

El preu de la col·lusió: la jurisprudència recent del Tribunal Suprem sobre el càlcul de la indemnització en el càrtel de camions

Alba Ibáñez Ballesteros

Universitat Autònoma de Barcelona

ORCID: 0009-0007-8183-9244



Recepció: 24/06/2025

Acceptació: 07/10/2025

Publicació: 29/01/2026

Cita recomanada: IBÁÑEZ BALLESTEROS, A. (2026). "El preu de la col·lusió: la jurisprudència recent del Tribunal Suprem sobre el càlcul de la indemnització en el càrtel de camions". *Quaderns IEE: Revista de l'Institut d'Estudis Europeus*, 5(1), 4-29. DOI: <<https://doi.org/10.5565/rev/quadernsiee.130>>

Resum

El present article té per objecte analitzar i valorar la jurisprudència recent del Tribunal Suprem relativa al càlcul de la indemnització dels danys derivats del denominat *càrtel de camions*, declarat per la Comissió Europea l'any 2016 com a infracció de l'article 101 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea. Aquesta decisió ha donat lloc a un elevat nombre de reclamacions judicials interposades pels adquirents de camions amb la finalitat d'obtenir el rescabament dels perjudicis soferts.

A partir de l'estudi de les sentències més recents, s'examinen els criteris adoptats pel Tribunal Suprem en relació amb la valoració de la prova aportada per les parts, la determinació dels elements necessaris per quantificar el dany i les principals dificultats probatòries que afronten els perjudicats a l'hora d'acreditar la relació causal entre la conducta col·lusòria i el perjudici ocasionat.

L'article s'articula en quatre apartats. En primer lloc, s'exposa el marc normatiu aplicable a les accions de rescabament de danys derivats d'infraccions del dret de la competència. En segon terme, s'analitzen les resolucions judicials objecte d'estudi. Tot seguit, s'avalua críticament la resposta del Tribunal Suprem, amb l'objectiu de determinar si manté un criteri decisor coherent i alineat amb la doctrina del Tribunal de Justícia de la Unió Europea. Finalment, es presenten les conclusions principals de l'anàlisi.

Paraules clau: Càrtel de camions; Accions de danys i perjudicis; Sobrepreu anticompetitiu; Estimació judicial del dany; Prova del dany; Tribunal Suprem; Comissió Europea.

Resumen. *El precio de la colusión: la reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre el cálculo de la indemnización en el cártel de camiones*

El presente artículo tiene por objeto analizar y valorar la reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo relativa al cálculo de la indemnización de los daños derivados del denominado cártel de camiones, declarado por la Comisión Europea en 2016 como infracción del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Esta decisión ha dado lugar a un elevado número de reclamaciones judiciales interpuestas por los adquirentes de camiones con el fin de obtener el resarcimiento de los perjuicios sufridos.

A partir del estudio de las sentencias más recientes, se examinan los criterios adoptados por el Tribunal Supremo con relación a la valoración de la prueba aportada por las partes, la determinación de los elementos necesarios para cuantificar el daño y las principales dificultades probatorias que afrontan los perjudicados a la hora de acreditar la relación causal entre la conducta colusoria y el perjuicio ocasionado.

El artículo se articula en cuatro apartados. En primer lugar, se expone el marco normativo aplicable a las acciones de resarcimiento de daños derivados de infracciones del derecho de la competencia. En segundo lugar, se analizan las resoluciones judiciales objeto de estudio. A continuación, se evalúa críticamente la respuesta del Tribunal Supremo, con el objetivo de determinar si mantiene un criterio decisorio coherente y alineado con la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Por último, se presentan las principales conclusiones del análisis.

Palabras clave: Cártel de camiones; Acciones de daños y perjuicios; Sobreprecio anticompetitivo; Estimación judicial del daño; Prueba del daño; Tribunal Supremo; Comisión Europea.

Abstract. *The price of collusion: recent Supreme Court jurisprudence on calculating compensation in the truck cartel*

This article aims to analyze and assess the recent jurisprudence of the Supreme Court regarding the calculation of compensation for damages arising from the so-called truck cartel, declared by the European Commission in 2016 to be an infringement of Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union. This decision has led to a large number of lawsuits filed by truck purchasers seeking compensation for the losses suffered.

Based on a study of the most recent rulings, the article examines the criteria adopted by the Supreme Court regarding the assessment of evidence presented by the parties, the determination of the elements necessary to quantify the damages, and the main evidentiary difficulties faced by those affected when trying to prove the causal link between the collusive conduct and the resulting harm.

The article is structured in four sections. First, it outlines the legal framework applicable to actions for compensation for damages arising from infringements of competition law. Secondly, the judicial decisions under study are analyzed. Next, the Supreme Court's response is critically evaluated to determine whether it maintains a consistent decision-making criterion aligned with the case law of the Court of Justice of the European Union. Finally, the main conclusions of the analysis are presented.

Keywords: Truck cartel; Damages claims; Anticompetitive overpricing; Judicial assessment of damages; Proof of damages; Supreme Court; European Commission.

Sumari

1. Introducció
 2. Anàlisi jurisprudencial
 3. Avaluació crítica
 4. Conclusions
 5. Referències
-

1. INTRODUCCIÓ

Per evitar que es produeixin pràctiques restrictives de la competència, el Dret de la Unió Europea i el respecte de cadascun dels estats membres han elaborat, des de fa anys, un conjunt de normes que vetllen per garantir que les relacions entre empreses no vulnerin el principi de lliure competència. En aquest context, els càrtels suposen una de les formes d'infracció més greus ja que, a través de pactes entre competidors, s'aconsegueix alterar el funcionament del mercat mitjançant la restricció de l'oferta, l'increment artificial dels preus i habitualment el repartiment del mercat, perjudicant així consumidors, empreses i administracions públiques.

Un dels casos més emblemàtics en aquest àmbit és el conegut «càrtel de camions», declarat per la Comissió Europea, l'any 2016, com una infracció de l'article 101 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea (d'ara endavant, TFUE).¹ Aquesta actuació va implicar la col·laboració il·lícita dels principals fabricants de camions d'Europa, que van coordinar les seves actuacions pel que fa als preus i estratègies de mercat durant més d'una dècada.

El Tribunal Suprem (d'ara endavant, TS), com a màxim òrgan jurisdiccional, ha desenvolupat un paper clau en la concreció dels criteris aplicables per determinar la relació entre la conducta infractora i el dany ocasionat, la responsabilitat dels infractors i l'abast de les compensacions.

El present article té per objecte conèixer quina ha estat la seva resposta, centrant-se en les últimes decisions publicades, per tal que la informació utilitzada sigui el més actual possible. Concretament, s'analitzen les següents sentències: 1040/2024, 1041/2024, 1042/2024, 1043/2024, 1044/2024, 1045/2024 de 22 de juliol de 2024 i 1380/2024 de 23 d'octubre de 2024.

La metodologia emprada es basarà en un estudi detallat de les sentències seleccionades, tot realitzant una comparativa entre elles, amb els seus precedents i amb les resolucions del Tribunal de Justícia de la Unió Europea (d'ara endavant, TJUE). L'objectiu és analitzar si la màxima autoritat judicial espanyola ha modificat el seu

¹ Decisió de la Comissió Europea adoptada en l'assumpte AT.39824 – *Trucks*, publicada al Diari Oficial de la Unió Europea el 19 de juliol de 2016 (d'ara endavant, la Decisió).

criteri i si segueix la doctrina establerta pel poder judicial europeu. Aquest enfocament pretén no només identificar la problemàtica existent en aquesta matèria, sinó també contribuir al debat sobre el paper dels tribunals en la garantia de l'eficàcia del Dret de la competència.

Abans de res, cal recordar la normativa aplicable. Les conductes col·lusòries són sancionades tant pel Dret de la Unió Europea com pels ordenaments jurídics dels diferents estats membres. L'elecció d'un o altre marc normatiu dependrà de si aquestes conductes afecten o no el comerç entre estats membres. Aquest tipus de pràctiques prohibides es troben regulades a l'article 101 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea i a l'article 1 de la Llei 15/2007, de 3 de juliol, de Defensa de la Competència.

La lluita contra aquests il·límits pot articular-se tant mitjançant l'aplicació privada del dret de la competència, en què els perjudicats exerceixen accions civils davant dels òrgans judicials, com a través de la seva aplicació pública, en què són les autoritats de competència les que vetllen per l'existència d'una competència efectiva al mercat (Díez, 2024).

2. ANÀLISI JURISPRUDENCIAL

2.1. Supòsit de fet comú

Les sentències analitzades resolen els recursos de cassació interposats contra resolucions dictades per quatre Audiències Provincials (Madrid, Valladolid, Càceres i Saragossa) durant els anys 2021 i 2022. En tots els supòsits, el TS reconeix el dret dels adquirents de camions a ser compensats pel sobrepreu pagat a causa del càrtel, consolidant el criteri d'aplicar un percentatge del 5 % sobre el preu dels vehicles adquirits com a base per a la indemnització.

Per comprendre la qüestió sotmesa als tribunals, cal esmentar en primer lloc el paper clau de la Decisió de la Comissió Europea, mitjançant la qual es va declarar que un conjunt determinat de societats —concretament, quinze organitzacions integrades en cinc empreses fabricants de camions (MAN, DAF, IVECO, Daimler-Mercedes i Volvo/Renault)— havien fixat preus. Aquesta conducta va comportar un increment dels preus bruts dels camions mitjans i pesats a l'Espai Econòmic Europeu (EEE) i va influir tant en el calendari com en la repercussió dels costos associats a la introducció de tecnologies de control d'emissions d'acord amb les normes EURO 3 a 6.

Aquests fets van ser qualificats com a constitutius de pràctiques col·lusòries contràries a l'article 101 del TFUE i a l'article 53 de l'Acord de l'EEE.

Els danys van consistir en l'adquisició de camions, tant per part de particulars com d'empreses, a un preu superior al que hauria correspost en absència del càrtel esmentat, durant el període comprès entre el 17 de gener de 1997 i el 18 de gener de 2011. Aquests danys inclouen també les compres efectuades mitjançant contractes de *leasing*, atès que, en aquests casos, la indemnització comença igualment a computar-se

des de la data d'adquisició del vehicle, ja que el sobrecost es produeix en el moment en què el perjudicat sol·licita el finançament necessari per a l'adquisició del camió.

La Comissió Europea va imposar multes quantioses per la comissió de les infraccions esmentades, va ordenar als responsables que posessin fi a les conductes descrites, en cas que encara no ho haguessin fet, i que s'abstinguessin de reiterar-les en el futur.

Arran de la Decisió, particulars i empreses que havien adquirit camions durant el període esmentat van interposar demandes contra les societats participants en el càrtel, sobre la base d'una infracció del dret de la competència, tal com ja quedava recollit en l'escrit de la Comissió. En essència, es sol·licitava la condemna de les empreses infractores a indemnitzar els danys —és a dir, el sobrecost— ocasionats pel càrtel.

Les empreses participants en el càrtel solien negar haver causat cap perjudici als demandants. L'argument principal que adduïen era que la seva conducta no havia comportat un increment dels preus dels camions, atès que s'havia limitat a un mer intercanvi d'informació que, segons sostenien, havia estat innocu per als compradors. Tanmateix, cal destacar que aquest intercanvi ja va ser qualificat per la Comissió com una distorsió de la competència i, consegüentment, com una causa altament probable de l'increment dels preus.

2.2. Qüestions jurídiques

Un cop identificat l'objecte de les diferents sentències analitzades, convé examinar aquells aspectes que presenten divergències o suscitin dubtes interpretatius.

En primer lloc, es planteja la incertesa relativa al dret aplicable arran de l'aprovació de la Directiva 2014/104/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de novembre de 2014, relativa a determinades normes per les quals es regeixen les accions per danys derivades d'infraccions del dret de la competència dels estats membres i de la Unió Europea (d'ara endavant, Directiva 2014/104/UE o Directiva de danys), atès que hi ha accions interposades amb anterioritat a la seva entrada en vigor que han continuat tramitant-se després de la seva transposició, així com accions exercitades amb posterioritat a aquesta entrada en vigor però relatives a fets esdevinguts amb anterioritat.

En segon terme, s'observen discrepàncies quant a l'abast de les conductes sancionades per la Decisió, així com pel que fa a la legitimació passiva de la filial d'una empresa que va participar en l'il·lícit.

En tercer lloc, es discuteix quin és el moment a partir del qual s'ha de considerar produït el dany, així com quin és el mètode adequat per al seu càlcul.

En quart lloc, es plantegen qüestions relatives al contingut que ha de tenir l'informe pericial aportat per la part actora, ja que el concepte de «mínim esforç probatori» no resulta prou precís per delimitar-ne l'abast.

En cinquè lloc, es debat el moment inicial del còmput del termini de prescripció de l'acció de danys i perjudicis exercitada pels adquirents dels camions cartel·litzats.

Finalment, i en estreta relació amb la qüestió anterior, s'analitza durant quin període temporal pot exercitar-se aquesta acció.

2.3. Respostes del Tribunal Suprem

A continuació, s'aborden les qüestions jurídiques plantejades seguint el criteri adoptat pel Tribunal Suprem i, en l'apartat següent, s'analitzarà la fonamentació de les respostes donades. En ambdós casos, es manté l'ordre expositiu del punt anterior amb la finalitat de facilitar la comprensió del raonament.

En primer lloc, el Tribunal Suprem, amb fonament en l'article 22 de la Directiva de danys, sosté que les disposicions de caràcter substantiu previstes en aquesta norma no tenen efecte retroactiu. En canvi, les disposicions de naturalesa processal sí que resulten aplicables a les accions de danys interposades amb posterioritat a la seva entrada en vigor, és a dir, a partir del 26 de desembre de 2014.

Pel que fa a les conductes il·lícites, el Tribunal Suprem sosté que no es va tractar únicament d'un intercanvi d'informació entre competidors amb efectes perjudicials per als adquirents, sinó que la col·lusió va generar greus distorsions en el mercat en el seu conjunt. Per aquest motiu, considera procedent presumir que, arran de l'existència del càrtel, els compradors van haver de suportar un preu per camió superior al que hauria correspost en condicions de competència efectiva. En aquest sentit, el Tribunal entén que allò que consta veritablement provat són els fets descrits a la Decisió i que, llevat de prova en contrari, s'ha de presumir que el càrtel va causar danys.²

Una altra qüestió que suscita dubtes és si les filials de les empreses sancionades poden esdevenir també subjectes responsables d'una infracció del dret de la competència. Doncs bé, de les sentències analitzades, únicament la STS 5079/2024, de 23 d'octubre, es pronuncia expressament sobre la responsabilitat d'una filial vinculada a l'empresa IVECO. En concret, s'hi analitza el cas de CNH Industrial N.V., que va ser reconeguda per la Comissió Europea com a infractora del dret de la competència durant el període comprès entre l'1 i el 18 de gener de 2011.

D'aquesta manera, el TS confirma la possibilitat d'imposar sancions i d'exigir la indemnització pels danys i perjudicis a la filial, encara que aquesta no hagi estat expressament mencionada a la Decisió de la Comissió, pels fets imputables a la societat matriu, sempre que ambdues conformin una única unitat econòmica.

Pel que fa a la tercera de les qüestions analitzades, partint del fet que el dany s'entén com el sobrecost patit pels adquirents de camions durant el període cartel·litzat, les diferents sentències examinades el defineixen com la diferència entre el preu efectivament pagat i aquell que hauria correspost en absència de la conducta

² Remissió a l'article 386 de la LEC i a l'article 17 de la Directiva de danys sobre les presumpcions judicials.

sancionada. En totes elles, el TS considera que aquest dany es produeix en el moment de l'adquisició dels camions.

La dificultat en el càlcul del dany és evident, atès que exigeix la construcció d'un escenari hipotètic en què la infracció no s'hagués produït i, consegüentment, en què el preu dels camions no s'hagués vist afectat. És per aquest motiu que, ja en sentències relatives al càrtel del sucre, el TS va reconèixer la «imposibilidad de realizar una reproducción perfecta de cuál hubiera sido la situación si no se hubiera producido la conducta ilícita».³

Totes les resolucions coincideixen a assenyalar que cap dels informes pericials aportats pels demandants determina amb exactitud l'import del preu pagat en excés, atès que, habitualment, es tracta d'informes basats en estudis estadístics de caràcter general. En particular, la STS 5079/2024, de 23 d'octubre, analitza l'anomenat informe Oxera,⁴ un dels més freqüentment presentats per les parts, i conclou que les seves conclusions no poden «extrapolarse sin más a cualquier caso (al margen de las características del cártel y de los productos afectados) por remisión a una media ponderada».

Endinsant-nos en el contingut de l'informe pericial, el demandant ha de quantificar el perjudici patit mitjançant la presentació d'un informe que «formule una hipótesis razonable y técnicamente fundada sobre datos contrastables y no erróneos».⁵ Les diferents resolucions especifiquen que aquest requisit no implica la determinació exacta de l'import del dany, sinó l'aportació d'una metodologia de càlcul que, en absència d'una altra hipòtesi millor elaborada, permeti acreditar que no hi ha hagut una inactivitat probatòria per part del perjudicat.

Alhora, s'estableix que l'informe presentat per la part demandada no pot limitar-se a assenyalar la manca de precisió de l'informe del perjudicat, sinó que ha de formular una hipòtesi alternativa que pugui considerar-se millor fonamentada i que es presenti com a idònia per al càlcul del sobrecost (Marcos, 2020).

En totes les demandes analitzades s'aporten informes pericials de característiques similars, cap dels quals aconsegueix quantificar, ni de manera exacta ni aproximada, l'import real del sobrecost patit. Per aquest motiu, s'acaba recorrent a l'estimació judicial del dany per tal de fixar un import concret d'indemnització.

En tots els casos examinats, s'estableix que aquesta indemnització equival al 5% del preu dels camions adquirits objecte de les respectives demandes, als quals s'han d'afegir els interessos legals meritats des de la data d'adquisició.

Finalment, pel que fa al termini de prescripció de l'acció de danys i perjudicis, el TS sosté que la norma aplicable al conjunt de les sentències analitzades és la prevista a l'article 74 de la Llei de defensa de la competència. En conseqüència, els demandants disposaven d'un termini de cinc anys per exercitar el seu dret, comptats des del

³ Vegeu el FD7.3 de la STS 5819/2013, de 7 de novembre.

⁴ Oxera és una consultoria d'economia i finances que l'any 2009 va presentar l'informe titulat: *Quantifying antitrust damages towards non-binding guidance for courts*.

⁵ Vegeu el FD4.12 de la STS 4003/2024, de 22 de juliol.

moment en què la infracció hagués finalitzat i el demandant hagués tingut, o hagués pogut tenir raonablement, coneixement del fet sancionat, del perjudici ocasionat i de la identitat de l'infractor.⁶

D'aquesta manera, a la data d'interposició de les demandes, les accions exercitades no es trobaven prescrites.

2.4. Fonaments de les respostes del Tribunal Suprem

Un cop conegudes les respostes formulades per l'alt tribunal a les qüestions jurídiques plantejades, convé analitzar-ne el fonament per tal de comprendre la justificació que sustenta cadascun dels seus pronunciaments.

Pel que fa al dret aplicable, l'apartat primer de l'article 22 de la Directiva 2014/104/UE estableix que «los Estados miembros se asegurarán de que las medidas nacionales adoptadas en virtud del artículo 21, a fin de cumplir con las disposiciones sustantivas de la presente Directiva, no se apliquen con efecto retroactivo». En conseqüència, les normes de caràcter substantiu —aquelles que estableixen drets i obligacions per a les parts interessades— no són aplicables als fets ocorreguts amb anterioritat a la seva transposició, produïda el 27 de desembre de 2016.

No obstant això, si es pren com a exemple de disposició substantiva el termini de prescripció i es considera l'assumpte *C-267/20, Volvo i DAF Trucks*, s'observa que el TJUE adopta un criteri matisat. En concret, estableix que, quan una demanda s'interposa després de la finalització del termini de transposició de la Directiva 2014/104/UE, encara que es refereixi a una infracció que va concloure abans de la seva entrada en vigor, aquesta pot beneficiar-se del termini de prescripció de cinc anys previst a l'article 10 de la Directiva, sempre que l'acció s'hagués exercitat dins del termini d'un any establert a l'ordenament espanyol amb anterioritat a la seva transposició (article 1968.2 del Codi civil).

Això és així perquè, en aquests supòsits, es tracta d'una acció que no es trobava prescrita conforme al dret nacional vigent en el moment de la transposició de la Directiva.

En conseqüència, es constata que l'aplicació de la Directiva de danys depèn del tipus concret de disposició substantiva que es pretengui aplicar. Aquesta situació posa en qüestió el nivell de seguretat jurídica que els particulars poden legítimament esperar en aquest àmbit (Rodger, Ferro i Marcos, 2019). D'altra banda, l'apartat segon del mateix article estableix que:

los Estados miembros se asegurarán de que ninguna medida nacional adoptada en virtud del artículo 21, distinta de aquellas a las que se refiere el apartado 1, se aplique a las acciones por daños ejercitadas ante un órgano jurisdiccional nacional antes del 26 de diciembre de 2014.

⁶ De contingut equivalent a l'article 10è de la Directiva de danys.

En conseqüència, la Directiva 2014/104/UE només preveu l'aplicació retroactiva de les seves disposicions de caràcter processal, és a dir, d'aquelles que regulen el desenvolupament del procediment judicial, i únicament respecte de les accions de danys interposades amb posterioritat a la seva data d'adopció, el 26 de desembre de 2014.

La norma de transposició a l'ordenament espanyol és el Reial Decret-llei 9/2017, que va entrar en vigor el 27 de maig de 2017, i que, com no podia ser d'altra manera, també exclou la retroactivitat del règim substantiu. Així mateix, la seva disposició transitòria primera confirma que el règim processal únicament és aplicable als procediments iniciats amb posterioritat a la seva entrada en vigor.⁷

La Secció Primera de l'Audiència Provincial de Lleó, mitjançant providència de 12 de juny de 2020, dictada en el marc de l'assumpte *C-267/20, RM v. DAF Trucks NV i AB Volvo*, va plantejar diverses qüestions relatives al règim transitori de la Directiva 2014/104/UE. En concret, va suscitar el dubte sobre quina normativa resultava aplicable a una reclamació de danys i perjudicis que, tot i haver estat interposada després de l'entrada en vigor tant de la Directiva com de les disposicions nacionals de transposició, versava sobre una infracció que havia finalitzat amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquestes normes.

Per donar resposta a aquesta qüestió, cal tenir en compte una successió de dates rellevants: en primer lloc, la conducta sancionada per la Comissió Europea en la seva Decisió de 19 de juliol de 2016 es va desenvolupar entre els anys 1997 i 2011; en segon lloc, el 6 d'abril de 2017 es va publicar un resum d'aquesta Decisió; en tercer lloc, la Directiva va entrar en vigor el 26 de desembre de 2014, amb un termini de transposició que finalitzava el 31 de desembre de 2016, si bé la seva incorporació a l'ordenament jurídic espanyol no es va produir fins al 26 de maig de 2017; finalment, en el cas concret, l'acció de danys i perjudicis va ser exercitada l'1 d'abril de 2018.

El TJUE, en la sentència *C-267/20, Volvo i DAF Trucks*, va analitzar el moment en què es va consolidar la situació jurídica controvertida amb la finalitat de determinar si aquesta s'havia produït abans o després de l'entrada en vigor de la Directiva 2014/104/UE i del seu termini de transposició.⁸

Atès que, en aquest assumpte, els fets generadors de la responsabilitat extracontractual per infracció del dret de la competència es van produir amb anterioritat a l'entrada en vigor de la legislació nacional de transposició, el Tribunal conclou que les accions de danys han de regir-se per les disposicions substantives vigents en el moment de la comissió de la infracció. Aquesta interpretació resulta coherent tant amb el règim establert per la Directiva de danys com amb la jurisprudència consolidada del TJUE, d'acord amb la qual, en absència de disposicions

⁷ 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.

⁸ Vegeu la STJUE ass. *C-267/20 Volvo AB i DAF Trucks NV vs RM*, de 22 de juny de 2022.

específiques de Dret de la Unió, les accions de reclamació de danys es regeixen per les normes materials i procedimentals dels ordenaments nacionals dels estats membres.⁹

En conseqüència, el Tribunal estableix que les disposicions de caràcter processal de la Directiva de danys sí que són aplicables a aquest assumpte, mentre que les disposicions substantives manquen d'efecte retroactiu i, per tant, no resulten aplicables.

Pel que fa a les conductes sancionades, el Tribunal Suprem segueix la definició recollida al considerant 81 de la Decisió de la Comissió Europea, segons la qual la conducta infractora es caracteritza per la coordinació entre les empreses destinatàries de la Decisió, que eren competidores, mitjançant la fixació de preus bruts —directament o a través de l'intercanvi d'increments de preus bruts previstos—, la limitació i la calendarització de la introducció de tecnologies conformes amb les noves normes d'emissions, així com l'intercanvi d'altra informació comercialment sensible, com ara les comandes rebudes i els terminis de lliurament:

The conduct is characterised by the coordination between Addressees, which were competitors, of gross prices, directly and through the exchange of planned gross price increases, the limitation and the timing of the introduction of technology complying with new emission standards and sharing other commercially sensitive information such as their order intake and delivery times.

Per tant, s'aclareix que la conducta sancionada no va consistir únicament en un mer intercanvi d'informació innocu per als compradors de camions, tal com pretenien fer entendre les empreses infractores.

Pel que fa a la responsabilitat de la filial, la Secció núm. 15 de l'Audiència Provincial de Barcelona, mitjançant providència de 24 d'octubre de 2019 dictada en l'assumpte C-882/19, *Sumal SL v. Mercedes-Benz Trucks España SL*, va sol·licitar un pronunciament del TJUE, entre d'altres qüestions, sobre la possible manca de legitimació passiva de les filials de societats infractores.

Aquesta sol·licitud tenia l'origen en una divergència interpretativa existent en la jurisprudència nacional. D'una banda, alguns tribunals consideraven que no calia apreciar la manca de legitimació passiva de les filials, atès que la jurisprudència del Tribunal de Justícia havia consolidat la doctrina de la unitat econòmica. D'altra banda, altres òrgans judicials defensaven que aquesta doctrina no podia aplicar-se en sentit invers —és a dir, estenent la responsabilitat de la societat matriu a les filials—, ja que, en aquests supòsits, no concorreria necessàriament l'existència de control o la possibilitat d'exercir una influència decisiva sobre les decisions de la filial.

El pronunciament del TJUE permet aclarir aquesta problemàtica, en la mesura que estableix que qualsevol víctima d'una infracció de l'article 101 TFUE pot exercitar una acció de danys i perjudicis tant contra la societat matriu sancionada per la Comissió

⁹ Vegeu el considerant 11 de la Directiva de danys i l'apartat 31 de la STJUE C-453/99 *Courage Ltd i Crehan*, de 20 de setembre de 2001.

Europea com contra una filial d'aquesta societat, sempre que ambdues constitueixin una mateixa unitat econòmica (Marcos, 2023).

Al considerant 41 de la resolució es precisa que per unitat econòmica s'ha d'entendre «una organización unitaria de elementos personales, materiales e inmateriales que persigue de manera duradera un fin económico determinado». Aquesta unitat econòmica implica la manca d'autonomia de la societat filial en la determinació del seu comportament en el mercat, en tant que aquest respon a les instruccions o a la influència decisiva exercida per la societat matriu (Herrero, 2021).

Pel que fa a la tercera de les qüestions plantejades, relativa al moment en què s'entén produït el dany, el TS considera que aquest sorgeix en el moment de l'adquisició dels vehicles.

Quant al seu càlcul, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (va publicar, l'11 de juliol de 2023, la *Guía sobre la cuantificación de daños por infracciones del Derecho de la competencia*,¹⁰ en la qual es posa de manifest la dificultat inherent a aquesta tasca, derivada de la necessitat de recrear una situació hipotètica en què la conducta anticompetitiva no s'hagués produït. Aquesta guia té caràcter merament consultiu, i correspon a l'òrgan judicial competent determinar la quantificació concreta del dany.

Així mateix, s'hi estableix que les parts han d'aportar un estudi propi i específic, basat en hipòtesis raonables i tècnicament fonamentades sobre dades fidels i contrastables.

Pel que fa a les sentències analitzades, l'alt tribunal considera que els informes pericials aportats per les parts no poden ser admesos, atès que prenen com a mercat de referència el dels camions lleugers i les furgonetes, els quals presenten característiques substancialment diferents de les dels camions mitjans i pesats, com ara la potència, el nivell de demanda o el tipus d'ús.

A més, aquests informes no inclouen dades relatives al primer any de durada del càrtel i utilitzen variables en els models de regressió dels camions lleugers que difereixen de les emprades per als camions mitjans i pesats, circumstància que impedeix una comparació vàlida entre ambdós mercats i en determina la manca de fiabilitat.

Pel que fa a l'estimació judicial del dany, aquesta s'articula com un mecanisme destinat a resoldre les dificultats inherents a la seva quantificació, derivades de les característiques específiques del càrtel dels camions. Aquesta facultat es troba expressament reconeguda a l'article 17.1 de la Directiva 2014/104/UE.

No obstant això, cal remarcar que no es tracta d'una institució nova, sinó que ja estava prevista en l'ordenament jurídic espanyol com a instrument per garantir el principi d'indemnitat del perjudicat, derivat de l'article 1902 del Codi civil.¹¹

¹⁰ Disponible a: <https://www.cnmec.es/sites/default/files/4968353.pdf>.

¹¹ L'article 1902 del Codi Civil espanyol estableix el principi fonamental de la responsabilitat civil extracontractual: «El que per acció o omissió causa dany a un altre, intervenint culpa o negligència, està obligat a reparar el dany causat». Aquest article fonamenta la necessitat de compensar les víctimes per danys soferts a causa de comportaments imprudents, marcant la base per reclamar danys i perjudicis

Arribats a aquest punt, convé recordar que les Sales Primera i Segona del TS han establert que la valoració probatòria relativa tant a l'existència com a la quantificació del dany correspon a les instàncies ordinàries. En conseqüència, resulta inadmissible la interposició d'un recurs extraordinari fonamentat exclusivament en aquesta qüestió, llevat que concorri un error fàctic material, patent i immediatament verificable en la valoració de la prova (Pastor, 2024).

Així mateix, aquesta facultat d'estimació judicial no substitueix l'obligació del demandant d'acreditar el dany causat, prevista als articles 216 i 282 de la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'Enjudiciament Civil, ja que només entra en joc quan el seu càlcul esdevé impossible o extraordinàriament difícil.¹²

L'exercici d'aquesta potestat no resulta viable quan la part actora ha mantingut una actitud d'inactivitat probatòria. Aquest aclariment ha generat dubtes quant a què s'ha d'entendre per passivitat del demandant, atès que, en tots els casos examinats, aquest ha aportat informes pericials que no havien estat elaborats específicament per als supòsits concrets en què s'invocaven.

Finalment, el TS considera que concorre un mínim d'activitat probatòria quan el demandant aporta un informe pericial que, tot i no ajustar-se plenament a les característiques específiques del càrrel dels camions, evidencia un intent real d'oferir un mètode de càlcul del dany sofert. En conseqüència, aquest esforç es reputa suficient per habilitar el recurs a l'estimació judicial del dany.

En aquest context, el Tribunal acaba admetent que una indemnització equivalent al 5 % del preu de cada camió cartel·litzat pot ser considerada com l'import mínim dels danys causats per la conducta il·lícita.

El fonament de la resposta del TS rau en la necessitat d'introduir un cert grau de flexibilitat en la valoració de la prova del dany, amb la finalitat de garantir l'efectivitat del dret a una compensació justa. En concret, el Tribunal té en consideració la desproporció existent entre l'import de la indemnització sol·licitada i els costos que hauria comportat l'accés a dades precises, així com la contractació d'experts per a l'elaboració d'un càlcul del sobrecost plenament ajustat.

Tal com assenyala l'apartat 14 de la *Comunicación de la Comisión sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 TFUE*, publicada el 13 de juny de 2016, cal tenir en compte «la disponibilidad de datos, los costes y el tiempo que exigen y su proporcionalidad en relación con el valor de los daños y perjuicios que se reclaman».

En els supòsits en què aquests costos resultin excessius, s'entén que s'ha de recórrer a l'estimació judicial del dany, ja que, en cas contrari, es produiria una «desproporció que convertía en claramente antieconómica la reclamación judicial del demandante».¹³

fora de l'àmbit contractual, i requereix l'existència d'una acció/omissió, un dany, una relació causal i la culpa o negligència del causant.

¹² Previsió recollida a l'article 76.2.

¹³ Vegeu el FD4.10 de la STS 4003/2024, el FD4.16 STS 4005/2024, el FD5.9 de la STS 4001/2024, totes elles de 22 de juliol de 2024 i el FD2.4 de la STS 5079/2024, de 23 d'octubre de 2024.

Així mateix, seguint el criteri establert pel TJUE a la sentència *Tráficos Manuel Ferrer*, l'exercici de la facultat d'estimació judicial queda condicionat al compliment de determinats requisits.

D'una banda, cal que es compleixi el que preveu l'article 76.2 de la Llei de defensa de la competència, que exigeix l'acreditació, per part del demandant, de l'existència d'un dany, així com del fet que resulta impossible o excessivament difícil determinar-ne l'abast amb la informació disponible.

D'altra banda, és necessari que el demandant hagi desplegat un mínim esforç probatori, ja que, en cas contrari, i tal com s'assenyala a l'apartat 57 de la sentència esmentada, el jutge nacional no pot substituir l'activitat probatòria de la part davant la seva manca d'actuació.¹⁴

El Jutjat Mercantil núm. 7 de Barcelona, mitjançant providència de 21 de febrer de 2020 dictada en l'assumpte C-163/21, *AD i altres v. DAF Trucks N.V. i altres*, va plantejar una qüestió prejudicial relativa a la interpretació de l'apartat primer de l'article 5 de la Directiva 2014/104/UE.

En concret, el jutjat va sol·licitar aclarir si el dret a l'exhibició de proves previst en aquesta disposició es limita exclusivament als documents que ja existeixin i es trobin en poder de la part demandada o d'un tercer, o bé si també inclou la possibilitat d'ordenar la creació de documents mitjançant la recopilació, l'addició o el tractament d'informació, coneixements o dades que ja estiguin en possessió de la part destinatària de la sol·licitud.

El TJUE va aclarir que l'exhibició de proves pertinents comprèn també aquelles proves que la part destinatària de la sol·licitud d'exhibició hagi de crear *ex novo*, sempre que es respecti el deure dels òrgans jurisdiccionals nacionals de limitar l'abast de l'exhibició a allò que sigui pertinent, proporcionat i necessari.

En conseqüència, correspon als òrgans jurisdiccionals valorar si una sol·licitud d'exhibició de proves creades *ex novo* comporta el risc —a causa del seu caràcter excessiu o excessivament genèric— d'imposar una càrrega desproporcionada a la part demandada o al tercer afectat.

Pel que fa a la valoració mínima del dany fixada en el 5 % del preu d'adquisició del camió, aquesta troba el seu fonament en el fet que els càlculs aportats pels demandants no tenien en compte les característiques singulars del mercat de camions i que el mètode econòmic emprat no resultava suficientment raonable. En conseqüència, aquest llinar mínim només és admissible en aquells supòsits en què cap de les parts hagi aconseguit acreditar un mètode de càlcul alternatiu més precís.

Així doncs, aquesta quantificació no pot ser entesa com una compensació automàtica aplicable a reclamacions posteriors fonamentades en informes pericials genèrics de quantificació del sobrepreu.

És per aquesta raó que el TS contempla la possibilitat que aquest percentatge pugui augmentar o disminuir en funció de l'efectivitat probatòria desplegada per les parts. En concret, el Tribunal considera que la fixació del 5 % com a import

¹⁴ Vegeu la STJUE ass. C-312/21 (Sala Segona), de 16 de febrer de 2023.

indemnitzatori només és procedent quan ni el demandant ha pogut acreditar que el dany sofert és superior a aquest percentatge, ni la part demandada ha pogut demostrar que el perjudici és inferior a aquest llindar mínim.

Si els tribunals atorguessin de manera sistemàtica la mateixa indemnització a tots els demandants, es correria el risc d'obviar la valoració de la prova practicada per les parts, amb el consegüent efecte dissuasiu sobre l'esforç probatori. Així mateix, aquesta pràctica podria vulnerar el principi conforme al qual únicament són indemnitzables els danys efectivament soferts, ja que hi hauria supòsits en què una indemnització del 5 % superaria clarament l'import real del perjudici causat.

Per aquest motiu, l'alt tribunal avala la possibilitat que s'estableixin estimacions diferenciades del dany, sempre que la justificació aportada pels tribunals d'instància resulti raonable. D'aquesta manera, el TS evita convertir-se en una tercera instància encarregada de fixar els imports indemnitzatoris en les accions de danys i perjudicis derivades d'infraccions del dret de la competència.

Aquest raonament es fonamenta en l'article 76.3 de la Llei de defensa de la competència, que estableix una presumpció *iuris tantum* conforme a la qual els càrtels causen danys. Tanmateix, aquesta presumpció pot ser desvirtuada per l'infractor si acredita que, en el cas concret, el dany no es va produir.

En conseqüència, la rellevància de l'estimació judicial del dany rau en la seva capacitat per oferir una solució relativament homogènia en la quantificació del dany indemnitzable en supòsits similars. Tanmateix, es posa de manifest la necessitat de preservar l'anàlisi de les circumstàncies particulars de cada assumpte, a fi d'evitar una aplicació mecànica o automatitzada dels criteris indemnitzatoris (Pastor, 2024).

Quant al pagament i a la meritació dels interessos, la Directiva 2014/104/UE, en el seu article 3, en reconèixer el dret al ple rescabament, estableix expressament que l'import total de la indemnització ha d'incloure també el pagament dels interessos.

En la mateixa línia, el TS segueix el criteri sostingut per la jurisprudència del TJUE, atenent especialment al principi d'efectivitat i al dret a una indemnització justa, i conclou que els interessos han de meritarse des del moment en què es va produir el dany:

No se trata por tanto de una indemnización por mora, basada en los arts. 1101 y 1108 CC, sino de una medida destinada a que el resarcimiento del daño sufrido por la víctima de la conducta infractora del Derecho de la competencia sea pleno, contrarrestando el efecto del transcurso del tiempo entre el momento de la producción del daño y el momento en que se acuerda la reparación de dicho daño.¹⁵

La qüestió prejudicial C-312/21, *Tráficos Manuel Ferrer SL i altres v. Daimler AG*, plantejada pel Jutjat Mercantil núm. 3 de València, tenia per objecte determinar si el dret al ple rescabament del perjudici patit com a conseqüència d'un comportament contrari al dret de la competència —reconegut i definit a l'article 3, apartats 1 i 2, de la

¹⁵ Vegeu el FD5.4 de la STS 4004/2024, de 22 de juliol de 2024.

Directiva 2014/104/UE, i amb fonament en l'article 101 TFUE— resultava incompatible amb una norma processal civil nacional com l'article 394.2 de la Llei d'enjudiciament civil.

Aquesta disposició preveu que, en cas d'estimació parcial de les pretensions, cada part ha d'assumir les seves pròpies costes i la meitat de les comunes, llevat que concorri temeritat en la litigació.

La inexistència de contradicció es justifica pel fet que aquestes normes no tenen per finalitat indemnitzar un perjudici, sinó regular, en cada estat membre i d'acord amb el seu dret intern, els criteris de distribució de les despeses generades en la tramitació del procés (Chozas, 2023).

En conseqüència, l'article 394.2 de la Llei d'enjudiciament civil no fa pràcticament impossible ni excessivament difícil l'exercici del dret al ple rescabament del perjudici patit com a conseqüència d'un comportament contrari al dret de la competència. Així, en cas d'estimació parcial de les pretensions, cada part ha d'assumir les seves pròpies costes i la meitat de les comunes, sense que això vulneri el dret a una indemnització efectiva.

Sorgeixen dubtes en relació amb aquells supòsits en què l'adquisició dels camions s'ha realitzat mitjançant contractes de *leasing*, ja que algunes audiències provincials han considerat que el dany es produeix amb el pagament de cadascuna de les quotes i no en el moment de la signatura del contracte.¹⁶

Tanmateix, el TS, en una de les seves sentències més recents, ha adoptat un criteri diferent, en considerar que:

En todos los casos, el daño lo sufre el adquirente en el momento de la adquisición del camión con un sobre coste producido por la actuación del cártel. El perjuicio patrimonial se le había producido al contratar, al tener su causa en el incremento artificial del precio producido por la actividad cartelizada, por lo que la indemnización de ese daño ha de actualizarse desde ese momento para evitar los efectos de la depreciación monetaria y compensar la falta de disponibilidad sobre esa cantidad que ha pagado como sobre coste. Que haya financiado esa adquisición (y, a estos efectos, es indiferente que lo haga mediante un préstamo o mediante un contrato de leasing) no tiene influencia sobre el momento en que se ha producido el daño.¹⁷

Finalment, pel que fa al termini de prescripció, l'alt tribunal manté el criteri establert pel TJUE en la sentència de 22 de juny de 2022, dictada en l'assumpte *C-267/20, Volvo i DAF Trucks*. En aquesta resolució, el Tribunal de Luxemburg distingeix entre tres categories d'accions:

- les accions noves, nascudes amb posterioritat a la data límit de transposició de la Directiva;

¹⁶ Vegeu el FD9.3 de la SAP Z 2854/2021, de 27 de desembre De 2021, on l'Audiència Provincial de Saragossa va sostenir que «los intereses legales se devengarán desde el vencimiento de cada concreta cuota y por el importe de la misma».

¹⁷ Vegeu el FD4.3 de la STS 4002/2024, de 22 de juliol de 2024.

- les accions passades, nascudes i plenament consolidades sota la normativa anterior; i
- les accions pendents, nascudes sota la vigència de la normativa anterior però que continuen produint efectes amb posterioritat a l'entrada en vigor de la Directiva 2014/104/UE.

Tal com ja s'ha indicat a l'inici d'aquest apartat, aquesta classificació permet que una acció referida a fets ocorreguts abans de l'entrada en vigor de la Directiva de danys pugui beneficiar-se del termini de prescripció de cinc anys, sempre que la demanda s'hagi interposat dins del termini de prescripció vigent en el moment en què es van produir els fets.

L'article 10 de la Directiva 2014/104/UE regula els terminis i les condicions aplicables a l'exercici de l'acció de danys i perjudicis.¹⁸ Tanmateix, el seu apartat tercer reconeix als estats membres la potestat de fixar el termini de prescripció, sempre que aquest no sigui inferior a cinc anys.

En conseqüència, la Directiva concedeix un cert marge de llibertat als estats membres en la regulació del període temporal dins del qual pot exercitar-se aquesta acció, respectant en tot cas el llindar mínim establert pel Dret de la Unió.

Finalment, el TJUE considera que la mera publicació d'un comunicat de premsa no permet presumir que la persona perjudicada hagi tingut coneixement de tota la informació indispensable per a l'exercici del seu dret a interposar una acció de danys. En conseqüència, el *dies a quo* del termini de prescripció s'ha de fixar en el moment de la publicació del resum de la Decisió al Diari Oficial de la Unió Europea (DOUE), tal com s'afirma als considerants 71 i 72 de la sentència C-267/20, *Volvo i DAF Trucks* (Marcos, 2022).¹⁹

3. AVALUACIÓ CRÍTICA

Fins a l'any 2007, l'aplicació privada del dret de la competència es trobava notablement limitada per la Llei 16/1989, de 17 de juliol, de Defensa de la Competència, atès que aquesta establia que l'exercici d'una acció privada només era possible un cop finalitzat el procediment d'aplicació pública. Aquesta exigència comportava que les reclamacions de danys es prolonguessin considerablement en el temps (Marcos, 2012).

Amb l'entrada en vigor de la nova redacció de la Llei 15/2007, de Defensa de la Competència, es produeix un canvi rellevant: les accions de reclamació de danys poden interposar-se en qualsevol moment, sense que sigui necessari que prèviament s'hagi tramitat o resolt un procediment administratiu.

Per tal de contextualitzar el present apartat, convé recordar que l'anàlisi jurisprudencial realitzada en el punt anterior s'ha centrat en les resolucions que

¹⁸ Transposat a l'ordenament espanyol a través de l'article 74 la Llei de Defensa de la Competència.

¹⁹ Vegeu la STJUE ass. C-267/20 *Volvo AB i DAF Trucks NV vs RM*, de 22 de juny de 2022.

integren la denominada «tercera onada» de sentències del TS relatives als danys derivats del càrtel de camions. Tanmateix, aquesta no ha estat la primera vegada que l'alt tribunal s'ha pronunciat sobre aquesta qüestió.

En efecte, al mes de juny de 2023 es va publicar la «primera onada» de resolucions, seguida, al mes de març de 2024, per la «segona onada». En ambdós casos, el TS va aconseguir unificar els criteris fins aleshores divergents dels Jutjats Mercantils i de les Audiències Provincials, pronunciant-se, entre d'altres aspectes, sobre la insuficiència dels informes pericials aportats per les parts, l'estimació judicial del dany, la meritació dels interessos i el termini de prescripció.²⁰

Pel que fa a la primera de les qüestions, el TS rebutja els informes pericials mitjançant els quals les demandades sostenen que el càrtel es va limitar a un mer intercanvi d'informació o que les seves actuacions sobre els preus finals no van causar cap dany ni als consumidors ni al mercat. En particular, l'alt tribunal considera poc convincents aquells peritatges que parteixen de la premissa d'un dany nul, xifrat en un 0 %, en entendre que aquesta conclusió no resulta suficientment acreditada ni metodològicament fonamentada (Bornemann i Suderow, 2023).²¹

Cal remarcar que, tal com va assenyalar el TS en la sentència *Llácer i Navarro vs. AB Volvo*, l'informe pericial aportat per les demandades no va ser descartat pel fet d'afirmar la inexistència d'efectes perjudicials o de quantificar el sobrepreu en un 0 %. La seva desestimació es va fonamentar, en canvi, en el caràcter esbiaixat de la selecció de les dades utilitzades per a l'elaboració del dictamen, atès que, entre altres extrems rellevants, s'ometien els primers anys de durada del càrtel. Aquesta circumstància comportava que les dades emprades no haguessin estat seleccionades de manera objectiva, la qual cosa restava fiabilitat i valor probatori a l'informe.²²

D'altra banda, els dictàmens pericials aportats pels demandants també han estat rebutjats per no acreditar de manera fefaent el perjudici efectivament patit. El TS sosté que aquests informes no aconseguen aportar dades amb la suficiència i la claredat necessàries per permetre l'elaboració d'una anàlisi economètrica raonable i fiable. En particular, assenyala que els demandants van recórrer a dades excessivament genèriques i desvinculades de les característiques específiques del càrtel de camions, basant-se de manera reiterada en l'estudi elaborat per Oxera, sense una adequada adaptació al cas concret.

²⁰ La «primera onada» està formada per les següents setze sentències: STS 2492/2023, STS 2472/2023, STS 2495/2023, STS 2473/2023, STS 2475/2023, STS 2474/2023 (totes elles de 12 de juny), STS 2476/2023, STS 2477/2023, STS 2497/2023, STS 2478/2023 (totes elles de 13 de juny), STS 2479/2023, STS 2480/2023, STS 2493/2023, STS 2494/2023, STS 2496/2023 (totes elles de 14 de juny) i STS 4200/2023 de 16 d'octubre de 2023.

I, la «segona onada», per les següents vuit sentències: STS 1287/2024, STS 1285/2024, STS 1286/2024, STS 1288/2024, STS 1289/2024, STS 1291/2024, STS 1292/2024 i STS 1290/2024, totes elles de 14 de març de 2024.

²¹ El simple intercanvi d'informació ja és considerat per la Comissió com una distorsió de la competència, posició mantinguda pel TJUE a les seves sentències de 16 de febrer de 2023 sobre l'assumpte C-312/21 *Tráficos Manuel Ferrer* i de 22 de juny de 2022 sobre l'assumpte C-267/20, *Volvo i DAF Trucks* (Geli, 2023).

²² Vegeu la STS 2480/2023, de 14 de juny de 2023.

Davant aquesta situació, la solució adoptada ha estat recórrer a l'estimació judicial del dany per part dels jutges, que, a partir de la valoració de les característiques del càrtel —com ara la seva durada, extensió i nombre de participants— i dels seus efectes sobre el mercat, han determinat un percentatge mínim del perjudici efectivament sofert.

En segon lloc, i en coherència amb l'anterior, el TS confirma la correcció de l'ús d'aquesta tècnica per part dels Jutjats Mercantils i de les Audiències Provincials, en entendre que el recurs a l'estimació judicial del dany es troba plenament justificat en aquells supòsits en què concorre una asimetria informativa entre les parts i es generen dificultats objectives per a l'obtenció de proves directes.

Convé destacar que alguns demandats al·legaven l'incompliment, per part dels demandants, de la càrrega de la prova, en entendre que aquests havien aportat informes pericials de caràcter genèric que no permetien quantificar amb exactitud l'import dels danys soferts en cada cas concret. D'altres, a més, sostenien que els demandants no havien fet ús del mecanisme d'accés a les fonts de prova previst a l'article 283 bis a) de la Llei d'enjudiciament civil.

En conseqüència, concloïen que la impossibilitat de quantificar el dany causat era atribuïble única i exclusivament a la inacció dels demandants i que, per tant, resultava inapropiat que el jutge assumís una funció substitutòria col·locant-se en la seva posició.

Respecte d'aquest punt, el TS es pronuncia afirmant que la impossibilitat o dificultat per quantificar el dany no era conseqüència de la inactivitat dels demandants, sinó que derivava de les pròpies característiques del càrtel. En aquest sentit, l'alt tribunal considera que resultava irrealista exigir a la part demandant l'obtenció d'una xifra exacta del perjudici sofert.

Així, assenyala que, a causa de la seva àmplia extensió, no era possible identificar un mercat geogràfic de referència clar i delimitat, i que, atesa la seva prolongada durada, tampoc no era factible efectuar una comparació temporal fiable. A tot això s'afegeix que el termini de prescripció d'un any, computat des de la publicació del resum de la Decisió de la Comissió Europea, conforme a la legislació espanyola vigent amb anterioritat a la transposició de la Directiva de danys, dificultava encara més l'elaboració d'una anàlisi economètrica profunda i rigorosa.

És per aquestes raons que el TS considera que el fet que l'informe pericial aportat per la part actora resultés insuficient per determinar amb precisió l'import del sobrecost, així com que no hagués fet ús dels mecanismes d'accés a les fonts de prova, no pot ser interpretat com una actitud d'inactivitat processal.

En aquest sentit, l'alt tribunal subratlla que, en el cas concret, el recurs a l'accés a les fonts de prova difícilment hauria estat d'utilitat efectiva, atesa la desproporció existent entre l'esforç i els costos que hauria hagut d'assumir la part perjudicada i l'import de la indemnització sol·licitada.

En tercer lloc, el TS es pronuncia sobre la meritació dels interessos i confirma que aquests s'han de meritatar des del moment en què el dany es va produir, és a dir, des

de l'adquisició dels camions. Aquests interessos no tenen per finalitat compensar un eventual retard o situació de mora, sinó garantir la reparació íntegra del perjudici sofert.

El fonament que justifica que el *dies a quo* de la meritació dels interessos coincideixi amb el moment de producció del dany es troba en el principi de *restitutio in integrum* o reparació íntegra del dany, en virtut del qual la indemnització ha d'incloure també la pèrdua de poder adquisitiu del diner derivada del lapse temporal existent entre el moment en què el perjudici es produeix i aquell en què és efectivament reparat.

Concretament, el dany causat al qual fa referència l'article 1902 del Codi civil inclou també els interessos, que, segons el criteri del TS, sorgeixen «como medio no de sancionar un retraso en el pago, sino de actualizar la medida de la reparación del daño, producido doce años antes, atendiendo al valor del dinero».²³ A més, convé destacar que el considerant 12 de la Directiva de danys reforça aquesta mateixa concepció en preveure el pagament dels interessos com «un elemento esencial del resarcimiento para reparar los daños y perjuicios sufridos teniendo en cuenta el transcurso del tiempo, y debe exigirse desde el momento en que ocurrió el daño hasta aquel en que se abone la indemnización».²⁴

Pel que fa a la prescripció, la màxima autoritat judicial espanyola adopta el mateix criteri que el fixat per la jurisprudència del TJUE en l'assumpte *Volvo i DAF Trucks*. En aquest sentit, s'estableix que, si bé el termini de cinc anys previst per la Directiva de danys no comporta la reactivació de les accions ja prescrites, aquest nou termini resulta aplicable a totes aquelles reclamacions que no haguessin prescrit en el moment de l'entrada en vigor de la nova normativa.²⁵ A més, el TS assenyala que també es beneficiaran del nou termini de prescripció aquelles reclamacions interposades entre la finalització del període de transposició i la seva efectiva incorporació a l'ordenament jurídic intern.

Així mateix, l'alt tribunal valida el criteri adoptat per les instàncies inferiors pel que fa a la determinació del *dies a quo* del termini de prescripció de cinc anys, en considerar que aquest comença a computar-se a partir de la data de publicació en el Diari Oficial de la Unió Europea del resum de la Decisió de la Comissió Europea, concretament el 6 d'abril de 2017.

D'altra banda, tot i que el conjunt de sentències analitzades presenta característiques substancialment similars, les que integren la denominada «tercera onada» introdueixen principalment dues novetats rellevants. La primera d'aquestes novetats es refereix al reconeixement del dret a ser indemnitzats pels danys i perjudicis soferts a aquells subjectes que hagin adquirit camions mitjançant un contracte d'arrendament financer (*leasing*) (Marcos, 2024).

²³ Vegeu FD18 de la STS 5462/2012, de 8 de juny.

²⁴ Vegeu el considerant 12 de la Directiva de danys: <https://www.boe.es/doue/2014/349/L00001-00019.pdf>

²⁵ Vegeu la STJUE ass. C-267/20 *Volvo AB i DAF Trucks NV vs RM*, de 22 de juny de 2022.

Algunes Audiències Provincials havien negat el dret a ser indemnitzat pels camions objecte del càrtel que havien estat adquirits mitjançant un contracte d'arrendament financer i posteriorment venuts abans del pagament de l'última quota, o bé havien limitat la indemnització a les quotes que s'acreditaven efectivament abonades.

En canvi, el TS es pronuncia a favor del reconeixement del dret a la indemnització, aclarint que aquest no pot ser exclòs pel fet que els vehicles s'hagin adquirit mitjançant arrendament financer ni perquè hagin estat alienats abans de la finalització del contracte. En aquest sentit, el fonament de dret cinquè, apartat 23, de la Sentència del TS núm. 4005/2024, de 22 de juliol, estableix que:

La conclusión anterior no queda empañada porque la adquirente mediante arrendamiento financiero transmitiera el camión antes de llegar a ejercitar la opción de compra, puesto que el perjuicio patrimonial se le había producido al contratar, al tener su causa en el incremento artificial del precio producido por la actividad cartelizada. Es decir, el daño se generó en el momento de adquisición de los camiones, sin que haya prueba de que, al transmitir alguno de ellos, la demandante hubiera transmitido el sobreprecio.

La segona novetat consisteix en el reconeixement que els efectes perjudicials del càrtel poden haver-se continuat produint durant un període posterior a la data de finalització fixada a la Decisió de la Comissió Europea, concretament el 18 de gener de 2011.²⁶ En conseqüència, s'acaba reconeixent la possibilitat que la indemnització compregui també els danys ocasionats amb posterioritat a la data oficial de finalització del càrtel. En aquest sentit, el TS assenyala en diverses de les seves sentències que:

no puede considerarse, a estos efectos, como periodo exento de colusión el comprendido entre la fecha del 18 de enero de 2011 (en que concluye el periodo colusorio sancionado por la Comisión), y el 17 de julio de 2016 (fecha de la Decisión) (...) Como declara la Comisión en el punto 102 de la Decisión, dado el carácter secreto con el que se llevaron a cabo las prácticas objeto de la infracción, en el presente caso no es posible constatar con absoluta certeza que se ha producido el cese de la infracción.²⁷

No obstant això, la Sentència del TS núm. 4002/2024, de 22 de juliol, integrada dins de la denominada «tercera onada», exclou de la indemnització dos dels camions adquirits amb posterioritat a la data oficial de finalització del càrtel. Aquesta exclusió es fonamenta en el fet que no es pot presumir que tota conducta col·lusòria continuï produint efectes automàticament en dates posteriors a aquella que la Decisió fixa com a moment de finalització de la infracció.

²⁶ Vegeu el paràgraf 63 de la Decisió AT.39824 *Trucks*, de 19 de juliol de 2016.

²⁷ Vegeu el FD10.25 de la STS 2480/2023, de 14 de juny, FD9.24 de la STS 2479/2023 i el FD3.20 de la STS 4002/2024.

En aquest sentit, l'alt tribunal sosté que la sentència recorreguda no ha infringit la seva jurisprudència, atesa la manca de prova que acredités que aquests dos vehicles concrets haguessin estat adquirits amb un sobrecost efectivament causat pel càrtel.

Aquesta posició, tal com assenyala Marcos (2024), resulta sorprenent, ja que, si bé correspon a la víctima acreditar l'existència del dany i la seva quantia, el punt de partida en matèria de càrtels és la presumpció del dany prevista a l'article 76.3 de la Llei de Defensa de la Competència. En la mesura que el TS considera que cap dels informes pericials aportats resulta convincent per identificar i quantificar el perjudici i, malgrat això, admet l'estimació judicial del dany respecte dels camions adquirits durant el període del càrtel, no s'acaba d'entendre quin tipus d'activitat probatòria addicional hauria d'haver desplegat la part actora en relació amb els dos camions adquirits poc temps després de la finalització formal de la conducta col·lusòria.

4. CONCLUSIONS

De l'anàlisi de les sentències seleccionades es desprèn que l'objectiu principal del TS ha estat homogeneïtzar els criteris interpretatius que fins aleshores presentaven divergències significatives entre els tribunals inferiors. En aquest sentit, el paper desenvolupat per l'alt tribunal ha estat especialment rellevant, atès que s'ha pronunciat sobre aquells aspectes que romanien incerts, contribuint a dotar el sistema d'una major seguretat jurídica i permetent que particulars, empreses i administracions públiques puguin obtenir indemnitzacions substancialment similars amb independència de l'òrgan jurisdiccional davant del qual hagin de litigar.

Una de les raons per les quals el Tribunal Suprem ha mantingut una línia d'actuació uniforme rau en la necessitat de donar compliment als pronunciaments del TJUE en relació amb les diverses qüestions prejudicials plantejades pels tribunals nacionals. Les respostes ofertes pel Tribunal de Luxemburg han contribuït decisivament a la consolidació d'una jurisprudència vinculant davant la qual ni el TS ni els òrgans jurisdiccional inferiors han pogut apartar-se.

En aquest sentit, tant l'obligatorietat d'aplicació del Dret de la Unió Europea per part dels estats membres i la seva primacia sobre el dret intern, com el fet que el TJUE sigui el màxim intèrpret de les normes europees, han permès la unificació de criteris sobre conceptes que, fins aleshores, havien estat objecte d'interpretacions divergents.

Tot i això, encara persisteixen dubtes quant a la manera d'obtenir un càlcul del dany més acurat que no quedi determinat de forma quasi automàtica a conseqüència de la insuficiència probatòria sobre el seu import. Davant d'aquesta dificultat, el considerant 48 de la Directiva 2014/104/UE ja preveia la utilització dels acords extrajudicials com a mecanisme idoni per fixar una quantia indemnitzatòria que tingués en compte les pretensions concretes de les parts.

D'aquesta manera, si ambdues parts aconsegueixen arribar a un acord sobre l'import de la indemnització, es pot evitar el recurs als tribunals i l'allargament dels procediments judicials durant anys, fins a percebre una compensació que, en molts

casos, pot resultar allunyada del perjudici realment sofert. No obstant això, tal com ja s'ha posat de manifest anteriorment, a l'Estat espanyol aquesta via sembla de difícil implementació, atès que les empreses cartellistes tendeixen a negar l'existència de qualsevol perjudici causat als adquirents dels camions.

Com a conseqüència, l'alt tribunal ha fixat un percentatge indemnitzatori del 5% sobre el preu d'adquisició dels camions adquirits durant el període del càrtel. Tanmateix, aquesta quantia no té caràcter immutable, ja que el sobrecost pot resultar superior o inferior en funció de l'activitat probatòria desplegada per les parts en el procediment.

Si s'atén a la posició dels subjectes en conflicte —d'una banda, els consumidors o adquirents afectats i, de l'altra, grans empreses amb una capacitat econòmica considerable—, s'evidencia una clara asimetria de recursos. Aquesta desigualtat provoca que, en nombroses ocasions, els costos associats al procediment judicial resultin desproporcionats en relació amb l'import del perjudici sofert, generant un efecte dissuasiu que pot conduir a la renúncia a la continuació de l'acció indemnitzatòria.

El que sí que ha quedat clar, gràcies a la jurisprudència ja consolidada del TS, són les qüestions relatives tant a la meritació dels interessos com a l'inici i la durada del termini de prescripció. En concret, els interessos es meriten des del moment de l'adquisició dels camions, mentre que l'acció de reclamació de danys i perjudicis prescriu al cap de cinc anys, computats des de la data de publicació del resum de la Decisió de la Comissió Europea.

Un cop constatades les dificultats que afronten els perjudicats a l'hora d'acreditar l'import del dany sofert, es proposa el desenvolupament d'un sistema de càlcul de danys automàtic i transparent, basat en dades objectives del mercat, informes de preus i estadístiques de vendes, que permeti oferir estimacions més precises i equitatives. Aquest sistema podria incorporar eines d'intel·ligència artificial orientades a identificar patrons rellevants i a anticipar els efectes de les pràctiques anticompetitives sobre el funcionament del mercat, contribuint així a una determinació més ajustada del perjudici real.

Atès que el càrtel de camions va tenir un impacte transfronterer i va afectar diversos estats membres, es proposa la creació d'un mecanisme europeu destinat a recopilar, sistematitzar i intercanviar les dades rellevants corresponents al període en què es va cometre la infracció. Aquest instrument permetria facilitar l'accés a informació essencial a les víctimes —especialment empreses i consumidors— que, d'altra manera, resultaria extraordinàriament difícil i costosa d'obtenir.

A més, amb la finalitat de garantir una compensació efectiva, es podria establir un fons europeu de compensació que permetés cobrir de manera immediata una part dels danys soferts. Aquest fons podria ser finançat amb els imports recaptats a través de les multes imposades a les empreses infractores, reforçant així tant el caràcter reparador com el dissuasiu del sistema de defensa de la competència.

Finalment, convé mencionar una actuació recent de la Comissió Europea consistent en la sanció d'un nou càrtel, en aquest cas relacionat amb el reciclatge de vehicles al final de la seva vida útil, que ha comportat la imposició de multes a quinze grans fabricants d'automòbils i a l'Associació Europea de Fabricants d'Automòbils.²⁸ Aquest episodi posa de manifest que les pràctiques contràries a la competència continuen produint-se malgrat els esforços reguladors desplegats fins ara.

Per aquest motiu, esdevé necessari reforçar les eines existents per a la detecció i repressió d'aquestes conductes, així com desenvolupar-ne de noves que permetin una actuació més eficaç i preventiva davant els càrtels, amb la finalitat de protegir tant el correcte funcionament dels mercats com l'interès general de la societat.

5. REFERÈNCIES

5.1. Bibliografia

Bornemann, B. (2023). España a la cabeza en la litigación derivada del cártel de los fabricantes de camiones: Primeras sentencias del Tribunal Supremo y su relevancia en Europa. *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 15(2), 150–172.

<https://doi.org/10.20318/cdt.2023.8092>

Chozas Alonso, J. M. (2023). Costas en litigios sobre reclamación de daños y perjuicios derivados del “Cártel de fabricantes camiones” y el principio de autonomía procesal de los estados miembros de la Unión Europea. *Revista Española de Derecho Europeo*, (86), 103–134.

https://doi.org/10.37417/REDE/num86_2023_1502

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (2023). *Guía sobre cuantificación de daños por infracciones del derecho de la competencia* (Estudio G-2020-03).

<https://www.cnmc.es/sites/default/files/4968353.pdf>

Díez Estella, F. (2024). A decade of Directive 2014/104/EU on antitrust damages actions through the judgments of the EUCJ. *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 16(2), 539–551. <https://doi.org/10.20318/cdt.2024.8929>

Herrero Suárez, C. (2021). Liability of the subsidiary for damages derived for antitrust infringements of the parent company: Is the principle of effectiveness of European Law at stake?. *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 13(1), 364–387.

<https://doi.org/10.20318/cdt.2021.5963>

²⁸ Comunicat de premsa de la Comissió Europea de l'1 abril de 2025: *Commission fines car manufacturers and association €458 million over end-of-life vehicles recycling cartel*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_25_881

- Marcos, F. (2012). *¿Es verdaderamente necesaria una iniciativa comunitaria destinada a incentivar las acciones de daños por cártel? Una mirada a la experiencia española (Do we need a European Commission initiative to foster cartel damages' private claims? A look at the Spanish experience)*. SSRN Scholarly Paper. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2025887>
- Marcos, F. (2020). *Primeras sentencias de las Audiencias Provinciales sobre los daños causados por el cártel de fabricantes de camiones (First judgments of Courts of Appeal on the damages caused by the trucks' manufacturers cartel)* (Working Paper IE Law School AJ8-251). SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3619871>
- Marcos, F. (2022, 19 de julio). *Prescripción y daño en las reclamaciones de daños por conductas anticompetitivas*. Almacén de Derecho. <https://almacenederecho.org/prescripcion-y-dano-en-las-reclamaciones-de-danos-por-conductas-anticompetitivas>
- Marcos, F. (2023). *La indemnización de los daños del cártel de camiones: Comentario a las sentencias del Tribunal Supremo nº 926/23 a 928/23, 939/23 a 942/23 y 946/23 a 950/23* (SSRN Scholarly Paper No. 4536499). SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.4536499>
- Marcos, F. (2023, 6 de noviembre). *Novedades de la tercera hornada de sentencias del Tribunal Supremo sobre los daños del cártel de camiones: Leasing, intereses y vehículos adquiridos post-cártel*. Almacén de Derecho. <https://almacenederecho.org/novedades-de-la-tercera-hornada-de-sentencias-del-tribunal-supremo-sobre-los-danos-del-cartel-de-camiones-leasing-intereses-y-vehiculos-adquiridos-post-cartel>
- Oxera. (2009). *Quantifying antitrust damages: Towards non-binding guidance for courts* (Publications Office of the European Union, catalogue no. KD-80-10-184-EN-N; ISBN 978-92-79-14685-5; DOI 10.2763/36577). <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fc667387-4658-48de-aa44-0f9b0dd3327d/language-en>
- Pastor Martínez, E. (2024). *La compensación del daño antitrust*. Tirant lo Blanch.
- Rodger, B. J., Sousa Ferro, M., & Marcos, F. (2019). A panacea for competition law damages actions in the EU? A comparative view of the implementation of the EU Antitrust Damages Directive in sixteen Member States. *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, 26(4), 480–504. <https://doi.org/10.1177/1023263X19861032>

5.2. Legislació

Espanya. (1989). *Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia*. Boletín Oficial del Estado, núm. 170, de 18 de julio de 1989.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1989-17802>

Espanya. (2000). *Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil*. Boletín Oficial del Estado, núm. 7, de 8 de enero de 2000.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2000-323>

Espanya. (2007). *Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia*. Boletín Oficial del Estado, núm. 159, de 4 de julio de 2007.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-12946>

Espanya. (2017). *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*. Boletín Oficial del Estado, núm. 126, de 27 de mayo de 2017. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2017-5845>

Unió Europea. (2013). *Guía de la Comisión sobre la cuantificación de los daños en las acciones por daños por infracciones de las normas de competencia de la Unión* (CELEX 52013XC0613(04)). EUR-Lex.

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/ALL/?uri=CELEX:52013XC0613\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/ALL/?uri=CELEX:52013XC0613(04))

Unió Europea. (2014). *Directiva (UE) 2014/104 del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de novembre de 2014, relativa a l'acció de reparació del dany causat per infraccions de les normes de la competència de la Unió* (DO L 349, p. 1).

<https://data.europa.eu/eli/dir/2014/104/oj>

Unió Europea. (2016). *Commission Decision of 19 July 2016 relating to a proceeding under Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union and Article 53 of the EEA Agreement (AT.39824 – Trucks)*. Publications Office of the European Union.

https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39824/39824_8750_4.pdf

5.3. Jurisprudència

Tribunal de Justícia de la Unió Europea. (2022). *Sentencia de 22 de junio de 2022, AB Volvo y DAF Trucks NV contra RM* (Asunto C-267/20). EUR-Lex. <https://eur->

lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:62020CJ0267

Tribunal Suprem. (2024). *Sentencia núm. 1380/2024, de 22 de julio de 2024*. vLex.
<https://vlex.es/vid/1044940386>

Tribunal Suprem. (2024). *Sentencia núm. 1040/2024, de 22 de julio de 2024*. vLex.
<https://vlex.es/vid/1044680649>

Tribunal Suprem. (2024). *Sentencia núm. 1041/2024, de 22 de julio de 2024*. vLex.
<https://vlex.es/vid/1044680650>

Tribunal Suprem. (2024). *Sentencia núm. 1042/2024, de 22 de julio de 2024*. vLex.
<https://vlex.es/vid/1044680651>

Tribunal Suprem. (2024). *Sentencia núm. 1043/2024, de 22 de julio de 2024*. vLex.
<https://vlex.es/vid/1044680646>

Tribunal Suprem. (2024). *Sentencia núm. 1044/2024, de 18 de noviembre de 2024*. vLex.
<https://vlex.es/vid/1060408247>

Tribunal Suprem. (2024). *Sentencia núm. 1045/2024, de 22 de julio de 2024*. vLex.
<https://vlex.es/vid/1044680648>

Tribunal Supremo. (2024). *Sentencia núm. 5079/2024, de 23 de octubre de 2024* (ECLI:ES:TS:2024:5079). Centro de Documentación Judicial (CENDOJ).
<https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/5079-2024/ECLI:ES:TS:2024:5079>