

RocaJunyent Informa

Departamento Derecho de la UE y de la Competencia
10 de abril de 2025



El pasado 1 de abril de 2025 la Comisión Europea (en adelante, la “CE”) multó a 15 grandes fabricantes de automóviles y a la Asociación de Fabricantes de Automóviles Europeos (o “ACEA”, por sus siglas en inglés) en su **Decisión AT. 40669**.

Con varias multas que ascienden en su conjunto a 458 millones de euros, el Ejecutivo europeo ha desmontado un cártel de larga duración en relación con el reciclaje de Vehículos al Final de su Vida (o “ELV”, por sus siglas en inglés)¹.

Analizamos brevemente el objeto de esta decisión y sus eventuales consecuencias en este artículo.

¹ Los ELV son aquellos vehículos que ya no son aptos para su uso debido a su antigüedad, desgaste o daños. Estos se desmantelan y procesan para su reciclaje, recuperación y eliminación.

La investigación llevada a cabo por la CE

La investigación de la CE en el citado asunto comenzó mediante una solicitud de clemencia presentada por Mercedes-Benz en 2019, de conformidad con la **Comunicación de la CE de 8.12.2006**, que permite a cualquier miembro de un cártel beneficiarse de una exención de sanción si es el primero en destapar la existencia de dicha ilegalidad y colabora plenamente con la CE de cara a su investigación y sanción.

Además, tras las inspecciones llevadas a cabo por la autoridad europea en 2022, otras empresas – concretamente Stellantis, Mitsubishi y Ford – presentaron posteriores solicitudes de reducción de sanción, ofreciendo asimismo su colaboración con la CE.

Bajo la **Directiva 2000/53/EC sobre los ELV**, su último propietario debe poder entregarlo a un desguazador sin coste y, si es necesario, los fabricantes de automóviles están obligados a asumir los costes del desguace y reciclaje de sus diversos componentes. Partiendo de este escenario, y como resultado de la investigación, la CE comprobó que las empresas implicadas en el cártel acordaron ilegalmente:

- (i) Por un lado, no pagar a los desguazadores de automóviles por el reciclaje de los ELV, compartiendo información sensible para coordinar su comportamiento; y
- (ii) Por otro lado, no informar sobre la cantidad reciclable de los ELV para evitar que los consumidores tuvieran en cuenta la información sobre el reciclaje a la hora de elegir un vehículo, reduciendo la presión sobre las empresas para cumplir con los requisitos legales.

Tras su investigación, en coordinación con la Autoridad de los Mercados y Competencia del Reino Unido, la CE concluyó que ha existido una infracción única y continuada del artículo 101 del TFUE² en el Espacio Económico Europeo durante 15 años, desde mayo de 2002 hasta septiembre de 2017 (si bien cada empresa es responsable por un tiempo determinado, dentro de la citada franja).

Procede recordar que el citado artículo 101 del TFUE prohíbe los acuerdos entre empresas, decisiones de asociaciones empresariales y otras prácticas concertadas que tengan el objeto o efecto de restringir la libre competencia, con afectación del comercio entre los Estados Miembros de la UE. Los acuerdos entre competidores fijando precios, repartiendo mercados o limitando la producción y/o las ventas (“cárteles”) representan las infracciones más graves del citado artículo del tratado.

² Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

El procedimiento de *Settlement* y la imposición de las multas

Debe advertirse que todas las compañías investigadas por la CE en el presente asunto admitieron su involucración en el cártel, acogiéndose a un procedimiento conocido como *settlement* o transacción con la CE. Bajo dicho mecanismo, las empresas investigadas reconocen su participación en una determinada infracción y su responsabilidad para con la misma. También aceptan la cuantía máxima de la multa que el Ejecutivo europeo pretende imponerles. Ello hace prácticamente imposible la discusión de la existencia de infracción en ningún eventual recurso posterior contra la decisión sancionadora ante la jurisdicción europea.

Este mecanismo transaccional permite a la CE simplificar y acortar el procedimiento sancionador. Al aplicarse, no solo se reducen los costes de investigación – en beneficio de consumidores y contribuyentes europeos –, sino que también se toma una decisión más rápida, con una posible reducción del 10% de la multa inicialmente aplicable sobre los investigados.

Sin perjuicio de lo anterior, de cara a la imposición de las multas, la CE también ha aplicado sus propias **Directrices del año 2006**, que establecen diversos factores a tener en cuenta, a saber, para este caso: el enorme número de vehículos afectados por la infracción, la naturaleza muy grave de la infracción, el amplio ámbito geográfico y la larga duración de la misma.

En aplicación de las reglas descritas, la CE adoptó las siguientes medidas:

- (i) Mercedes-Benz no fue multada, al beneficiarse del programa de clemencia por haber revelado la existencia del cártel, recibiendo inmunidad total.
- (ii) Stellantis, Mitsubishi y Ford, al presentar solicitudes de clemencia posteriores a la de Mercedes-Benz, se beneficiaron de una reducción de la sanción – del 50%, 30% y 20% respectivamente – por cooperar con el Ejecutivo europeo, de forma relevante, durante la investigación.
- (iii) Se redujeron también las cuantías de las multas impuestas a Honda, Mazda, Mitsubishi y Suzuki al demostrarse que tuvieron una involucración menor en el señalado cártel.
- (iv) También se minoró la multa a Renault al solicitar explícitamente una excepción del acuerdo para no publicitar el uso de materiales reciclados en nuevos vehículos.
- (v) La ACEA, como asociación facilitadora del cártel -por haber organizado numerosas reuniones y contactos entre los fabricantes de vehículos, con objeto ilegal-, también fue multada, sin reducción alguna.
- (vi) Además, como se ha mencionado anteriormente, de base, la Comisión aplicó a todas las empresas que se acogieron a la transacción una reducción del 10%.

La fabricante alemana Volkswagen ha resultado ser la empresa con una sanción más alta, ascendiendo a 127 millones de euros, que representa casi un cuarto del total de

las multas impuestas a todos los fabricantes investigados en este caso por la autoridad comunitaria.

La importancia y posibles implicaciones de esta decisión

La señalada Decisión de la CE en el asunto AT. 40699 ha servido para demostrar que, durante cerca de quince años, 16 grandes fabricantes de vehículos y la ACEA celebraron acuerdos anticompetitivos y llevaron a cabo practicas concertadas en relación con el reciclaje de los ELV. Una práctica anticompetitiva con posibles efectos a lo largo y ancho del EEE.

A este respecto, la actual Comisaria europea de Competencia, y vicepresidenta ejecutiva para la Transición Limpia, Justa y Competitiva de la CE, Teresa Ribera, ha valorado la Decisión destacando la importancia de luchar contra cualquier cártel, y especialmente uno que pueda afectar a las actividades de reciclaje industrial, claves para la consecución de los objetivos de economía circular en la UE.

Por último, no está de más recordar, como hace la propia decisión de la CE aquí resumida, que aquellas personas o entidades afectadas por el comportamiento ilícito descrito en la Decisión pueden llevar el caso a los tribunales ordinarios en busca de compensación por los daños y perjuicios derivados de las citadas infracciones.

En España, ya han sido numerosas las empresas y ciudadanos afectados por otras infracciones de la libre competencia las que han ejercido dicho derecho de reclamación judicial. En muchos casos se han obtenido compensaciones económicas.

Nuestro despacho cuenta con importante experiencia y know-how en este tipo de procedimientos judiciales.