
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Ibañez Ballesteros, Alba; Górriz López, Carlos, dir. El preu de la col·lisió : anàlisi de les decisions clau del tribunal suprem sobre el càlcul de la indemnització en el càrter de camions. 2025. (Grau en Administració i Direcció d'Empreses i Grau en Dret)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/319284>

under the terms of the  license



EL PREU DE LA COL·LUSIÓ:
Anàlisi de les decisions clau del Tribunal Suprem
sobre el càlcul de la indemnització en el càrtel de
camions

Autora: Alba Ibáñez Ballesteros

Tutor: Carles Górriz López

Treball de Fi de Grau

Grau: Dret i Administració i Direcció d'Empreses

Curs: 2024/2025

Facultat: Economia i Empresa

Data de lliurament: 12 de maig de 2025

AGRAÏMENTS

A la Inma, en Marci i en Rony

per ser sempre al meu costat.

Al Carles per haver-me guiat en aquest

camí i compartir els seus coneixements amb mi.

Gràcies també a la Universitat i al seu equip docent.

RESUM

El present treball té per objectiu conèixer i valorar la jurisprudència del Tribunal Suprem en relació amb el càrtel de camions, acte que va ser declarat per la Comissió Europea a l'any 2016 com a constitutiu d'una infracció de l'article 101 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea. Aquest fet ha donat lloc a la interposició d'un elevat nombre de demandes per part dels adquirents de camions amb la finalitat d'aconseguir ser indemnitzats.

Mitjançant l'anàlisi d'un conjunt de sentències actuals, s'examinaran quins són els criteris aplicats per valorar la prova proposada per les parts, quins són els elements necessaris per calcular el dany sofert i quines dificultats afronten els perjudicats per provar la relació entre la conducta i el dany ocasionat.

El treball consta de quatre apartats. Primerament, es tracten conceptes d'importància notòria i que guarden estreta relació amb els acords col·lusoris, la normativa europea i l'espanyola per tal de situar al lector respecte el text que afrontarà. Seguidament, es procedirà a l'anàlisi de les resolucions objecte d'estudi. Posteriorment s'avaluarà la resposta del Tribunal Suprem per tal d'observar si manté un mateix criteri decisorí. I, finalment, s'elaboraran conclusions i recomanacions per línies d'actuacions futures.

Paraules clau: càrtel de camions, Tribunal Suprem, danys i perjudicis, càlcul de la indemnització, *follow on*, Dret de la competència.

ABSTRACT

The aim of this paper is to know and assess the jurisprudence of the Supreme Court in relation to the truck cartel, an act that was declared by the European Commission in 2016 as constituting an infringement of Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union. This situation has resulted in a significant number of claims being filed by truck purchasers seeking compensation.

Through the analysis of a set of current judgments, it will be examined what are the criteria applied to assess the evidence proposed by the parties, what are the elements necessary to calculate the damage suffered and what difficulties the injured parties face in proving the relationship between the conduct and the damage caused.

The project consists of four sections. Firstly, it deals with concepts of notorious importance and that are closely related to collusive agreements, European and Spanish regulations in order to situate the reader in relation to the text he will face. Next, the resolutions under study will be analyzed. Subsequently, the Supreme Court's response will be evaluated to observe whether it maintains the same decision-making criteria. And, finally, conclusions and recommendations will be drawn up for future lines of action.

Keywords: truck cartel, Supreme Court, damages, calculation of compensation, follow on, Competition law.

ÍNDIX

1.	LLISTAT D'ABREVIACIONS	5
2.	INTRODUCCIÓ.....	6
3.	MARC TEÒRIC I CONTEXTUALITZACIÓ	8
	3.1 Conceptes clau.....	8
	3.2 Marc normatiu i dualitat d'àmbits.....	9
4.	ANÀLISI JURISPRUDENCIAL	12
	4.1 Supòsit de fet comú	12
	4.2 Qüestions jurídiques	15
	4.3 Respostes del Tribunal Suprem.....	16
	4.4 Fonament de les respostes del Tribunal Suprem	19
5.	AVALUACIÓ CRÍTICA.....	28
	5.1 Variació de la doctrina del Tribunal Suprem respecte sentències passades.....	28
	5.2 Posicionament del TJUE respecte les qüestions prejudicials plantejades pels òrgans judicials nacionals	33
6.	CONCLUSIONS.....	39
7.	LLISTA DE REFERÈNCIES	41
8.	REFERÈNCIES LEGALS I JURISPRUDENCIALS	44
9.	ANNEX. Pronunciaments del Tribunal Suprem respecte el càrter de camions	48

1. LLISTAT D'ABREVIACIONS

CC: Codi Civil

CNMC: Comissió Nacional del Mercat i de la Competència

Directiva de Danys: Directiva 2014/104/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de novembre de 2014, relativa a determinades normes per les que es regeixen les accions per danys en virtut del Dret nacional, per infraccions del Dret de la competència dels Estats membres i de la Unió Europea.

DOUE: Diari Oficial de la Unió Europea

EEE: Espai Econòmic Europeu

LDC: Llei 15/2007, de 3 de juliol, de Defensa de la Competència

LEC: Llei 1/2000, de 7 de gener, d'Enjudiciament Civil

Reial Decret-llei 9/2017: Reial Decret-llei 9/2017, de 26 de maig de 2017, pel que es transposen directives de la Unió Europea en els àmbits financers, mercantil i sanitari, i sobre el desplaçament de treballadors.

STJUE: Sentència Tribunal de Justícia de la Unió Europea

STS: Sentència Tribunal Suprem

TFUE: Tractat de Funcionament de la Unió Europea

TJUE: Tribunal de Justícia de la Unió Europea

TS: Tribunal Suprem

2. INTRODUCCIÓ

Per evitar que es produeixin pràctiques restrictives de la competència, el Dret de la Unió Europea i el respectiu de cada un dels diferents Estats membre han elaborat, des de fa anys, un conjunt de normativa que vetlla per garantir que les relacions entre empreses no vulneren el principi de lliure competència. En aquest context, els càrtels suposen una de les formes d'infracció més greus al mencionat principi ja que, a través de pactes entre competidors, s'aconsegueix alterar el funcionament del mercat mitjançant la restricció de l'oferta i l'increment artificial dels preus, perjudicant així a consumidors, empreses i administracions públiques.

Un dels casos més emblemàtics en aquest àmbit és el conegut “càrtel de camions”, declarat per la Comissió Europea a l'any 2016 com una infracció de l'article 101 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea¹. Aquesta actuació va implicar la col·laboració il·lícita dels principals fabricants de camions d'Europa, que van coordinar les seves actuacions en quant a preus i estratègies de mercat durant més d'una dècada.

A Espanya, aquest assumpte ha provocat que les parts afectades sol·licitin el rescabament dels danys i perjudicis soferts com a conseqüència dels acords col·lusoris. El Tribunal Suprem, com a màxim òrgan jurisdiccional, ha desenvolupat un paper clau en la concreció dels criteris jurídics 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 treball té per objecte conèixer quina ha estat la resposta del Tribunal Suprem davant dels nombrosos casos relacionats amb el càrtel de camions, centrant-se en les últimes sentències publicades al moment d'elaborar el treball per tal que la informació utilitzada sigui el més actual possible. Concretament, s'analitzen les següents resolucions: *1040/2024 de 22 de juliol de 2024*, *1041/2024 de 22 de juliol de 2024*, *1042/2024 de 22 de juliol de 2024*, *1043/2024 de 22 de juliol de 2024*, *1044/2024 de 22 de juliol de 2024*, *1045/2024 de 22 de juliol de 2024* i *1380/2024 de 23 d'octubre de 2024*.

¹ Decisió de la Comissió basada en l'assumpte [AT.39824-Trucks](#) publicada en el Diari Oficial de la Unió Europea el 19 de juliol de l'any 2016 (en endavant, “la Decisió”).

A través d'aquesta anàlisi, s'examinaran els criteris utilitzats per l'alt tribunal en qüestions com la valoració de la prova o la quantificació dels danys. Així mateix, s'estudiarà la repercussió en la protecció dels drets dels perjudicats i s'observarà si ha sigut possible establir un marc jurídic consolidat en matèria d'accions de danys derivades d'infraccions del Dret de la competència.

La metodologia emprada consistirà en un estudi detallat de les sentències seleccionades mitjançant una comparativa entre elles i amb els seus precedents, complementada amb una revisió de la normativa aplicable, dels principals estudis doctrinals sobre la matèria i de la jurisprudència ja consolidada per tal d'observar si el Tribunal Suprem ha variat el seu criteri. Amb aquest enfocament, es busca no només conèixer la problemàtica existent al respecte, sinó també contribuir al debat sobre el paper dels tribunals en la garantia del Dret de la competència.

3. MARC TEÒRIC I CONTEXTUALITZACIÓ

3.1 Conceptes clau

El Dret de defensa de la competència s'encarrega d'evitar que les empreses distorsionin la competència existent en el mercat, protegint la seva estructura. Aquesta legislació pretén, mitjançant la intervenció dels Estats en la regulació del mercat, establir les conductes prohibides que afecten greument a l'economia i als agents que intervenen.

Tenint en compte que l'objecte d'estudi és analitzar un conjunt de sentències del Tribunal Suprem (en endavant, "TS") sobre el càrtel de camions, la recerca es centrarà en definir, valorar i quantificar aquelles accions prohibides relatives a acords col·lusoris.

Segons la Reial Acadèmia Espanyola, un càrtel en termes econòmics és un "*Convenio entre varias empresas similares para evitar la mutua competencia y regular la producción, venta y precios en determinado campo industrial*". Alhora, la Llei 15/2007, de 3 de juliol, de Defensa de la Competència (en endavant, "LDC") estableix a la seva disposició addicional quarta que

A efectos de lo dispuesto en esta ley se entiende por cártel todo acuerdo o práctica concertada entre dos o más competidores cuyo objetivo consista en coordinar su comportamiento competitivo en el mercado o influir en los parámetros de la competencia mediante prácticas tales como, entre otras, la fijación o la coordinación de precios de compra o de venta y otras condiciones comerciales, incluso en relación con los derechos de la propiedad intelectual e industrial: la asignación de cuotas de producción o de venta; el reparto de mercados y clientes, incluidas las colusiones en licitaciones, las restricciones de las importaciones o exportaciones o las medidas contra otros competidores contrarias a la competencia.

Com a conseqüència, les entitats que duen a terme algunes de les conductes descrites aconsegueixen reduir la competència entre elles i augmentar els seus beneficis en detriment dels compradors, causant així forts desequilibris en el mercat².

3.2 Marc normatiu i dualitat d'àmbits

En primer lloc, s'ha de mencionar que les conductes col·lusòries són sancionades tant pel Dret de la Unió Europea com pel Dret dels diferents Estats membres i que, l'aplicació d'un o altre ordenament, anirà en funció de si afecten al comerç entre Estats membres, primer cas, o a un mercat nacional complet o en part, segon cas. Aquest tipus de conducta prohibida està prevista a l'article 101 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea (en endavant, "TFUE"), així com també a l'article 1 LDC.

Convé destacar que els supòsits previstos en aquests articles no constitueixen *numerus clausus*, sinó que poden haver-hi d'altres. Però, entre ells, destaquen; la fixació dels preus o d'altres condicions de transacció, la limitació o control de la producció, del mercat, del desenvolupament tècnic o de les inversions, el repartiment del mercat o de les fonts d'aprovisionament, l'aplicació de condicions desiguals per prestacions equivalents a tercers contractants ocasionant-los un desavantatge competitiu, així com també subordinar la celebració de contractes a l'acceptació, pels altres contractants, de prestacions suplementaries que, per la seva naturalesa o atenent als usos mercantils, no mantinguin relació amb l'objecte d'aquests contractes. Per tant, quan un grup d'empreses col·labora per assolir pactes que els hi beneficiïn en perjudici dels consumidors i del mercat, estan duent a terme una infracció del Dret de la competència.

Tenint en compte que l'objectiu d'aquesta branca del Dret és garantir la competència en el mercat perquè el funcionament de l'economia sigui correcte, la lluita contra aquests il·lícits es pot resoldre de dues maneres; mitjançant l'aplicació privada del Dret de la competència o a través de la seva aplicació pública (Díez, 2024).

² Segons l'article [*¿Cuántas víctimas del cártel de los fabricantes de camiones hay en España?*](#) realitzat per Francisco Marcos al 2019, durant els anys 1997 i 2011, un total de 156.220 i 3,4 milions de camions haurien estat matriculats a Espanya i Europa, respectivament.

Pel que fa a la primera d'elles, els perjudicats per aquests actes presenten accions civils davant els òrgans judicials per tal d'aconseguir que els seus drets siguin respectats. Concretament, el mecanisme idoni és l'anomenada acció de danys i perjudicis a través de la que es reclama el rescabament dels danys i perjudicis patits per la infracció.

Pel que fa a la segona de les vies d'actuació, són les autoritats de la competència – la Comissió Europea, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (en endavant, “CNMC”) i les autoritats autonòmiques, a Catalunya l'Autoritat Catalana de la Competència – les que garanteixen una real competència en el mercat. Al ser òrgans vinculats a l'Estat, vetllen per l'interès general i, per tal d'assolir el seu objectiu, sancionen mitjançant multes dineràries a aquelles empreses infractores per a que cessin en la seva conducta i, alhora, eviten que en un futur es torni a repetir per noves societats.

Tal i com preveu l'article 72.1 LDC i, com més endavant veurem quan analitzem les sentències objecte d'estudi, tant persones físiques com jurídiques poden sol·licitar la indemnització de danys i perjudicis davant la jurisdicció civil ordinària. És important remarcar que l'objectiu final d'aquesta acció és que el perjudicat torni a la seva situació original. Concretament, Rodger et al. (2018, p.32) sostenen que el ple rescabament “*Shall place a person who has suffered harm in the position in which that person would have been had the infringement of competition law not been committed*”.

Aquest concepte de “ple rescabament” també està previst a l'article 3.2 de la Directiva 2014/104/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de novembre de 2014, relativa a determinades normes per les que es regeixen les accions per danys en virtut del dret nacional, per infraccions del Dret de la competència dels Estats membre i de la Unió Europea (en endavant, “Directiva de Danys”). Aquesta directiva va ser transposada a l'Estat espanyol pel Reial Decret-llei 9/2017, de 26 de maig de 2017, pel que es transposen directives de la Unió Europea en els àmbits financers, mercantil i sanitari, i sobre el desplaçament de treballadors (en endavant, “Reial Decret-llei 9/2017”), permetent l'homogeneïtzació de la regulació divergent en matèria de defensa de la competència entre els diferents Estats membre.

Un altre concepte d'importància rellevant en aquest àmbit seria el principi d'efectivitat previst a l'article 4 de la Directiva de Danys ja que garanteix que les normes i procediments nacionals referents a l'acció de danys no facin que el seu exercici es torni impossible o exageradament complicat. És per aquesta raó que l'acció de danys es pot exercitar de dues maneres.

La primera d'elles és a través d'accions independents (*stand alone* en anglès) on els demandants, sense que prèviament existeixi una resolució anterior d'una autoritat de la competència, acudeixen als òrgans judicials.

I, la segona, a través de les accions consecutives o de seguiment (*follow on* en anglès) que permet que els demandants, després de que una autoritat de la competència hagi dictat una resolució de caràcter sancionador on constata la producció d'una infracció del Dret de la competència, es dirigeixen als òrgans judicials. La principal avantatge del segon tipus d'acció és que els perjudicats no han de presentar una acció declarativa en la que s'indiqui que s'ha produït una infracció del Dret de la competència per poder fer valdre el seu dret a una indemnització ni tampoc han de provar que s'ha produït aquesta infracció.

4. ANÀLISI JURISPRUDENCIAL

4.1 Supòsit de fet comú

En les diverses sentències objecte d'anàlisi es descriuen els fets ocorreguts tant a primera com a segona instància, començant amb la interposició de demandes de judici ordinari davant els diferents Jutjats Mercantils. L'objectiu dels demandants és obtenir la indemnització dels danys i perjudicis soferts com a conseqüència d'una infracció del Dret de la competència. Es destaca la considerable variació de la quantia entre unes i altres resolucions anant des de 16.448,81€ fins 1.181.602,65€. A més, es reclama el pagament dels interessos legals meritats des de la data d'interposició de la demanda, així com els de l'article 576 de la Llei d'Enjudiciament Civil (en endavant, "LEC") per mora processal des de la sentència fins el pagament complet. A més de demanar la condemna en costes del demandat. Amb caràcter subsidiari, es sol·licita que es declari a l'empresa demandada com a responsable dels danys que resultin acreditats un cop realitzades les proves pericials pertinents.

Les sentències resolen els recursos que van arribar al TS contra sentències dictades per quatre Audiències Provincials (Madrid, Valladolid, Càceres i Saragossa) durant els anys 2021 i 2022. A cassació es reconeix el dret dels adquirents de camions a ser indemnitzats pel sobrepreu pagat a causa del càrtel. En tots els supòsits, el TS confirma l'estimació judicial del dany basada en un sobrepreu d'un 5% del valor pagat pels vehicles cartel·litzats.

Com és d'esperar, cadascuna de les sentències resol els motius processals i substantius concrets per cada cas. No obstant, segueixen una estructura comuna -reiterant-se fins i tot paràgrafs complets- pel que fa a la legislació aplicable, el dany causat pel càrtel de camions i sancionat per la Comissió Europea, la possibilitat de l'estimació judicial del dany quan la quantificació proposada per l'actora o l'infractor no resulta fefaent i el pagament i meritació dels interessos.

Per tal de comprendre la qüestió portada als tribunals convé mencionar, en primer lloc, el paper clau de la Decisió de la Comissió Europea que 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 participat en una col·lusió referent al sistema de fixació de preus, produint l'increment dels preus bruts a l'Espai Econòmic Europeu (en endavant, "EEE") dels camions mitjans i pesats i influint en el calendari i la repercussió dels costos d'introducció de tecnologies de control

d'emissions conforme a les normes EURO 3 a 6. Aquests fets van ser qualificats com constitutius de pràctiques col·lusòries infractores de l'article 101 TFUE i de l'article 53 de l'Acord de l'EEE.

Concretament, els danys van consistir en l'adquisició de camions, per part de particulars i empreses, a un preu superior al que hagués estat de no haver-se produït el mencionat càrtel i durant el període comprès entre el 17 de gener de 1997 i el 18 de gener de 2011, incloses aquelles compres dutes a terme mitjançant contractes de *leasing* - on la indemnització també començarà a comptar a partir del dia en que s'adquireixen els camions ja que el sobrecost esdevé quan el perjudicat sol·licita el finançament necessari per l'adquisició del vehicle, que en el cas del càrtel suposa una major necessitat de fons ja que s'ha de finançar una quantitat superior a la que hagués sigut de no haver existit una infracció al Dret de la competència.

La Decisió va imposar quantioses multes per la comissió de les citades infraccions, va ordenar als responsables posar fi a les conductes descrites pel cas que no ho haguessin fet ja així com que s'abstinguessin de repetir qualsevol acte o conducta sancionat o que el seu objecte o efecte fos similar.

Arrel de la Decisió, particulars i empreses adquirents de camions durant el període mencionat van interposar demandes contra les societats participants en el càrtel sobre la base d'una infracció del Dret de la competència, com bé quedava recollit en l'escrit de la Comissió. Bàsicament, es demanava la condemna de l'empresa infractora a indemnitzar els danys (el sobrecost) ocasionats pel càrtel.

Per la determinació del sobrecost, a les diferents resolucions objecte d'estudi s'aporten informes pericials genèrics que no permeten concloure l'import del perjudici patit, s'acostuma a realitzar una anàlisi comparativa sincrònica de l'evolució dels preus durant el període de vigència del càrtel (que afectava a camions d'entre 6 i 16 tones) amb l'evolució dels preus dels camions lleugers (de menys de 6 tones) no afectats pel càrtel.

Com bé s'argumenta a la STS 4003/2024, de 22 de juliol

En las acciones de indemnización por daños y perjuicios derivados de una conducta ilícita declarada por la autoridad competente, se facilita la prueba de la conducta ilícita dada la preexistencia de una resolución previa, en este caso la Decisión de la Comisión Europea de fecha 19 de julio de 2016.

La regla “*ex re ipsa*” permet desprendre de la infracció declarada per l'autoritat el dany efectiu causat al mercat, quan aquest resultat és la seva natural conseqüència.

Segons el considerant 85 de la Decisió

En el presente caso, atendiendo a las cuotas de mercado y al volumen de negocios de los Destinatarios de la Decisión en el EEE, se debe presumir que la conducta tiene efectos apreciables sobre el comercio. La dimensión geográfica de la infracción, que afectó a varios Estados Miembro, y la naturaleza fronteriza de los productos confirman que los efectos sobre el comercio son apreciables.

En quant a les accions exercitades en els diferents procediments de les sentències estudiades, aquestes són conegudes amb el nom d'accions *follow-on*; és a dir, són indemnitzacions per danys i perjudicis eventualment produïts en el patrimoni dels perjudicats per fets ja declarats i sancionats per la Decisió de la Comissió. Per tant, aquesta Decisió el que sanciona és una infracció del Dret de la competència per objecte, no necessitant concretar els efectes ocasionats per les pràctiques col·lusòries.

Les empreses que han participat en el càrtel acostumen a negar que aquest hagi provocat danys als demandants. L'argument que fan servir és que aquesta conducta no va suposar la pujada del preu dels camions donat que únicament va consistir en un simple intercanvi d'informació, que va ser innocu pels compradors dels camions fabricats per aquestes societats. No obstant, es destaca com aquest intercanvi ja es considerat per la Comissió com una distorsió de la competència, causa molt probable d'una pujada de preus.

L'apartat 21 de la Comunicació de la Comissió sobre Directrius relatives a l'aplicació de l'apartat 3 de l'article 81 del Tractat (Text pertinent a efectes de l'EEE) afirma que³:

Se entiende por restricciones de la competencia por objeto aquellas que por su propia naturaleza poseen el potencial de restringir la competencia. Presentan un potencial tan elevado de efectos negativos para la competencia que no es necesario aplicar el apartado 1 del artículo 81 para demostrar cualquier efecto real al mercado. Dicha presunción se basa en la gravedad intrínseca de la restricción y en la experiencia, que demuestra que las restricciones de la competencia que lo sean por su objeto pueden surtir efectos negativos para el

³ Publicada en el [DOUE](#) el 27 d'abril de 2004.

mercado y poner en peligro los objetivos de las normas comunitarias de competencia. Las restricciones por objeto, tales como la fijación de precios y el reparto de mercados, reducen la producción y aumentan los precios, lo que refunda en una mala asignación de recursos, pues no se producen los bienes y servicios que demandan los clientes. Suponen asimismo una reducción del bienestar de los consumidores, quienes se ven obligados a pagar precios más elevados por dichos bienes y servicios.

Com s'ha mencionat anteriorment, tot i que no hi ha obligació de detallar els concrets efectes ocasionats per les pràctiques col·lusòries sancionades, la Decisió es pronuncia realitzant algunes afirmacions al respecte amb l'objectiu de remarcar la gravetat de la conducta.

En primer lloc, l'extensa durada del càrtel, ja que es va perllongar durant catorze anys. En segon lloc, va suposar la participació dels majors fabricants de camions de l'EEE, fet que va contribuir a l'àmplia extensió geogràfica del mateix. En tercer lloc, la quota de mercat dels participants era d'un 90% aproximadament. I, per últim, pel seu objecte ja que consistia en la discussió i adopció d'acords sobre la fixació dels preus i l'increment dels preus bruts, entre d'altres manifestacions.

Per tant, s'acaba conclouent que, donades aquestes característiques, existeix una relació entre els fets provats fixats a la Decisió i el fet presumit que és que el càrtel va provocar un increment del preu dels camions objecte dels acords col·lusoris. Com a conseqüència de l'anterior, es genera el dret a una indemnització dels danys i perjudicis soferts per aquells particulars, empreses i administracions públiques perjudicades.

4.2 Qüestions jurídiques

Un cop identificat l'objecte de les diferents sentències analitzades, convé mencionar aquells aspectes que presenten divergències o dubtes en la seva interpretació. La primera de les controvèrsies és la incertesa sobre quin és el Dret aplicable un cop aprovada la Directiva de Danys, ja que hi ha accions que van ser interposades abans de la seva entrada en vigor però que s'han continuat tramitant un cop transposada aquesta norma, o bé que han estat interposades a partir de la seva entrada en vigor però que versen sobre fets ocorreguts en el passat. En segon lloc, hi ha discrepàncies sobre quines són les conductes sancionades per la Decisió així com

quan una filial esdevé responsable. En tercer lloc, quin és el moment a partir del qual es considera produït el dany així com quin és el seu mètode de càlcul. En quart lloc, trobem qüestions respecte quin ha de ser el contingut de l'informe pericial presentat per la part actora ja que el concepte “mínim esforç probatori” no sembla ser suficientment precís com per resoldre-ho. En cinquè lloc, quan comença a comptar el termini de prescripció de l'acció de danys i perjudicis exercitada per la part adquirent dels camions cartel·litzats. I, en sisè lloc i amb relació a l'anterior qüestió, durant quant de temps es pot exercitar aquesta acció.

4.3 Respostes del Tribunal Suprem

A continuació, es passen a resoldre les qüestions jurídiques plantejades seguint el criteri utilitzat pel TS i, en el següent apartat, s'analitzarà la fonamentació d'aquestes respostes. En ambdós casos es mantindrà l'ordre del redactat en el punt anterior per tal de facilitar la comprensió del lector.

En primer lloc, pel que fa a la legislació aplicable, l'alt tribunal ha considerat que les normes nacionals, com ara, l'article 1902 del Codi Civil (en endavant, “CC”), no poden ser interpretades conforme a la Directiva de Danys ja que el càrtel va tenir lloc abans de que aquesta normativa fos transposada. El TS, basant-se en l'article 22 de la Directiva de Danys, sosté que les disposicions substantives previstes en aquesta Directiva no tindran efecte retroactiu, a diferència de les de caràcter processal que sí ho preveuen per 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 sancionades per la Decisió, el TS argumenta que no només va tractar-se d'un intercanvi d'informació entre competidors amb efectes perjudicials pels adquirents, sinó que la col·lusió va produir greus efectes pel mercat en general. Tot i que la Comissió Europea ja va establir que les pràctiques sancionades constituïen una infracció per objecte de l'article 101 TFUE, l'alt tribunal precisa que van consistir en acords que afectaven tant els preus nets com bruts dels camions. És per això que considera adient presumir que, arrel de l'existència del càrtel, els compradors van haver de fer front a un pagament per camió superior. D'altra banda, tot i que es fa menció a la regla “*ex re ipsa*”, el TS considera que el

que vertaderament consta provat són els fets descrits a la Decisió i que, llevat prova en contrari, es presumeix que el càrtel va causar danys⁴.

Una altra qüestió que fa que sorgeixin dubtes al respecte és si les filials de les empreses sancionades per la Decisió de la Comissió poden esdevenir també subjectes responsables d'una infracció del Dret de la competència. Doncs bé, de les sentències analitzades únicament és la STS 5079/2024, de 23 d'octubre, la que es pronuncia sobre la responsabilitat d'una filial pertanyent a l'empresa IVECO on, des de l'1 de gener de 2011 fins el 18 de gener del mateix any, CNH Industrial N.V. ha estat reconeguda com infractora del Dret de la competència per la Comissió Europea. D'aquesta manera, es confirma la possibilitat de sancionar i d'exigir els danys i perjudicis a la filial, encara que no hagi estat directament mencionada a la Decisió de la Comissió, pels fets realitzats per la matriu, sempre que conformin una única unitat econòmica.

Pel que fa a la tercera de les qüestions, sabent que el dany és entès com el sobrecost patit pels adquirents de camions durant el període cartel·litzat, les diferents sentències estudiades el defineixen com la diferència entre el preu realment pagat i aquell que hagués estat de no haver-se produït la conducta sancionada. En totes les sentències, el TS entén que el dany es va produir en el moment d'adquisició dels camions.

La dificultat en el càlcul del dany és notòria ja que requereix la construcció d'un escenari hipotètic en el que la infracció no s'hagués produït i, per tant, que el preu dels camions no s'hagués vist afectat. És per això que, ja en sentències referents al càrtel del sucre, el TS va indicar la *“imposibilidad de realizar una reproducción perfecta de cuál hubiera sido la situación si no se hubiera producido la conducta ilícita”*⁵.

Totes les sentències coincideixen en que cap dels informes pericials presentats pels demandants determina de manera exacta l'import del preu pagat en excés, ja que el que acostumen a aportar són informes basats en estudis estadístics genèrics. Concretament, la STS 5079/2024, de 23 d'octubre, es pronuncia sobre l'informe OXERA que, tot i ser un dels més comuns presentats per les parts, el TS considera 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”*⁶.

⁴ Remissió a l'article 386 de la LEC i a l'article 17 de la Directiva de Danys sobre les presumpcions judicials.

⁵ Vegeu el FD7.3 de la STS 5819/2013 ([ECLI:ES:TS:2013:5819](#)), de 7 de novembre.

⁶ OXERA, *Quantifying antitrust damages towards non-binding guidance for courts* (2009).

Endinsant-nos en el contingut informe pericial, el demandant ha de quantificar el perjudici patit presentant un informe en que “*formule una hipótesis razonable y técnicamente fundada sobre datos contrastables y no erróneos*”⁷. A les diferents resolucions s’especifica que aquest requisit no significa que hagi de determinar exactament el seu import, sinó que ha d’aportar una metodologia de càlcul que, mancant una altra hipòtesi millor elaborada, permeti evidenciar que no hi ha hagut una inactivitat probatòria per part del perjudicat. Alhora, s’estableix que l’informe presentat pel demandat no pot basar-se únicament en valorar la falta de precisió de l’informe del agreujat, sinó que ha d’elaborar una hipòtesi que permeti ser considerada millor fundada per tal de presentar-se com la idònia per calcular el sobrecost.

En totes les demandes analitzades s’aporten informes pericials de similars característiques on cap d’ells aconsegueix quantificar, ni de manera exacta ni aproximada, el valor real del sobrecost patit, és per això que s’acaba recorrent a l’estimació judicial del dany per determinar un import concret d’indemnització. En tots els casos, s’afirma que aquesta tindrà un valor del 5% del preu dels camions adquirits objecte de les diferents demandes, a més dels interessos legals des de la data d’adquisició.

Convé destacar que la indemnització que preveu la STS 4000/2024, de 22 de juliol, difereix d’aquest criteri percentual. La justificació d’aquesta posició ve recollida a l’apartat tercer del Fonament de Dret tercer:

Como quiera que el motivo se refiere exclusivamente a la valoración del informe de la demandada y nada dice sobre la valoración del informe presentado por la actora (elaborado por Caballer, Herrerías y otros); ni tampoco se formula otro motivo referido a esa valoración, se encuentra esta sala con la tesitura de que el dictamen en el que, con determinadas adaptaciones, se fundamenta la razón decisoria de la Audiencia Provincial respecto de la cuantificación del daño no ha sido efectivamente impugnado por la recurrente. Por lo que, por razones de congruencia y limitación de la cognición en los recursos extraordinarios, no podemos pronunciarnos sobre la corrección de dicho informe, ni sobre las conclusiones de la sentencia recurrida basadas en él, que han de quedar incólumes.

⁷ Vegeu el FD4.12 de la STS 4003/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:4003](#)), de 22 de juliol.

Per tant, en aquest cas, la indemnització considerada pel TS remet a la fixada per l'Audiència Provincial de Saragossa que va estimar que el mètode de càlcul aportat per l'actora era ajustat al perjudici sofert. Concretament, es pronuncia dient que

Estimamos el interpuesto por TRANSPORTES LAPUENTE S.A. contra la sentencia de fecha 27 de enero de 2021 dictada por el Juzgado de lo Mercantil N° 2 de Zaragoza que revocamos en el sentido de declarar responsable de los daños y perjuicios producidos a la actora por IVECO S.p.A., condenando a la misma a pagar, en concepto de condena de daños y perjuicios, la cantidad que se fije en ejecución de sentencia con las precisiones del Fundamento Decimotercero de esta resolución y que no podrá rebasar la suma de 297.027 euros, correspondiente al importe pagado en exceso por la adquisición de los vehículos camión objeto del procedimiento y los intereses legales de la suma resultante desde la fecha de pago hasta la demanda.

Finalment, pel que fa al termini de prescripció de l'acció de dany i perjudicis, el TS sosté que la norma aplicable al conjunt de les sentències estudiades és la prevista a l'article 74 LDC i, per tant, els demandants comptaven amb cinc anys per exercitar el seu dret des del moment en que la infracció hagués finalitzat i el demandant hagués tingut o hagués pogut tenir coneixement del fet sancionat, el perjudici ocasionat i la identitat de l'infractor⁸. De tal forma que, a la data d'interposició de les demandes, les accions no es trobaven prescrites.

4.4 Fonament de les respostes del Tribunal Suprem

Un cop es coneixen les respostes que ha donat l'alt tribunal respecte les qüestions jurídiques plantejades, convé analitzar el fonament de les mateixes per tal de comprendre la justificació que hi ha al darrere de cadascun dels pronunciaments. Pel que fa al Dret aplicable, l'apartat primer de l'article 22 de la Directiva de Danys 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*”. Per tant, les normes substantives, aquelles que estableixen drets i obligacions a

⁸ De contingut equivalent a l'article desè de la Directiva de Danys.

les parts interessades, no s'aplicaran als fets ocorreguts abans de la seva transposició -27 de desembre de 2016.

No obstant, si agafem com a exemple de disposició substantiva el termini de prescripció i l'assumpte C-267/20, *Volvo i DAF Trucks*, s'observa com el Tribunal de Justícia de la Unió Europea (en endavant, "TJUE") preveu que si una demanda és interposada després del termini de transposició de la Directiva de Danys, encara que es refereixi a una infracció que va finalitzar abans de la seva entrada en vigor, sempre que s'hagi exercitat dins del termini de prescripció d'un any previst a l'ordenament espanyol abans de la transposició de la mencionada Directiva, gaudirà d'un termini de 5 anys en virtut de l'article 10 de la mateixa ja que es tracta d'una acció no prescrita en virtut del dret nacional vigent.

La justificació del TJUE ve emparada en que, davant el dubte sobre la vigència i aplicabilitat de la Directiva, en litigis com els estudiats serien aplicables l'article 10 de la Directiva de Danys i el 74.1 LDC perquè, tot i ser disposicions substantives a efectes de l'article 22.1 de la Directiva de Danys, es considera que el termini de prescripció aplicable a aquesta acció en virtut de la regulació anterior no s'havia esgotat abans de que expirés el termini de transposició de la mencionada Directiva.

Per tant, s'observa com l'aplicació de la Directiva de Danys anirà en funció de quina sigui la disposició substantiva que es pretengui aplicar. D'aquesta manera, el grau de seguretat jurídica que els particulars esperen es veu qüestionat.

D'altra banda, l'apartat segon del mateix article preveu 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*". Per tant, la Directiva de Danys només preveu l'aplicació retroactiva de les seves disposicions processals; és a dir, d'aquelles que regulen el desenvolupament del procediment judicial i només per les accions de danys posteriors a la seva data d'adopció, és a dir, el 26 de desembre de 2014.

La norma de transposició espanyola és el Reial Decret-llei 9/2017 que va entrar en vigor el 27 de maig de 2017 i que nega també la retroactivitat del règim substantiu i confirma, a la

seva Disposició Transitòria Primera, que el règim processal s'aplicarà exclusivament als procediments iniciats amb posterioritat a la seva entrada en vigor⁹.

En les accions *follow-on*, com és el cas, el moment de naixement de la pretensió indemnitzatòria serà la data de publicació del resum de la Decisió de l'autoritat de la competència. En canvi, per les accions *stand-alone* serà el moment en que el perjudicat coneix la infracció, el dany que li ha causat i la identitat del causant. Centrant-nos en les primeres, les noves normes substantives de la LDC s'aplicaran a les accions de danys per conductes que hagin estat sancionades per les autoritats de la competència i que es publiquin després del 27 de maig de 2017. Per tant, aquestes noves normes del Títol VI LDC no seran aplicables a aquelles accions que haguessin prescrit en aquesta data ja que com bé recull la providència de l'Audiència de Lleó de 12 de juliol de 2020 en el seu paràgraf 28 “*no pueden beneficiarse de la nueva normativa los afectados que, al momento de la entrada en vigor del Real Decreto-ley no hubieran reclamado dentro del plazo de 1 año previsto por el régimen anterior del Código Civil*”¹⁰.

Pel que fa a les conductes sancionades, el TS segueix la definició prevista al considerant 81 de la Decisió

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, aclareix que la conducta sancionada no va consistir únicament en un mer intercanvi d'informació innocu als compradors de camions, tal i com pretenien donar a entendre els infractors.

En quant a la responsabilitat de la filial, el TS segueix el mateix criteri que el TJUE a la seva sentència de 14 de març de 2019 sobre l'assumpte C-724/17 *Skanska Industrial Solutions i altres* en la que estableix que una filial serà responsable quan formi part d'una

⁹ 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.

¹⁰ Vegeu el FD4.28 de la Providència de l'Audiència Provincial de Lleó 291/2020 ([ECLI:ES:APLE:2020:291A](#)), de 12 de juny.

mateixa unitat econòmica, és a dir, sempre que pugui establir-se una relació entre la infracció per la qual la societat matriu és responsable i l'activitat econòmica de la filial (Marcos, 2023).

El TJUE, al considerant 41 de la Sentència relativa a l'assumpte C-882/19 indica que per unitat econòmica ha d'entendre's “*una organización unitaria de elementos personales, materiales e inmateriales que persigue de manera duradera un fin económico determinado*”¹¹.

Tant la Comissió com el TJUE consideren que els destinataris de les prohibicions d'acords restrictius i pràctiques abusives son les “empreses”, i aquest terme implica, d'una banda, una entitat que dugui a terme una activitat econòmica en el mercat i, d'altra, que ho faci amb autonomia o independència econòmica. La unitat econòmica suposa la manca d'autonomia de la societat en la determinació del seu comportament en el mercat, sent aquest fruit de les instruccions rebudes per la matriu (Herrero, 2021).

L'extensió de responsabilitat entre els membres del grup de societats ve fonamentada per donar compliment al principi d'efectivitat del Dret europeu de la competència. És a dir, les normes nacionals no poden comportar que l'exercici del Dret europeu a una reparació del dany sofert com a conseqüència d'una conducta anticompetitiva sigui pràcticament impossible o excessivament difícil en la pràctica. Contra més gran sigui el cercle de demandats, major seran les probabilitats que l'actor vegi satisfetes les seves pretensions.

Pel que fa a la tercera de les qüestions plantejades sobre quan s'entén produït el dany, el TS considera que aquest sorgeix en el moment d'adquisició dels diferents vehicles. I, respecte al seu càlcul, la CNMC va publicar una Guia sobre la quantificació de danys per infraccions de la competència on preveu la seva dificultat degut a la necessitat de recrear una situació hipotètica en que la conducta anticompetitiva no s'hagués produït¹². S'estableix el caràcter consultiu de la Guia, sent l'òrgan judicial competent l'encarregat de determinar la corresponent quantificació. A més, preveu que les parts han d'aportar un estudi propi i específic amb hipòtesis raonables i tècnicament fonamentades sobre dades fidels i contrastables.

Pel que fa a les sentències estudiades, l'alt tribunal considera que els informes aportats per les parts no han de ser acceptats perquè el mercat que agafen de referència és el de camions lleugers i furgonetes. És a dir, tenen característiques notablement diferents al de camions pesats o mitjans, com ara, la potència, la demanda o l'ús - el primer mercat seria més freqüentat per

¹¹ Vegeu el considerant 41 de la STJUE ass. C-882/19 (Gran Sala) ([ECLI:EU:C:2021:800](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:2021:800)), de 6 d'octubre.

¹² Elaborada pel Departament de Promoció de la Competència de la CNMC, en col·laboració amb l'Assessoria Jurídica i Econòmica i la Direcció de Competència d'aquest organisme i revisada el 15 de setembre de 2022.

empreses que decideixen distribuir els seus productes mentre que el segon acostuma a estar format per empreses de transport que presenten els seus serveis a tercers.

A més, argumenta que tampoc es presenten xifres referents al primer any del càrtel i les variables escollides en els models de regressió dels camions lleugers difereixen de les dels camions mitjans i pesats, fet que comporta l'anul·lació de la seva comparació.

Pel que fa a l'estimació judicial, aquesta sorgeix per solucionar el problema en la quantificació del dany causat com a conseqüència de les concretes característiques del càrtel de camions. Aquesta facultat està expressament reconeguda a l'article 17.1 de la Directiva de Danys. No obstant, s'ha de remarcar que no és una novetat sinó que ja estava reconeguda en el nostre ordenament per fer efectiu el principi d'indemnitat del perjudicat previst a l'article 1902 CC.

Arribats a aquest punt, convé recordar que la jurisprudència de les Sales Primera i Segona del TS ha establert que la valoració probatòria sobre l'existència i quantificació del dany correspon a les instàncies ordinàries, sent inadmissible la interposició d'un recurs extraordinari per aquest motiu, tret error fàctic material, patent i immediatament verificable en la valoració de la prova (Pastor, 2024). A més, aquesta previsió judicial no substitueix l'obligació del demandant de provar el dany causat prevista pels articles 216 i 282 LEC, ja que només entrarà en joc quan el seu càlcul esdevingui impossible o vertaderament difícil¹³.

L'ús d'aquesta potestat no és viable quan la part actora s'ha mantingut inactiva. Aquest aclariment ha comportat l'aparició de dubtes relatius a què s'ha d'entendre per passivitat de la part demandant, ja que en tots els casos examinats el que fa és presentar informes pericials que no han estat elaborats expressament pels casos concrets en que s'aporten. Finalment, el TS considera que ha existit un mínim d'activitat probatòria quan el demandant ha aportat un informe pericial que, tot i no cenyir-se a les característiques concretes del càrtel de camions, mostra que ha intentat presentar un mètode de càlcul del dany sofert. Per tant, es considera que aquest esforç és suficient i es dona pas a l'estimació judicial del sobrepreu. El TS acaba acceptant que la indemnització d'un 5% del preu de cada camió cartel·litzat sigui considerada com l'import mínim dels danys causats pel càrtel.

El fonament de la resposta del TS es troba en que hi ha d'haver una certa flexibilitat en la interpretació de la prova del dany per tal de garantir l'efectivitat del dret a una compensació

¹³ Previsió recollida a l'article 76.2 LDC.

justa. Concretament, té en compte la desproporció entre la indemnització sol·licitada i el cost que s'hagués hagut de fer front per accedir a dades precises així com acudir a experts perquè realitzessin un càlcul ajustat del sobrecost.

Tal i com sosté l'apartat 14 de la Comunicació sobre la quantificació del perjudici en les demandes per danys i perjudicis per incompliment dels articles 101 i 102 TFUE s'ha de 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”*¹⁴. En cas de que els costos siguin excessius, s'entén que ha d'acudir-se a l'estimació judicial ja que del contrari es consideraria com una *“desproporción que convertía en claramente antieconómica la reclamación judicial del demandante”*¹⁵.

I, seguint el criteri establert pel TJUE a la sentència *Tráficos Manuel Ferrer*, l'ús de la facultat de l'estimació judicial queda restringida a que es donin els següents requisits; d'una banda, que es compleixi el previst a l'article 76.2 LDC que preveu l'acreditació, per part de l'actor, que va patir danys però que és impossible o excessivament difícil avaluar el seu abast amb la informació disponible. I, d'altra banda, que el demandant hagi realitzat un mínim esforç probatori ja que del contrari i, tal i com es preveu a l'apartat 57 de la citada sentència, el jutge nacional no podrà substituir a aquesta part davant la seva falta d'acció¹⁶.

Centrant-nos en la valoració mínima del dany del 5% del preu de compra del camió, aquesta té el seu fonament en que el càlcul presentat pels demandants no atenia les singulars característiques del mercat de camions i que el mètode econòmic emprat no resultava raonable. Per tant, aquest llindar mínim s'acceptarà quan cap de les parts hagi pogut provar un càlcul diferent. És a dir, no ha de ser considerada com una compensació automàtica per reclamacions posteriors basades en informes pericials genèrics de quantificació del sobrepreu.

És per aquesta raó que el TS contempla la possibilitat de que aquest percentatge augmenti o disminueixi en funció de l'efectivitat probatòria de les parts, concretament considera que l'atorgament d'un 5% com a valor de la indemnització es donarà sempre i quan ni el demandant hagi pogut acreditar que l'import del dany va ser superior ni el demandat hagi pogut demostrar que el dany va ser inferior a aquest percentatge mínim.

¹⁴ Apartat 14 de la [Comunicació de la Comissió](#) publicada el 13 de juny de 2013 al DOUE.

¹⁵ Vegeu el FD4.10 de la STS 4003/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:4003](#)), el FD4.16 STS 4005/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:4005](#)), el FD5.9 de la STS 4001/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:4001](#)), totes elles de 22 de juliol i el FD2.4 de la STS 5079/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:5079](#)), de 23 d'octubre.

¹⁶ Vegeu la STJUE ass. C-312/21 (Sala Segona) ([ECLI:EU:2023:99](#)), de 16 de febrer.

Si els tribunals atorguessin sempre la mateixa indemnització a tots els demandants podria succeir que directament s'obviés la valoració de la prova practicada per les parts, provocant un efecte dissuasiu en l'esforç de probatori. Alhora, suposaria una vulneració del principi que contempla que només es poden indemnitzar els danys soferts donat que hi hauria casos en que una indemnització del 5% superaria clarament l'import real dels danys causats. És per aquesta raó que l'alt tribunal avala la possibilitat de que hi hagi estimacions diferents sempre i quan la justificació dels tribunals inferiors sigui raonable. D'aquesta manera, el TS evita convertir-se en una tercera instància que decideixi els imports en les demandes per danys i perjudicis per infraccions del Dret de la competència.

Aquest raonament coincideix amb el previst a l'article 17.2 de la Directiva de Danys que recull una presumpció *iuris tantum* de producció del dany pels càrtels on l'infractor pot desvirtuar-ho provant que aquest dany no es va produir¹⁷.

Per tant, la rellevància de l'estimació judicial del dany és la de procurar una solució homogènia en termes de quantificació del dany indemnitzable per casos similars. No obstant, s'adverteix la importància de diferenciar les particularitats de cada assumpte per evitar una resolució automatitzada (Pastor, 2024).

En quant al pagament i la meritació dels interessos, la Directiva de Danys en el seu article tercer quan recull el dret al ple rescabament ja preveu que l'import total de la indemnització comprendrà també el pagament dels interessos. El TS segueix el mateix criteri que el sostingut per la jurisprudència del TJUE, concretament, té en compte el principi d'efectivitat i el dret a una indemnització justa concloent que el moment per exigir-los és des de que 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*¹⁸.

Sorgeixen dubtes respecte els casos en que l'adquisició dels camions es va realitzar mitjançant un *leasing* ja que algunes Audiències han considerat que el dany es va produir amb

¹⁷ Correspondència amb l'article 76.3 LDC.

¹⁸ Vegeu el FD5.4 de la STS 4004/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:4004](#)), de 22 de juliol.

cadascuna de les quotes pagades i no amb la signatura del contracte de *leasing*¹⁹. No obstant, el TS en una de les seves sentències més recents ha considerat que

*En todos los casos, el daño lo sufre el adquirente en el momento de la adquisición del camión con un sobrecoste 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 sobrecoste. 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*²⁰.

Per últim, pel que fa al termini de prescripció, l'alt tribunal manté el criteri establert a la sentència del TJUE, de 22 de juny de 2022, sobre l'assumpte C-267/20 relatiu a *Volvo i DAF Trucks*. En aquesta resolució, el Tribunal de Luxemburg considera que hi ha tres tipus d'accions; les noves (nascudes amb posterioritat a la data límit de transposició), les passades (aquelles nascudes i consolidades sota la normativa anterior) i les pendents (nascudes sota la vigència de la normativa anterior però que continuen produint efectes amb posterioritat a l'entrada en vigor de la Directiva de Danys). Com ja s'ha mencionat al començament d'aquest apartat, existeix la possibilitat de que una acció referent a fets ocorreguts abans de l'entrada en vigor de la Directiva de Danys pugui beneficiar-se del termini de prescripció de 5 anys sempre que la demanda hagi estat presentada dins del termini de prescripció vigent en el moment dels fets.

L'article 10 de la Directiva de Danys recull els terminis i condicions de l'acció de danys i perjudicis²¹. No obstant, en el seu apartat tercer atorga als Estats Membres la potestat de fixar el termini de prescripció sempre que aquest sigui d'almenys 5 anys. Per tant, es concedeix un cert grau de llibertat en la regulació del període per exercitar la mencionada acció.

¹⁹ Vegeu el FD9.3 de la SAP Z 2854/2021 ([ECLI:ES:APZ:2021:2854](#)), de 27 de desembre, 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*”.

²⁰ Vegeu el FD4.3 de la STS 4002/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:4002](#)), de 22 de juliol.

²¹ Transposat a l'ordenament espanyol a través de l'article 74 LDC.

Finalment, el TJUE considera que el *dies a quo*, és a dir, quan comença a comptar el termini de prescripció és aquell a partir del qual el demandant tingués o hagués pogut tenir coneixement dels fets que li han produït el perjudici. Concretament, el Tribunal de Luxemburg considera que és a partir de la publicació del resum de la Decisió en el Diari Oficial de la Unió Europea (en endavant, “DOUE”) quan l’acció es pot considerar nascuda (Marcos, 2022)²².

²² Vegeu els considerants 71 i 72 de la STJUE ass. C-267/20 *Volvo AB i DAF Trucks NV vs RM* ([ECLI:EU:C:2022:494](https://eur-lex.europa.eu/eli/consolidated/2022/494)), de 22 de juny.

5. AVALUACIÓ CRÍTICA

5.1 Variació de la doctrina del Tribunal Suprem respecte sentències passades

Fins l'any 2007, l'aplicació privada del Dret de la competència es veia limitada per la LDC de l'any 1989 ja que aquesta preveia que una acció privada només podia tenir lloc un cop hagués finalitzat el procediment seguit per l'aplicació pública, comportant que les reclamacions de danys s'allarguessin considerablement (Marcos, 2012). Amb la nova redacció de la LDC a l'any 2007, les reclamacions per danys es poden interposar en qualsevol moment, és a dir, sense necessitat de que prèviament existeixi un procediment administratiu.

Per contextualitzar el present apartat, convé destacar que l'anàlisi jurisprudencial realitzada a l'anterior punt s'ha fet sobre les resolucions que componen la “tercera onada” de sentències del TS sobre els danys del càrtel de camions, al ser les més recents a l'hora d'elaborar el treball. Per tant, abans d'aquestes han hagut diferents pronunciaments que han estat els seus precedents. D'una banda, durant el mes de juny de 2023 es va publicar la “primera onada” de sentències i, d'altra banda, durant el mes de març de 2024 es va publicar la “segona onada” on, en tots dos casos, l'alt tribunal es pronunciava respecte els diferents recursos interposats per les parts i que tenien per objecte les accions de danys ocasionades pel càrtel de camions²³. El TS aconsegueix unificar els diferents criteris seguits pels Jutjats Mercantils i les Audiències Provincials pronunciant-se sobre la insuficiència dels informes pericials de les parts, sobre l'estimació judicial del dany, la meritació dels interessos i el termini de prescripció.

Pel que fa a la primera de les qüestions, el TS rebutja els informes on les demandades pretenen assegurar que el càrtel va consistir únicament en un simple intercanvi d'informació o que els seus actes sobre els preus finals no van causar danys ni als consumidors ni al mercat,

²³ La “primera onada” està formada per les següents setze sentències: STS 2492/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2492](#)), STS 2472/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2472](#)), STS 2495/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2495](#)), STS 2473/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2473](#)), STS 2475/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2475](#)), STS 2474/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2474](#)) totes elles de 12 de juny, STS 2476/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2476](#)), STS 2477/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2477](#)), STS 2497/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2497](#)), STS 2478/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2478](#)) totes elles de 13 de juny, STS 2479/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2479](#)), STS 2480/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2480](#)), STS 2493/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2493](#)), STS 2494/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2494](#)), STS 2496/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2496](#)) totes elles de 14 de juny i STS 4200/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:4200](#)) de 16 d'octubre de 2023.

I, la “segona onada”, per les següents vuit sentències: STS 1287/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:1287](#)), STS 1285/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:1285](#)), STS 1286/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:1286](#)), STS 1288/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:1288](#)), STS 1289/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:1289](#)), STS 1291/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:1291](#)), STS 1292/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:1292](#)) i STS 1290/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:1290](#)), totes elles de 14 de març de 2024.

aportant peritatges que basen el seu càlcul en un dany xifrat en un 0%, considerant-se aquest poc convincent.

Convé remarcar que, tal i com va manifestar el TS a la sentència *Llácer i Navarro vs. AB VOLVO*, el descart de l'informe pericial dels demandats no va estar perquè manifestessin la manca d'efectes perjudicials o que el sobrepreu fos del 0%, sinó que la selecció de les dades fetes servir per l'elaboració dels dictàmens es trobava esbiaixada ja que, entre d'altres qüestions, no feien menció als primers anys del càrtel, fent que les dades emprades no haguessin estat seleccionades de manera objectiva²⁴.

A més, l'alt tribunal considera que l'argument per part dels infractors del Dret de la competència respecte a que la conducta sancionada únicament va consistir en un intercanvi d'informació ha de ser rebutjat, ja que no només va consistir en aquest fet i, encara que hagués sigut així, això ja era considerat per la Comissió com una distorsió de la competència (Geli, 2023). Aquesta posició és la mateixa que ha seguit el 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*.

D'altra banda, els dictàmens pericials aportats pels demandants també han estat rebutjats per no acreditar fefaentment el perjudici patit. El TS sosté que no havien aconseguit facilitar dades que aportessin la suficient i necessària claredat com perquè es pogués elaborar una anàlisi economètrica raonable. Els demandants havien recorregut a dades genèriques i allunyades de les concretes característiques del càrtel de camions fent menció, de manera reiterada, a l'estudi OXERA²⁵.

La solució prevista ha estat recórrer a l'estimació judicial del dany per part dels jutges on, valorant les característiques del càrtel (durada, extensió, participants) i els seus efectes en el mercat, han proporcionat un percentatge mínim del dany patit.

En segon lloc, i seguint l'esmentat al paràgraf anterior pel que fa a l'estimació judicial del dany, el TS confirma la seva correcta utilització pels diferents Jutjats Mercantils i Audiències Provincials ja que acudir a aquesta facultat està justificat quan hi ha asimetria informativa per alguna de les parts i es generen dificultats en obtenir proves directes.

²⁴ Vegeu la STS 2480/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2480](#)), de 14 de juny.

²⁵ OXERA, [Quantifying antitrust damages. Towards non-binding guidance for courts](#) (2009).

Convé destacar que alguns demandats al·legaven que els demandants no havien complert amb la seva càrrega de la prova ja que havien presentat informes genèrics que no quantificaven de manera exacta l'import dels danys patits per cada cas en concret. D'altres argumentaven que tampoc havien fet servir l'accés a fonts de prova recollit a l'article 283 bis a) LEC. Per tant, concloïen que el fet de no poder quantificar el dany causat era degut, única i exclusivament, a la inacció dels demandants, sent inapropiat que el jutge es col·loqués en la posició d'aquests.

Respecte aquest punt, el TS es pronuncia afirmant que la impossibilitat o dificultat per quantificar el dany no ha estat com a conseqüència de la inactivitat dels demandants, sinó que degut a l'existència de determinades característiques que presentava el càrtel, era impensable que la part activa pogués extreure una xifra exacta del perjudici patit. Concretament, l'alt tribunal argumenta que degut a la seva ampla extensió, no era possible determinar un mercat geogràfic de referència concret, i que degut a l'extensa durada del mateix no era fàcil realitzar una comparació temporal. A més, el termini de prescripció d'un any a partir de la publicació del resum de la Decisió de la Comissió, d'acord amb la legislació espanyola anterior a la transposició de la Directiva de Danys, dificultava l'elaboració d'una anàlisi profunda.

És per aquestes raons que el TS considera que el fet que l'informe pericial aportat per la part actora fos insuficient per determinar l'import del sobrecost així com que tampoc fes ús de les eines d'accés a fonts de prova no significa que la seva actitud hagués estat inactiva. Es remarca que l'accés a les fonts de prova entre les parts no hagués sigut de gran utilitat pel cas concret donada la desproporció de l'esforç requerit a la part perjudicada front l'import de la indemnització sol·licitada.

D'altra banda, el TS concreta que aquesta estimació judicial ja era reconeguda per la legislació espanyola en el seu article 386 LEC, sense que pogués ser considerada *iure et de iure* o de caràcter legal. Per tant, admetia prova en contrari.

En tercer lloc, el TS es pronuncia sobre els interessos i confirma que aquests es meriten des del moment en que el dany es va produir, és a dir, des de l'adquisició dels camions. Aquests interessos el que pretenen és aconseguir la reparació completa, no la compensació pel retard o la mora. El fonament de que el *dies a quo* de la meritació dels interessos sigui el moment de producció del dany ve justificat pel principi *restitutio in integrum* o reparació íntegra del dany ja que la compensació ha de comprendre la pèrdua de poder adquisitiu del diner com a

conseqüència del transcurs del temps entre el moment de producció del dany i aquell en que és efectivament reparat.

Concretament, el dany causat enunciat a l'article 1902 CC inclou els interessos que, segons el 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*”²⁶. A més, convé destacar que el considerant 12 de la Directiva de Danys preveu també 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*”²⁷.

Per últim, l'alt tribunal tracta el tema de la prescripció i manté el mateix criteri que el seguit per la jurisprudència del TJUE en *Volvo i DAF Trucks* on s'estableix que, encara que el termini de cinc anys previst per la Directiva de Danys no comporta que es reactivin les reclamacions ja prescrites, aquest nou termini s'aplica a totes les reclamacions que no haguessin prescrit en el moment de l'entrada en vigor de la nova normativa²⁸. A més, destaca que també es beneficiaran del nou termini aquelles reclamacions realitzades entre la finalització del termini de transposició i l'efectiva transposició. Finalment, el TS valida els criteris establerts en les instàncies inferiors respecte l'inici del termini de prescripció dels cinc anys - *dies a quo*- considerant que comença a comptar a partir del dia en que es publica en el DOUE el resum de la Decisió - el 6 d'abril de 2017-.

De l'exposat s'extreu com, des dels primers pronunciaments, el TS intenta traçar una línia que sigui uniforme i que ofereixi una mateixa solució davant casos similars. És a dir, pretén que les seves conclusions proporcionin seguretat jurídica als milers de damnificats arrel del càrtel de camions. A mode il·lustratiu, en el conjunt d'aquestes primeres sentències es condemna als membres del càrtel de camions a indemnitzar als compradors amb un import del 5% del valor de la compravenda, a més dels interessos corresponents.

No obstant, la seva solució no és absoluta ja que el que fa és establir un percentatge mínim del dany el qual, si les parts aconsegueixen provar suficientment que els danys van ser altres, aquest pot ser incrementat o disminuït. Per exemple, l'Audiència Provincial d'Osca a la seva sentència de 14 de juliol de 2023 va considerar que l'informe pericial de l'actora era adient

²⁶ Vegeu FD18 de la STS 5462/2012 ([ECLI:ES:TS:2012:5462](#)), de 8 de juny.

²⁷ Vegeu el [considerant 12 de la Directiva de Danys](#).

²⁸ Vegeu la STJUE ass. C-267/20 *Volvo AB i DAF Trucks NV vs RM* ([ECLI:EU:C:2022:494](#)), de 22 de juny.

ja que aportava una regressió basada en dades pròpies i en un conjunt ample de vehicles que permetia concloure uns resultats convincents, a diferència de la gran majoria de casos en que es parteix d'hipòtesi i dades de caràcter genèric²⁹.

Finalment, tot i que el conjunt de sentències estudiat presenta similars característiques, les que pertanyen a la “tercera onada” introdueixen principalment dues novetats. La primera d'elles fa referència al reconeixement del dret a una indemnització de danys i perjudicis a aquells que hagin adquirit camions mitjançant un arrendament financer, remarcant-se la subsistència d'aquest dret encara que el camió cartel·litzat s'hagi venut abans del pagament complet de les quotes del *leasing*.

Convé destacar que algunes Audiències Provincials rebutjaven el dret a ser indemnitzat pels camions cartel·litzats adquirits i posteriorment venuts abans del pagament de l'última quota de l'arrendament financer, o bé minoraven aquesta indemnització a les quotes que es provessin pagades³⁰. No obstant, el TS es pronuncia aclarint que no s'ha d'excloure de la indemnització els vehicles adquirits mitjançant aquesta opció i que haguessin sigut venuts abans de la finalització d'aquest contracte. Concretament, és al Fonament de Dret cinquè, apartat 23, de la STS 4005/2024 de 22 de juliol que estableix que

La conclusión anterior no queda empañada porque la adquiriente 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.

I, pel que fa a la segona novetat, es sosté que els efectes perjudicials del càrtel s'han pogut continuar produint temps després de la data de finalització establerta a la Decisió de la Comissió (el 18 de gener de 2011)³¹. Per tant, s'acaba reconeixent la possibilitat d'una indemnització que compregui també els danys ocasionats en data posterior a l'oficial d'acabament del càrtel.

²⁹ Vegeu el FD5.6 i 7 de la SAP HU 273/2023 ([ECLI:ES:APHU:2023:273](#)), de 14 de juliol.

³⁰ Vegeu el FD7.10 de la SAP MU 475/2022 ([ECLI:ES:APMU:2022:475](#)) de 17 de febrer, el FD48 de la SAP PO 1843/2022 ([ECLI:ES:APPO:2022:1843](#)) i el FD10 de la SAP SG 20/2024 ([ECLI:ES:APSG:2024:20](#)) de 10 de gener.

³¹ Vegeu el paràgraf 63 de la Decisió [AT.39824 Trucks](#), de 19 de juliol de 2016.

El TS en diverses de les seves sentències recull 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 infracción³².

No obstant això, la STS 4002/2024 de 22 de juliol, que alhora forma part del conjunt de sentències analitzades en aquest treball, exclou de la indemnització a dos dels camions adquirits després de la data oficial de finalització del càrtel degut a que considera que no s'ha de suposar que tota conducta col·lusòria continua produint efectes en dates posteriors a la que la Decisió fixa com a data d'acabament de la infracció. El TS sosté que la sentència recorreguda no ha infringit la seva jurisprudència donada la manca de prova de que aquests dos vehicles fossin adquirits amb un sobrecost provocat pel càrtel.

Aquesta posició, tal i com raona Marcos (2024) sorprèn ja que, tot i que correspon a la víctima acreditar el dany i la seva quantia, el punt de partida és la presumpció del dany. Donat que el TS considera que cap dels informes aportats és convincent per identificar i quantificar el dany i autoritza l'estimació judicial respecte els camions adquirits durant el càrtel, no s'entén en què hauria d'haver-se materialitzat l'activitat probatòria addicional respecte els dos camions adquirits poc temps després de la finalització del mateix.

5.2 Posicionament del TJUE respecte les qüestions prejudicials plantejades pels òrgans judicials nacionals

Arribats a aquest punt, convé destacar algunes de les qüestions prejudicials que els diferents òrgans nacionals espanyols han plantejat davant el TJUE i que han suposat la unificació en la interpretació d'un conjunt de criteris que, fins aleshores, romanien sota la incertesa.

³² Vegeu el FD10.25 de la STS 2480/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2480](#)), de 14 de juny, FD9.24 de la STS 2479/2023 ([ECLI:ES:TS:2023:2479](#)) i el FD3.20 de la STS 4002/2024 ([ECLI:ES:TS:2024:4002](#)).

En primer lloc, la Secció nº15 de l'Audiència Provincial de Barcelona en la seva providència de 24 d'octubre de 2019 sobre l'assumpte *C-882/19 Sumal SL v. Mercedes truck España SL* va sol·licitar el pronunciament del Tribunal de Luxemburg, entre d'altres qüestions, pel que feia a la falta de legitimació passiva de les filials de societats infractores.

La divergència en la interpretació requeria en que uns tribunals consideraven que no s'havia de comprovar la falta de legitimació passiva de cap filial degut a que la jurisprudència del Tribunal de Justícia havia aclarit la doctrina de la unitat econòmica i, d'altres, consideraven que aquesta doctrina no podia ser aplicada a la inversa, és a dir, estenent la responsabilitat de la matriu a les filials ja que no s'estaria complint amb l'existència de control o possibilitat d'exercir una influència decisiva en les decisions de la filial.

El pronunciament del TJUE a l'assumpte C-882/19 permet aclarir aquesta problemàtica ja que sosté 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 com contra una filial d'aquesta societat, sempre que ambdues constitueixin una unitat econòmica.

El TJUE, a la seva sentència de 14 de juliol de 1972 sobre l'assumpte 48/69 *Imperial Chemical Industries*, va confirmar la Decisió a través de la qual la Comissió va sancionar a la societat matriu ja que, tot i que aquesta va al·legar que la infracció era exclusivament duta a terme per les filials, el TJUE va respondre que el fet que la filial tingués personalitat jurídica diferent no feia descartar la possibilitat d'imputar el seu comportament a la societat matriu quan aquella no determina de manera autònoma el seu comportament en el mercat, sinó que obeeix les instruccions que li envia la matriu. Per tant, en casos d'aquest estil, les actuacions de les filials poden imputar-se a la societat matriu.

En segon lloc, el Jutjat Mercantil nº2 de Madrid en la seva providència de 23 de desembre de 2019 sobre l'assumpte *C-30/20 RH v. AB Volvo et al.* va formular una qüestió prejudicial sobre l'article 7.2 del Reglament (UE) nº1215/2012, del Parlament Europeu i del Consell, de 12 de desembre de 2012, relatiu a la competència judicial, el reconeixement i l'execució de resolucions judicials en matèria civil i mercantil, quan estableix que una persona domiciliada en un Estat membre podrà ser demandada en un altre Estat membre. El dubte apareix quan l'article designa com a òrgan jurisdiccional competent l'Estat membre on s'ha materialitzat el dany directe. A la STJUE C-30/20 es sosté que en el marc d'una acció indemnitzatòria del perjudici causat per una infracció de l'article 101 TFUE el lloc de materialització del dany es localitza en l'Estat membre del mercat afectat per dita infracció. En

cas que hi hagués divergència entre el lloc de materialització del dany i el lloc d'activitat del perjudicat, la demanda es podria presentar davant l'òrgan jurisdiccional en la demarcació del qual estigui establert el perjudicat.

En tercer lloc, el Jutjat Mercantil nº7 de Barcelona en la seva providència de 21 de febrer de 2020 sobre l'assumpte C-163/21 *AD et al v. DAF Trucks N.V. et al.* va preguntar si l'apartat primer de l'article cinquè de la Directiva de Danys havia de ser interpretat tenint en compte que l'exhibició de proves feia referència només a documents que es trobessin en poder de la part demandada o d'un tercer que ja existissin o si també s'incloïa la possibilitat d'exhibir documents que la part front a la que es dirigia la petició hagués de crear mitjançant l'afegiment d'informació, coneixement o dades que estiguessin en la seva possessió.

El TJUE a l'assumpte C-163/21 va aclarir que l'exhibició de proves pertinents comprenia també les proves que la part front a la que es dirigia la sol·licitud d'exhibició hagués de crear *ex novo* sempre i quan es respectés el deure dels òrgans jurisdiccionals nacionals competents de limitar l'exhibició de proves al que fos pertinent, proporcionat i necessari. Per tant, correspon als òrgans jurisdiccionals avaluar si la sol·licitud d'exhibició de proves creades *ex novo* entranya el risc, degut al seu caràcter excessiu o massa general, d'imposar una càrrega desproporcionada a la part demandada o al tercer afectat.

En quart lloc, la Secció primera de l'Audiència Provincial de Lleó en la seva providència de 12 de juny de 2020 sobre l'assumpte C-267/20 *RM v. DAF Trucks NV i AB Volvo* va formular qüestions respecte el règim transitori de la Directiva de Danys, la prescripció i la potestat d'estimació judicial. Concretament, va plantejar el dubte sobre quina normativa s'hauria d'aplicar a una reclamació de danys i perjudicis que, tot i haver estat presentada després de l'entrada en vigor de la Directiva de Danys i de les disposicions nacionals de transposició, tractés sobre una infracció que va finalitzar abans de l'entrada en vigor d'aquestes normatives. Per poder respondre a aquestes preguntes, hem de tenir en compte una sèrie de dates; que la conducta que sanciona la Comissió en la seva Decisió de 19 de juliol de 2016 ha d'haver-se produït entre els anys 1997 i 2011, que el 6 d'abril de 2017 es va publicar un resum d'aquesta Decisió, que la mencionada Directiva va entrar en vigor el 26 de desembre de 2014 i que el termini per transposar-la finalitzava el 31 de desembre de 2016 tot i que va ser finalment transposada al Dret espanyol el 26 de maig de 2017, i que l'acció per danys en aquest cas concret va ser exercitada l'1 d'abril de 2018.

La Directiva de Danys conté, en el seu article 22, l'àmbit d'aplicació temporal on distingeix les disposicions substantives (que no s'apliquen amb efecte retroactiu) de les disposicions processals (que s'apliquen a les accions exercitades després de l'entrada en vigor de la mencionada Directiva - el 26 de desembre de 2014). Per tant, mentre que les normes processals s'apliquen, per regla general, a tots els litigis pendents en el moment de l'entrada en vigor de la norma, les substantives no s'apliquen a situacions existents amb anterioritat a la seva entrada en vigor.

Per tant, el que fa el TJUE a la STJUE C-267/20 és examinar en quin moment es va consolidar la situació jurídica per saber si es va produir abans o després de l'entrada en vigor de la Directiva de Danys i del seu termini de transposició³³. Tenint en compte que en aquest assumpte els fets generadors de responsabilitat extracontractual per infracció del Dret de la competència es van produir abans de l'entrada en vigor de la legislació nacional de transposició, aquestes accions han de regir-se per les disposicions substantives en vigor en el moment de la comissió de la infracció. Aquesta posició ve confirmada per la Directiva de Danys i per la jurisprudència del TJUE, segons la qual, per manca de disposicions en matèria de Dret de la Unió, les accions per danys es regeixen per les normes i procediments nacionals dels Estats membres³⁴. Per tant, les disposicions processals de la Directiva de Danys sí serien aplicables a aquest assumpte mentre que les substantives manquen d'efecte retroactiu i no s'aplicarien.

Pel que fa a l'inici del termini de prescripció, el Tribunal de Luxemburg considera que la publicació en un comunicat de premsa no permet presumir que la persona perjudicada hagi tingut coneixement de tota la informació indispensable per l'exercici del seu dret a interposar una acció de danys. Per tant, és a partir de la publicació del resum de la Decisió en el DOUE quan comença a comptar el termini de prescripció, tal i com sosté en els considerants 71 i 72 de l'assumpte C-267/20.

I, respecte l'estimació judicial, el TJUE preveu que es pugui exercitar sempre que el demandant hagi fet un mínim esforç probatori i quan el dany sigui pràcticament impossible o excessivament difícil de quantificar.

³³ Vegeu la STJUE ass. C-267/20 *Volvo AB i DAF Trucks NV vs RM* ([ECLI:EU:C:2022:494](#)), de 22 de juny.

³⁴ Vegeu el considerant 11 de la Directiva de Danys i l'apartat 31 de la STJUE C-453/99 *Courage Ltd i Crehan* ([ECLI:EU:C:2001:465](#)), de 20 de setembre.

En cinquè lloc, la qüestió prejudicial C-312/21 del Jutjat Mercantil nº3 de València sobre l'assumpte *Tráficos Manuel Ferrer SL et al. v. Daimler AG* pretenia determinar si el dret al ple rescabament del perjudici patit com a conseqüència d'un comportament contrari a la competència, reconegut i definit a l'article 3, apartats 1 i 2 de la Directiva de Danys i amb origen a l'article 101 TFUE, entrava en contradicció amb una norma processal civil nacional com l'article 394.2 LEC que preveu que, en cas d'estimació parcial de les pretensions, cada part haurà d'abonar les seves costes i la meitat de les comunes, tret del cas de litigació temerària.

La justificació de la manca de contradicció és que aquestes normes no tenen per objecte indemnitzar un perjudici, sinó determinar, en cada Estat membre, conforme al Dret propi de cadascun, les formes de repartir les despeses que s'hagin suportat en la tramitació del procés (Chozas, 2023). Per tant, l'article 394.2 LEC no fa pràcticament impossible o excessivament difícil l'exercici del dret al ple rescabament del perjudici patit com a conseqüència d'un comportament contrari a la competència i, en cas d'estimació parcial de les pretensions, cada part abonarà les seves pròpies costes i la meitat de les comunes.

Finalment, l'òrgan espanyol també pregunta si l'article 17.1 de la Directiva de Danys ha d'interpretar-se en el sentit de que es permet una estimació judicial en circumstàncies en les que, d'una banda, el demandat ha donat accés al demandant a la informació en la que ha basat el seu informe pericial amb la fi d'excloure l'existència d'un perjudici indemnitzable i, d'altra banda, la reclamació de danys i perjudicis es dirigeix només contra un dels destinataris d'una Decisió per la que es constata una infracció de l'article 101 TFUE i que únicament ha comercialitzat una part dels productes adquirits pel demandant.

El TJUE conclou que, tot i que les parts es trobin en peu d'igualtat pel que fa a la informació disponible, poden sorgir dificultats a l'hora de quantificar concretament el perjudici, per tant, l'article 17.1 no és només aplicable quan hi ha asimetria informativa. Ni tampoc influeix en l'estimació judicial el fet que el demandant hagi dirigit la seva reclamació només contra un dels autors de dita infracció, ja que l'estimació judicial només pressuposa que s'hagi acreditat l'existència del perjudici i que sigui impossible o excessivament difícil quantificar-lo amb precisió.

De l'exposat i, gràcies a les qüestions prejudicials plantejades al TJUE pels diferents tribunals espanyols, es pot concloure que diversos dels termes que generaven divergències en les resolucions dels jutges nacionals han estat resolts pel Tribunal de Luxemburg fent que s'incrementi el grau de seguretat jurídica dels perjudicats.

6. CONCLUSIONS

De l'anàlisi de les diferents sentències seleccionades es desprèn que l'objectiu principal del Tribunal Suprem ha estat el d'aconseguir homogeneïtzar els criteris que presentaven interpretacions divergents entre els tribunals inferiors. Per tant, el paper que ha desenvolupat l'alt tribunal ha estat destacable ja que s'ha pronunciat sobre aquells aspectes que, fins aleshores, romanien incerts, permetent que particulars, empreses i administracions públiques puguin obtenir indemnitzacions similars amb independència del tribunal en el qual els hi toqui litigar.

Una de les raons per les que el Tribunal Suprem ha mantingut una línia d'actuació uniforme ha estat per la necessitat de complir amb els pronunciaments del TJUE respecte les diverses qüestions prejudicials plantejades pels tribunals nacionals. Les respostes donades pel Tribunal de Luxemburg han suposat la consolidació d'una jurisprudència a la que ni el TS ni els tribunals nacionals inferiors s'han pogut oposar. Tant l'obligatorietat en l'aplicació del Dret de la Unió Europea per part dels Estats Membre i la primacia d'aquest sobre el Dret nacional com el fet que el TJUE sigui el màxim intèrpret de les normes europees han aconseguit la unificació de criteris sobre conceptes que, fins al moment, permetien interpretacions divergents.

Tot i això, encara romanen dubtes sobre la manera d'obtenir un càlcul del dany més acurat i que no sigui establert de manera automàtica per la falta de mitjans suficients en la prova del seu import. Front aquesta dificultat, el considerant 48 de la Directiva de Danys ja preveia la utilització dels acords extrajudicials com a mecanisme per fixar un import indemnitzatori que tingués en compte les pretensions concretes de les parts.

D'aquesta manera, si ambdues parts aconsegueixen posar-se d'acord sobre la quantia de la indemnització s'evitarà recorre als tribunals i que passin anys fins percebre un import que, en molts casos, pot ser llunyà al vertader perjudici patit. No obstant, com ja es va esmentar en el seu moment, a Espanya sembla difícil que això es porti a terme donat que les societats cartellistes tendeixen a negar que s'hagi produït cap mena de perjudici als adquirents dels seus camions.

Com a conseqüència, la jurisprudència de l'alt tribunal ha establert un percentatge d'indemnització fixat en un 5% de l'import dels camions adquirits durant el càrtel. Tot i això,

la quantia del sobrecost pot ser superior o inferior a aquesta xifra en funció de l'activitat probatòria de les parts. Si observem els subjectes en conflicte, d'una banda els consumidors i d'altra les grans empreses, ens adonem que ostenten poders econòmics notòriament diferents el que suposa que, moltes vegades, la despesa que genera el procediment difícilment és proporcional a l'import del perjudici patit, fent que es generi un sentiment de renúncia a la continuació del mateix.

El que sí queda clar, gràcies a la jurisprudència consolidada del Tribunal Suprem, són les qüestions referents a la meritació dels interessos i a l'inici i durada del termini de prescripció. Concretament, els interessos es meriten des de l'adquisició dels camions i la prescripció de l'acció de danys i perjudicis és de 5 anys a comptar des de la publicació del resum de la Decisió de la Comissió.

Un cop observades les dificultats que es troben els perjudicats per provar l'import del dany sofert, es proposa el desenvolupament d'un sistema de càlcul de danys automàtic i transparent que faci servir dades del mercat, informes de preus i estadístiques de vendes per oferir estimacions més precises i justes. Aquest sistema podria incloure eines d'intel·ligència artificial que ajudessin a identificar patrons i preveure els impactes de les pràctiques anticompetitives en el mercat.

Donat que el càrtel de camions va afectar a diversos països, es proposa crear un mecanisme europeu que recopili i intercanviï les dades rellevants referents al període en que es va cometre la infracció per permetre que les víctimes, especialment empreses i consumidors, tinguin accés a informació que d'altra manera podria ser molt difícil i costós d'obtenir. A més, per garantir que es rebin compensacions justes, es podria establir un fons europeu de compensació que cobris part dels danys de manera immediata. Aquest fons podria ser finançat amb l'import recaptat per les multes imposades a les empreses infractores.

Finalment, convé mencionar una recent actuació de la Comissió Europea consistent en la sanció d'un nou càrtel, aquest cop referent al reciclatge de vehicles al final de la seva vida útil, i que ha suposat la multa de quinze grans fabricants d'automòbil i de l'Associació Europea de Fabricants d'Automòbils (ACEA). Aquest fet posa de manifest que les pràctiques contràries a la competència tendeixen a repetir-se en el temps. Per tant, seria adient reflexionar sobre la problemàtica que representa un càrtel pel mercat i per la societat sent capaços de cercar una solució que permeti detectar més ràpidament la pràctica d'aquest tipus de conductes anticoncurrencials i evitar així les seves greus conseqüències.

7. LLISTA DE REFERÈNCIES

Bornemann, B. i Suderow, J. (2023). España a la cabeza en la litigación derivada del cártel de los fabricantes de camiones. Primeras sentencias del Tribunal Supremo Español y su relevancia en Europa, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 15 (2), 1040-1050.

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

Chozas Alonso, J.M. (2023). Costas en litigios sobre reclamación de daños y perjuicios derivador del “cártel de camiones” y el principio de autonomía procesal de los estados miembros de la Unión Europea. Comentarios de jurisprudencia: sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea C-312/21. *Revista Española de Derecho Europeo*, 86, 103-134. DOI: 10.37417/REDEnum86_2023_

Comisión Europea, Dirección General de Competencia i OXERA (2009). Quantifying antitrust damages towards non-binding guidance for courts. *Oficina de Publicaciones de la Unión Europea*. <https://doi.org/10.2763/36577>

Díez Estella, F. (2024). Una década de la Directiva 2014/104/UE, de acciones de daños antitrust, a través de las sentencias del TJUE. *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 16 (2), 539-551. <https://doi.org/10.20318/cdt.2024.8929>

Geli Ramiro, M. (2023). Las primeras sentencias del Tribunal Supremo sobre las indemnizaciones de daños por el cártel de camiones. *Almacén de Derecho*. <https://almacenederecho.org/las-primeras-sentencias-del-tribunal-supremo-sobre-las-indemnizaciones-de-danos-por-el-cartel-de-camiones>

Herrero Suárez, C. (2021). Responsabilidad de la filial por los daños derivados de infracciones del derecho de la competencia de la matriz ¿está en juego el principio de

efectividad del Derecho europeo? *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 13(1), 364-387. <https://doi.org/10.20318/cdt.2021.5963>

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 Electronic Journal*.
https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2025887

Marcos, F. (2019). ¿Cuántas víctimas del cártel de los fabricantes de camiones hay en España?. *Almacén de Derecho*. <https://almacenederecho.org/cuantas-victimas-del-cartel-de-los-fabricantes-camiones-hay-en-espana>

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). *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3619871>

Marcos, F. (2022). Prescripción y daño en las reclamaciones de daños por conductas anticompetitivas: Luces y sombras de la sentencia del Tribunal de Justicia UE de 22/6/22 (C-267/20 DAF Trucks NV & AB Volvo/RM). *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, 30. <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 Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.4536499>

Marcos, F. (2024). 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>

Pastor Martínez, E. (2024). *La compensación del daño antitrust*. Tirant lo Blanch.

Rodger Barry, J., Sousa Ferro, M i Marcos F. (2018). *A comparative view of the implementation of the EU antitrust damages directive in sixteen member states*. Oxford University Press.
https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3444376

Rodger, B., Sousa, M. i Marcos, F. (2018). *The EU antitrust damages Directive; transposition in the member states*. Oxford University Press.

8. REFERÈNCIES LEGALS I JURISPRUDENCIALS

REFERÈNCIES LEGALS

Comunicación de la Comisión sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 y 102 del TFUE, DOUE, C 167/19, 2013. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013XC0613\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013XC0613(04))

Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016. Asunto AT.39824 (*Trucks*). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013XC0613\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013XC0613(04))

Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consell, 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 miembro y de la Unión Europea, DOUE, 349, 2014.
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2014-83627>

Directrices relatives a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado, DOUE, 2004.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52004XC0427%2807%29>

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, BOE, 7, 2000.
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2000-323>

Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, BOE, 159, 2007.
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-12946>

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, 126, 2017. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-5855

Recomendación de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas, DOUE, 2003.
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2003-80730>

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, DOUE, 83, 2016.
<https://www.boe.es/doue/2010/083/Z00047-00199.pdf>

REFERÈNCIES JURISPRUDENCIALS

AAP LE 291/2020, de 12 de juny, (ECLI:ES:APLE:2020:291A)

SAP Z 2854/2021, de 27 de desembre de 2021, (ECLI:ES:APZ:2021:2854)

SAP HU 273/2023, de 14 de juliol, (ECLI:ES:APHU:2023:273)

STS (Sala Civil) 5819/2013, de 7 de novembre, (ECLI:ES:TS:2013:5819)

STS (Sala Civil) 2472/2023, de 12 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2472)

STS (Sala Civil) 2473/2023, de 12 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2473)

STS (Sala Civil) 2474/2023, de 12 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2474)

STS (Sala Civil) 2475/2023, de 12 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2475)

STS (Sala Civil) 2492/2023, de 12 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2492)

STS (Sala Civil) 2495/2023, de 12 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2495)

STS (Sala Civil) 2476/2023, de 13 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2476)

STS (Sala Civil) 2477/2023, de 13 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2477)

STS (Sala Civil) 2478/2023, de 13 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2478)

STS (Sala Civil) 2497/2023, de 13 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2497)

STS (Sala Civil) 2479/2023, de 14 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2479)

STS (Sala Civil) 2480/2023, de 14 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2480)

STS (Sala Civil) 2493/2023, de 14 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2493)

STS (Sala Civil) 2494/2023, de 14 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2494)

STS (Sala Civil) 2496/2023, de 14 de juny, (ECLI:ES:TS:2023:2496)

STS (Sala Civil) 4200/2023, de 16 de octubre, (ECLI:ES:TS:2023:4200)

STS (Sala Civil) 4000/2024, de 22 de juliol, (ECLI:ES:TS:2024:4000)

STS (Sala Civil) 4001/2024, de 22 de juliol, (ECLI:ES:TS:2024:4001)

STS (Sala Civil) 4002/2024, de 22 de juliol, (ECLI:ES:TS:2024:4002)

STS (Sala Civil) 4003/2024, de 22 de juliol, (ECLI:ES:TS:2024:4003)

STS (Sala Civil) 4004/2024, de 22 de juliol, (ECLI:ES:TS:2024:4004)

STS (Sala Civil) 4005/2024, de 22 de juliol, (ECLI:ES:TS:2024:4005)

STS (Sala Civil) 5079/2024, de 23 d'octubre, (ECLI:ES:TS:2024:5079)

STJUE, de 20 de setembre de 2001, ass. C-453/99 – *Courage i Crehan* (ECLI:EU:2001:465)

STJUE, de 14 de juliol de 1972, ass. C-48/69 – *Imperial Chemical Industries*

(ECLI:EU:C:1972:70)

STJUE (Sala Segona), de 14 de març de 2019, ass. C-724/17 – *Skanska Industrial Solutions i altres*, (ECLI:EU:C:2019:204)

STJUE (Sala Segona), de 28 de març de 2019, ass. C-637/17 – *Cogeco*

(ECLI:EU:C:2019:263)

STJUE (Sala Primera); de 15 de juliol de 2021, ass. C-30/20 – *RH i AB Volvo, Volvo Group*

Trucks Europe GmbH, Volvo Lastvagnar AB, Volvo Group España, S.A.

(ECLI:EU:C:2021:604)

STJUE (Gran Sala), de 6 d'octubre de 2021, ass. C-882/19 – *Sumal, S.L. i Mercedes Benz*

Trucks España, S.L. (ECLI:EU:2021:800)

STJUE (Sala Primera), de 22 de juny de 2022, ass. C-267/20 – *Volvo i DAF Trucks,*

(ECLI:EU:C:2022:494)

STJUE (Sala Segona), de 10 de novembre de 2022, ass. C-163/21 – *AD et al. v. DAF Trucks*

N.V. et al. (ECLI:EU:C:2022:863)

STJUE (Sala Segona), de 16 de febrer de 2023, ass. C-312/21 – *Tráficos Manuel Ferrer, S.L.,*

Ignacio i Daimler AG

9. ANNEX. Pronunciaments del Tribunal Suprem respecte el càrter de camions

PRIMERA ONADA	Roj	Data	Import de la indemnització
	STS 2472/2023	12/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de València que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2473/2023	12/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de Barcelona que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2474/2023	12/06/2023	Estimació recurs cassació interposat pel particular que al·legava la legitimació passiva de l'empresa cartellista i retorna les actuacions a l'Audiència Provincial de València
	STS 2475/2023	12/06/2023	Estimació en part del recurs de cassació i redueix la indemnització acordada per l'Audiència Provincial de Bizkaia a un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2492/2023	12/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de València que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2495/2023	12/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de Saragossa que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2476/2023	13/06/2023	Estimació recurs cassació interposat pel particular que al·legava la legitimació passiva de l'empresa cartellista i retorna les actuacions a l'Audiència Provincial de València.
	STS 2477/2023	13/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de València que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2478/2023	13/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de Saragossa que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2497/2023	13/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de Pontevedra que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2479/2023	14/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de València que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2480/2023	14/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de València que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició

	STS 2493/2023	14/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de Saragossa que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2494/2023	14/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de València que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 2496/2023	14/06/2023	Confirmació de l'establert per l'Audiència Provincial de Saragossa que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 4200/2023	16/10/2023	Confirma l'establert per l'Audiència Provincial de València que fixava l'import en un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
SEGONA ONADA	STS 1285/2024	14/03/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 1286/2024	14/03/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 1287/2024	14/03/2024	Reducció a un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 1288/2024	14/03/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 1289/2024	14/03/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 1290/2024	14/03/2024	Estimació recurs extraordinari per infracció processal interposat pel particular adquirent del camió que al·legava que ostentava legitimació activa
	STS 1291/2024	14/03/2024	Reducció a un 5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 1292/2024	14/03/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
TERCERA ONADA	STS 4000/2024	22/07/2024	Estimació quantia fixada per l'Audiència Provincial de Saragossa que establia un límit màxim de 297.027€ + interessos des de l'adquisició dels camions
	STS 4001/2024	22/07/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 4002/2024	22/07/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició (exceptuant els camions adquirits en febrer de 2011)
	STS 4003/2024	22/07/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 4004/2024	22/07/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 4005/2024	22/07/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició
	STS 5079/2024	23/10/2024	5% del preu d'adquisició dels camions + interessos des de la data d'adquisició