

## Preguntas Frecuentes

Queremos aclarar algunas de tus **dudas o preguntas**; las que se pueden plantear si te has sumado a la Plataforma de Afectados por el Cártel de Fabricantes de Camiones (PACC), y deseas ampliar información. La PACC está cerrada a nuevas admisiones desde marzo de 2018, habiendo conseguido aglutinar más de 15.000 reclamaciones de transportistas españoles.

Hemos preparado, sin ánimo exhaustivo y de modo divulgativo, esta relación de cuestiones con respuestas y demás elementos de información que resulten de utilidad para todos, considerando que las respuestas a cuestiones individuales tienen un soporte técnico personal mediante nuestra web y/o el correo electrónico [dudas@afectadoscartelcamiones.es](mailto:dudas@afectadoscartelcamiones.es).

### ¿Qué cantidad se va a poder reclamar?

La cuantía a reclamar comprenderá el daño producido como consecuencia de la conducta ilegal de los fabricantes de camiones integrantes del cártel. La determinación de la cuantía exacta exige la emisión de un informe o dictamen pericial que ponga en relación las prácticas del cártel y el perjuicio económico efectivamente producido en cada caso, informe que actualmente ya tenemos encargado y en desarrollo con una renombrada firma internacional de especialistas econométricas, con amplia experiencia en la peritación de este tipo de daños en relación con los reclamantes adheridos a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior, en base a la experiencia de supuestos similares, el cártel podría haber incrementado los precios de los vehículos hasta un 10 por 100, o incluso por encima, dependiendo de los casos, pero hacemos esta afirmación con reservas, conforme a lo antedicho.

### ¿Qué plazo hay para reclamar?

Aunque la Directiva 2014/104/UE de daños establece un plazo de 5 años, desde la firmeza de la resolución administrativa sancionadora de la conducta colusoria (en este caso, de la Comisión Europea), para interponer la correspondiente reclamación, plazo que se recoge igualmente en la transposición en España de dicha directiva realizada mediante el Real Decreto-Ley 9/2017, de 26 de mayo, la transposición de la Directiva en este concreto aspecto no tiene carácter retroactivo por lo que habrá que estar al plazo de 1 año establecido para los supuestos de responsabilidad extracontractual. Desde la plataforma hemos realizado dos requerimientos extrajudiciales a las fabricantes que constan en la resolución sancionadora con respecto a todos los adheridos que se habían unido a la plataforma; uno se practicó en julio de 2017 y otro, recientemente, en marzo de 2018. Con ello se ha interrumpido el plazo de prescripción para reclamar, el cual, según la interpretación más razonable y acorde con la jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo, finalizaba en abril de 2018. La vía legal para reclamar queda expedita hasta finales de marzo de 2019.

### ¿Podremos obtener satisfacción a la reclamación por vía amistosa?

Por supuesto. El principal objetivo de la PACC y su soporte Legal, es defender los intereses de nuestros miembros afectados en el modo que corresponda, al máximo y con la aplicación normativa correspondiente, pero siempre con carácter previo explorar las vías amistosas y no litigiosas, negociando y tratando de llegar a acuerdos satisfactorios para los posibles afectados. A partir de ahí, las vías judiciales serán las que se inicien convenientemente, intentando optimizar al máximo, y justificar por las vías de los informes periciales preceptivos e imprescindibles, la defensa y el éxito de dichas reclamaciones. Una hipotética solución amistosa pudiera tener lugar una vez se inicien las correspondientes actuaciones judiciales, y una vez que las fabricantes sancionadas tengan el informe pericial que acompañará la correspondiente demanda.

¿Recibiremos los integrantes de la Plataforma justificantes de confirmación de presentación de las reclamaciones? ¿Y de las demás actuaciones?

Por supuesto. Todo tipo de información general y no confidencial y relativa al expediente del caso, siempre que no sea propia de cada afectado. La transparencia y la información harán que reciban circulares informativas periódicas, marchando ya el proceso, y además de iniciar propiamente el mismo con las firmas de las Hojas de Encargo individuales y del poder para pleitos que se emitirá bajo facultades normalizadas, y cualquier otra documentación que se estime oportuna, todos los integrantes de la PACC recibirán un correo informativo del inicio de actuaciones con documentos justificativos y de referencia. Los contactos con las áreas administrativas de la PACC serán tan ágiles como los integrantes deseen o precisen.

¿Es necesario hacer entrega de documentos originales o es suficiente con escanearlos y enviar por correo?

Sí, es preciso el original. Inicialmente, para la generación de las altas a primer nivel, con escaneado y por correo-e, será suficiente y más práctico; pero avanzando el proceso, los servicios administrativos requerirán (correo-e individual) la aportación de los documentos originales, que podrán hacerse llegar por los conductos que resulten de mayor comodidad a los afectados: correo ordinario, entrega en delegaciones territoriales, etc.

Compré mi camión nuevo, pero ya no lo tengo. ¿Puedo reclamar?

En este supuesto se encontrarían los posibles afectados que hubieran transmitido los vehículos, como por ejemplo, por venta, jubilación, transmisión o liquidación de empresa o fallecimiento. Todos aquellos que compraron un camión nuevo, sufrieron el incrementado del precio del vehículo como consecuencia del cártel de fabricantes y por tanto padecieron un perjuicio. Ahora podemos afirmar, bajo las mismas reservas, que la PAC sí reclamará daños y perjuicios en todos estos supuestos. Solo redacción final que contenga la Resolución de la Dirección General de Competencia de la UE pudiera variar el criterio. El monto de la indemnización en este caso dependerá de múltiples factores y será objeto de determinación en el informe pericial que se aportará con la demanda.

Compré mi camión, pero me he incorporado a una cooperativa. ¿Puedo reclamar?

Sí. Estarían legitimados para reclamar tanto el transportista como la propia cooperativa.

No guardo copia de la factura de compra. ¿Qué hago?

Resulta imprescindible acreditar la compra y el importe que se abonó por el camión. Ahora bien, debido al tiempo transcurrido es posible que no se guarde factura. No obstante, como la factura no es un requisito indispensable, en estos casos será necesario acreditarlo con cualquier otra documentación de la que pueda constatarse la compra, fecha y precio: albarán de pedido, albarán de entrega; justificante/transferencia de pago; certificado de inscripción en Tráfico; declaraciones fiscales que puedan reflejar la adquisición del activo o el pago de sus impuestos indirectos. En todo caso, le animamos a compartir con nosotros su caso para analizarlo puntualmente.

Adquirí mi vehículo mediante *leasing* o *renting*. ¿Puedo reclamar?

Sí. En ambos casos, dado que para fijar la cuota correspondiente uno de los factores a tener en cuenta es el precio de mercado del vehículo, no hay que descartar daño a priori, pues en dichas modalidades sí se determinaban precios que pudieran estimarse igualmente *sobrecargados* por el cártel. En cualquier caso, serían supuestos que tendrían un tratamiento diferenciado con respecto al resto de compras directa, puesto que no sólo la constatación del daño sino la forma de cálculo de la indemnización correspondiente en estos casos parte de bases económicas distintas. Debemos reiterar, que la valoración más acertada la obtendremos tras la realización del correspondiente informe pericial.

Tras adquirir mi vehículo mediante *leasing*, luego refinancié la cuota residual o lo transformé en un *renting*. ¿Puedo reclamar?

Sí. Igualmente que en el supuesto anterior, en la primera adquisición del vehículo se fijó el precio de venta del mismo por el fabricante y es entonces en el momento en el que nacería el presupuesto objetivo del sobre precio y la irregularidad del mismo por su determinación con arreglo a decisiones cartelizadas, por ello el daño existió en ese momento inicial y sobre él podría eventualmente reclamarse. Los demás negocios jurídicos que hubieran sucedido tras el primero de la compra, ya fuera con la fórmula que fuese, y solamente en orden financiero, vendrían arrastrando dichos sobre precios, pero no romperían la posibilidad ni desvirtuarían el derecho a reclamar dado que no eliminarían la existencia de daño surgido a priori.

En el caso de adquisición mediante *leasing*, ¿es imprescindible la factura de compra entre la financiadora y la fabricante? En el caso de no poder obtener esta factura, ¿el contrato de arrendamiento financiero (*leasing*) es suficiente?

Si no hay factura localizable en *leasing*, lo cual es normal, ya que el comprador del camión no adquiere de modo directo al fabricante en esta modalidad de arrendamiento financiero, pues se produce una adquisición indirecta por parte de la entidad financiadora, de ahí que las marcas fabricantes emitan la factura a los bancos, a las financiadoras, y solo en algunas ocasiones se unen las facturas a las pólizas de *leasing*, el contrato de *leasing* es documento válido para acreditar la compra.

Los importes que en caso de éxito de la reclamación pudieran obtenerse, ¿qué tratamiento fiscal tienen?

Cualquier cantidad que se obtuviera a modo indemnizatorio o compensatorio a favor de reclamantes afectados, tendría un tratamiento fiscal en un posible doble sentido, pues podría tributar en IRPF o IS según corresponda, dependiendo de la calificación jurídica final que tuviera esa percepción; y como ganancia de patrimonio a la base general; o como rendimiento de la actividad profesional. En ambos supuestos al tipo aplicable a cada caso particular, con relación al nivel de ingresos y gastos de cada afectado y su planificación fiscal propia. Las cuotas tributarias, en todo caso, se imputarían en el período fiscal en el que se materializara un acuerdo amistoso; o cuando la sentencia estimatoria de las compensaciones o indemnizaciones fuera firme (no admitiera más recursos). No obstante, este planteamiento fiscal pudiera, aun remotamente, recibir tratamiento especial en un futuro, en el caso de que las Autoridades Fiscales decidieran reglas específicas para estos supuestos, de trascender su volumen y la relevancia de la afección sectorial.

Y en el caso de que yo fuera beneficiado con el cobro de costas procesales, ¿qué tratamiento fiscal tendrían dichas costas?; ¿y si pago honorarios por éxito?

La Dirección General de Tributos es clara cuando manifiesta que la incidencia fiscal de las costas se da por el "carácter restitutorio del gasto de defensa y representación realizado por la parte vencedora en un juicio", de ahí que el beneficiado con el reembolso de los gastos judiciales o costas supondría que éste sumara a su patrimonio un dinero a su favor, por lo que tributaría como ganancia patrimonial, si bien, esta ganancia obviamente no se produciría si el afectado/reclamante no hubiera desembolsado dinero o coste económico alguno para atender sus gastos de defensa procesal. En otro lado, de cumplirse los requisitos fiscales contables y de facturación, los desembolsos por motivo del pago de honorarios por éxito, tendrían la consideración de gastos deducibles.

¿Qué marcas están afectadas y/o pudieran ser responsables? ¿Qué ocurre con los vehículos SCANIA?

Las marcas afectadas/presuntas responsables son MAN, IVECO, VOLVO/RENAULT, DAIMLER/MERCEDES, SCANIA y DAF. Se debe aclarar que MAN no va a ser sancionada por la Comisión Europea, dado que se acogió a un “programa de clemencia” que exime de la sanción a quien haya participado en un cártel y lo haya denunciado. Pero, no obstante, MAN también es responsable y deberá hacer frente a las posibles reclamaciones de los perjudicados (responsabilidad subsidiaria). Asimismo, SCANIA participó en el cártel, pero a diferencia del resto de implicados, no ha reconocido todos los hechos imputados por la Comisión de Competencia de la CE. No obstante, con fecha 27 de septiembre de 2017 la Comisión Europea hizo pública la imposición de una sanción a SCANIA por estos hechos por importe de 880 millones de euros, sanción que previsiblemente habrá sido objeto de apelación por parte de SCANIA. Por ello, y pese a que para la interposición de la correspondiente reclamación en el caso de los vehículos de SCANIA conviene esperar a la firmeza de la referida resolución sancionadora, desde la plataforma iremos preparando los requerimientos y demás actuaciones precisas para la reclamación judicial correspondiente. La plataforma sigue abierta para incorporar como reclamantes a los titulares de los vehículos SCANIA.

¿Se podrían estimar los importes adicionales a pagar por los afectados interesados en cursar el alta en la Plataforma, tras la primera provisión de fondos, y hasta que finalizara el proceso?

En la propia Ficha de Adhesión ([www.afectadoscartelcamiones.es/doc/Ficha\\_Adhesion\\_NLD.pdf](http://www.afectadoscartelcamiones.es/doc/Ficha_Adhesion_NLD.pdf)), que han debido rellenar todos los reclamantes para acceder a la PACC, constan los conceptos y estimaciones de la provisión de fondos más los honorarios de éxito; y, adicionalmente, en la actual respuesta a sus mensajes dirigidos a [info@afectadoscartelcamiones.es](mailto:info@afectadoscartelcamiones.es), se matiza esta cuestión sobre gastos, siendo destacable que lo mencionado será a salvo de eventuales condenas en costas o recursos procesales y de la necesidad de efectuar algún desembolso extraordinario motivado por nuevas pruebas de peritos o similares, actualmente imprevistas, y partiendo de que la reclamación judicial se efectúe en España y el procedimiento se siga ante los Juzgados y Tribunales españoles.

¿La reclamación tendrá lugar en España o en otro país de la Unión Europea?

Desde la plataforma venimos estudiando la posibilidad de interponer la correspondiente demanda tanto en España como en otra jurisdicción distinta a la española, concretamente se valora la actuación en Holanda o en Alemania. Al ser un Cártel con efectos en toda Europa y ser la Comisión Europea el órgano sancionador de esta conducta se abre la posibilidad de litigar en otro país cuyas normas, tanto sustantivas como procesales, pudieran resultar más beneficiosas de cara a la obtención de la indemnización de los daños producidos a los transportistas. Una vez valoremos la conveniencia de dicha opción, serán informados de todos los aspectos que se deriven de la misma, a los efectos de que los afectados puedan tomar la decisión correspondiente.

¿Si tengo un vehículo SCANIA, desde cuándo puedo enviar documentación al servicio de [altas@afectadoscartelcamiones.es](mailto:altas@afectadoscartelcamiones.es), si creo que puedo ser afectado?

Desde el primer momento. Nuestro Departamento de Administración en el Despacho Jurídico, a través de [altas@afectadoscartelcamiones.es](mailto:altas@afectadoscartelcamiones.es), procesará la documentación de los posibles afectados por SCANIA, igual que lo ha venido haciendo con el resto de marcas estos dos últimos años.

Si quieres ayudarnos a generar respuestas adicionales, o para obtener más información o ayuda, contacta con nosotros en [dudas@afectadoscartelcamiones.es](mailto:dudas@afectadoscartelcamiones.es)

Revisado el 27 de abril de 2018.

Copyright © NLD Legal Abogados y Asesores Especialistas, S.L.P. – Todos los derechos reservados.