

### GESTIÓN EMPRESARIAL

## LÍNEAS DE INNOVACIÓN EN EL TRANSPORTE

- 96. Innovación, un necesario camino de complejidad
  Ricardo Lucientes, consultor y formador en Logística y Transporte
- 102. Innovar más que la competencia

  José María Sallés, conferenciante y mentor experto en motivación, estrategia empresarial e innovación
- 106. Líderes en innovación, pero con mucho por hacer
  May López, directora de Desarrollo en Empresas por la Movilidad Sostenible
- 110. Cártel de los camiones, comparativa por países

  Marcelino Pajares, abogado responsable del departamento de Derecho
  procesal de la oficina de Madrid de Marimón Abogados

  Jorge Ramos, abogado del departamento de Derecho de la competencia
  de Marimón Abogados

#### CON LA PARTICIPACIÓN DE:











































La litigación de daños por ilícitos anticompetitivos en Europa: situación comparativa a la luz de las acciones ejercitadas en relación con el cártel de los camiones.

### Marcelino Pajares

ABOGADO RESPONSABLE DEL DEPARTAMENTO DE DERECHO PROCESAL DE LA OFICINA DE MADRID DE MARIMÓN ABOGADOS

### Jorge Ramos

ABOGADO DEL DEPARTAMENTO DE DERECHO DE LA COMPETENCIA DE MARIMÓN ABOGADOS



# Acciones de daños ejercitadas en España

- España ha despuntado como una de las jurisdicciones donde más demandas de daños se han presentado para reclamar los daños provocados por este cártel y sus Tribunales han demostrado una encomiable capacidad para asumir esa litigación masiva.
- A mediados de 2021 se habían dictado más de 1.200 sentencias en primera instancia y más de 250 en segunda instancia. Estas cifras son mucho más contundentes que las de otras jurisdicciones que tradicionalmente habían sido más activas en la resolución de acciones de daños, lo que convierte a nuestro país en un referente a nivel europeo en esta clase de acciones.
- ➤ De media, el 89% de las sentencias dictadas por los tribunales han sido favorables a los demandantes y la indemnización media por camión se aproxima a los 9.500 euros (en primera instancia) y a los 8.500 euros (en apelación)<sup>5</sup>. A esta cifra deben sumarse los intereses. La gran mayoría de sentencias que desestiman las demandas interpuestas por adquirentes de camiones fueron dictadas al comienzo de esta ola de procesos<sup>6</sup>.
- ▶ En un amplio porcentaje, las acciones de daños que se han ejercitado en España se refieren a uno o a unos pocos vehículos. Esta particularidad viene provocada por el escaso desarrollo en nuestro país de las acciones colectivas o de los vehículos de litigación -sociedades constituidas específicamente para hacer valer un conjunto de reclamaciones ante los Tribunales-.
- Para poder hacer frente a la ingente tarea que se les presentaba, nuestros Tribunales han hecho un amplio uso de la facultad de estimación judicial del daño que les reconoce la Directiva de daños, lo que ha dado lugar a lo que el profesor Marcos Fernández ha denominado efecto de "anclaje" de la estimación realizada en los primeros procesos.
- ▶ En efecto, un análisis de las resoluciones judiciales dictadas por los diferentes Juzgados de lo Mercantil y Audiencias Provinciales pone de manifiesto que, en sus primeras resoluciones, llegaron a una conclusión por el porcentaje de sobrecoste provocado por el cártel (entre el 5% y el 15% en primera instancia, y entre el 5% y el 10% en apelación), y que han ido reproduciendo esa estimación en los procedimientos ulteriores, con independencia del contenido de las pruebas periciales aportadas en cada uno de ellos.
- Por lo demás, fuentes judiciales han indicado que se esperan las primeras sentencias del Tribunal Supremo con respecto a estos pleitos de daños a finales de 2022.

#### cciones de daños por ilícitos anticompetitivos

El Derecho de la Competencia se ha caracterizado

por ser aplicado por instituciones públicas cuya tarea era y es vigilar, corregir y en última instancia sancionar conductas de empresas que puedan infringir las leyes de la competencia: la Comisión Europea en el ámbito europeo y la CNMC en España. Lo habitual en el caso de posibles infracciones de esa norma-

tiva, como cárteles entre empresas competidoras, era que la institución pública competente comenzara una investigación que podía culminar con la imposición de una multa. Lo común era que la acción de defensa de la competencia acabara ahí, en su faceta pública. Pero, ¿qué pasaba

con los miles de perjudicados por los ilícitos anticompetitivos -singular-mente cárteles-? ¿Estaban obligados a soportar el daño que esa conducta sancionada les ha producido? El Tribunal de Justicia de la UE dio una respuesta clara a esas cuestiones en sus sentencias de 20 de



### España ha despuntado como una de las jurisdicciones donde más demandas de daños se han presentado para reclamar los daños provocados por este cártel

septiembre de 2001 y 13 de julio de 2006, asuntos C-453/99 Courage y C-295/04 a C-298/04 Manfredi, respectivamente, en las que reconoció el derecho de los perjudicados a reclamar a los responsables los daños y perjuicios. Esas resoluciones consagraron las acciones de daños por ilícitos anticompetitivos, una de las principales manifestaciones de la denominada aplicación privada del Derecho de la Competencia. Para potenciar este tipo de acciones, se aprobó, por parte de la UE, en noviembre de 2014. la llamada Directiva de daños. En nuestro país, la Directiva se transpuso en mayo de 2017.

#### **CÁRTEL DE LOS CAMIONES**

Tras la aprobación de la Directiva de daños, y en pleno proceso de transposición de su regulación a los ordenamientos jurídicos nacionales, las acciones de daños derivadas del cártel de los camiones han servido de piedra de toque para valorar la eficacia de la nueva regulación, al menos en sus aspectos procesales. El caso más importante hasta la fecha y pionero en nuestro país a la hora de aplicar la nueva regulación es el llamado cártel de los camiones. Este cártel fue sancionado por la Comisión Europea (CE) mediante dos decisiones: una primera dictada el 19 de julio de 2016, que sancionó a todos los fabricantes de camiones (MAN, Iveco, Volvo/Renault, DAF, Daimler) investigados salvo a uno (Scania), que fue sancionado separadamente con posterioridad el 27 de septiembre de 2017. Todos estos fabricantes de camiones europeos formaron parte de un cártel durante 14 años (desde el 17 de enero de



### Acciones de daños ejercitadas en Países Bajos

- ➤ Este país ha sido tradicionalmente uno de los foros habituales a la hora de ejercitar una acción de daños. La especialización de sus Tribunales y la tradición en la utilización de vehículos de litigación ha tenido mucho que ver con ese éxito.
- ➤ Han sido muchas las acciones de daños por el cártel de los camiones que se han ejercitado en los Tribunales holandeses. A diferencia de España, la litigación en ese país se ha planteado fundamentalmente por grandes empresas que adquirieron un gran número de camiones y por vehículos de litigación que reclaman los daños soportados por miles de pequeños transportistas de diferentes países europeos.
- Todas las demandas están siendo conocidas por el Tribunal de Distrito de Ámsterdam, que tramita tres grupos de demandas de daños: los dos primeros agruparían más de 200.000 vehículos cada uno. Los jueces holandeses analizan con detalle todas y cada una de las cuestiones que se suscitan en este tipo de reclamaciones, y es previsible que dicten resoluciones individualizadas para cada asunto a la luz de las concretas periciales practicadas.
- ▶ Pero, precisamente por ello, y al contrario que en España, donde ya hay jurisprudencia asentada y la primera sentencia del Tribunal Supremo está en el horizonte, no se ha dictado aún una sentencia sobre el fondo de la reclamación y no es previsible que se haga hasta, al menos, el año 2023.



## Acciones de daños en Alemania

- ▶ Han sido también numerosas las acciones de daños ejercitadas en Alemania. Si bien la jurisdicción alemana fue pionera en dictar sentencias en relación con el cártel de camiones, parece que se ha quedado rezagada en favor de otras jurisdicciones como la española. La mayoría de las sentencias alemanas son de 2018 y 2019. Muchas de ellas ni siquiera se pronunciaban sobre el fondo del asunto ya que resolvían cuestiones sobre competencia territorial, acceso a fuentes de prueba y suspensión del procedimiento hasta que se resuelva el recurso de Scania ante la jurisdicción de la UE.
- La explicación de esa particularidad, según explica la doctrina alemana, se debe a la reserva de los jueces alemanes a estimar el daño causado por el cártel. En lugar de ello, la judicatura de ese país tiene una clara preferencia a dictar sentencias declarativas e interlocutorias, susceptibles del correspondiente recurso de apelación, y a requerir dictámenes periciales judiciales independientes de determinación del daño causado.

1997 hasta el 18 de enero de 2011). La infracción consistió en acuerdos para la fijación de los precios brutos de los camiones, así como sobre el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6, relativos a "camiones medios" (con un peso de entre 6 y 16 t) y "camiones pesados" (más de 16 t). Fue evidente desde un primer momento que el cártel de los camiones iba a dar lugar a una litigación masiva en toda la geografía europea, como así ha sido.

#### **ESTADO DE LAS RECLAMACIONES**

Cuando se hace público el cártel de los camiones, en julio de 2016, la situación de la litigación por daños anticompetitivos en los diferentes países europeos era muy dispar: había países, como España, en los que apenas podían encontrarse precedentes de este tipo de reclamaciones, mientras que otros, como el Reino Unido, Países Bajos o Alemania, eran conocidos por su experiencia en la materia. Cinco años después, las numerosísimas acciones de daños que se han interpuesto en Europa como consecuencia del cártel de los camiones han igualado la experiencia de las diferentes jurisdicciones, lo que nos permite ofrecer un análisis comparativo de la situación de las reclamaciones en los diversos países que ponga de manifiesto las particularidades de cada sistema.

Limitaremos ese análisis a España y a los tres países que se han indicado como foros "especializados" en este tipo de reclamaciones (Reino Unido, Países Bajos y Alemania).



## Acciones de daños en Reino Unido

- ▶ En el Reino Unido la situación es similar a la de los Países Bajos: las demandas presentadas suelen ser de un importe muy elevado (por tratarse de una acción colectiva o por ser el demandante una gran empresa que adquirió numerosos camiones), y su conocimiento se ha centralizado en un órgano especializado, el Tribunal de Apelación de la Competencia (Competition Appeal Tribunal, CAT).
- Del mismo modo, el Tribunal competente ha ido agrupando la tramitación de las reclamaciones y está llevando a cabo un análisis concienzudo de los diferentes aspectos de la controversia.
- ➤ Pero el coste de todo ello, como sucedía con los procedimientos en los Países Bajos, es el notable retraso en la tramitación: no se ha dictado todavía ninguna sentencia sobre el fondo y no es previsible que se haga a corto plazo.



## Jurisdicciones desbordadas

- Las acciones derivadas del cártel de camiones han tenido una importancia tal que las jurisdicciones ante las que tradicionalmente se planteaban estas reclamaciones se han visto desbordadas.
- Otras jurisdicciones, como la española, han cogido el testigo y, gracias a su capacidad para hacer frente a una litigación masiva, se ha puesto a la vanguardia en el conocimiento de este tipo de reclamaciones, y es una de las pocas jurisdicciones que ofrece una cierta seguridad jurídica en cuanto a los criterios que el Tribunal tendrá en cuenta a la hora de determinar la existencia del daño derivado del cártel, y, lo que es más importante, de cuantificarlo. A ello se le une el alto grado de interés y especialización que han mostrado los Magistrados mercantiles y la rapidez, en comparación con otras jurisdicciones, en la resolución de los litigios, lo que convierte a nuestro país en un foro interesante para plantear estas acciones.
- 1 Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014.
- 2 Real Decreto-ley 9/2017, por el que se transponen directivas de la Unión Europea en los ámbitos financiero, mercantil y sanitario, y sobre el desplazamiento de trabajadores., de 26 de mayo.
- 3 La normativa de Derecho sustantivo contenida en la Directiva de daños no es aplicable al cártel de los camiones, al haber sido sancionado con anterioridad a su transposición en España.
- 4 F. MARCOS FERNÁNDEZ, "Estadísticas sobre acciones de daños causados por el cártel de fabricantes de camiones", disponible en Almacén de Derecho: https://almacendederecho.org/estadisticas-sobre-acciones-de-danos-causados-por-el-cartel-de-fabricantes-de-camiones (acceso el 12/11/2021)
- 5 F. MARCOS FERNÁNDEZ, op. cit.
- 6 F. MARCOS FERNÁNDEZ, op. cit.
- **7** F. MARCOS FERNÁNDEZ, op. cit. **8** F. MARCOS FERNÁNDEZ, op. cit.
- **9** F. MARCOS FERNÁNDEZ, ""La sentencia del Tribunal Supremo alemán sobre los
- daños causados por el cártel de fabricantes de camiones", accesible en Almacén de Derecho: https://almacendederecho.org/la-sentencia-del-tribunal-supremo-aleman-sobre-los-danos-causados-por-el-cartel-de-fabricantes-de-camiones (acceso el 12/11/2021).
- 10 K. M. KÜNSTNER, "Cartel damages in Spain and Germany by the example of the truck cartel", disponible en: https://www.linkedin.com/pulse/cartel-damages-spain-germany-example-truck-dr-kim-manuel-k%C3%BCnstner/(acceso el 15/11/2021).