

El cártel de camiones en Europa (1997/2011). El caso de Scania. Sanción vs indemnización

Por Juan Antonio Risueño Caballero. Profesor asociado. Universitat de València

Infringir las normas de competencia expone a los miembros del cartel al riesgo de ser descubiertos y, por tanto, objeto de una decisión por la que se declare una infracción y se impongan multas. El mero hecho de que las empresas participen, a pesar de todo, en tales actividades ilegales indica que esperan obtener substanciales beneficios de sus acciones, es decir, que el cartel produzca efectos en el mercado, y, por consiguiente, en sus clientes.¹

El 19 de julio de 2016 la Comisión hizo pública mediante nota de prensa las empresas fabricantes de camiones sancionadas por un montante cercano a 3000 millones de euros, en el asunto Trucks case AT.39824.

Por su parte, Scania no reconoció su participación, ni su responsabilidad por lo que, al no acogerse a la petición de clemencia, inició un procedimiento de recurso frente a la imputación por parte de la propia Comisión Europea.

Todas las empresas reconocieron participar en el cártel, aplicando la Comisión europea por tal motivo una reducción del 10% sobre la multa a Man, Iveco, Mercedes, Daf y Volvo-Renault.

Como consecuencia del daño causado a los transportistas europeos, éstos pueden efectuar la reclamación de la indemnización, al amparo del artículo 101 y 102 del TFUE y 1902 del Código Civil, así lo recoge la jurisprudencia del TJUE y el Reglamento nº 1/ ...