión Europea con 2.930 millones de euros y ahora reclaman la devolución de parte del precio pagado por quienes tomaron un *leasing* o un *renting* y cualquier comprador de un camión de más de seis toneladas entre los años 1997 y 2011, así como los compradores de camiones de segunda mano, adquiridos de quienes compraron camiones en este periodo. El precio medio de compra por vehículo oscila en torno a los 70.000 euros. El plazo para la presentación de estas demandas expira el próximo 6 de abril.

Cálculo de los sobrecostes

Uno de los aspectos más complicados de este caso es la imposibilidad de aplicar las recomendaciones de la Unión Europea para calcular los sobrecostes aplicados durante 14 años para solicitar las indemnizaciones. Las diferencias que se dan entre los distintos mercados fuera de la UE a la hora de intentar hacer los cálculos, la duración del acuerdo ilícito entre los fabricantes y la naturaleza del bien a calcular -con las múltiples configuraciones que puede tener un camión- han hecho muy difícil establecer el precio mediante de medición.

Tampoco resultaba viable realizar un trabajo de modelización al desconocerse las cuantificaciones básicas como el precio competitivo o el coste marginal, lo que impedía la creación de fórmulas para su aplicación. A ello, se añaden las diferencias entre las características particulares de cada venta, en las que se incluyen descuentos, promociones puntuales, acuerdos particulares, etc.

La complejidad del proceso ha llevado a diseñar cálculos en base a las ciencias estadísticas y a datos relativos a sobrecostes de distintos cárteles investigados en Europa. Con este fin se ha creado un simulador que ha permitido, previa introducción de unos datos básicos, obtener una primera estimación de la



ISTOCK

Las empresas han sido sancionadas por la Comisión Europea con 2.930 millones de euros

Los transportistas consideran que se les han pagado sobrecostes que se habían pactado

indemnización. La complejidad de los cálculos ha obligado a CCS a contar con peritos especializados en diversas materias científicas.

Además, según explicó Helmut Brokelmann, socio director de Martínez-Lage Allendesalazar & Brokelmann, en una reciente jornada organizada por BDO, el Tribunal Superior Regional de Düsseldorf en un auto muy polémico, dictado el pasado mes de abril, en un caso de reclamación de daños sobre el Cártel de Camiones, en el que el demandante era español, solicitó

que se le entregase la Decisión de la CE completa, en su versión no confidencial, así como todos los documentos en que se basaba la prueba de la infracción, el juez concluyó que no se puede aplicar retroactivamente la Directiva, por lo que no resulta de aplicación a cárteles que van de 1997 a 2011.

Por ello, Brokelmann, socio director de Martínez-Lage Allendesalazar & Brokelmann, estimó que la presunción del daño es una norma material, no procesal, y no puede tener efectos retroactivos y, por ello, no puede aplicarse a un cártel terminado en 2010.

Las defensas de los fabricantes, según fuentes jurídicas consultadas por *elEconomista*, consideran que "la posibilidad de que los precios brutos hayan tenido un impacto en los transportistas es muy improbable, porque estos precios no son los que se pagan, sino que son una referencia, pero, después, los precios netos, los que se cobran a los transportistas, son bastantes más bajos y dependen de las ofertas y descuentos que realice el propio fabricante". También, consideran que no ha habido impacto por el intercambio de información, en los precios establecidos por los con-

cesionarios, sino que en este periodo hubo una competencia feroz entre los fabricantes para ganar mercado. Este caso no tiene que ver con el *Cártel del Azúcar* en el que hubo acuerdo de precios.

Sentencias

La primera sentencia, del Juzgado Mercantil nº 1 de Murcia, condenó al Grupo Volvo a pagar 128.756,76 euros a una empresa, al considerar el fabricante que carecía de legitimidad para acudir al procedimiento, puesto que el demandado era Renault, que fue absorbido por la primera. Considera el juez que hubo sucesión empresarial y da por buenas las pruebas del perito.

En las otras dos sentencias, una del propio Juzgado Mercantil nº 1 y la segunda, del Mercantil nº 1 de Zaragoza, desestiman las pretensiones de otros transportistas al considerar que las pruebas aportadas por los peritos no son concluyentes y que los sistemas de valoración no valen, puesto que en una los sobrecostes se han estimado con las facturas pagadas y en la otra con comparaciones con otros cárteles.

@ Más información en www.economista.es/ecoley

La Justicia europea avala el Acuerdo comercial entre Canadá y la UE

El abogado general respalda el sistema de resolución de litigios

Ignacio Faes MADRID.

El abogado general de la Unión Europea, Yves Bot, considera que el mecanismo de solución de diferencias entre inversores y Estados previsto por el Acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y Canadá es compatible con el Derecho de la UE. De esta forma, el abogado general avala la creación de un Tribunal específico en materia de inversiones y rechaza que esta medida, contemplada en el acuerdo, vulnere la autonomía del Derecho de la Unión y afecte al principio de competencia exclusiva del Tribunal de Justicia para la interpretación definitiva del Derecho de la Unión.

En sus conclusiones presentadas ayer, Bot asegura que el mecanismo de solución de diferencias es compatible con el Tra-

Un tribunal específico, el ICS, resolverá pleitos entre inversores y Estados

tado UE, el Tratado FUE y la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE. "Las garantías que acompañan el establecimiento del mecanismo de solución de diferencias son suficientes", apunta. Las conclusiones del abogado general son ratificadas por sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en más de un 90 por ciento de los casos.

El 30 de octubre de 2016, Canadá y la Unión Europea firmaron un acuerdo de libre comercio, el Comprehensive Economic and Trade Agreement (Ceta). Este Acuerdo incluye una sección que tiene por objeto instaurar un mecanismo de solución de diferencias entre inversores y Estados en relación con la interpretación y la aplicación del Acuerdo. En este contexto se prevé la creación de un Tribunal y de un Tribunal de Apelación y, a más largo plazo, de un tribunal multilateral en materia de inversiones. Así, se prevé el establecimiento de un sistema de tribunales de inversiones. "El mecanismo es coherente con el hecho de que el Acuerdo no tenga efecto directo", señala Bot.