



ABSTRACT

La Comisión Europea **sancionó por un total de 2.93 millones de euros**¹ a cinco fabricantes de camiones debido a dos conductas reprochables en materia de competencia: La primera, haber pactado precios de venta (*price fixing*) acordando el precio bruto para vehículos de peso mediano y pesado y, la segunda, consecuencia de la primera, por pactar un calendario para atrasar la implementación de tecnologías medioambientales (*Euro III y Euro VI*), trasladando ese costo al consumidor.

La Comisión Europea pone fin a un largo cártel con una sanción ejemplarizante de 2.93 millones de Euros, dentro del mercado de la fabricación de camiones

Por: Laura Carolina Cleves Forero¹

El presente artículo busca analizar una sanción de € 2.93 billones de Euros que la Comisión Europea le impuso a un cártel que venía operando por más de 14 años.

La Comisión Europea reportó que en el año 2016 las empresas MAN SE (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg SE), Volvo/Renault, Daimler, Iveco, y DAF, todas fabricantes de camiones, violaron la libre competencia económica. Estas empresas habrían coludido durante 14 años a través de la fijación de precios de camiones y del traslado de costos al consumidor, para incumplir con las normas más estrictas de tipo ambiental, en particular las EURO III y EURO VI, frente a las emisiones de partículas contaminantes de monóxido de carbono y partículas pesadas de estos automóviles.

El Cártel

El artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y el artículo 53 del Acuerdo sobre el EEE² prohíben los cárteles y otras prácticas comerciales restrictivas de la competencia.

La investigación de la Comisión inició con una solicitud de inmunidad (de colaboración) presentada por la empresa MAN SE (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg SE). En enero de 2011 la Comisión llevó a cabo visitas de inspección no anunciadas (Comisión Europea, 2011). En julio de 2016 la

¹ Abogada egresada de la Facultad de Jurisprudencia del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, candidata a Magíster en Derecho Público para la Gestión Administrativa de la Universidad de Los Andes. Actualmente se desempeña como Abogada del Grupo Élite Contra Colusiones de la Superintendencia de Industria y Comercio.

² Espacio Económico Europeo.



Comisión expidió una versión preliminar de la decisión, la cual puede ser consultada en el siguiente link³.

La empresa MAN reveló la existencia del cártel a la Comisión Europea. Las demás empresas, por su parte, reconocieron su participación en los hechos constitutivos de infracción con lo cual lograron reducciones de entre el 10% y 40% por su colaboración en la investigación, además de otros beneficios por su aceptación de los cargos.

Las irregularidades más graves detectadas por la Comisión tienen que ver con un acuerdo anticompetitivo entre los participantes del cártel que consistió en fijar un "baremo⁴ de precios de bruto" para los vehículos con peso medio (esto es, entre 6 y 16 toneladas) y pesados (con más de 16 toneladas). Se trata entonces, de los precios de salida de fábrica (es decir, fijados por cada fabricante) que luego sirven para condicionar los demás precios en el sector, entre ellos, los pagados por los consumidores finales.

Asimismo, estas empresas pactaron un calendario para retrasar la introducción de la tecnología necesaria para que sus vehículos cumplieran con las normas comunitarias en materia de emisiones contaminantes (desde la EURO III hasta la aplicable actualmente, es decir, la EURO VI).

El tercer aspecto que tuvo en cuenta la Comisión al establecer la multa fue que las cinco empresas trasladaron a sus clientes los costes de implantar en sus productos los sistemas para controlar las emisiones contaminantes (Comisión Europea, 2016).

La conducta desplegada por estos agentes fue desarrollada durante 14 años: desde 1997 y hasta 2011. En este último año la Comisión realizó visitas preventivas no anunciadas a las empresas. La autoridad también encontró que entre 1997 y 2004 las empresas investigadas sostuvieron reuniones constantes a nivel directivo, algunas veces, incluso, dentro de ferias comerciales y otros eventos. Además, la Comisión halló que tuvieron conversaciones telefónicas. De igual manera, desde 2004 en adelante, el cártel fue organizado a través de las subsidiarias alemanas de los productores de camiones, con participantes que, por lo general, intercambiaban información de forma electrónica (Comisión Europea, 2016).

La comisionada para la competencia Margrethe Vestager, manifestó respecto a este caso:

Hemos impuesto una multa record para una grave infracción. En total, hay más de 30 millones de camiones en las carreteras europeas, los que representan alrededor de tres cuartas partes del transporte terrestre de mercancías en Europa y que desempeñan un papel vital para la economía de la comunidad. No es aceptable que MAN, Volvo / Renault, Daimler, Iveco y DAF, que en conjunto representan alrededor de 9 de cada 10 camiones medianos y pesados producidos en Europa, fueran parte de un cártel en lugar de competir entre sí. Durante 14 años conspiraron para la fijación de precios y frente al traslado de los costos al cliente, relativos al cumplimiento de las normas ambientales. Este es

3 http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_6567_10.pdf

4 Lista de precios o tarifas.



también un mensaje claro a las empresas de que los cárteles no son aceptados. (Comisión Europea, 2016).

El transporte por carretera es una parte esencial del sector del transporte Europeo y su competitividad depende en buena medida de los precios de los vehículos usados por los transportadores. La decisión de la Comisión recae sobre el mercado de manufactura de camiones de peso medio y pesados.

A esta decisión le siguió la formulación de un pliego de cargos a los productores de camiones en noviembre de 2014. En el contexto de dicha investigación, también se abrió un procedimiento a la empresa Scania, la cual si bien no se encuentra cubierta por esta decisión derivada de los acuerdos de colaboración y consecuente arreglo con la autoridad, sí continuará siendo investigada bajo el procedimiento estándar.

En este caso se destaca el valor de las multas y el hecho que el descubrimiento del cártel se haya dado por cuenta de una delación⁵, que fue motivada por la actuación oportuna de la autoridad después de una serie de visitas administrativas preventivas durante la etapa preliminar de investigación.

Sobre el cumplimiento de las normas ambientales

La conducta endilgada por la Comisión se refirió a las nuevas tecnologías de emisión de contaminantes requeridas por las normas medioambientales Euro III a Euro VI. Específicamente, se investigó la coordinación para adaptar estas tecnologías y el acuerdo para trasladar los costes de las mencionadas tecnologías de emisión para camiones. Vale aclarar que el acuerdo entre las empresas no estaba dirigido a evitar el cumplimiento de las nuevas normas de emisión, pero sí a trasladar los costos directamente a los consumidores de manera coordinada. Al respecto, la investigación llevada a cabo por la Comisión no reveló que existieran vínculos entre este cártel y las alegaciones sobre prácticas para eludir la puesta en marcha de los sistemas anticontaminación de determinados vehículos (comúnmente denominados “dispositivos de derrota”).

Esta decisión destacó la importancia de un mercado competitivo que permita el fomento, el desarrollo y la difusión de tecnologías de bajo nivel de emisiones que resulten rentables, uno de los elementos de la próxima Estrategia europea para la transición a tecnologías de bajas emisiones (Comisión Europea, 2016).

Sobre las multas

Las multas⁶ fueron impuestas por la Comisión con base en la guía de 2006 para la imposición de multas⁷. Así las cosas, para fijar el nivel de las multas la Comisión tuvo en cuenta las ventas de camiones medianos y de camiones pesados de las respectivas empresas en el Área Económica

⁵ Con respecto a los beneficios de la delación entre otros se encuentran la inmunidad frente al 100% de las sanciones (Spagnolo, 2005).

⁶ Para ahondar en este tema se recomienda consultar el siguiente enlace: <http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/fines.html>

⁷ Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) no 1/2003 (2006/C 210/02).



Europea, así como la gravedad de la infracción, la elevada cuota de mercado combinada de las empresas, el alcance geográfico y la duración del cártel.

La empresa MAN recibió completa inmunidad en términos de la multa total por su colaboración y al revelar la existencia del cártel, lo que le permitió evitar una multa de alrededor de € 1.2 mil millones. Por su parte, las empresas Volvo / Renault, Daimler e Iveco se beneficiaron con reducciones de sus multas al cooperar con la investigación. Los montos de las reducciones reflejan la importancia de su cooperación y la medida en que las pruebas aportadas ayudaron a la Comisión a probar la existencia del cártel.

La Comisión aplicó una reducción del 10% a las multas impuestas por cuenta del reconocimiento de las partes de su participación en el cártel y la aceptación de su responsabilidad sobre los hechos y la conducta.

El total de las multas impuestas es el siguiente:

Tabla 1. Total multas impuestas teniendo en cuenta reducción por cooperación y aceptación de cargos.

	Reducción por cooperación	Reducción por aceptación de cargos	Multa (€)
MAN	100%	10%	0
Volvo/Renault	40%	10%	670.448.000
Daimler	30%	10%	1.008.766.000
Iveco	10%	10%	494.606.000
DAF		10%	752.679.000
Total			2.926.499.000

Fuente: Traducción propia a partir de Comisión Europea (2016).

Como puede verse, la tasación de las multas es un claro indicativo del porcentaje de afectación del mercado. Así, la Comisión probó que la conducta desplegada tuvo un importante efecto en el bienestar de los consumidores. Además, es claro que la concentración del mercado y la falta de competencia, generaron un escenario no deseable en el que se evita el desarrollo del sector, al igual que se produce un enriquecimiento injustificado por cuenta de un actuar ilegítimo por parte de las empresas que participan en el mercado.



Acuerdos de colaboración

Esta decisión fue fruto de una serie de acuerdos de colaboración por cuenta de la delación llevada a cabo por la empresa MAN. Desde que se introdujeron este tipo de acuerdos de colaboración (*settlement procedures*) en junio de 2008, se han celebrado más de 20 acuerdos para delatar, o para revelar y combatir los acuerdos desde sus círculos interiores (Comisión Europea, 2008) (Comisión Europea, 2008b).

En uno de estos acuerdos las empresas aceptan su participación en un cártel y su responsabilidad en el mismo. Este procedimiento se basa en el Reglamento Antitrust 1/2003 y permiten a la Comisión aplicar un procedimiento simplificado y abreviado. Así, la Comisión puede tomar decisiones con mayor rapidez y con ello liberar recursos para hacer frente a otros presuntos cárteles. También beneficia a las propias partes en términos de decisiones más rápidas, con una reducción del 10% de las multas por la aceptación de cargos.

Se puede observar entonces que la Comisión Europea sanciona de manera contundente a los infractores del derecho de la competencia, en particular en lo referido a las conductas señaladas en el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Además, los acuerdos descritos y los beneficios que de ellos se derivan, permiten que las investigaciones se realicen de manera rápida y eficiente, lo que hace posible que la Comisión pueda atender varios casos sin dilaciones.

Bibliografía

Comisión Europea. (30 de Junio de 2008). *Antitrust: Commission introduces settlement procedure for cartels*. Obtenido de Sitio web de la Comisión Europea: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-08-1056_en.htm?locale=en

Comisión Europea. (30 de Junio de 2008b). *MEMO/08/458*. Obtenido de Sitio web de la Comisión Europea: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-08-458_en.htm?locale=en

Comisión Europea. (18 de Enero de 2011). *MEMO/11/29*. Obtenido de Sitio web de la Comisión Europea: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-29_en.htm

Comisión Europea. (19 de Julio de 2016). *Antitrust: Commission fines truck producers € 2.93 billion for participating in a cartel*. Obtenido de Sitio web de la Comisión Europea: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2582_en.htm

OECD. (2002). Perjuicios causados por los cárteles y aplicación de sanciones eficaces. ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS.

OECD. (10 de Abril de 2017). *What are cartels and how do they affect consumers?* Obtenido de Sitio web de la OECD: <http://www.oecd.org/competition/cartels/>

Spagnolo, G. (15 de Junio de 2005). *Leniency and Whistleblowers in Antitrust**. Roma: Stockholm School of Economics.

