

Circular – Junio 2023.

El Tribunal Supremo dicta sus primeras sentencias sobre el “cártel de fabricantes de camiones” fijando un mínimo de indemnización del 5% por sobrecoste en la compra, a la que añadir intereses desde la fecha de la compra del vehículo.

Las sentencias también declaran inadmisibles que el cártel no haya producido efectos como defendían las marcas y que en el caso de aportarse un informe pericial idóneo que acredite un daño superior al 5%, las indemnizaciones pueden elevarse por los tribunales.

Madrid, 19 de junio de 2023.

Estimado/a Sr/Sra.:

Nos ponemos de nuevo en contacto con Vd., para informarle de que el pasado 12 de junio, el Tribunal Supremo ha resuelto sobre 15 recursos de casación e infracción procesal sobre sentencias relativas al cártel de fabricantes de camiones.

El Gabinete Técnico de la Sala Civil del Tribunal Supremo ha publicado una breve comunicación al respecto que pueden descargar en este enlace: [C.G.P.J - Noticias Judiciales \(poderjudicial.es\)](https://www.poderjudicial.es/cgpj/noticias/2023/06/19/15-recursos-de-casacion-e-infraccion-procesal-sobre-sentencias-relativas-al-cartel-de-fabricantes-de-camiones)

Además de esta información, desde la PACC, quisiéramos poner el foco en determinados aspectos muy interesantes para todos los reclamantes de nuestra plataforma.

Las sentencias dictadas reconocen indemnizaciones a titulares de vehículos que han presentado informes periciales no idóneos en los que no se acreditaba de modo científico y suficiente los daños sufridos.

Ante ese escenario, el Tribunal Supremo ha considerado que podría fijar daño mínimo¹ provocado por el cártel de los fabricantes en un 5%, sin perjuicio de que este porcentaje pueda verse incrementado si el reclamante presenta un informe pericial que pruebe que la cuantía del daño es superior².

¹ Toman como ejemplo la resolución de la Corte Suprema inglesa en el asunto Royal Mail/British Telecom, que consideró no posible la cuantificación exacta del daño y la fijó en un 5%.

² Para valorar el alcance del daño producido por el cártel (el sobrepago pagado por el comprador final del camión) y fijar la indemnización adecuada, el Supremo considera que es relevante estimar lo que habría ocurrido de no haberse producido la práctica restrictiva de la competencia, lo que supone recrear un escenario hipotético (hipótesis contrafactual). Esta estimación sirve para determinar cuál habría sido el precio del camión en un escenario no cartelizado, cuya comparación con el precio efectivamente pagado daría como resultado el importe del sobrepago causado por el cártel, que es precisamente uno de los sistemas empleados por el informe pericial de *Nera Consulting* para la PACC, que esperamos que sea ampliamente valorado por nuestros juzgados y tribunales, si bien, como esos extremos no han quedado probados por los informes periciales presentados por los perjudicados, que han sido objeto de las actuales sentencias, sus informes se han estimado inadecuados para realizar esta cuantificación y se les ha reconocido una cuantificación mínima del daño en un 5%.

El informe pericial econométrico elaborado por *Nera Consulting* para los miembros de la PACC está confeccionado según los métodos más avalados por la Guía de la Comisión Europea y soportado en miles de datos contrastados, lo que nos hace albergar optimismo ante su valoración por parte de los juzgados y tribunales ante los que estamos tramitando sus reclamaciones.

Les recordamos que los porcentajes por sobrecostos que está reclamando por vía judicial la PACC son básicamente los siguientes³:

Primer periodo del cártel (1997-2004)

Marcas	Sobreprecio Tractoras	Sobreprecio Rígidos
IVECO	11,9%	7,7%
Renault	17,6%	13,7%
MAN	15,9%	11,9%
Mercedes	10,8%	6,5%
DAF	14,2%	10,1%
Volvo	13,9%	9,7%

Segundo periodo del cártel (2004-2011)

Marcas	Sobreprecio Tractoras	Sobreprecio Rígidos
IVECO	7,7%	8,5%
Renault	15,4%	16,1%
MAN	14,1%	14,8%
Mercedes	9,3%	10,1%
DAF	9,7%	10,5%
Volvo	8,7%	9,5%

A los anteriores sobrepuestos han de añadirse los intereses correspondientes.

Las sentencias que hoy referimos del Tribunal Supremo, citan como referencia su anterior doctrina sobre el cártel del azúcar, pericial realizada en su día por expertos de *Nera Consulting*, que han participado en la elaboración del informe pericial de la PACC sobre los daños producidos por el cártel de camiones, cuya exhaustividad y rigor, como Vds. conocen, ha influido en la demora de la presentación de nuestras reclamaciones. Confiamos en que este esfuerzo obtenga ahora su merecida recompensa y se reconozcan por los tribunales los porcentajes de daños que dicho informe acredita.

Estas 15 sentencias dictadas por el Tribunal Supremo han supuesto también un varapalo para los fabricantes frente a sus alegaciones de que el cártel no había tenido efectos en los precios, puesto que, además de dejar sentado que el cártel produjo daños, en todos los casos se desvirtúan los informes periciales presentados por los fabricantes por no realizar una cuantificación alternativa válida frente a la de los reclamantes.

³ Salvo circunstancias particulares o excepcionales.

Asimismo, el Tribunal Supremo ha resuelto sobre otros aspectos del caso que facilitarán las reclamaciones ya en curso de los miembros de la PACC, al admitir los plazos de prescripción desde la fecha de publicación de la Decisión en el DOUE (abril de 2017), además de considerar que las filiales de las marcas en España tienen legitimación pasiva, pese a no ser destinatarias directas de la Decisión de la Comisión. De modo que esto refuerza toda la estrategia procesal de la PACC, mientras ha existido incertidumbre legal, efectuando los necesarios requerimientos a todas los fabricantes y filiales durante estos años manteniendo vivas cualquier posibilidad de acción para los miembros de la PACC.

En cuanto a otros temas técnicos salvados por nuestro informe pericial, el Tribunal Supremo descarta el denominado *passing on* y que la concertación de precios haya sido sólo sobre precios de lista y no haya afectado a los precios de transferencia, así como que la aplicación de descuentos a la compra de los camiones pudiera impedir o reducir las reclamaciones por parte de los afectados.

Como uno de los aspectos más importantes se destaca en cuanto a los intereses, que se devengan desde que se produjo el daño, es decir, en este caso desde que se adquirieron los vehículos, por considerarse una deuda de valor y no un mero interés por mora.

En definitiva, tras la noticia de esta primera jurisprudencia, desde la PACC queremos transmitir la confianza a los transportistas adheridos a nuestra Plataforma, de que sus reclamaciones cuentan con los mejores estándares probatorios posibles a nivel europeo y que esperamos que sus acciones, ahora en trámite en los tribunales, consigan resarcirse del perjuicio económico que se les produjo en la compra de sus vehículos hace ya décadas, y puedan ver reconocido el daño real incluso en mayores porcentajes a los declarados mínimos por el Tribunal Supremo en estas importantes sentencias.

Reciban un cordial saludo.

El Equipo de la PACC - Departamento Legal
Plataforma Afectados por el Cártel de Fabricantes de Camiones



Más información en: <http://www.afectadoscartelcamiones.es>

Before printing think about the environment/Antes de imprimir piense en el medio ambiente.

Este mensaje contiene información confidencial y privilegiada. Si usted no es el destinatario (o ha recibido este mensaje por error) por favor, notifique al remitente inmediatamente y destruya este mensaje. Está estrictamente prohibida la copia no autorizada, revelación o distribución del material contenido en este mensaje.

This e-mail contains confidential and privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden
