

LA VICENDA DEL “CARTELLO” E LA SANZIONE EUROPEA

A fine luglio la Commissione Europea ha inflitto un’ammenda di 2,93 miliardi di euro alle case costruttrici Paccar (DAF Trucks), Daimler, CNH Industrial (Iveco) e Volvo (Renault Truck, Mack e UD Trucks). Dopo le accuse di Bruxelles, le aziende hanno riconosciuto il loro coinvolgimento e hanno convenuto di regolare la controversia in via transattiva.

La stessa procedura è stata aperta anche nei confronti di Scania ma, al momento, il procedimento nei suoi confronti è ancora in corso dato che la stessa non ha voluto aderire alla transazione (per questa azienda l’investigazione proseguirà secondo la procedura antitrust standard). Nessuna ammenda è stata inflitta alla MAN perché questa Casa ha rivelato alla Commissione l’esistenza dell’accordo e non sarà sottoposta alla sanzione.

La multa è stata comminata per punire comportamenti illeciti perpetrati dai costruttori suindicati nel periodo di tempo che va dal 1997 al 2011. Quattordici anni in cui i vertici dei vari marchi si sono incontrati e accordati sugli aumenti dei prezzi e sulla tempistica per l’introduzione di tecnologie anti-inquinamento (cd. cartello).

L’indagine della Commissione ha rivelato che queste imprese si sono organizzate per il coordinamento dei prezzi a livello di “listini all’ingrosso” per autocarri medi e pesanti nello Spazio economico europeo. Oggetto di collusione da parte di queste imprese sarebbe stata anche la tempistica per l’introduzione delle tecnologie di emissione per i camion medi e pesanti, al fine di rispettare le sempre più severe norme europee sulle emissioni (da Euro III fino ad Euro VI attualmente in vigore).

Infine, i produttori di camion si sarebbero coordinati per scaricare sui clienti i maggiori costi derivanti dall’adattamento alle nuove tecnologie di emissione necessarie.

Soggetti interessati

Le vittime del comportamento anticoncorrenziale sono coloro che hanno acquistato dalle case costruttrici coinvolte, anche attraverso leasing, camion sia nuovi che usati di medie (da 6 a 16 tonnellate) e/o grandi dimensioni (oltre le 16 tonnellate) e che siano stati immatricolati nel periodo tra il 1997 al 2011, con probabile estensione fino al 2013 (secondo la letteratura economica, infatti, dopo la fine del “cartello” i prezzi non tornano immediatamente a un livello competitivo, ma impiegano un periodo di circa 2 anni).

Tutti coloro, singoli e imprese, che ritengono di aver subito un danno, potranno adire i tribunali degli Stati membri per richiederne il risarcimento. Infatti, secondo il Regolamento del Consiglio UE n.1/2003, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia europea (Corte Giust. UE Caso C-295/04) e secondo la giurisprudenza nazionale (Cassaz. Civ. n. 2305/2007), una decisione della Commissione europea costituisce una prova acquisita del sussistere del comportamento e della sua natura illecita.

Risarcimento danni

Il danno risarcibile consiste nel sovrapprezzo causato dal cartello e verrà quantificato nel giudizio civile tramite una consulenza tecnica d’ufficio. Il CTU sarà chiamato a stabilire quale sarebbe stato il prezzo del camion in assenza di “cartello” e il conseguente danno. L’azione legale potrà essere attivata singolarmente o aderendo ad una class action (azione di classe collettiva promossa da uno o più utenti, i quali agiscono in proprio oppure dando mandato ad un’associazione alla quale partecipano). In entrambi i casi bisognerà attendere che i singoli Stati membri, entro la data del 27.12.2016, dettino le condizioni e le modalità delle richieste di risarcimento danni (Direttiva sulle azioni per danni 2014/104/UE).