



Universidad de Oviedo
Universidá d'Uviéu
University of Oviedo

Facultad de Derecho

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN ABOGACÍA POR LA UNIVERSIDAD DE
OVIEDO**

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

**LA LITIGIOSIDAD DERIVADA DEL CÁRTEL DE CAMIONES
EUROPEO: ANÁLISIS DE LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL
SUPREMO**

AUTORA: LAURA FERNÁNDEZ PEÑA

TUTORES: MARÍA RAMOS RODRÍGUEZ

RAQUEL PÉREZ DÍAZ

Convocatoria: Ordinaria 2023

Resumen

Durante años, los Jueces y Magistrados de nuestro territorio han enfrentado una novedosa y peculiar reclamación de daños y perjuicios que pretendía resarcir del supuesto sobreprecio derivado del denominado cártel de camiones. Hasta el momento, existían numerosas discrepancias jurídicas, con la inseguridad que ello acarrea para los reclamantes y las propias fabricantes. España no es el único miembro de la Unión Europea que afronta a dichas discrepancias, aunque es uno de los pioneros y a la par el país que mayor número de litigios ha resuelto en este tema. Por ello, la postura de los Tribunales españoles se sigue atentamente por sus homólogos europeos.

Finalmente, el Tribunal Supremo ha sentado doctrina en casación; sin embargo ¿es del todo satisfactoria su respuesta? ¿Qué pasos darán las partes de estos procesos? ¿Se convertirá este asunto en un nuevo procedimiento rutinario?

Estas y otras cuestiones tratan de analizarse en este trabajo gracias a las aportaciones de varios profesionales del Derecho especializados en este campo.

Abstract

For years, Judges and Magistrates of all around the country have faced a new, rather singular, compensation for damages intended to reimburse alleged surcharges derived from the so-called truck cartel. Insofar, there were several legal discrepancies, with the insecurity carried to claimants and the manufacturers themselves. Spain is not the only European member to confront such discrepancies, although it is indeed a pioneer, at the same time being the country which has resolved the largest number of cases on this issue. Thereby, the Spanish Courts' stance is being carefully followed by their European counterparts.

Finally, the Spanish Supreme Court has settled doctrine on appeal; however, Is its answer completely satisfactory? Which steps will the litigants take? Will this matter transform into another routine procedure?

These and other questions undergo analysis in this work thanks to the contributions of several Law professionals specialized in this area.

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AB	Sociedad Anónima (sueco)
AG	Sociedad Anónima (alemán)
AP	Audiencia Provincial
Art(s).	Artículo (s)
BGH	Tribunal Supremo Federal alemán
BOE	Boletín Oficial del Estado
CC	Código Civil
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
EEE	Espacio Económico Europeo
INC	Sociedad Anónima (inglés)
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
NV	Sociedad Anónima (neerlandés)
Pág(s).	Página (s)
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial
SJM	Sentencia del Juzgado de lo Mercantil
S. p. A.	Sociedad Anónima (italiano)
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TS	Tribunal Supremo
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TUE	Tratado de la Unión Europea
v.g.	Verbigracia
UE	Unión Europea

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	PÁGINA 1
1. LAS DECISIONES DE LA COMISIÓN EUROPEA.....	PÁGINA 2
1.1. PECULIARIDADES DEL PROCEDIMIENTO DE TRANSACCIÓN.....	PÁGINA 4
1.2. CONTENIDO DE LAS DECISIONES DEL ASUNTO AT. 39824 (CAMIONES).....	PÁGINA 5
2. LA SITUACIÓN ESPAÑOLA PREVIA A LOS LITIGIOS.....	PÁGINA 6
2.1. LA ESCASA EXPERIENCIA EN MATERIA DE CÁRTELES.....	PÁGINA 6
2.2. LA RESPONSABILIDAD CIVIL SUBJETIVA. LA DOCTRINA <i>EX RE IPSA</i>	PÁGINA 7
2.3. LA PROBLEMÁTICA TRASPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA DE DAÑOS.....	PÁGINA 9
3. PRINCIPALES PUNTOS DE ENFRENTAMIENTO. SOLUCIONES A NIVEL PROVINCIAL.....	PÁGINA 11
3.1 LA LEGITIMACIÓN.....	PÁGINA 11
3.2 LA PRESCRIPCIÓN.....	PÁGINA 13
3.3 LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD Y LA ACREDITACIÓN DEL DAÑO	PÁGINA 15
3.3.1 AUDIENCIAS DONDE TRIUNFÓ LA SOLUCIÓN <i>RES IPSA LOQUITUR</i>	PÁGINA 19

3.3.2 AUDIENCIAS DONDE SE OPTÓ POR OTROS SISTEMAS	PÁGINA 20
3.3.3 CASOS DONDE NO SE ACEPTÓ LA EXISTENCIA DE DAÑO AL MERCADO.....	PÁGINA 21
4. EL CÁRTEL DE CAMIONES EN OTROS PAÍSES EUROPEOS.....	PÁGINA 22
5. EL CÁRTEL DE CAMIONES ANTE EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UE.....	PÁGINA 24
6. LA POSTURA DEL TRIBUNAL SUPREMO.....	PÁGINA 30
6.1 CUESTIONES SIN RESOLVER.....	PÁGINA 33
CONCLUSIONES.....	PÁGINA 36
BIBLIOGRAFÍA.....	PÁGINA 38
ÍNDICE JURISPRUDENCIAL.....	PÁGINA 41

INTRODUCCIÓN

El 19 de julio de 2016 la Comisión Europea se pronunciaba sobre el asunto AT.39824 (Camiones) con la publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea—*de ahora en adelante, DOUE*— de una Decisión sancionadora. Cinco de los principales fabricantes de camiones del Espacio Económico Europeo—*sucesivamente, EEE*—, a saber: *Volvo/Renault, Man Truck & Bus Aktiengesellschaft* —*según índice, AG*—, *Mercedes Daimler, Iveco Società per Azioni* —*conforme a abreviatura, S.p.A.*—y *DAF Trucks Naamloze Vennootschap* —*según índice, NV*—/*PACCAR Incorporation* —*de ahora en adelante, INC*— fueron condenados a cuantiosas multas por la comisión de una infracción, única y continuada, de los artículos 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea—*en lo posterior, TFUE*— y 53 del Acuerdo EEE.

Así se solventaba una investigación que había arrancado en el año 2010, con la confesión por parte de *Man Truck & Bus AG* de la existencia de un acuerdo entre las mercantiles para intercambiar información sobre precios y coordinar la introducción de los estándares de emisiones Euro III a VI¹.

Para las cinco sociedades mencionadas, el asunto se encauzó por los trámites de un procedimiento de transacción. La sexta entidad involucrada en los hechos —*Scania Aktiebolag, conforme al índice AB*— rechazó reconocer los cargos vertidos contra ella, con lo que se la investigó y sancionó a través de un procedimiento estándar². Así, su responsabilidad fue dirimida en una Decisión posterior, con fecha 27 de septiembre de 2017. Dicha Decisión fue recurrida ante el Tribunal General de la Unión Europea—*de ahora en adelante, UE*—, cuya Sentencia, íntegramente confirmatoria de la sanción impuesta, vio la luz el 2 de febrero de 2022.

Estos hechos constituyen el germen de una oleada de reclamaciones de responsabilidad civil que ha revolucionado los Tribunales europeos durante los últimos seis años. Las Decisiones levantaron gran controversia no ya a nivel internacional, sino incluso nacional; los Jueces discrepaban en cuanto al alcance y naturaleza de las conductas sancionadas, así como de los

¹Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Asunto AT.39824 (Camiones). Página —*en lo sucesivo, Pág.*— 8. (DOUE de 06/04/2017).

² Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017. Asunto AT.39824 (Camiones). Pág. 17. (DOUE de 30/06/20).

daños que hubiesen podido sufrir los adquirentes del mercado de camiones. Los distintos despachos que trabajan estos litigios –incluido aquel en el que trabaja la alumna– se enfrentaron a numerosas decisiones contradictorias y cambiantes.

En junio de 2023, el Tribunal Supremo sentó doctrina en casación con vistas a unificar el criterio a seguir por los Juzgados de nuestro país. Parece, por tanto, que en España ya no cabe hueco para la disputa, si bien coleean algunas cuestiones que el tiempo deberá resolver. Pero la mayoría de países de la UE siguen sin decidir de manera definitiva el asunto; nuestro país será el espejo en el que se miran los Jueces europeos cuando entren a conocer sobre este apasionante tema.

1. LAS DECISIONES DE LA COMISIÓN EUROPEA

Como primera toma de contacto para los estudiantes de Derecho, la Comisión Europea suele presentarse como un órgano de la Unión encarnador –con matices– del poder ejecutivo. El artículo –*en lo sucesivo, art. – 17 del Tratado de la Unión Europea –en lo sucesivo, TUE–*, que se focaliza en ella, la presenta así³:

«La Comisión promoverá el interés general de la Unión y tomará las iniciativas adecuadas con este fin. Velará por que se apliquen los Tratados y las medidas adoptadas por las instituciones en virtud de éstos. Supervisará la aplicación del Derecho de la Unión bajo el control del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Ejecutará el presupuesto y gestionará los programas. Ejercerá asimismo funciones de coordinación, ejecución y gestión, de conformidad con las condiciones establecidas en los Tratados. Con excepción de la política exterior y de seguridad común y de los demás casos previstos por los Tratados, asumirá la representación exterior de la Unión. Adoptará las iniciativas de la programación anual y plurianual de la Unión con el fin de alcanzar acuerdos interinstitucionales [...]».

Una pormenorizada lectura de este artículo avisa de que sus funciones no se agotan en el espectro de la ejecución y gestión, sino que incluyen labores de corte administrativo. La Comisión, en tanto supervisora del Derecho europeo y a semejanza de otras administraciones públicas como la española, posee facultades sancionadoras en materias competencia de la UE. Es así que se la conoce como la «guardiana de los Tratados»⁴.

³ Tratado de la Unión Europea. Art. 17. Versión consolidada (DOUE de 07/06/2016).

⁴ FUENTETAJA PASTOR, J. *Manual de Derecho Administrativo Europeo*. Civitas, 3ª edición, 2015, [En línea].

La mayoría de las veces esta labor de control se predica de la conducta de los Estados miembro, pero también puede supervisarse a particulares; la experiencia demuestra que en estos casos la Comisión suele dirigirse contra empresas que se dedican a sectores en los que tiene poder de intervención directa –como el transporte–, escudando su intervención en la defensa de la libre competencia y los artículos 101 a 103 TFUE⁵.

Un procedimiento sancionador estándar puede esquematizarse en los siguientes pasos:

- I) Investigación preliminar, en el seno de la cual pueden producirse inspecciones y requerimientos de información;
- II) Entrega del pliego de cargos (*Statement of Objections*) con vistas a que el investigado pueda formular las alegaciones que estime convenientes;
- III) Celebración, en su caso, de vistas orales, en las que la Comisión y el infractor pueden exponer sus conclusiones;
- IV) Formulación de una acusación formal por la Comisión: la Carta de Hechos (*Letter of Facts*);
- V) Conclusiones escritas por parte del investigado; y
- VI) Publicación de la Decisión sancionadora.

Las Decisiones de la Comisión en materia de competencia tienen la peculiaridad de resultar vinculantes, de tal manera que no podrán desconocerse ni desnaturalizarse al ser aplicadas por los órganos jurisdiccionales y autoridades de competencia de los Estados miembro⁶. Cuando la

⁵ MANGAS MARTÍN, A .y. LIÑÁN NOGUERAS, D. *Instituciones y Derecho de la Unión Europea*, 9ª edición, Tecnos, 2016, Pág.254.

⁶ Reglamento 1/2003, de 16 de diciembre relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (Texto pertinente a efectos del EEE). Art. 16. (DOUE de 04/01/2003).

Decisión se adopta en el marco de un presunto cártel, las demandas que se derivan de las mismas pasan a conocerse con el nombre de acciones *follow on*⁷.

1.1. PECULIARIDADES DEL PROCEDIMIENTO DE TRANSACCIÓN

En los procedimientos sancionadores en materia de competencia existe la posibilidad de acogerse a un programa de transacción. En él, el investigado deberá reconocer los hechos y la responsabilidad establecidos por la propia Comisión; a cambio, recibirá una reducción de la sanción que se le aplique finalmente⁸. Asimismo, las declaraciones sensibles que vierta el autor de la infracción reconocida quedarán protegidas bajo un paraguas de confidencialidad.

Como adelantaba la Introducción, esto fue lo que sucedió en el Cártel de Camiones que nos ocupa. Todas las fabricantes –con la lógica excepción de *Scania AB*– han obtenido reducciones en las multas impuestas de entre un 10 y un 40%. En el caso de *Man*, su confesión le ha valido la dispensa del pago de la multa⁹.

De hecho, la actual redacción –vigente desde el año 2017– del artículo 283 *bis* de la Ley de Enjuiciamiento Civil –*en lo sucesivo, LEC*– prohíbe, entre otros aspectos, que el Juez ordene la exhibición de declaraciones en el marco de un programa de clemencia y/o solicitudes de transacción¹⁰. Dicho artículo fue introducido por el Real Decreto-ley 9/2017, de 26 de mayo, que a su vez constituye la trasposición al Derecho español de la Directiva 2014/104/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre («Directiva de daños»). La lectura de su considerando número 18 refleja:

¹¹«Aunque en las acciones por daños se debería disponer en principio de aquellas pruebas relevantes que contengan secretos comerciales o cualquier otra información confidencial, conviene proteger dicha información de manera adecuada. Por consiguiente, los órganos jurisdiccionales nacionales deben

⁷ PLATERO ALCÓN, A. “Repercusiones Civiles del Ejercicio de las Acciones Follow on derivadas del cártel de camiones europeos”. *Revista Actualidad Jurídica Iberoamericana*, número 17, 2022, Pág. 152.

⁸ Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de multas y la reducción de su importe en casos de cártel (Texto pertinente a efectos del EEE). Introducción. (DOUE de 08/12/2006).

⁹ Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Asunto AT. 39824 (Camiones). Pág. 28.

¹⁰ Ley de Enjuiciamiento Civil. Art.283 bis i) 6. (Boletín Oficial del Estado –*en lo sucesivo, BOE*–de 08/01/2000).

¹¹ Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del derecho nacional, por infracciones del derecho de la competencia de los Estados Miembros y de la Unión Europea. (DOUE de 05/12/2014). Considerando 18.

tener a su disposición una serie de medidas para evitar que dichos datos confidenciales sean divulgados durante el procedimiento [...]».

Es evidente que el legislador europeo se preocupó por garantizar que en los eventuales litigios dimanados del Cártel de los Camiones se respetasen los extremos de las transacciones pactadas.

1.2 CONTENIDO DE LAS DECISIONES DEL ASUNTO AT. 39824 (CAMIONES)

Llegados a este punto, debe dilucidarse en qué consiste exactamente la conducta sancionada. Para ello, resulta ilustrativo el Resumen de la primera Decisión sancionadora:

¹²«2.3. Resumen de la infracción

8) Los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (en lo sucesivo, «camiones medios») y los camiones de más de 16 toneladas («camiones pesados»), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras (en lo sucesivo, los camiones medios y pesados se denominan conjuntamente «camiones»). (1) El asunto no se refiere al servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio.

9) La infracción consistió en acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones en el EEE; y el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones en el caso de los camiones medios y pesados exigida por las normas EURO 3 a 6. Las centrales de los destinatarios participaron directamente en la discusión sobre los precios, los incrementos de precios y la introducción de nuevas normas de emisiones hasta 2004. Al menos desde agosto de 2002, se mantuvieron conversaciones a través de filiales alemanas que, en diversos grados, informaron a sus centrales. El intercambio tuvo lugar tanto a nivel multilateral como bilateral.

10) Estos acuerdos colusorios incluyeron acuerdos o prácticas concertadas sobre la fijación de precios y los aumentos de precios brutos con el fin de alinear los precios brutos en el EEE y el calendario y la repercusión de costes para la introducción de las tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6.

11) La infracción abarcó la totalidad del EEE y duró desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011».

¹² Resumen de la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Asunto AT.39824 (Camiones) Epígrafe 2.3 (DOUE de 06/04/2017).

La Decisión *Scania* y su Resumen se pronunciaron en idénticos términos¹³.

El tenor de la Decisión introdujo una primera dificultad al caso, pues no contemplaba una infracción por efectos –en cuyo caso era patente la lesión al mercado y sus consumidores– sino, por el contrario, una infracción por objeto. Además, la expresión «acuerdos colusorios» – *collusive agreements*– no aclaraba si se trataba de un cártel clásico o «de núcleo duro»¹⁴, en palabras de la literatura jurídica.

2. LA SITUACIÓN ESPAÑOLA PREVIA A LOS LITIGIOS

2.1 LA ESCASA EXPERIENCIA EN MATERIA DE CÁRTELES

A diferencia de otros países del entorno, la Justicia española no tenía mucha experiencia en materia de cárteles. Sin duda, el litigio más sonado fue el del «cártel del azúcar», donde Ebro Puleva hubo de abonar a varios productores de dulces una indemnización por la previa concertación en los precios del azúcar. Desde entonces, se exige al reclamante de daños y perjuicios derivados de un cártel que elabore, a través de un informe pericial, de una «hipótesis razonable y técnicamente fundada sobre datos contrastables y no erróneos»¹⁵ que justifique la indemnización solicitada. Otra valiosa aportación a nuestro Derecho fue la aclaración de la carga de la prueba del *passing-on* o repercusión del sobreprecio, que siempre debe corresponder al interesado en que la defensa prospere¹⁶.

Algo más moderno resulta el «cártel de los sobres», en el que también se solicitaba una indemnización de daños y perjuicios con base en la concertación de precios previamente declarada. Pues la diferencia entre los precedentes examinados y el caso de los camiones era que, en los primeros, el daño al mercado se reconocía en la propia sanción, siendo por tanto indudable –en el caso de los sobres, fue declarado por una Resolución de la Comisión Nacional

¹³Resumen de la Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017. Asunto AT.39824 (Camiones). (DOUE de 30/06/2020).

¹⁴ MARCOS FERNÁNDEZ, F. “El cálculo de los daños causados por el cártel de los fabricantes de camiones”. *El Almacén del Derecho*, 2018, [En línea].

¹⁵ Sentencia del Tribunal Supremo –*de ahora en adelante*, STS – (Sala de lo Civil) 651/2013 de 7 de noviembre- (ECLI:ES:TS:2013:5819).

¹⁶ *Ídem*.

de los Mercados y la Competencia¹⁷ – mientras que en el segundo dicho daño aún debía ser probado.

En el Ordenamiento español ninguna disposición declara explícitamente a la jurisprudencia fuente del Derecho, si bien el Código Civil regula la sentada por el Supremo dentro de su primer artículo¹⁸ –que enuncia, precisamente, las fuentes del Derecho–. Según el mismo, la doctrina del Alto Tribunal complementa el Ordenamiento Jurídico cuando aplique de modo reiterado y como fundamento de su decisión la ley, la costumbre y los principios generales del Derecho. Una única Sentencia no sienta jurisprudencia, salvo que refleje el cambio de criterio del Tribunal¹⁹.

Puesto que los Tribunales ordinarios españoles –a diferencia de los anglosajones–, no pueden crear Derecho con base en sus propios fallos, los primeros juzgadores del cártel debieron enfrentarse al vacío legal y jurisprudencial preexistente en materia de cárteles.

2.2. LA RESPONSABILIDAD CIVIL SUBJETIVA. LA DOCTRINA *EX RE IPSA*

La responsabilidad civil extracontractual ocupa relativamente pocos artículos de nuestro Código Civil (arts. 1.902 a 1.910). El Código –*según abreviatura, CC*–, coherente con la sistemática francesa que le inspira, acoge un sistema subjetivo, latino o *culpabilístico* de responsabilidad; a pesar de ello, en los últimos años han proliferado leyes especiales que prevén una responsabilidad objetiva, esto es, independiente de la conducta del agente causal, verbigracia –*conforme al índice, v.g.* – la Ley de Caza.

El artículo 1902 CC es la norma de aplicación para reclamar daños derivados de infracciones competenciales²⁰. Un sistema de responsabilidad subjetiva exige, para que nazca la obligación de indemnizar, que se den:

¹⁷ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil –*de ahora en adelante, SJM*–228/2018, de 6 de junio, número 3 de Barcelona, (ECLI:ES:JMB:2018:228).

¹⁸ Real Decreto de 24 de julio de 1889, por el que se publica el Código Civil. Art. 1.6. (Gaceta de Madrid de 25/07/1889).

¹⁹ (VARIOS AUTORES) *Letrados de la Administración de Justicia: Derecho Civil I*. Carperi, 2018, Tema 2, Pág.10.

²⁰ Sentencia de la Audiencia Provincial –*según abreviatura, SAP*– de Oviedo (Sección 1ª) 127/2021 de 4 de marzo, (ECLI:ES:APO:2021:572).

- una acción u omisión humanas;
- que dicha conducta sea culposa o negligente;
- un resultado lesivo o dañoso; y
- una relación de causalidad entre la conducta humana y el daño sufrido.

¿En qué momento podemos hablar de resultado dañoso propiamente dicho? ¿Debe equipararse cualquier tipo de incumplimiento al daño? ¿Qué ocurre cuando la relación de causalidad es de difícil o incluso imposible demostración? Éstas son las cuestiones subyacentes en el sistema *ex re ipsa*, que busca proteger a los damnificados de clamorosos incumplimientos que no puedan probarse conforme al sistema general.

Res ipsa loquitur significa literalmente «la cosa habla por sí misma». Esta figura europea permite crear, a partir de una evidencia dañosa –o de «daños consecuencia lógica e indefectible del comportamiento enjuiciado²¹», como dicta la doctrina–, una deducción o presunción judicial de negligencia²². Puede rastrearse en la Sentencias del Supremo desde finales de los años 90, inicialmente restringida a ciertos casos de responsabilidad sanitaria:

23«No ocurre lo mismo con la responsabilidad del Servicio Andaluz de Salud, a la que debe aplicarse la doctrina jurisprudencial, también repetida y que es preciso recordar, sobre el daño desproporcionado, del que se desprende la culpabilidad del autor (así, las SSTs de 13 de diciembre de 1997 y 9 de diciembre de 1998), que, como expresa la STS 29 de junio de 1999, "corresponde a la regla res ipsa loquitur (la cosa habla por sí misma) que se refiere a una evidencia que crea una deducción de negligencia y ha sido tratada profusamente por la doctrina angloamericana y a la regla del Anscheínsbeweís (apariencia de prueba) de la doctrina alemana y, asimismo, a la doctrina francesa de la faute virtuelle (culpa virtual), lo que requiere que se produzca un evento dañoso de los que normalmente no se producen sino por razón de una conducta negligente, que dicho evento se origine por alguna conducta que entre en la esfera de la acción del demandado aunque no se conozca el detalle exacto y que el mismo no sea causado por una conducta o una acción que corresponda a la esfera de la propia víctima".

[...] En verdad, se trata de un resultado desproporcionado, y, como expresa la STS de 29 de junio de 1999, "la cosa habla por sí misma (res ipsa loquitur) y hay clara apariencia de prueba (Anscheínsbeweís) de la culpa, culpa virtual

²¹ STS (Sala de lo Civil) 170/2014 de 4 de abril, (ECLI:ES:TS:2014:1762).

²² ROMÁN LLAMOSÍ. S. "La responsabilidad del profesional liberal derivada del contrato de arrendamiento de servicios". *Revista de Derecho VLex*, número 138, 2015, [En línea].

²³ STS (Sala de lo Civil) 1038/1999, de 9 de diciembre, (ECLI:ES:TS:1999:7847).

(faute virtuelle) que si no consta la negligencia de médicos concretos, sí aparece, como dice la STS de 2 de diciembre de 1996, una presunción desfavorable que pueda generar un mal resultado, cuando éste por su desproporción con lo que es usual comparativamente, según las reglas de la experiencia y el sentido común, revele inductivamente la penuria negligente de los medios empleados, según el estado de la ciencia y las circunstancias de tiempo y lugar, o el descuido en su conveniente y temporánea utilización».

La aplicación de esta regla no ha sido ni mucho menos pacífica. Existen autores que opinan que traslada indebidamente la carga de la prueba a quien no debería soportarla y que la aplicación de una presunción por evidencia no es justa en aquellos ámbitos ubicados en parámetros fuera de la normalidad, como el sanitario que la vio nacer²⁴.

Puesto que –aparentemente– se daban todos los requerimientos y resultaba cuasi imposible probar el daño a través de métodos «canónicos», el sistema *res ipsa* fue muy utilizado por algunas de las Audiencias que conocían de las reclamaciones del cártel en grado de apelación, como la de Zaragoza. Empero, tras los pronunciamientos del Tribunal Supremo –*de ahora en adelante, TS*–, la aplicabilidad última del mismo sigue en tela de juicio.

2.3 LA PROBLEMÁTICA TRASPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA DE DAÑOS

Las Directivas europeas son actos legislativos que establecen objetivos y principios que los Estados Miembro deben alcanzar²⁵. En este sentido, imponen una obligación de resultado; en el caso de la Directiva 2014/104/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, debía procederse a la trasposición al Derecho español de las normas aprobadas en materia de daños derivados de infracciones del Derecho de la competencia.

Ya se ha referido que esta tarea se acometió por medio del Real Decreto-ley 9/2017, de 26 de mayo. España incumplió el plazo máximo de trasposición de la Directiva – cuyo límite vencía el 27 de diciembre de 2016–, pues el Real Decreto no entró en vigor hasta el 27 de mayo de 2017²⁶. Las novedades se introdujeron en su artículo tercero como modificaciones a la Ley de Defensa de la Competencia y en el cuarto como modificaciones de la LEC.

²⁴ ÁLVAREZ SARABIA, M. “*Res ipsa loquitur* y el daño desproporcionado en la responsabilidad médica” *Revistas Científicas de la Universidad de Murcia*, 2016, [En línea].

²⁵ *Instituciones y Derecho de la Unión Europea*, pág. 417.

²⁶ Auto de la Audiencia Provincial de León (Sección 1ª) de 12 de junio de 2020 (ECLI NO DISPONIBLE).

En nuestro país, el régimen general de retroactividad de las leyes se prevé por el Código Civil, cuyo artículo 2 dispone que «las leyes no tendrán efecto retroactivo, salvo que en ellas se disponga lo contrario²⁷». La Constitución española introduce un importante límite a dicho retroactividad: el art. 9.3, en virtud del cual se garantiza «la irretroactividad de las disposiciones sancionadoras o restrictivas de derechos fundamentales»²⁸.

Tan parca regulación obliga a consultar las disposiciones de derecho transitorio de cada Ley. El Real Decreto en cuestión dispone en su Disposición transitoria primera:

29«Disposición transitoria primera. Régimen transitorio en materia de acciones de daños resultantes de infracciones del Derecho de la competencia de los Estados Miembros y de la Unión Europea.

1. Las previsiones recogidas en el artículo tercero de este Real Decreto-ley no se aplicarán con efecto retroactivo.

2. Las previsiones recogidas en el artículo cuarto de este Real Decreto-ley serán aplicables exclusivamente a los procedimientos incoados con posterioridad a su entrada en vigor» [Énfasis original]

A los efectos del cártel de camiones, el Real Decreto niega efecto retroactivo alguno a los artículos 71 a 81 de la Ley de Defensa de la Competencia, lo que comprende normas tan importantes como la responsabilidad solidaria de los infractores, el plazo para el ejercicio de las acciones de daños o la presunción de daño causado por los cárteles.

Ergo, el acervo comunitario –cuyo espíritu es mucho más favorable para el reclamante de daños– devino en gran medida inútil para los demandantes, a pesar de que es opinión generalizada que la Directiva 2014/104/UE se aprobó teniendo en mente las acciones *follow on* y la protección de los perjudicados³⁰.

²⁷ Real Decreto de 24 de julio de 1889, por el que se publica el Código Civil. Art.2.

²⁸ Constitución Española. Art. 9.3 (BOE de 29/12/1978).

²⁹ Real Decreto-Ley 9/2017, de 26 de mayo, por el que se transponen directivas de la Unión Europea en los ámbitos financiero, mercantil y sanitario, y sobre el desplazamiento de trabajadores. (BOE de 27/05/2017).

³⁰ BROKELMANN, H. “La Directiva de Daños y su transposición en España”. *Revista General de Derecho Europeo*, número 37, 2015, Pág. 3.

3. PRINCIPALES PUNTOS DE ENFRENTAMIENTO. SOLUCIONES A NIVEL PROVINCIAL

La oleada de reclamaciones de daños y perjuicios derivados de una infracción del Derecho de la Competencia se inició en el año 2017, demandándose a todas las sancionadas salvo *Scania AB*—cuya sanción no se confirmó por Sentencia sino hasta febrero de 2022—. Según las normas de competencia objetiva españolas, debían conocer del asunto los Juzgados de lo Mercantil³¹, sin perjuicio del derecho a apelar sus decisiones ante la correspondiente Audiencia Provincial³². En consecuencia, es a partir de 2019 cuando comienzan a diferenciarse claramente los pareceres de las distintas Audiencias a la hora de resolver estos litigios.

3.1 LA LEGITIMACIÓN

Dice la LEC que serán consideradas partes legítimas quienes comparezcan como titulares de la relación jurídica o hecho litigioso³³. Con ello hace referencia, sin definirla, a la legitimación. Puede salvarse este vacío legal empleándose el concepto que propone la Audiencia de A Coruña: legitimación es «la debida correlación entre el título que se invoca y la obligación cuyo cumplimiento se exige³⁴». Lógicamente, si se exige una indemnización de daños y perjuicios derivada de una infracción del Derecho comunitario, estarán legitimadas pasivamente las infractoras recogidas en la Decisión.

Con la excepción de *Daimler*³⁵, ninguna de las infractoras se correspondía con una única demandada, pues cada una de ellas se escindía en varias sociedades relacionadas entre sí en régimen filial-matriz, como es habitual en el tráfico mercantil actual. Para colmo, todas las mercantiles sufrieron durante o después de la investigación comunitaria procesos de reestructuración empresarial. Un simple vistazo a la Decisión de 19 de julio es buena prueba de ello, v.g. la situación de *Iveco S.p.A.*³⁶:

«(97) *Las siguientes personas jurídicas son consideradas responsables solidarias de la infracción cometida por Iveco:*

³¹ Ley Orgánica del Poder Judicial —en lo sucesivo, *LOPJ*— Art. 86 bis. (BOE de 02/07/1985).

³² Ley de Enjuiciamiento Civil, Art. 455.

³³ Ley de Enjuiciamiento Civil, Art. 10.

³⁴ SAP de A Coruña (Sección 6ª) 613/2009 de 26 de noviembre (ECLI:ES:APC:2009:2976).

³⁵ *NOTA: Desde el 1 de febrero de 2022, Daimler AG ha pasado a denominarse Mercedes-Benz Group AG. [Fuente <https://group.mercedes-benz.com/company/news/daimler-becomes-mercedes-benz-group.html>]*

³⁶ Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Pág. 21.]

- a) *Iveco S.p.A, como participante directo, por su participación en la infracción desde el 17 de enero de 1997 hasta el 14 de noviembre de 2008, y, como empresa matriz, por la conducta de su filial Iveco Magirus AG desde el 26 de junio de 2001 hasta el 18 de enero de 2011. Iveco S.p.A reconoció que, como empresa matriz, ejerció una influencia decisiva sobre su filial Iveco Magirus AG durante el período de referencia.*
- b) *Iveco Magirus AG, como participante directo, por su participación en la infracción desde el 26 de junio de 2001 hasta el 18 de enero de 2011.*
- c) *Fiat Chrysler Automobiles N.V, como (antigua) empresa matriz, para la gestión de su filial Iveco S.p.A del 17 de enero de 1997 al 14 de noviembre de 2008 y de su filial Iveco Magirus AG del 26 de junio de 2001 al 31 de diciembre de 2020. Fiat Chrysler Automobiles N.V reconoció que, como (antigua) empresa matriz, ejerció una influencia decisiva sobre su filial Iveco S.p.A. desde el 17 de enero de 1997 hasta el 31 de diciembre de 2010.*
- d) *CNH Industrial NV, como sociedad matriz, para la gestión de su filial (indirecta) Iveco Magirus AG desde el 1 de enero de 2011 hasta el 18 de enero de 2011. CNH Industrial NV reconoció que, como sociedad matriz, ejerció una influencia decisiva sobre su filial Iveco S.p.A. y como sociedad matriz (indirecta) sobre su filial Iveco Magirus AG desde el 1 de enero de 2011 hasta el 18 de enero de 2011».*

La Decisión no sólo prevé distintas personas jurídicas responsables dentro de cada matriz, sino que también acota los distintos períodos de participación de cada una de ellas. Rápidamente, las demandadas reaccionaron oponiendo como cuestión previa estas limitaciones. Así, son frecuentes las excepciones de legitimación pasiva de *CNH Industrial* en los juicios en que se la demanda conjuntamente con su matriz *Iveco S.p.A.* por hechos no comprendidos en el periodo del 1 al 18 de enero de 2011.

Los Tribunales discreparon en cuanto a las soluciones aportadas. En la Audiencia de Pontevedra predomina un criterio favorable a la legitimación; los Magistrados opinan que a partir del caso *Sumal*, no sólo se puede exigir a la matriz responsabilidad por la conducta de sus filiales, sino que se puede recorrer el camino inverso, admitiendo la legitimación pasiva de *Volvo Group Trucks*³⁷. De similar opinión es la Audiencia de Barcelona, que condena en su Sentencia a *CNH Industrial* fuera de la horquilla de los días 1 a 18 de enero de 2011. Una solución contraria, arguyen, favorecería la elusión de responsabilidades, lo que recuerda a la

³⁷SAP de Pontevedra (Sección 1ª) 517/2022 de 8 de julio, (ECLI:ES:APPO:2022.1854).

Sentencia del TJUE *Skanska*³⁸. Algunos Jueces mantuvieron la imputación de responsabilidad con base en la doctrina de la solidaridad impropia³⁹

Como Audiencias reacias a modificar o interpretar ampliamente los términos de la Decisión en cuanto a la responsabilidad temporal de las filiales pueden reseñarse Oviedo⁴⁰ y Bilbao⁴¹.

3.2 LA PRESCRIPCIÓN

Se conoce por prescripción una figura jurídica a través de la cual una determinada situación de hecho se convierte en una situación de derecho por obra del tiempo. Su vertiente positiva, la *usucapio*, permite adquirir derechos y acciones de cualquier clase; en su vertiente negativa, se extinguen dichos derechos y acciones como consecuencia de su falta de ejercicio durante un cierto lapso temporal⁴²

Continúa abierta la discusión acerca de la naturaleza de la prescripción. La mayoría de autores considera que se trata de un instituto civil o material –en tal sentido se ha pronunciado nuestro Alto Tribunal– a pesar de que su apreciación impide que la demanda pueda ser resuelta en cuanto al fondo, lo que evoca a las excepciones procesales.

La prescripción extintiva era, precisamente, una de las cuestiones más candentes dentro del cártel de camiones dada la problemática trasposición del Derecho Europeo. En España, el plazo para exigir responsabilidad civil extracontractual se limita a un año *ex art.* 1968 CC⁴³. No obstante, la Directiva de daños lo amplía a un quinquenio⁴⁴.

Como el legislador no distingue –al contrario que la Directiva traspuesta– entre cuestiones procesales y materiales, sino entre modificaciones a la Ley de la Defensa de la Competencia y modificaciones a la LEC, cabría preguntarse si la prescripción debería tratarse como cuestión

³⁸SAP de Barcelona (Sección 15ª) 603/2020, de 17 de abril, (ECLI:ES:APB:2020:2567).

³⁹ Sentencia del Juzgado de Primera Instancia y de lo Mercantil Número 8 de León 126/2023, de 17 de octubre, (ECLI NO DISPONIBLE).

⁴⁰ SAP de Oviedo (Sección 1ª) 899/2022, de 11 de noviembre, (ECLI:ES:APO:2022:3668).

⁴¹ SAP de Bilbao (Sección 4ª) 581/2023 de 16 de julio, (ECLI NO DISPONIBLE).

⁴² *Letrados de la Administración de Justicia: Derecho Civil I*. Tema 10, Pág. 3.

⁴³ Código Civil. Art. 1968.

⁴⁴ Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de noviembre de 2014. (“*Directiva de daños*”) Artículo 10. (DOUE de 05/12/2014)

material o formal⁴⁵. De ello dependería el acogimiento del plazo de cinco años previsto en la Directiva de Daños. Tampoco se aclara qué ocurre con las acciones aún vivas en el momento de la entrada en vigor del Real Decreto. ¿Podrían contar con un plazo adicional hasta llegar al lustro de la Directiva o se incurriría en una interpretación *contra legem*?

Por otro lado, se sabe desde la escuela de Savigny que el plazo de prescripción de las obligaciones no computa sino desde el momento en que las mismas pudieron ejercitarse –*actio nondum nata non praescribitur*– y, de hecho, la acción de responsabilidad civil solo nace desde el momento en que el agraviado conoce el daño. La Comisión publicó las principales conclusiones de su investigación en una primera Nota de Prensa de 19 de julio de 2016, si bien la Decisión sancionadora no se publicó en su integridad hasta el 6 de abril de 2017.

La Nota de Prensa identificaba a las sancionadas, la conducta objeto –incluyendo su espectro geográfico y temporal y la multa aparejada– e incluso notificaba a los afectados la posibilidad de recurrir ante los Tribunales para solicitar la indemnización de daños y perjuicios correspondiente. Además, en la web del DOUE constaban debidamente identificadas las compañías infractoras, inclusive sus filiales.

Los hechos descubiertos por la Comisión –en la medida en que lo admitía el deber de confidencialidad– y el relato de reestructuraciones de las mercantiles sólo figuraban en la propia Decisión sancionadora.

Hasta que no se resolvió la cuestión prejudicial planteada por la Audiencia Provincial de León, triunfó el plazo de prescripción de un año. Tanto en Zaragoza⁴⁶ como en Palencia⁴⁷, pasando por Cáceres, Oviedo, Barcelona o Valencia⁴⁸ se acogían al año de nuestra tradición legal. La disputa relativa al *dies a quo* fue desde el inicio mucho menos enconada. La virtual totalidad de las Audiencias comprendió que sólo se puede ejercitar la acción cuando verdaderamente se tiene conocimiento de todos los extremos de la conducta lesiva, esto es, desde la publicación de la Decisión.

⁴⁵Auto de la AP–según abreviatura, Audiencia Provincial– de León (Sección 1ª) de 12 de junio de 2020 (ECLI NO DISPONIBLE).

⁴⁶ SAP de Zaragoza (Sección 5ª) 578/2020 de 27 de julio (ECLI:ES:APZ:2020:2008).

⁴⁷ SAP de Palencia (Sección 1ª) 464/2022 de 14 de diciembre (ECLI:ES:APP:2022:606).

⁴⁸ SAP de Valencia (Sección 9ª) 240/2022 de 16 de marzo (ECLI:ES:APV:2022:761).

3.3 LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD Y LA ACREDITACIÓN DEL DAÑO

Averiguar si existió o no daño y en qué medida fue la auténtica caja de Pandora del cártel. La Comisión no se pronunció acerca de los efectos de la conducta en el mercado; sin daño al mercado, evidentemente no se puede plantear ningún tipo de indemnización a sus clientes.

El mercado de camiones se caracteriza por su transparencia, oligarquía y concentración⁴⁹. Las fabricantes venden los vehículos a concesionarios y éstos a los clientes, aunque algunas veces negocian directamente con los consumidores finales. Por eso, el precio inicial fijado por la mercantil (los *gross prices*, precios brutos) a menudo experimenta transformaciones y descuentos hasta que se produce la transacción definitiva (*net price* o precio final).

Las seis infractoras fabrican más del 90% de los camiones del EEE. Todos los años se celebran ferias y congresos en los que los adquirentes pueden examinar el precio y características de los productos ofertados. De ahí que una de las pocas incógnitas que restan para las fabricantes consiste en averiguar el comportamiento futuro de sus compañeras⁵⁰.

Con anterioridad se comentó cómo la Comisión, a cambio de la colaboración de las destinatarias, ofreció silenciar algunos de los extremos más controvertidos de la conducta sancionada, de modo que resulta difícil desentrañar el verdadero alcance de la infracción. La mayor parte de la Decisión hace mención a acuerdos colusorios que tenían por objeto los precios brutos, aunque algún párrafo hace mención de los netos⁵¹:

«50) These collusive arrangements included agreements and/or concerted practices on pricing and gross price increases in order to align gross prices in the EEA and the timing and the passing on of costs for the introduction of emission technologies required by EURO 3 to 6 standards».

»(51) [...] Occasionally, the participants, including representatives of the Headquarters of all of the Addressees, also discussed net prices for some countries. They also agreed on the timing of the introduction of, and on the additional charge to be applied to, the emissions technology complying with EURO emissions standards. In addition to agreements on the levels of price

⁴⁹ Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017. Asunto AT.39824 (Camiones). Epígrafe 23.

⁵⁰ Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Epígrafe 30.

⁵¹ Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Epígrafes 50 y 51 [En inglés del original].

increases, the participants regularly informed each other of their planned gross price increases [...] ».

Se confiaba en que la Decisión *Scania* fuera más explícita, pero su texto también está plagado de restricciones por motivos de confidencialidad; para muestra, léase su párrafo 54⁵²:

*«4.5. Intercambio de listas de precio brutos actuales y configuradores para camiones
(53) [...] .56 [...].*

(54) Según [...] los precios brutos y listas de precios brutos no tienen un valor informativo alto, puesto que habitualmente los precios son, "precios de luna" respecto a los cuales, se aplican sustanciales descuentos de hasta 60% [reclamación de confidencialidad pendiente]. [Reclamación de confidencialidad pendiente] [...] [Reclamación de confidencialidad pendiente].57 [reclamación de confidencialidad pendiente]. [Reclamación de confidencialidad pendiente], [...] [reclamación de confidencialidad pendiente].58 [reclamación de confidencialidad pendiente].59 [...] ha explicado que información de precio bruto para componentes de chasis, precios para opciones y costes de servicio no están disponibles para el dominio público y aquella información que sí es públicamente disponible ,no es tan detallada como la información recibida directamente por los competidores. [Reclamación de confidencialidad pendiente] [...] [Reclamación de confidencialidad pendiente]».

El único aspecto que parece haber sido declarado sin ambages es el retraso en la implantación de tecnologías de control de las emisiones, si bien en la práctica este aspecto fue mayoritariamente ignorado, pues apenas reviste interés a la hora de apreciar los daños. No obstante, este hecho puede haber reportado cuantiosas ganancias a las infractoras, como advirtió sagazmente el Magistrado titular del Juzgado de lo Mercantil 2 de Madrid⁵³:

«[...] La inclusión en la Decisión de acreditar retrasos en la implantación de tecnologías de control de las emisiones, en mi opinión resulta definitiva. Los fabricantes no sólo retrasaron la implantación, sino que utilizaron las tecnologías más simples para dicho control y poder, así, cumplir con las normas EURO. Esto supone un enorme ahorro de gastos con inmediata repercusión en el margen bruto (sin necesidad de subir artificialmente los precios), indetectable para los clientes, pero fundamentados en acuerdos colusorios.

73. Además, dejaron de desarrollar nuevas tecnologías (por otro lado ya disponibles en el mercado) y aplicarlas a sus marcas y modelos que hubieran permitido no sólo cumplir con las normas EURO sino, sobre todo, disminuir el

⁵² Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017. Epígrafe 54. [Traducción al español].

⁵³ SJM Número 2 de Madrid 55/2023, de 31 de mayo, (ECLI NO DISPONIBLE).

consumo de combustible y la emisión de CO2 con la que está directamente relacionado. En mercados análogos pero de otras zonas geográficas o países o en el mercado de los turismos, la enorme competencia ha obligado a estos desarrollos, sin incremento de precio para no perder cuota de mercado y con notables beneficios para el consumidor y el medioambiente. Con su acuerdo, los fabricantes cartelizados europeos han dejado de invertir enormes cantidades de dinero en estos 14 años que han supuesto, en consecuencia, ahorros importantes en sus cuentas de explotación ».

¿Cómo construir una reclamación de daños y perjuicios en la que el daño no es patente? Muchos demandantes hacían énfasis en el parágrafo 85 de la Decisión, que declaraba que la conducta tenía efectos *apreciables* sobre el comercio⁵⁴:

(85) «En este caso, teniendo en cuenta la cuota de mercado y el volumen de negocios de los destinatarios en el EEE, puede presumirse que los efectos sobre el comercio son apreciables. Además, el alcance geográfico de la infracción, que abarcaba varios Estados miembros, y la naturaleza transfronteriza de los productos afectados también demuestran que los efectos sobre el comercio son apreciables»

También citaban numerosos documentos relacionados con el asunto, como las Directrices de la Comisión sobre la aplicabilidad del art. 101 TFUE o el Informe *Oxera* de 2009, los cuales ponen de manifiesto la elevada probabilidad que tienen los cárteles de causar daños. Otro instrumento vital para la viabilidad de sus reclamaciones era el dictamen pericial; equipos de peritos calcularon el sobreprecio que habrían abonado los perjudicados conforme a distintos índices y sistemas metodológicos. La primera oleada de reclamaciones de daños destacó por emplear periciales basadas en estudios estadísticos y de metadatos, cuyo propósito original era estrictamente académico⁵⁵.

El vínculo causal descansaba en la relación entre los precios brutos y netos que apreció la propia Comisión y fue ratificada posteriormente por el Tribunal de Justicia europeo en la Sentencia *Scania*. Si los precios netos son el producto de una cadena de decisiones que parte de los brutos, nada más lógico que concluir que el incremento de los precios brutos se trasladará a los netos.

⁵⁴ Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Epígrafe 85 [Traducción al español].

⁵⁵ MARCOS FERNÁNDEZ, F. “La litigación de daños por el cártel de camiones en el Tribunal Supremo: comentario a las sentencias n.926/23, 928/23, 939/23, 942/23, 946/23 y 950/23”. *Revista La Ley*, Número 32, 2023, Pág. 14.

Por último, con base en la Directiva y jurisprudencia europeas, los reclamantes reclamaban la restitución de los intereses, que debía retrotraerse a la fecha en que se sufrió el daño: la adquisición del camión.

La defensa de los demandados estaba clara. Además de negar cualquier tipo de hipotético daño, atenuaban aún más las posibilidades de su producción al circunscribir la conducta a «en esencia, intercambios de información» y no a una fijación de precios. Desdeñaban el referido párrafo 85 indicando que respondía a un «test de idoneidad» por el que la Comisión justificaba su legitimación para intervenir en el mercado de camiones. Recordaban que, dado que la Directiva de daños no era aplicable a los litigios españoles, la acción estaba sujeta a un plazo de prescripción de un año; así se dieron muchas sentencias desestimatorias, particularmente en Valencia⁵⁶. Subsidiariamente, las demandadas solían oponer la excepción de repercusión del sobreprecio (defensa *passing-on*) y suplicaban que los intereses se concedieran no con carácter resarcitorio, sino procesal, en cuyo caso se fijarían desde la fecha de sentencia, y no la muy anterior adquisición del camión.

Con todo, su mayor defensa estribaba en argumentar que la multa impuesta respondía a una sanción *por objeto*, y no *por efectos*, por lo que no habría existido perturbación en el mercado, mucho menos sobreprecio para los afectados. Igualmente pusieron de manifiesto que la relación de causalidad no era evidente, pues en el mercado intervenían varios peldaños intermedios con capacidad para corregir o alterar los precios brutos. Éste fue precisamente uno de los puntos estrella de sus informes periciales, que solían destacar por lo exhaustivo y detallado de su redacción.

Quizás en la exhaustividad de su propia pericial radicase su error. Y es que los Juzgados y Audiencias percibieron que buena parte de su extensión se dedicaba a refutar las pretensiones de sus contrarios, lo que terminó por restar fiabilidad a dos de los informes más populares, *KPMG* y *Compass Lexecon*, en buena parte de nuestro territorio.

¿Significaba esto que las demandantes habían conseguido cuantificar el daño sufrido? En gran medida sí, aunque rara vez de manera íntegra⁵⁷. Los litigios estaban tan reñidos que

⁵⁶ *Ídem*, Pág. 14.

⁵⁷ *NOTA: Como excepción, pueden consultarse a título ejemplificativo las Sentencias de las AP de Valladolid, (Sección 3ª). 758/2021 de 17 de noviembre, (ECLI:ES:APVA:2021:1704); Sevilla (Sección 5ª) 95/2023 de 24 de*

prácticamente todas las sentencias de instancia se recurrían en apelación, lo que facilitó que las Audiencias entraran a conocer sobre el asunto. Éstas pronto estandarizaron el porcentaje de sobreprecio que, una vez desplegada la labor probatoria de la demandante, concedían en atención a las circunstancias del caso –*estimación judicial del daño*–. La más generosa fue León, que acogió una indemnización por valor del 15%⁵⁸. Barcelona optó por un 10%⁵⁹, mientras sus vecinas Oviedo y A Coruña acudían al 8%⁶⁰ y 7%⁶¹ respectivamente. Finalmente, el 5%⁶² fue el porcentaje estimado por Audiencias como la de Valencia.

Eso sí: lo más relevante es el sistema a través del cual se concluyó –o se desmintió– la existencia de sobreprecio.

3.3.1 AUDIENCIAS DONDE TRIUNFÓ LA SOLUCIÓN *RES IPSA LOQUITUR*

Una de las pioneras en considerar que el daño «hablaba por sí mismo» fue, precisamente, la Audiencia de Valencia. El Tribunal se hacía eco de la dificultad de probar la lesión, pero, a sus ojos, de circunstancias tales como la duración del cártel y su extensión se desprendería *necesariamente* que éste reportaba algún tipo de beneficio a sus autoras, procedente de un daño (sobreprecio) al mercado. Pues, de conformidad con las manifestaciones de las demandantes, no era sino lógico colegir que un aumento de los precios brutos acabaría traducándose en los netos. Así, «rescataron» el criterio *re ipsa* y lo adaptaron a las peculiaridades del Derecho de la competencia.

Esta solución corrió como la pólvora entre el resto de Tribunales españoles, convirtiéndose en muy poco tiempo en la más popular. Algunas Audiencias llegaron a desestimar algunos informes periciales que defendían la existencia de un sobreprecio nulo pues, según creían, sus conclusiones se oponen al más básico sentido común e incluso a la Decisión sancionadora. Oviedo fue una ardiente defensora de esta postura:

⁶³«Sostener que los intercambios de información y alineamiento de precios que hubo de producirse constituyen comportamientos inocuos para la formación de

febrero (ECLI:ES:APSE:2023:528); o La Rioja (Sección 1ª) 378/2022 de 20 de diciembre (ECLI:ES:APLO:2022:585).

⁵⁸ SAP de León (Sección 1ª) 777/2022, de 23 de diciembre (ECLI:ES:APLE:2022:1717).

⁵⁹ SAP de Barcelona (Sección 15ª) 1221/2022, de 18 de julio, (ECLI:ES:APB:2022:7669).

⁶⁰ SAP de Oviedo (Sección 1ª) 3/2023, de 13 de enero, (ECLI:ES:APO:2023:97).

⁶¹ SAP de A Coruña (Sección 4ª) 59/2021 22 de febrero, (ECLI:ES:APC:2021:358).

⁶² SAP de Valencia (Sección 9ª) 1071/2019, de 16 de diciembre, (ECLI:ES:APV:2019:4151).

⁶³ SAP de Oviedo (Sección 1ª) 2003/2020, de 20 de noviembre, (ECLI:ES:APO:2020:4760).

precios finales, sin repercusión para el consumidor final, es algo que no puede compartirse. Aunque no resulte de aplicación la normativa vigente y sus presunciones de causación de daños a consecuencia de la conducta anticompetitiva, no se reputa necesaria la existencia de tal norma, pues la presunción está en la naturaleza de las cosas. Dicha regla no es más que la incorporación al texto positivo de una máxima de experiencia sustentada en estudios empíricos (el citado informe Oxera o el informe Smuda) y constatada por el TJUE y el TS. [...].

Pero presumir que el intercambio de precios brutos permitía mantener éstos en un nivel más elevado que el que resultaría de la libre competencia, es algo consustancial a la conducta que describe la Decisión. Esta conclusión es enteramente conforme con el curso natural de las cosas, y constituye una presunción de pensamiento naturalmente enlazadas con los hechos de los que se parte».

3.3.2 AUDIENCIAS DONDE SE OPTÓ POR OTROS SISTEMAS

Resulta muy peculiar el criterio sentado por la Sección 28ª de la AP de Madrid: la concesión de una «indemnización mínima». A diferencia de gran parte de sus colegas, estos Magistrados rechazaban estimar judicialmente el daño, mientras defendían que era preferible adoptar una decisión «en equidad» frente a una situación en que, pese a la insuficiencia probatoria, resultaba patente un resultado lesivo para el demandante. El porcentaje concedido –5%– fue elegido sin hacer expresa mención del sistema *re ipsa*. Dadas las dudas que suscitaban este tipo de casos, se rogaba que el Supremo sentase doctrina jurisprudencial con la máxima celeridad:

⁶⁴«Planteada la situación en los términos antedichos, la solución más ecuánime es acordar una indemnización mínima a favor del perjudicado que ha realizado una cuantificación del daño conforme a una hipótesis razonable técnicamente fundada, si bien sin alcanzar un nivel de razonabilidad suficiente para estimar íntegramente la cuantificación resultante de la misma. Por tal motivo, y siguiendo la indemnización mínima acordada por la Audiencia Provincial de Madrid, se acuerda en esta sentencia estimar la demanda de modo parcial, en el sentido de acordar una indemnización a favor del demandante del cinco por ciento del precio de adquisición del vehículo, sin que la misma obedezca a una estimación judicial del daño (que no se estima) ni una aplicación del principio de efectividad comunitario, que ninguna aplicación tiene en un supuesto como el presente. Dado el carácter meramente judicial de la citada indemnización mínima, se entiende que la misma requerirá de cobertura por parte de la doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo, única fuente del Derecho con capacidad de hacerlo, conforme al art.1 del Código Civil. En tanto no exista tal doctrina jurisprudencial, este juzgado seguirá el presente criterio a fin de dar una solución no prevista legalmente».

⁶⁴ SJM Número 3 de Madrid 152/2023 de 10 de mayo, (ECLI NO DISPONIBLE).

3.3.3 CASOS DONDE NO SE ACEPTÓ LA EXISTENCIA DE DAÑO AL MERCADO

El Juzgado de lo Mercantil N.º 1 de Oviedo adoptó una postura opuesta a la de su propia AP. En España, la independencia judicial se garantiza en todos los ámbitos, por lo que los juzgados unipersonales no están obligados a seguir el criterio de los órganos colegiados⁶⁵; incluso se admiten disidencias con la postura del Supremo si concurren particulares circunstancias de hecho o de Derecho que justifican el caso. La postura de su titular, por tanto, era más que legítima, y cobró gran popularidad entre los defensores de las mercantiles sancionadas.

El hecho de que muchas de sus Sentencias acabaran siendo revocadas por su Audiencia no menoscabó los ánimos de este Juez, convencido de que «la litigación masa no ha de implicar respuesta judicial en masa»⁶⁶. Su tesis reza que la colusión en los precios brutos no tiene por qué comunicarse a los netos; en el caso particular del cártel de camiones, afirmar lo contrario contradice la ciencia económica.

Para alcanzar tal conclusión, el Magistrado parte de los siguientes elementos base:

- El hecho de que la Decisión sancionadora (y la posterior Decisión *Scania*) no recojan incrementos en los precios netos o afectación de los mismos, siquiera de manera indirecta;⁶⁷ y
- La estimación parcial típica de las Audiencias españolas, basada en la acreditación del daño pero el rechazo a la cuantificación operada por el actor, se parece mucho a la «justicia salomónica» en que según el Tribunal no puede rayar la estimación judicial⁶⁸.

A mayor abundamiento, la ciencia económica permite constatar que los cárteles sobre los precios brutos hacen la colusión final difícil, pues los descuentos intermedios pueden restarle eficacia. No existen señales de que la Comisión apreciase conductas tendentes a coordinar tales

⁶⁵(VARIOS AUTORES) *Letrados de la Administración de Justicia: Oficina Judicial y Organización Administración de Justicia*. Carperi, 2018, Tema 2, Pág. 6.

⁶⁶ SJM Número 1 de Oviedo 307/2022 de 30 de diciembre, (ECLI:ES:JMO:2022:13838).

⁶⁷ SJM.Número 1 de Oviedo 11/2023, de 28 de febrero, (ECLI:ES:JMO:2023:584).

⁶⁸ SJM Número 1 de Oviedo 301/2023 de 30 de diciembre, (ECLI:ES:JMO:2022:13833).

descuentos, y el Magistrado cree que si se hubieran dado, el organismo las hubiera reflejado en su Decisión.

El órgano jurisdiccional reconoce que, aun así, el precio bruto podría haber actuado como elemento colusorio de diferentes maneras (como punto focal, como punto ancla o como punto de referencia), pero en cualquier caso dicha proyección no sería automática, sino que requeriría un mecanismo, una *causalidad*, que debería recogerse en la pericial de la parte contraria. Esto último tiene una implicación doble: por un lado, dado que la producción del daño es discutida, no puede aplicarse la doctrina *re ipsa*, que requiere que el resultado dañoso sea palmario. Por otro lado, parte de un examen mucho más abierto a la pericial de las mercantiles sancionadas, pues a su parecer, la inexistencia de sobreprecio cero es una alternativa tan verosímil como su concurrencia⁶⁹.

El resultado fue un torrente de sentencias desestimatorias de las reclamaciones de daños, si bien en sus últimas Sentencias, el juzgador reconocía la posible existencia de daño en porcentajes inferiores al 2% al precio del vehículo, coincidiendo con la cuantificación alternativa ofrecida por alguna de las demandadas en su informe⁷⁰.

También se dieron Sentencias desestimatorias por no ofrecer convicción las periciales de las demandantes en los Juzgados de lo Mercantil Número 2 de A Coruña⁷¹ y Número 1 de Zaragoza⁷².

4. EL CÁRTEL DE CAMIONES EN OTROS PAÍSES EUROPEOS

España es, sin lugar a dudas, el Estado Miembro que más reclamaciones de daños ha conocido a raíz de la Decisión sancionadora⁷³. En el resto de países de nuestro entorno, las reclamaciones son inexistentes o se hallan en un punto muerto.

En Alemania, donde, al igual que en España, los aspectos sustantivos de la Directiva no son aplicables al litigio por motivos de Derecho transitorio, el Tribunal Supremo Federal –*según abreviatura, BGH*– dejó sin efecto una sentencia de apelación que en el año 2020 había

⁶⁹ SJM. Número 1 de Oviedo 219/2022, de 7 de septiembre, (ECLI:ES:JMO:2022:10741).

⁷⁰ SJM Número 1 de Oviedo 14/2023, de 27 de febrero, (ECLI:ES:JMO:2023:144).

⁷¹ SJM Número 2 de A Coruña 124/2020 de 10 de julio, (ECLI:ES:JMC:2020:3185)

⁷² SJM Número 1 de Zaragoza 198/2018, de 13 de diciembre, (ECLI:ES:JMZ:2018:4752).

⁷³ MARCOS FERNÁNDEZ, F. *Entrevista privada vía LinkedIn* (26/10/2023).

declarado la existencia de cártel. Desde entonces, el devenir de estas reclamaciones continúa incierto.

En grado de apelación se había concluido que no se podía declarar probada la existencia de daño al comprador, pues en la formación de los precios finales existían otros elementos independientes del cártel. No obstante, se aceptaba su causación *prima facie* como consecuencia de la infracción. En otras palabras, el Tribunal de apelación *había presumido* la existencia de daño.

El BGH optó por dejar sin efecto dicho fallo, devolviendo los autos al Tribunal competente para que volviera a pronunciarse sobre el particular. Para los Magistrados del BGH, el Tribunal de apelación no apreció correctamente si la demandada experimentó un daño con la suficiente probabilidad como para justificar el dictado de una Sentencia sobre el fondo, pues las consideraciones sobre las que se consideraba probado el daño no son más que pruebas indiciarias⁷⁴.

Aunque ya no se le pueda considerar un país miembro de la UE; los pronunciamientos de las *courts* inglesas siguen revistiendo interés, en tanto expresión del *Common Law*. El 16 de febrero del 2023, los reclamantes británicos obtuvieron su primer gran victoria frente a *DAF NV*. La *Competition Appeal Tribunal* inglesa rechazó la defensa *passing-on* que había elaborado *DAF*⁷⁵ y consideró que el servicio postal *Royal Mail* y la empresa de telecomunicaciones *BT* sufrieron un sobrepago del 5%⁷⁶. Debe destacarse que el *Tribunal* tuvo acceso tanto a la versión confidencial de la Decisión como a información administrativa de la Comisión referente a las colusiones, lo cual fue determinante para que pudiese apreciar la afectación de los precios finales a raíz de la colusión en los brutos. Tras conocer la Sentencia condenatoria, *DAF NV* dio pie a las primeras negociaciones tendentes a solucionar extrajudicialmente el conflicto⁷⁷.

⁷⁴ MACÍAS CASTAÑO, J.M y GÓMEZ JENE, M. “El cártel de los camiones ante el Tribunal Supremo alemán: a propósito de la sentencia de 23 de septiembre de 2020 (KZR35/19)”, *Diario La Ley*, Número 9810, 2021, [En línea].

⁷⁵ ROBERTS, G. “Truck cartel: BT and Royal Mail win £17.5m in damages from DAF”. *FleetNews*, sin número, 2023, [En línea].

⁷⁶ COULSON, E., BLACKLOCK, B., HILDYARD, A., “Trucks cartel decision: overcharge gets green light”. *Thomson Reuters practical Law*, sin número, 2023, [En línea].

⁷⁷ MARCOS FERNÁNDEZ F. “Cutting the Baby in Half - The First Decision of the UK Competition Appeals Tribunal on Damages in the Trucks Cartel”. *Kluwer Competition Law Blog*, sin número, 2023, [En línea].

El 29 de junio de 2021 la Corte Napolitana condenó a la nacional *Iveco S.p.A.* a abonar una indemnización de 11.500€, a la que deben añadirse los intereses legales devengados desde la fecha de la demanda. Los Magistrados opinaron que la prueba contenida en la Decisión de la transacción es más endeble que la prueba ordinaria al uso. Sin embargo, estiman que la condena es factible gracias a su presunción judicial y la «valoración equitativa del daño» conforme al art. 1.226 de su propio Código Civil⁷⁸.

5. EL CÁRTEL DE CAMIONES ANTE EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UE

Tal y como se ha referido, la posición de la jurisprudencia como fuente del Derecho español no está clara. A la postre, sea fuente del Derecho o no, nadie cuestiona la trascendencia que tiene la doctrina de los Tribunales en todos los ámbitos, reseñablemente en el seno de la Unión Europea. La Ley Orgánica del Poder Judicial dispone que: «los Jueces y Tribunales aplicarán el Derecho de la Unión Europea de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea»⁷⁹.

Por otro lado, el Derecho de la UE goza de unos principios de primacía y autonomía sobre el Derecho nacional que facilita su engarce y aplicación por cada uno de los Estados Miembro. Cuando existan dudas sobre la aplicación del Derecho comunitario, el Juez nacional, lejos de resolver por sí mismo, debe plantear una cuestión prejudicial al juez europeo⁸⁰. Fueron varias las ocasiones en las que este cártel favoreció dicho diálogo.

Es de largo conocido el derecho al pleno resarcimiento que debían percibir las víctimas de un ilícito anticoncurrencial en el seno de la UE:

⁸¹«De las consideraciones anteriores se desprende que cualquier particular puede invocar ante los tribunales la infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado, incluso cuando sea parte en un contrato que pueda restringir o falsear el juego de la competencia con arreglo a dicha disposición. (...)

⁷⁸ Sentencia del Tribunal Napolitano (*Sezione specializzata in materia di imprese*) 6319/2021, de 6 de junio, *S..r.l. versus S.p.A.*, [ECLI NO DISPONIBLE].

⁷⁹ Ley Orgánica del Poder Judicial. Art. 4 *bis*.

⁸⁰ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Art. 267. (DOUE del 07/06/2016).

⁸¹ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (Pleno) de 20 de septiembre de 2021, *Caso Courage Limited y otros versus Bernard Crehan y otros*, (ECLI:EU:C:2001:181).

La plena eficacia del artículo 85 del Tratado y, en particular, el efecto útil de la prohibición establecida en su apartado 1 se verían en entredicho si no existiera la posibilidad de que cualquier persona solicite la reparación del perjuicio que le haya irrogado un contrato o un comportamiento susceptible de restringir o de falsear el juego de la competencia».

Puesto que no existe normativa comunitaria sobre el particular, los Estados Miembro deben diseñar el procedimiento correspondiente, siempre que dicha regulación no sea menos favorable que la referente a recursos semejantes de naturaleza interna –principio de equivalencia– ni haga en la práctica imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el Ordenamiento comunitario –principio de efectividad–⁸². Principios que se verían en entredicho si la víctima de un perjuicio no pudiera reclamar, además del daño emergente, el lucro cesante y los correspondientes intereses.

La Sentencia *Kone* abre la puerta a la posibilidad de que las víctimas de las colusiones con efecto paraguas («*umbrella pricing*»), reclamen los daños sufridos a las responsables incluso aunque no mediare relación contractual entre ellas, siempre que el Juez nacional apreciare que dicho cártel sería apto para lesionar a terceros. Tímida e indirectamente, pues, el Juez comunitario amplía la legitimación en los litigios derivados de ilícitos prohibidos por el art. 101 TFUE⁸³.

Tendencia que se consagró con la icónica resolución *Skanska*. Partiendo de que los autores de los Tratados optaron por utilizar el concepto de empresa para designar a un posible autor de una infracción anticoncurrencial⁸⁴, resulta que las entidades obligadas a reparar los perjuicios anticoncurrenciales pueden ser, precisamente, las mismas empresas. Mas, ¿qué es una empresa para el legislador europeo?

⁸⁵ «[...] el concepto de «empresa» en el sentido del artículo 101 TFUE comprende cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de la naturaleza jurídica de dicha entidad y de su modo de financiación (sentencia de 11 de diciembre de 2007, *ETI y otros*, C-280/06, EU:C:2007:775, apartado 38 y jurisprudencia citada).

⁸² Sentencia del Tribunal Justicia de la Comunidad Europea (Sala Tercera) de 13 de julio de 2006. *Vicenzo Manfredi y otros versus Lloyd Adriatico Assicurazioni SpA y otros*, (ECLI:EU:C:2006:461).

⁸³ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea –conforme a la abreviatura, *STJUE*– (Sala Quinta) de 5 de junio de 2014, *Kone y otros versus ÖBB Infrastruktur AG*, (ECLI:EU:C:2014:1317).

⁸⁴ *STJUE* (Sala Segunda) de 14 de marzo de 2019 *Vantaan kaupunki versus Skanska Industrial Solutions Oy y otros*, (ECLI:EU:C:2019:204).

⁸⁵ *Ídem*.

En ese contexto, debe entenderse que dicho concepto designa una unidad económica aunque, desde el punto de vista jurídico, dicha unidad económica esté constituida por varias personas físicas o jurídicas (sentencia de 27 de abril de 2017, Akzo Nobel y otros/Comisión, C-516/15P, EU:C:2017:314, apartado 48 y jurisprudencia citada) [...]».

El concepto de unidad económica es mucho más dinámico y flexible que el de empresa, que por su propia definición parece ceñirse a una entidad determinada. Cualquier tercero puede hacerse cargo de que las modificaciones empresariales son una constante en el campo mercantil actual; de modo que las empresas nacen, se fusionan y se extinguen sin cesar. No obstante, no ocurre lo mismo con la unidad económica que persiguen.

Así, el gran acierto del juez comunitario radica en mantener la responsabilidad de las unidades económicas. En el caso de una situación de reestructuración empresarial de entidades infractoras, el cambio no produce necesariamente el nacimiento de una nueva empresa exenta de responsabilidad si, desde el punto de vista económico, existe identidad entre esta y la nueva entidad⁸⁶.

*Sumal*⁸⁷ estira aún más el instituto de la legitimación. Si una entidad matriz de la unidad económica es objeto de sanción por infringir el art. 101 TFUE, sus filiales podrían verse abocadas a responder en régimen solidario, incluso aunque la Decisión sancionadora no previese inicialmente su responsabilidad. Ello es así siempre que operen dentro de la misma unidad económica y reciban instrucciones de su cabeza empresarial. Eso sí: la concurrencia de unidad económica debe demostrarse por el reclamante de daños, y por respeto al más básico derecho de defensa, siempre podrá refutarse por la demandada.

Durante los primeros tiempos de esta litigación-masa, las fabricantes ganaron muchos juicios como consecuencia del plazo anual de prescripción incluido en el Derecho español. Como se indicó en el epígrafe 4.2, llegado 2021, la AP de León se debatía entre si debía seguir la aplicación del plazo tradicional o si, por cualquier vía, era posible la previsión del plazo quinquenal. Finalmente decidió plantear una cuestión prejudicial, origen de la Sentencia *DAF Trucks NV y RM*⁸⁸.

⁸⁶ *Ídem*.

⁸⁷ STJUE (Gran Sala) de 6 de octubre de 2021, *Sumal SL versus Mercedes Benz Trucks España SL*, (ECLI:EU:C:2021:800).

⁸⁸ STJUE (Sala Primera) de 22 de junio de 2022, *Volvo AB, DAF Trucks NV versus RM*, (ECLI:EU:C:2021:494).

La Sala Primera del TJUE –*conforme al índice, Tribunal de Justicia de la Unión Europea*– dedujo que el plazo de prescripción, al conllevar la extinción de la acción judicial, es cuestión de Derecho material. *Ergo*, el artículo 10 de la Directiva es una disposición de Derecho sustantivo a efectos del artículo 22. 1 de la Directiva de daños. Dado que la trasposición de la Directiva al Derecho español había sido marcadamente tardía, para dilucidar su aplicación al caso debía verificarse si la situación de que se trataba en el litigio principal se había consolidado antes de que expirase el plazo de trasposición de la misma o si, por el contrario, continuaba surtiendo sus efectos tras dicho plazo. Resultó que el litigio seguía «vivo», no sólo en la *litis* principal, sino en un enorme número de reclamaciones pendientes ante los Tribunales españoles.

En el mismo orden de cosas, toda acción de resarcimiento requiere el conocimiento inequívoco por parte del perjudicado de quiénes son los concretos responsables del ilícito sufrido. *DAF* proponía que la identidad de la infractora quedaba suficientemente configurada a la fecha de publicación del comunicado de prensa. No obstante, su postura no persuadió al Tribunal, que reflexionó sobre la circunstancia de que dichos comunicados no estaban destinados a producir efectos jurídicos frente a terceros. Finalmente, dictaminó que el plazo de prescripción comenzaba a correr el día de publicación de la misma Decisión, y comprendía cinco años. Esta Sentencia fue una de las mayores victorias para los reclamantes de daños, pues permitía la aplicación parcial de la Directiva pese a los obstáculos de Derecho transitorio. Numerosas Audiencias revocaron Sentencias desestimatorias por razón de la prescripción, otorgando a otros tantos adquirentes de camiones una segunda oportunidad.

Meses más tarde, *DAF NV* y *PACCAR INC* intervinieron en una segunda cuestión prejudicial en el seno del asunto *C-163/21*. En el litigio se discutía la aplicabilidad *rationae temporis* del art. 5.1 de la Directiva, intitulado «exhibición de las pruebas». El *quid* de la cuestión radicaba en si la solicitud de acceso a las pruebas del contrario debía acotarse a aquellas que ya estuvieran en su poder o por el contrario el artículo hacía referencia a cualesquiera pudieran disponer las mercantiles.

Este juicio dio una nueva ocasión a los miembros del Tribunal de reflexionar sobre la situación de *asimetría informativa* que impregna muchas reclamaciones de daños y perjuicios en general y las derivadas del cártel de camiones en particular. Por asimetría se entiende la escasa

disponibilidad para el demandante de los datos en que fundar válidamente su pretensión. En la mayoría de ilícitos anticoncurrenciales, la información sobre la infracción suele ser confidencial y descansa en poder exclusivo de los sancionados.

Puesto que la labor del legislador europeo es despejar en la medida de lo posible dicha asimetría, se infiere que la opción correcta es interpretar ampliamente el referido artículo, siempre que el Juez nacional evalúe, en pro de la proporcionalidad, que la confección de nuevas pruebas se adecúa a la carga de trabajo y respeta los derechos e intereses legítimos de la demandada⁸⁹.

El litigio que despertó más expectación fue la impugnación de la Decisión de 27 de septiembre de 2017 por parte de *Scania*, la única infractora que no se aquietó con los términos de la resolución.

Scania opinaba que, dado que la Comisión había tomado contacto con el cártel en una Decisión anterior, sus conclusiones habían sido contaminadas, impidiéndole ser enjuiciada conforme a los principios de presunción de inocencia y buena administración. Además, sus representantes rechazaban el carácter unitario y continuado de la infracción, haciendo hincapié en los ceses temporales de contactos colusorios y destacando la preeminencia de los contactos producidos a nivel alemán, en los que «no podría obtenerse información relativa al resto de países europeos». Consideraban que la Decisión sancionadora, además de mal motivada, castigaba los intercambios de información como infracción por objeto, pese a no reunir los requisitos para tal. Por último, se denunció el importe «desproporcionado» de la multa.

Pese a su recurso, el Tribunal General confirmó todas las conclusiones de la Comisión. Constan documentados casos en que la Comisión había adoptado respecto de algunas infractoras Decisiones de Transacción y ulteriores ordinarias respecto de las restantes investigadas, sin que ello suponga *per se* una vulneración de la presunción de inocencia. Asimismo, el examen de los agentes, productos afectados, la planificación y, sobre todo, el objetivo último de las infractoras hacía incontestable el carácter único de la infracción. Se demostró que los contactos a nivel alemán eran transmitidos a los representantes de los mercados de los Estados Miembro,

⁸⁹STJUE (Sala Segunda) de 10 de noviembre de 2022, *AD y otros versus PACCAR INC DAF y otro*, (ECLI:EU:C:2022:863).

con lo que el alcance de la colusión comprendió todo el EEE. También se consideró que la decisión estaba convenientemente razonada; en particular, si la infracción fue llamada de objeto es porque los contactos bastaron por sí mismos para eliminar la incertidumbre del mercado⁹⁰. Finalmente, se ratificó el carácter proporcionado de la multa impuesta, al no exceder del umbral del 10%.

Scania ha enfrentado esta Decisión con una actitud marcadamente belicosa en todo opuesta a su compañera *Man*⁹¹. El 8 de abril de 2022 interpuso recurso de casación contra el fallo del Tribunal General, demostrando su intención de batallar las indemnizaciones hasta el final.

El pronunciamiento que más han citado a su favor las mercantiles sancionadas es *Tráficos Manuel Ferrer*, producto de una nueva cuestión prejudicial⁹². En ella, el juez comunitario admite la estimación judicial del perjuicio, mas sólo cuando las circunstancias en que se incardine la misma excedan de la mera incertidumbre. El Tribunal razona que es imposible averiguar qué habría pasado exactamente en un mercado afectado por una infracción si la misma no se hubiera dado; empero, esta incertidumbre acompaña a cualquier litigio en el que se reclame una indemnización de daños y perjuicios. Sólo en aquellos casos en que el cálculo de la indemnización sea marcadamente difícil o casi imposible, está el Juez autorizado a cuantificar el importe del resarcimiento. Para juzgar dicha dificultad, debe atenderse no sólo a la dificultad del caso, sino también a la conducta de la parte reclamante de daños, en particular al hecho de si ha solicitado la exhibición de los datos de las reclamantes a que hace referencia el art. 283 *bis* LEC. En Europa dicha posibilidad se acoge de buen grado, pues se considera que elimina la asimetría informativa entre las partes y contribuye al mejor discernimiento del Juez.

El Tribunal europeo se ocupó de aclarar que la circunstancia de que la demandada pusiera a disposición de la demandante la información en que se había basado para refutar la pericial de esta última no es pertinente en sí misma para apreciar si el órgano jurisdiccional nacional está facultado para estimar el perjuicio:

⁹⁰ Sentencia del Tribunal General de la UE (Sala Décima ampliada) de 2 de julio de 2022, *Scania y otros versus Comisión*, (ECLI:EU:T:2022:48).

⁹¹NOTA: *Scania* y *Man* forman conjuntamente parte del Grupo empresarial Volkswagen [Fuente:<https://www.volkswagengrupodistribucion.es/marcas-y-productos>].

⁹² STJUE (Sala Segunda) de 16 de febrero de 2023, *Tráficos Manuel Ferrer e Ignacio versus Daimler AG.*, (ECLI:EU:C:2023:99).

⁹³ « [...] ni la circunstancia de que la parte demandada en una acción incluida en el ámbito de aplicación de esta Directiva haya puesto a disposición de la parte demandante la información en que se haya basado para refutar el informe pericial de esta última ni el hecho de que la parte demandante haya dirigido su reclamación solamente contra uno de los autores de dicha infracción son pertinentes, en sí mismos, para apreciar si los órganos jurisdiccionales nacionales están facultados para estimar el perjuicio, ya que esta estimación presupone, por un lado, que se haya acreditado la existencia del perjuicio y, por otro lado, que sea prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificarlo con precisión, lo que implica tomar en consideración el conjunto de los parámetros que llevan a tal conclusión, en particular el carácter infructuoso de trámites como la solicitud de exhibición de pruebas establecida en el artículo 5 de dicha Directiva».

A día de hoy, este pronunciamiento sigue levantando ampollas entre las litigantes. Los fabricantes consideran que el empleo de periciales incorrectas, la ausencia de uso de los datos puestos a disposición del reclamante, o incluso la falta de solicitud de pruebas del contrario denotan inactividad probatoria por parte de los adquirentes demandantes, lo que devendría en la ineptitud de la estimación judicial. Los transportistas suelen recelar de los datos que se ofrecen a su disposición, ya que las mercantiles no suelen aportar más que los datos a nivel interno (*precios de concesionario*) y, por demás, la información que verdaderamente despierta su interés está protegida por imperativo del art. 283 *bis* i) 6 LEC.

6. LA POSTURA DEL TRIBUNAL SUPREMO

El Supremo hizo públicas sus primeras quince Sentencias relativas al cártel el 16 de junio de 2023. Junto a ellas incluyó un breve resumen que advertía que para nuestro Alto Tribunal, había existido daño tanto para el mercado como para los consumidores en forma de sobreprecio (5% del valor de adquisición del vehículo). Las Sentencias en las que entró a conocer en grado de casación habían apreciado correctamente el daño, gracias al análisis de la propia Decisión sancionadora, de los textos doctrinales aportados relativos a los cárteles y, por supuesto, de las periciales de las demandantes. Según se ha expuesto, los primeros informes presentados se basaron en metaanálisis de estadísticas anteriores.⁹⁴

⁹³ *Ídem.*

⁹⁴ “La litigación de daños por el cártel de camiones en el Tribunal Supremo: comentario a las sentencias 926/23, 928/23, 939/23, 942-23, 946/23 y 950/23”, pág. 13.

Los pronunciamientos del Supremo disiparon algunas de las dudas más comunes: v.g., se reiteró la inaplicabilidad de la Directiva de Daños y se reconoció que el párrafo 85 de la Decisión constituye un mero «test de idoneidad» a los efectos de aplicar el procedimiento sancionador de la Comisión. Cualquier jurista apreciará que buena parte de su extensión constituye una recopilación y aplicación a nuestro Derecho de los criterios de la jurisprudencia europea. Así:

- El Supremo ha admitido la legitimación pasiva de *CNH Industrial* más allá del límite temporal previsto en la Decisión, con base en las Sentencias *Sumal* y *Skanska*⁹⁵. Con idéntica fundamentación, también acepta que la responsabilidad de *Man Truck & Bus AG* se extienda a su filial *Man Iberia*⁹⁶.
- *Tráficos Manuel Ferrer* no implica la obligación del reclamante de daños de solicitar obligatoriamente el acceso a los datos de la parte contraria. Al ser sólo una facultad, su no utilización no implica la improcedencia del recurso a la estimación judicial si la dificultad probatoria continúa manifestándose por otras causas⁹⁷.
- Los intereses son elemento esencial del resarcimiento, como ha declarado en tantas ocasiones el Derecho europeo, y por tanto deben retrotraerse a la fecha de adquisición del camión afectado, sin confundirse con los intereses procesales propios de cada Sentencia⁹⁸.
- Pese a que la Directiva de Daños no es por lo general aplicable, debe estarse al pronunciamiento del juzgador comunitario en la Sentencia C-267/2022: el plazo de prescripción es de cinco años y el *dies a quo* se inicia con la publicación de la Decisión en el DOUE⁹⁹. Merece especial mención el siguiente párrafo:
 - ¹⁰⁰«Las alegaciones de la parte demandada en el acto de la vista sobre un posible exceso en la aplicación vertical de la Directiva o una supuesta infracción del art. 288 TFUE no pueden ser atendidas. No corresponde a este Tribunal realizar una corrección o reinterpretación

⁹⁵ STS (Sala de lo Civil) 923/2023, de 12 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2492).

⁹⁶ STS (Sala de lo Civil) 939/2023, de 13 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2476).

⁹⁷ STS (Sala de lo Civil) 949/2023 de 15 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2494).

⁹⁸ STS (Sala de lo Civil) 924/2023, de 12 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2472).

⁹⁹ STS (Sala de lo Civil) 949/2023 de 15 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2494).

¹⁰⁰ STS (Sala de lo Civil) 928/2023 de 12 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2474).

de un pronunciamiento de una STJUE que determina que el plazo de prescripción es de cinco años».

Con este pronunciamiento, nuestra máxima instancia judicial reconoce de manera explícita que no le corresponde inmiscuirse o corregir los pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la UE. Esta es la viva expresión de que el Derecho europeo no sólo es parte del Derecho interno de los Estados Miembro, sino que además goza de aplicación preferente, por muchos inconvenientes que puedan apreciar los órganos nacionales.

Destaca asimismo la postura del Alto Tribunal en cuanto a la popular solución *re ipsa*. Para el Supremo no hay necesidad de rechazar la aplicabilidad de este sistema, pues tampoco es necesario su uso. La presunción acerca de la existencia de daño es válida gracias a una herramienta preexistente en nuestro Derecho largo tiempo antes de la Directiva de daños: la presunción judicial *ex art. 386 LEC*

*¹⁰¹«13.- Como conclusión de lo expuesto, aunque sea discutible que pueda calificarse como aplicación de la doctrina *ex re ipsa loquitur* (la cosa habla por sí misma), el razonamiento seguido por la Audiencia Provincial ha sido correcto: ha existido una infracción del Derecho de la competencia de enorme gravedad por su duración (14 años), por su extensión espacial (todo el EEE), por la cuota de mercado de los fabricantes implicados en el cártel (aproximadamente un 90%) y, debe añadirse, por la naturaleza de los acuerdos colusorios (no solo el intercambio de información sobre datos concurrenciales sensibles sino también la discusión y acuerdos sobre fijación e incremento de precios brutos). [...]*

*Esta presunción de existencia del daño, fundada en el art. 386 LEC, no es una presunción legal, y tampoco es *iuris et de iure*, por lo que admitiría prueba en contrario. Conforme al apartado 3 de este precepto, "frente a la posible formulación de una presunción judicial, el litigante perjudicado por ella siempre podrá practicar la prueba en contrario a que se refiere el apartado 2 del artículo anterior". El art. 385.2 LEC, aplicable por vía de remisión, admite que la prueba en contrario pueda dirigirse "tanto a probar la inexistencia del hecho presunto como a demostrar que no existe, en el caso de que se trate, el enlace que ha de haber entre el hecho que se presume y el hecho probado o admitido que fundamenta la presunción". En el caso de la litis, según resulta de la valoración hecha en la instancia (incólume tras la desestimación del recurso extraordinario por infracción procesal), el informe pericial de la demandada no ha desvirtuado las bases sobre las que se ha fundado la presunción ni su resultado. En consecuencia, debemos partir del hecho presunto (existencia del daño) como hecho cierto».*

¹⁰¹ STS (Sala de lo Civil) 926/2023 de 12 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2473).

Aunque en este trabajo nos centramos en el análisis de la doctrina sentada en casación, ha de reseñarse que los coetáneos recursos extraordinarios por infracción procesal de las fabricantes—fundados en motivos como la incongruencia, la falta de equidad, la ilógica de la presunción judicial o la errónea valoración de las sentencias extranjeras— fueron íntegramente desestimados.

6.1 CUESTIONES SIN RESOLVER

Si bien es patente para el TS que el sobreprecio se traslada por igual a los adquirentes de un camión por la vía de compraventa que por la vía de arrendamiento financiero, no existe consenso en cuanto a los intereses que deberían devengarse en este último caso. Algunas Audiencias piensan que el daño en forma de sobreprecio se deja sentir desde el momento en que se concierta el *leasing*, ya que el precio final es expresión del daño al mercado¹⁰²; otras consideran que lo justo es que los intereses se retrotraigan al abono de cada una de las cuotas, pues la satisfacción del importe por el uso del camión se realiza al vencimiento de los respectivos pagos del arrendamiento financiero¹⁰³.

Por otro lado, el Supremo dejó abierta la puerta a que se acreditase que el daño era tanto superior como inferior a la cifra del 5%, hecho que tuvo su repercusión tan sólo unos meses más tarde, como veremos:

¹⁰⁴«Estas circunstancias descritas en la Decisión son también suficientes para entender que ese daño no fue insignificante o meramente testimonial. Lo que no ha resultado probado en este caso es que el importe de ese daño haya sido superior al 5% del precio del camión, que es el porcentaje que el tribunal de segunda instancia considera como importe mínimo del daño, atendidas las referidas circunstancias del cártel y los datos estadísticos sobre los porcentajes de sobreprecio que suelen causar los cárteles, en aplicación de las facultades estimativas que el ordenamiento jurídico le atribuía antes incluso de la trasposición de la Directiva, como consecuencia directa del principio de indemnidad derivado de los arts. 1902 CC y 101 TFUE.

De tal forma que, mientras no se acredite que el importe del daño ha sido superior a ese porcentaje mínimo del 5%, el demandante no puede pretender una indemnización superior a ese porcentaje».

¹⁰² SAP de Madrid (Sección 28ª) 825/2022 de 8 de noviembre, (ECLI:ES:APM:2022:16687).

¹⁰³ SAP de Zaragoza (Sección 5ª) 745/2022 de 10 de junio, (ECLI:ES:APZ:2022:1313).

¹⁰⁴ STS (Sala de lo Civil) 923/2023 de 12 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2492).

En la Audiencia de Barcelona se ha mantenido, sobre la base de esta opinión, el anterior criterio del 10%¹⁰⁵. El resto de órganos jurisdiccionales decidieron acomodarse al criterio del 5%, pese a que las periciales actuales de las reclamantes suelen ser más sofisticadas que los análisis estadísticos introducidos.

Para algunos abogados especializados en este ámbito, parece razonable esperar que con informes periciales más completos los reclamantes de daños podrían obtener indemnizaciones por porcentajes sustancialmente superiores en la nueva hornada de Sentencias que se espera para 2024¹⁰⁶. Hasta diciembre de 2023, el Supremo ha rechazado cualesquiera recursos extraordinarios recurrieran una indemnización igual o inferior al 5%¹⁰⁷.

Con posterioridad al fallo, todas las mercantiles interpusieron incidentes de nulidad de actuaciones. Con dicha estrategia buscaban minar el alcance vinculante de la jurisprudencia del TS: basta un cambio de criterio doctrinal para que se consagre nueva jurisprudencia. Al mismo tiempo, una estimación de los mismos podría abrir las puertas al Tribunal Constitucional¹⁰⁸. Desgraciadamente para ellas, todos esos incidentes terminaron por ser rechazados, penalización en costas incluida¹⁰⁹.

El alcance de *Sumal* y la responsabilidad de las matrices en nombre de sus filiales ofrece múltiples posibilidades a las Audiencias. Ya se ha reseñado cómo para la Audiencia de Pontevedra se puede trazar el camino inverso de imputación de responsabilidad, achacando a la filial el ilícito cometido por su matriz; pero las repercusiones de esta Sentencia pueden ser mucho más variadas. Por ejemplo, para una Magistrada de la Audiencia de Palencia, *Sumal* permitiría que la interrupción de la prescripción en la persona de la filial surtiera todos sus efectos frente a la matriz:

110 «Y, en este sentido, partiendo de la base de que “quien puede lo más, puede lo menos”, si se admite incluso la demanda directa a filiales para obtener resarcimiento por conductas anticompetitivas llevadas a cabo por las matrices,

¹⁰⁵ SJM Número 11 de Barcelona 129/2023, de 2 de octubre, (ECLI NO DISPONIBLE).

¹⁰⁶ MARCOS FERNÁNDEZ, F. *Entrevista privada vía LinkedIn*. (26/10/2023).

¹⁰⁷ MARCOS FERNÁNDEZ, F.. “Trucks cartel damages in Spain” *Artículo publicado en LinkedIn*, 2023, [En línea].

¹⁰⁸ MARCOS FERNÁNDEZ, F. *Entrevista privada vía LinkedIn*. (26/10/2023).

¹⁰⁹ “Trucks cartel damages in Spain” [En línea].

¹¹⁰ Sentencia del Juzgado de Primera Instancia Número 1 de Palencia 9/2022 de 16 de enero, (ECLI NO DISPONIBLE).

como facultad superior que asiste a los demandantes, debe poder admitirse, como manifestación inferior, que las interrupciones de plazos de prescripción se lleven a cabo también con estas filiales, motivo por el que debe procederse al estudio de si existe unidad económica entre la filiar que recibe el requerimiento interruptivo, con el ámbito económico en que se produjo la actividad colusoria». [Énfasis añadido]

Finalmente, la reforma del recurso de casación civil operada por el Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio, autoriza al Supremo a «devolver» a la Audiencia Provincial aquellos pleitos en los que la doctrina recurrida se oponga manifiestamente a la sentada por el Alto Tribunal sobre el particular. El propio legislador reconoce en la Exposición de Motivos que la reforma de la casación pretende aliviar la congestión que padece el TS, la cual en parte se debe, precisamente, a fenómenos de litigación masiva como el del cártel de camiones; con esta solución busca «automatizar» la resolución de este tipo de litigios¹¹¹.

En coherencia con su obrar anterior, en noviembre del presente el Supremo apreció que el recurso de casación de Volvo era manifiestamente contrario a la doctrina ya asentada, por lo que acordó su inadmisión por vía de Auto, lo que implicó reconocer la validez de una indemnización igual al 10% concedida por la Audiencia de Alicante¹¹². A fecha de cierre de este trabajo –11 de diciembre de 2023–, el Supremo inadmitía por idénticos motivos el recurso de casación e infracción procesal número 4514/2021 de *Iveco*¹¹³, lo que aparejaba la firmeza de una SAP de Álava donde se reconocía una indemnización del 19,87%¹¹⁴.

¹¹¹ Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea. Exposición de motivos. (BOE de 29/06/2023).

¹¹² Auto del TS (Sala de lo Civil) 736/2023, de 22 de noviembre, (ECLI NO DISPONIBLE).

¹¹³ Providencia del TS (Sala de lo Civil) de 24 de noviembre de 2023, (ECLI NO DISPONIBLE).

¹¹⁴ SAP de Álava (Sección 1ª) 349/2021, de 23 de abril, (ECLI:ES:APVI:2021:105).

CONCLUSIONES

PRIMERA. El Supremo se ha pronunciado con ánimo de resolver definitivamente las principales cuestiones que suscitaba el cártel de camiones. Sanciona la presunción judicial de existencia de daño, confirmando así la opinión generalizada.

SEGUNDA. La inmensa mayoría de los Juzgados y Audiencias que han entrado a conocer del asunto *a posteriori* se han acomodado a su criterio del 5%, pese a que dicha solución no está llamada a ser universal ni permanente y ya existen precedentes que conceden una indemnización superior.

TERCERA. En los litigios de Derecho Privado en general, y en las reclamaciones de daños derivados de los Tratados comunitarios en especial, cobra cada vez más relevancia la postura adoptada por el Juez europeo. Dicha postura permite incluso adivinar los fallos que ulteriormente emitirán los Tribunales de los Estados Miembro, particularmente nuestro Alto Tribunal.

CUARTA. Sin embargo, el Derecho comunitario no se enriquece sólo con las aportaciones de su propia Jurisdicción. Los fallos de los jueces nacionales –y anglosajones– «contagian» al resto de sus vecinos. Europa entera vigila atentamente los pronunciamientos de los Tribunales españoles, y a buen seguro muchas de sus soluciones inspirarán al resto de sus homólogos extranjeros.

QUINTA. Para 2024 se espera una nueva remesa de sentencias del Supremo. Si, como se sospecha, se termina por reconocer indemnizaciones superiores al 5% de manera generalizada, es probable que las mercantiles sancionadas inicien contactos de cara a firmar acuerdos extrajudiciales. Sin embargo, no se pueden descartar nuevos recursos a las autoridades europeas, particularmente por parte de *Scania AB*.

SEXTA. Tras la reforma del recurso de casación, es de esperar que el grueso de estos litigios se resuelva principalmente por las Audiencias Provinciales, las cuales «automatizarán» su resolución conforme a la jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo.

SÉPTIMA. Esta experiencia ha curtido a los órganos mercantiles españoles en materia de cárteles. El cártel de coches aprovechará muchas de las aportaciones de los reclamantes de camiones.

BIBLIOGRAFÍA

Artículos

ÁLVAREZ SARABIA, M. “*Res ipsa loquitur* y el daño desproporcionado en la responsabilidad médica” *Revistas Científicas de la Universidad de Murcia*, sin número, 2016.

BROKELMANN, H. “La Directiva de Daños y su transposición en España”, *Revista General de Derecho Europeo*, número 37, 2015.

COULSON, E., BLACKLOCK, B., HILDYARD, A., “Trucks cartel decision: overcharge gets green light”, *Thomson Reuters practical Law*, sin número, 2023.

MACÍAS CASTAÑO, J.M y GÓMEZ JENE, M. “El cártel de los camiones ante el Tribunal Supremo alemán: a propósito de la sentencia de 23 de septiembre de 2020 (KZR35/19)”, *Diario La Ley*, número 9810, 2021.

MARCOS FERNÁNDEZ, F. “Cutting the Baby in Half - The First Decision of the UK Competition Appeals Tribunal on Damages in the Trucks Cartel”, *Kluwer Competition Law Blog*, sin número, 2023.

MARCOS FERNÁNDEZ, F. “El cálculo de los daños causados por el cártel de los fabricantes de camiones”, *El Almacén del Derecho*, sin número, 2018.

MARCOS FERNÁNDEZ, F. “La litigación de daños por el cártel de camiones en el Tribunal Supremo: comentario a las sentencias n.926/23, 928/23, 939/23, 942/23, 946/23 y 950/23”, *Revista La Ley*, Número 32, 2023.

PLATERO ALCÓN, A. “Repercusiones Civiles del Ejercicio de las Acciones Follow on derivadas del cártel de camiones europeos”, *Revista Actualidad Jurídica Iberoamericana*, número 17, 2022.

ROBERTS, G. “Truck cartel: BT and Royal Mail win £17.5m in damages form DAF”, *FleetNews*, sin número, 2023.

ROMÁN LLAMOSÍ, S. “La responsabilidad del profesional liberal derivada del contrato de arrendamiento de servicios”, *Revista de Derecho VLex*, número 138, 2015.

Entrevistas

MARCOS FERNÁNDEZ, F. *Entrevista privada vía red social LinkedIn* (26/10/2023).

Monografías

FUENTETAJA PASTOR, J. *Manual de Derecho Administrativo Europeo*. Civitas, 3ª edición, 2015, [En línea].

MANGAS MARTÍN, A .y. LIÑÁN NOGUERAS, D. *Instituciones y Derecho de la Unión Europea.*, 9ª edición Tecnos, 2016.

(VARIOS AUTORES) *Letrados de la Administración de Justicia: Derecho Civil I*. Carperi, 2018.

(VARIOS AUTORES) *Letrados de la Administración de Justicia: Oficina Judicial y Organización Administración de Justicia*. Carperi, 2018.

Normativa

Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de multas y la reducción de su importe en casos de cártel (texto pertinente a efectos del EEE). (DOUE de 08/12/2006).

Constitución Española. (BOE de 29/12/1978).

Decisión sancionadora de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016. Asunto AT.39824 (Camiones). (DOUE de 06/04/2017).

Decisión sancionadora de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017. Asunto AT.39824 (Camiones). (DOUE de 30/06/2020).

Directiva 2014/104/UE del Parlamento europeo y del Consejo de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del derecho nacional, por infracciones del derecho de la competencia de los Estados Miembros y de la Unión Europea, (DOUE de 05/12/2014).

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, (BOE de 08/01/2000).

Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, (BOE de 02/07/1985).

Reglamento 1/2003, de 16 de diciembre, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (Texto pertinente a efectos del EEE). (DOUE de 04/01/2003).

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Versión consolidada. (DOUE de 07/06/2016).

Tratado de la Unión Europea, Versión consolidada. (DOUE de 07/06/2016).

Real Decreto de 24 de julio de 1889, que publica el Código Civil, (Gaceta de Madrid de 25/07/1889).

Real Decreto-Ley 9/2017, de 26 de mayo, por el que se transponen directivas de la Unión Europea en los ámbitos financiero, mercantil y sanitario, y sobre el desplazamiento de trabajadores. (BOE de 27/05/2017).

Real Decreto-Ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea. (BOE de 29/06/2023).

Resumen de la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Asunto AT.39824 (Camiones).(DOUE de 06/04/2017).

Resumen de la Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017. Asunto AT.39824 (Camiones). (DOUE de 30/06/2020).

Recursos web

Cambio de denominación *Daimler*: <https://group.mercedes-benz.com/company/news/daimler-becomes-mercedes-benz-group.html>]

Columna de *LinkedIn* de Francisco Marcos Fernández: <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7135302142663245824/>

Información sobre el grupo *Volkswagen* <https://www.volkswagengroupdistribucion.es/marcas-y-productos>

ÍNDICE JURISPRUDENCIAL

Auto de la AP de León (Sección 1ª) de 12 de junio de 2020, (ECLI NO DISPONIBLE).

Auto del TS (Sala de lo Civil) 736/2023, de 22 de noviembre, (ECLI NO DISPONIBLE).

Providencia del TS (Sala de lo Civil) de 24 de noviembre de 2023, (ECLI NO DISPONIBLE).

SAP de A Coruña (Sección 6ª) 613/2009 de 26 de noviembre, (ECLI:ES:APC:2009:2976).

SAP A Coruña (Sección 4ª) 59/2021, de 22 de febrero, (ECLI:ES:APC:2021:358).

SAP de Álava (Sección 1ª) 349/2021, de 23 de abril ,(ECLI:ES:APVI:2021:105).

SAP de Barcelona (Sección 15ª) 603/2020, de 17 de abril, (ECLI:ES:APB:2020:2567).

SAP de Barcelona (Sección 15ª) 1221/2022, de 18 de julio, (ECLI:ES:APB:2022:7669).

SAP de Bilbao (Sección 4ª) 581/2023 de 16 de julio, (ECLI NO DISPONIBLE).

SAP de La Rioja (Sección 1ª) 378/2022 de 20 de diciembre, (ECLI:ES:APLO:2022:585).

SAP de León (Sección 1ª) 777/2022, de 23 de diciembre, (ECLI:ES:APLE:2022:1717).

SAP de Madrid (Sección 28ª) 825/2022 de 8 de noviembre, (ECLI:ES:APM:2022:16687).

SAP de Oviedo (Sección 1ª) 2003/2020, de 20 de noviembre, (ECLI:ES:APO:2020:4760).

SAP de Oviedo (Sección 1ª) 127/2021 de 4 de marzo, (ECLI:ES:APO:2021:572).

SAP de Oviedo (Sección 1ª) 899/2022, de 11 de noviembre, (ECLI:ES:APO:2022:3668)

SAP de Oviedo (Sección 1ª) 3/2023, de 13 de enero, (ECLI:ES:APO:2023:97).

SAP de Palencia (Sección 1ª) 464/2022 de 14 de diciembre, (ECLI:ES:APP:2022:606).

SAP de Pontevedra (Sección 1ª) 517/2022 de 8 de julio, (ECLI:ES:APPO:2022.1854).

SAP de Sevilla (Sección 5ª) 95/2023 de 24 de febrero, (ECLI:ES:APSE:2023:528).

SAP de Valencia (Sección 9ª) 1071/2019, de 16 de diciembre, (ECLI:ES:APV:2019:4151).

SAP de Valencia (Sección 9ª) 240/2022 de 16 de marzo (ECLI:ES:APV:2022:761).

SAP de Valladolid (Sección 3ª). 758/2021 de 17 de noviembre, (ECLI:ES:APVA:2021:1704).

SAP de Zaragoza (Sección 5ª) 578/2020 de 27 de julio, (ECLI:ES:APZ:2020:2008).

SAP de Zaragoza (Sección 5ª) 745/2022 de 10 de junio, (ECLI:ES:APZ:2022:1313).

SJM Número 2 de A Coruña 124/2020 de 10 de julio, (ECLI:ES:JMC:2020:3185).

SJM Número 11 de Barcelona 129/2023, de 2 de octubre, (ECLI NO DISPONIBLE).

SJM Número 3 de Madrid 152/2023 de 10 de mayo, (ECLI NO DISPONIBLE).

SJM Número 2 de Madrid 55/2023, de 31 de mayo, (ECLI NO DISPONIBLE).

SJM. Número 1 de Oviedo 219/2022, de 7 de septiembre, (ECLI:ES:JMO:2022:10741).

SJM Número 1 de Oviedo 307/2022 de 30 de diciembre. (ECLI:ES:JMO:2022:13838)

SJM Número 1 de Oviedo 14/2023, de 27 de febrero, (ECLI:ES:JMO:2023:144).

SJM Número 1 de Oviedo 11/2023, de 28 de febrero, (ECLI:ES:JMO:2023:584).

SJM Número 1 de Oviedo 301/2023 de 30 de diciembre, (ECLI:ES:JMO:2022:13833).

SJM Número 1 de Zaragoza 198/2018, de 13 de diciembre (ECLI:ES:JMZ:2018:4752).

Sentencia del Juzgado de Primera Instancia Número 1 de Palencia 9/2022 de 16 de enero, (ECLI NO DISPONIBLE).

Sentencia del Juzgado de Primera Instancia y de lo Mercantil Número 8 de León 126/2023, de 17 de octubre, (ECLI NO DISPONIBLE).

Sentencia del Tribunal General de la UE (Sala Décima ampliada) de 2 de julio de 2022, *Scania y otros versus Comisión* (ECLI:EU:T:2022:48).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (Pleno) de 20 de septiembre de 2021, *Caso Courage Limited y otros versus Bernard Crehan y otros*, (ECLI:EU:C:2001:181).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (Sala Tercera) de 13 de julio de 2006. *Vicenzo Manfredi y otros versus Lloyd Adriatico Assicurazioni SpA y otros*. (ECLI:EU:C:2006:461).

Sentencia del Tribunal Napolitano (*Sezione specializzatta in materia di imprese*) 6319/2021, *s.r.l. vs S.p.A.*, de 6 de junio de 2021.

STS (Sala de lo Civil) 1038/1999, de 9 de diciembre, (ECLI:ES:TS:1999:7847).

STS (Sala de lo Civil) 651/2013 de 7 de noviembre, (ECLI:ES:TS:2013:5819).

STS (Sala de lo Civil) 170/2014 de 4 de abril, (ECLI:ES:TS:2014:1762).

STS (Sala de lo Civil) 923/2023, de 12 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2492).

STS (Sala de lo Civil) 924/2023, de 12 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2472).

STS (Sala de lo Civil) 926/2023 de 12 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2473).

STS (Sala de lo Civil) 928/2023 de 12 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2474).

STS (Sala de lo Civil) 939/2023, de 13 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2476).

STS (Sala de lo Civil) 949/2023 de 15 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2494).

STS (Sala de lo Civil) 949/2023 de 15 de junio, (ECLI:ES:TS:2023:2494).

STJUE (Sala Quinta) de 5 de junio de 2014, *Kone y otros versus ÖBB Infrastruktur AG* (ECLI:EU:C:2014:1317).

STJUE (Sala Segunda) de 14 de marzo de 2019, *Vantaan kaupunki versus Skanska Industrial Solutions Oy y otros*, (ECLI:EU:C:2019:204).

STJUE (Gran Sala) de 6 de octubre de 2021, *Sumal SL versus Mercedes Benz Trucks España SL*, (ECLI:EU:C:2021:800).

STJUE (Sala Primera) de 22 de junio de 2022, *Volvo AB, DAF Trucks NV versus RM*, (ECLI:EU:C:2021:494).

STJUE (Sala Segunda) de 10 de noviembre de 2022, *AD y otros versus PACCAR INC DAF y otros*, (ECLI:EU:C:2022:863).

STJUE (Sala Segunda) de 16 de febrero de 2023, *Tráficos Manuel Ferrer e Ignacio versus Daimler AG*, (ECLI:EU:C:2023:99).