

REPERCUSIONES CIVILES DEL EJERCICIO DE LAS
ACCIONES FOLLOW ON DERIVADAS DEL CÁRTEL DE
CAMIONES EUROPEOS

*CIVIL REPERCUSSIONS OF THE EXERCISE OF FOLLOW-ON
ACTIONS DERIVED FROM THE EUROPEAN TRUCK CARTE*

Actualidad Jurídica Iberoamericana N° 18, febrero 2023, ISSN: 2386-4567, pp. 148-171

Alejandro
PLATERO
ALCÓN

ARTÍCULO RECIBIDO: 12 de octubre de 2022

ARTÍCULO APROBADO: 5 de diciembre de 2022

RESUMEN: En el presente trabajo se intentará dar respuesta a una serie de interrogantes que se plantean en relación a la interposición de acciones de responsabilidad civil extracontractual, derivadas del cartel entre fabricantes de camiones europeos que afectó entre los años 1997 y 2011 a 10 millones de camiones. Para ello, se prestará especial atención a dos aspectos claves para el ejercicio de las mismas, como son, el de la determinación del plazo de prescripción de la acción y, el relativo a la difícil tarea de cuantificar el posible daño sufrido por el consumidor.

PALABRAS CLAVE: Cártel; camiones; responsabilidad civil; acciones follow on.

ABSTRACT: *This paper will try to answer a series of questions that arise in relation to the filing of extra-contractual civil liability actions, derived from the cartel between European truck manufacturers that affected 10 million trucks between 1997 and 2011. For this, special attention will be paid to two key aspects for the exercise of the same, such as the determination of the limitation period of the action and the one related to the difficult task of quantifying the possible damage suffered by the consumer.*

KEY WORDS: *Sign; trucks; civil liability; follow-on actions.*

SUMARIO.- I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.- II. LA SANCIÓN A LAS CONDUCTAS COLUSORIAS DE LOS FABRICANTES DE CAMIONES EUROPEOS.- III. LA PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PARA RECLAMAR LOS DAÑOS DERIVADOS DEL CÁRTEL DE LOS CAMIONES.- IV. LA COMPLEJA PRUEBA DEL DAÑO INDEMNIZABLE.- V. CONCLUSIONES.

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

A lo largo de las siguientes páginas se va a proceder a analizar la problemática relativa de la interposición de acciones de responsabilidad civil extracontractual, derivadas del conocido como cártel de los camiones europeos.

Para ello, resultará necesario abordar en primer lugar, la sucesión de acontecimientos previos a la interposición actual de las citadas demandas. De hecho, como es sabido, las mismas pueden hoy plantearse en Europa porque la Comisión Europea sancionó a los principales fabricantes de camiones medios y pesados europeos por realizar entre ellos durante casi 12 años, una serie de acuerdos prohibidos, dirigidos a incrementar el precio de venta de los citados camiones, provocando un perjuicio en el consumidor de los mismos, debido a la falta de lucha comercial entre las citadas entidades

Debe precisarse que el estudio realizado no se centra en la situación actual de la Compañía Scania que, como posteriormente se expondrá, tiene por parte de los organismos europeos un tratamiento diferenciado, ya que, nunca ha aceptado su participación en los hechos sancionados que, en cambio, sus competidoras si han aceptado.

A raíz de la sanción europea, y en medio de un cambio legislativo en relación a las conocidas acciones *follow on*, resultará necesario describir con detalle los diferentes acontecimientos acaecidos, ya que entre otras cuestiones, afectarán profundamente para la fijación del *dies a quo* para el establecimiento de las acciones y, el relativo al plazo de prescripción de las mismas.

También, resulta cuanto menos contradictoria, la situación actual en relación a la prueba del daño indemnizable, ya que, como se analizará posteriormente, para el dañado resulta extremadamente difícil concretar el sobrecoste que ha sufrido con exactitud en la compra del camión. De hecho, se analizarán diferentes pronunciamientos donde se acogen disparidad de criterios en relación a la estimación del daño sufrido por el consumidor, resultando mayoritaria la opinión

• **Alejandro Platero Alcón**
Profesor Contratado Doctor
Derecho Civil, UEX
platero@unex.es

de los juzgadores de realizar una valoración del sobrecoste en un 5 por ciento del valor de venta bruto del camión.

Se analizará también la importante sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de junio de 2022, que analiza aspectos claves para la interposición de las demandas de responsabilidad civil derivadas del cártel de los camiones, aunque como se verá con detalle, deja escapar la oportunidad de fijar decisiones claves en determinados aspectos, como el relativo al plazo de prescripción de las acciones.

II. LA SANCIÓN A LAS CONDUCTAS COLUSORIAS DE LOS FABRICANTES DE CAMIONES EUROPEOS.

Como se ha expuesto con anterioridad, en el presente trabajo se va a proceder a analizar las repercusiones de carácter civil que se derivan del conocido como cártel de los camiones, donde como ha quedado acreditado, las entidades Man, Daimier, Iveco, Volvo, Renault y Daf, decidieron ponerse de acuerdo para elevar los precios de venta de los camiones pesados y medios en Europa, situación que, tras reconocerse por parte de los organismos competentes, ha dado lugar a una problemática indemnizatoria que se intentará describir con precisión¹.

En concreto, fue la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016 dictada en el procedimiento “Asunto AT.39824- Camiones”, la que declaró tras llegar a un acuerdo de transacción con las compañías descritas con anterioridad que, las citadas habían realizado una infracción del derecho de la competencia de una duración superior a 14 años, en concreto desde el 17-1-1997 al 18-1-2011², consistiendo la misma fijación de común acuerdo, de unos precios brutos de venta de los camiones medios y pesados superiores en todo Europa³. Debe advertirse que la citada decisión, fue objeto de comunicación el 19 de julio de 2016, aunque no fue publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea hasta el 6 de abril del año siguiente, situación que como después se expondrá, provoca enormes

- 1 LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J.: “La responsabilidad civil en el conocido como cártel de los camiones”, *Responsabilidad civil, seguro y tráfico: cuaderno jurídico*, núm. 60, 2017, p. 20 y ss.
- 2 A excepción de la compañía Man donde solo consta su participación en las prácticas colusorias hasta el 20 de septiembre de 2010.
- 3 Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016 relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE (Asunto AT.39824 — Camiones), publicada el 6 de abril de 2017. Algunas de las prácticas colusorias que se obtienen de la citada Decisión son:
 - Consistió en prácticas colusorias en materia de fijación de precios brutos e incremento de los mismos respecto de camiones pesados y medios en todo el EEE. Así como prácticas colusorias en relación al calendario y repercusión de costes de introducción de las tecnologías de emisiones para camiones medios y pesados, exigidas por las normas EURO III a EURO VI.
 - Conductas de intercambio de listas de precios y programas informáticos; comparación de ofertas propias y de competidores, incluso de los extras; para lograr el alineamiento de precios en el EEE; tratándose, en ocasiones, los precios netos para determinados países; acuerdos sobre calendario y recargos en relación a nuevas tecnologías de emisiones.

controversias en el cálculo de la prescripción en la interposición de la acción por daños⁴.

Debe precisarse que otra compañía ha sido objeto de sanción por parte de la Unión Europea por su participación en las prácticas colusorias, en concreto fue la compañía Scania que, al no aceptar los acuerdos de transacción que se firmaron con las entidades citadas anteriormente, es sancionada en fecha posterior, en concreto el 27 de septiembre de 2017⁵. Ese pronunciamiento posterior, también puede ser importante en materia de prescripción, ya que, al existir como después se expondrá una responsabilidad solidaria entre los intervinientes del cartel, se podrá producir (o no) una ampliación de los plazos para reclamar posibles indemnización de carácter civil.

De hecho, debe notarse también que, Scania decidió recurrir la decisión sancionadora y, el Tribunal General de la Unión Europea en su sentencia de 2 de febrero del año 2022, desestima cada uno de los nuevos motivos del recurso alegados por la compañía, confirmando así su participación en el cartel de los camiones y, por tanto, imponiéndole una importante sanción de carácter económico al respecto, situación que ya era atisbada por parte de la doctrina⁶.

La complejidad jurídica desde una óptica civil que se deriva de las sanciones establecidas por la Unión Europea, vienen determinadas por el ejercicio de la acción de responsabilidad civil derivada de los daños que han podido sufrir los consumidores de camiones que los adquirieron durante el citado periodo de tiempo⁷, acciones que se denominan tradicionalmente cuando se derivan de la existencia de un cártel, como acciones *follow on*, pero que como se expondrá posteriormente, carecían de regulación específica en España hasta el año 2017⁸.

Esa complejidad en la interposición y posible éxito en el triunfo de las acciones indemnizatorias civiles, se analizará teniendo en cuenta dos aspectos fundamentales: el de la prescripción y, el de la valoración del daño causado al afectado, exponiéndose los mismos en dos apartados distintos, al objeto de facilitar la comprensión de los mismos.

4 RISUEÑO CABALLERO, J.A.: "Primeras señales del cambio de rumbo en las sentencias españolas del Cártel de fabricantes de camiones en Europa", *Diario la Ley*, núm. 9394, 2019, p. 3 y ss.

5 MARCOS FERNÁNDEZ, F.: "La Decisión Scania sobre el cártel de los fabricantes de camiones", *Diario la Ley*, núm. 9714, 2020, p. 8 y ss.

6 RUIZ PERIS, J.I.: *Derecho europeo de compensación de los daños causados por los cárteles y por los abusos de posición de dominio de acuerdo con la Directiva 2014/104/UE*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, p. 122 y ss.

7 GÓMEZ ASENSIO, C.: "Las acciones de regreso entre los infractores por daños en el Derecho de la competencia", *Revista de derecho de la competencia y la distribución*, núm. 27, 2020, p. 4 y ss.

8 PASTOR MARTÍNEZ, E.: "Acciones «follow on»: la estimación judicial del daño en la práctica reciente de la jurisprudencia española", *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 317, 2020, p. 5 y ss.

Ahora bien, antes de hacer referencia en profundidad en los mismos, debe precisarse que sobre el ejercicio de estas acciones, se están produciendo en la práctica numerosas circunstancias dignas de reseñar que, darían para un análisis superior al requerido en la presente obra, pero que aun así, deben de destacarse dos de ellas. En concreto, resulta interesante la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en acrónimo STJUE) de 1 de agosto de 2022, donde el distrito alemán de *Northeim* solicitaba que se le indemnizara debido a que había adquirido dos camiones de recogida de residuos urbanos durante los años 2006 y 2007, a una de las compañías objeto de sanción por parte de la Unión Europea. Pues bien, se planteó la duda si los camiones de la tipología citada, se encontraban incluidos dentro de los que habían sido objeto de un acuerdo ilegal por parte de las entidades sancionadas, recuérdese, camiones medianos y pesados. En este caso, el Tribunal si consideró a los citados camiones como incluidos dentro del cártel declarado, aunque a modo de curiosidad, aprovechó la ocasión para considerar a otro tipo de camiones como los de bomberos o los utilizados en prácticas militares, como excluidos expresamente de posibles reclamaciones indemnizatorias⁹.

También debe destacarse otro aspecto interesante, como es el relativo a la determinación de la responsabilidad de las filiales de las entidades que han participado en las prácticas colusorias. Sobre este extremo, se ha pronunciado la STJUE de 6 de octubre de 2021, donde se analizaba la legitimación pasiva que ostentaba la entidad Mercedes Benz España, como filial de la compañía objeto de sanción Daimier¹⁰. En este caso en concreto, el Tribunal consideró que el perjudicado por una práctica colusoria vería restringido casi al exceso en su posibilidad de ejercitar una acción de resarcimiento, si no pudiera interponer la misma contra una filial perteneciente al mismo grupo cuya actividad empresarial resultara coincidente y, avaló la interposición de acciones contra las filiales de las entidades sancionadas, siempre y cuando, constituyan una única unidad económica¹¹.

Sobre este pronunciamiento, debe advertirse que no sienta una afirmación categórica respecto a la responsabilidad de las filiales en este tipo de acción¹², sino que recuerda los pronunciamientos habido hasta la fecha, donde se remarca la necesidad de que se den una serie de requisitos que demuestren inequívocamente

9 Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 1 de agosto de 2022. Asunto C-588/20: *Landkreis Northeim vs. Daimler AG*.

10 Un análisis en profundidad de la misma, puede encontrarse entre otras, en la obra de DIEZ ESTELLA, F.: "En búsqueda de un concepto de "empresa" en el Derecho de la competencia la STJUE Sumal c. Mercedes Benz", *Cuadernos de derecho transnacional*, vol. 14, núm. 2, 2022, p. 319 y ss.

11 Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 6 de octubre de 2021. Asunto C-882/19: *Sumal, S. L., vs. Mercedes Benz Trucks España, S. L.*

12 BELTRÁN RUIZ, S., y FERNÁNDEZ VALERO, F.: "Competencia judicial internacional y el cártel de camiones. Análisis de las conclusiones del Abogado General Sr. Jean Richard de la Tour, Asunto C-30/20 de 22 de abril de 2021", *Diario la Ley*, núm. 9869, 2021, p. 7 y ss.

la unión entre la filial y la entidad objeto de la sanción¹³. Por ello, se puede encontrar, por ejemplo, un reciente pronunciamiento por parte de la Audiencia Provincial de Valencia de 29 de junio del año 2022, donde a pesar de hacerse referencia expresa al pronunciamiento del SJUE de 1 de octubre de 2021, se considera que las reclamaciones extrajudicial realizadas a la entidad Volvo España, no eran válidas para interrumpir la prescripción, ya que, la entidad sancionada por la Comisión era la sociedad AB Volvo. Evidentemente, el hecho de tener que acreditar los vínculos entre las entidades del grupo empresarial, puede complicar en exceso el ejercicio de estas acciones de responsabilidad civil, aunque, como se verá posteriormente, en la práctica casi la totalidad de las mismas son objeto de pronunciamiento favorable a los intereses del demandante, en mayor o menor medida.

III. LA PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PARA RECLAMAR LOS DAÑOS DERIVADOS DEL CÁRTEL DE LOS CAMIONES.

Evidentemente uno de los primeros aspectos que deben tenerse en cuenta para la interposición de cualquier acción jurídica, será la determinación exacta del plazo de prescripción de la misma, ya que cualquier error en su fijación, provocaría el fracaso de las pretensiones indemnizatorias del dañado, en este caso en concreto, las de los clientes de las compañías de camiones que compraron un camión medio o pesado durante los años que duró la infracción competencial.

Pero como se va a exponer, la determinación exacta del momento en que empieza a correr el plazo para interponer acciones por daños en el cartel de camiones y, lo que es mejor, la duración del mismo, constituyen dos elementos complejos de determinar y, como se expondrá, aunque existe un pronunciamiento del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en acrónimo TJUE) al respecto, todavía una de las dos cuestiones citadas, no resulta pacífica¹⁴.

En efecto, debe recordarse que la sanción anterior afirma que las conductas colusorias finalizaron en enero de 2011, anunciándose la Decisión de la Comisión un 19 de julio del año 2016, pero como se apuntó anteriormente, la misma no fue objeto de publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea hasta el 6 de abril del año 2017¹⁵. Si no se añadiera ningún otro elemento a la ecuación jurídica que

13 ARMILS ARNALD, R.: "La legitimación pasiva en el cártel de los camiones: ¿debe responder la filial por los daños generados por su matriz como consecuencia de una infracción del derecho de la competencia?", *Comunicaciones en propiedad industrial y derecho de la competencia*, núm. 88, 2019, p.137 y ss.

14 El análisis relativo a la determinación de los aspectos relativos con la prescripción de las acciones por daños derivados del cártel de los camiones, se realizará en relación con las entidades que aceptaron la transacción por su participación en las conductas colusorias, ya que en las fechas de redacción de las presentes líneas, Scania ha recurrido en casación la sentencia del Tribunal General de la Unión Europea de 2 de febrero de 2022.

15 GILO GÓMEZ, C.: "La recuperación del sobrecoste abonado en la adquisición de camiones", *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 25, 2020, p. 355 y ss.

se plantea, resultaría que el principal problema relativo a la cuestión prescriptiva, consistiría en resolver el momento exacto a partir del cual, empieza a correr el cómputo prescriptivo, pudiendo distinguirse tres escenarios distintos:

- En el primero de ellos, el *dies a quo* sería el momento en el que finalizan las prácticas colusorias, es decir, el 18 de enero de 2011, con carácter general.

- La segunda posibilidad radicaría en considerar que el plazo de prescripción comenzaría a correr desde el momento en que se anuncia la Decisión de la Comisión, es decir, a partir del 19 de julio del año 2016.

- Y, en último lugar, cabría considerar la fecha de la publicación de la Decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea, es decir, el 6 de abril del año 2017, como el momento a partir del cual, debe empezar a contarse la prescripción de la acción por daños.

Ahora bien, la citada ecuación jurídica se completa en el momento en que se plantea la siguiente pregunta, ¿Y, qué plazo de prescripción hay que aplicar? Leída de pasada, la pregunta puede parecer nimia, pero en realidad, todavía no se encuentra clarificada del todo la respuesta, ya que, parece que habrá supuestos donde habrá que aplicar un plazo y, otros en cambio donde habrá que aplicar otro plazo, encontrando enormes discrepancias en los pronunciamientos de las audiencias provinciales que han estudiado esta cuestión, como se expondrá con posterioridad.

La citada complejidad en la determinación del plazo, radica en que desde el año 2011 que finalizaron las prácticas colusorias, hasta la fecha de la comunicación y posterior publicación de las sanciones administrativas, se produjo un importante cambio legislativo al respecto, introducido por la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea.

En concreto, la citada Directiva, introdujo un verdadero marco jurídico para las acciones de responsabilidad civil extracontractual derivadas de un cártel, apostando claramente, entre otras cuestiones, por un sistema de responsabilidad civil solidaria entre los partícipes del mismo, donde no se complique en exceso por parte los estados nacionales la carga de la prueba del afectado, ya que, como se puede imaginar, requerirá de la tenencia de una serie de conocimientos avanzados que el consumidor medio no detendrá fácilmente y, además, en relación al objeto

concreto del presente apartado, el artículo décimo de la misma¹⁶, establece un plazo de prescripción para las citadas acciones de 5 años desde que el demandante tuviera conocimiento de las prácticas anticompetitivas¹⁷.

Además, para añadir un mayor grado de complicación a la aludida ecuación jurídica de la prescripción¹⁸, debe notarse que, los estados miembros tenían la obligación de transponer el instrumento comunitario con anterioridad al 27 de diciembre de 2016, pero en concreto, España no transpuso la misma hasta el día 27 de mayo del año 2017, es decir, con posterioridad tanto a la comunicación de la Decisión, como en relación a la fecha de publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea, por lo que, podría realizarse una interpretación consistente en considerar que el plazo de prescripción mínimo de 5 años introducido por la Directiva comunitaria, no debe regir para el ejercicio de las acciones de responsabilidad civil extracontractual por los posibles daños acaecidos a los consumidores de camiones medios y pesados.

En efecto, en España la citada transposición se realizó a través del Real Decreto-Ley 9/2017 de 26 de mayo, donde se impone un plazo de prescripción de las acciones por daños derivadas por infracciones de la competencia de 5 años, aunque que, como es sabido, con carácter general, el plazo de prescripción de las acciones de responsabilidad civil extracontractual es de 1 año, en virtud de lo establecido en el artículo 1902 del Código Civil español. Es por ello, que en la interposición de las citadas acciones, existen muchas dudas acerca de si el plazo de prescripción que debe aplicarse en España, será el tradicional de 1

16 Artículo 10 de la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea, «DOUE» núm. 349, de 5 de diciembre de 2014:

1. Los Estados miembros establecerán, de conformidad con el presente artículo, las normas aplicables a los plazos para ejercitar acciones por daños. Tales normas determinarán cuándo empieza a correr el plazo, su duración y las circunstancias en las que se interrumpe o suspende.
 2. Los plazos no empezarán a correr antes de que haya cesado la infracción del Derecho de la competencia y el demandante tenga conocimiento, o haya podido razonablemente tener conocimiento de: a) la conducta y el hecho de que sea constitutiva de una infracción del Derecho de la competencia; b) que la infracción del Derecho de la competencia le ocasionó un perjuicio, y c) la identidad del infractor.
 3. Los Estados miembros velarán por que el plazo para el ejercicio de una acción por daños sea de al menos cinco años.
 4. Los Estados miembros velarán por que se suspenda o, en función del Derecho nacional, se interrumpa el plazo si una autoridad de la competencia actúa a efectos de la investigación o el procedimiento en relación con una infracción del Derecho de la competencia con la que esté relacionada la acción por daños. La suspensión terminará, como mínimo, un año después de que la resolución de infracción sea firme o se dé por concluido el procedimiento de otra forma.
- 17 CASADO NAVARRO, A.: "La Directiva 2014/104/UE sobre acciones por daños en materia de competencia: una apuesta por las *follow-on actions*", en AA.VV: *La compensación de los daños por infracción de las normas de competencia tras la directiva 2014/104/ UE. Directiva y propuesta de transposición*, (coord. J.I., Ruiz PERIS, Aranzadi, Pamplona, 2016, p. 430 y siguientes.
- 18 El problema de prescripción no es exclusivo del cártel de los camiones, sino que aunque todavía se encuentra en su fase inicial, también pueden encontrarse ya en las acciones judiciales interpuestas por los consumidores afectados por el denominado cártel de coches. Véase al respecto, la obra de MARCOS FERNÁNDEZ, F.: "El régimen de prescripción de las acciones de daños por el «cártel de coches»", *Diario la Ley*, núm. 9975, 2021, p. 3 y siguientes.

año o, en cambio, se aplicaría el plazo de 5 años, aunque eso supusiera aplicar retroactivamente una norma.

Por tanto, como puede observarse, aparte de los posibles problemas de falta de legitimación pasiva o de competencia territorial que se apuntaron con anterioridad¹⁹, resultará necesario conocer cuál de los 3 escenarios descritos con anterioridad es el elegido para el cómputo de la prescripción y, una vez realizada la anterior determinación, determinar el plazo de prescripción a aplicar a las citadas acciones *follow on* objeto de análisis, es decir, 1 o 5 años.

Las dos dudas descritas fueron elevadas como cuestión prejudicial por parte de la audiencia provincial de León el 12 de junio del año 2020, dictándose sentencia por parte del TJUE, el 22 de junio del año 2022, aunque como expondrá con detalle, a pesar de que queda resuelta la cuestión acerca de la fijación del *dies a quo* en el ejercicio de las acciones de responsabilidad civil extracontractual contra los fabricantes sancionados, no se muestra igual de tajante en la determinación del plazo concreto de prescripción²⁰.

En efecto, entrando ya en el contenido de la sentencia citada, el TJUE comienza a razonar en relación al momento exacto en que debe considerarse que se inicia la prescripción, ya que, como se adujo con anterioridad, pueden diferenciarse hasta 3 escenarios distintos, a saber: la fecha de terminación del cártel; la fecha de comunicación de la Decisión o, la fecha en que la Decisión se publicó en el Diario Oficial de la Unión. Pues bien, para el Tribunal no cabe duda de que la fecha que debe tenerse en cuenta para el inicio del cómputo es el día 6 de abril de 2017, es decir, el momento exacto cuando se produce la publicación oficial de la Decisión, ya que, acogiendo la tesis del Abogado General en sus conclusiones, no puede considerarse que una comunicación en prensa de la Decisión, donde ni siquiera se produjo en todos los idiomas de la Unión, constituya un medio eficaz para que el posible perjudicado del cártel conozca el alcance del mismo²¹.

19 Para profundizar más sobre las citadas notas, puede observarse, entre otras, la obra de JIMENEZ CARDONA, N.: "Legitimación pasiva y competencia territorial en las acciones antitrust derivadas del cártel de los camiones", *Justicia: Revista de Derecho Procesal*, núm. 1, 2021, p. 281 y ss.

20 MARCOS FERNÁNDEZ, F.: "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*, núm. 30, 2022, p. 5 y ss.

21 Conclusiones 67 a 71 de la STJUE de 22 de junio de 2022. Asunto C- 267/20: Volvo AB (publ.), DAF Trucks NV, vs.RM: "67. Como ha señalado el Abogado General, en esencia, en los puntos 125 a 127 de sus conclusiones, primero, los comunicados de prensa contienen, en principio, información menos detallada sobre las circunstancias del asunto de que se trate y sobre las razones por las que un comportamiento restrictivo de la competencia puede calificarse de infracción que los resúmenes de las decisiones de la Comisión, publicados en el Diario Oficial de la Unión Europea, que, según el artículo 30 del Reglamento n.º 1/2003, deben mencionar los nombres de las partes y el contenido principal de la decisión en cuestión, incluidas las sanciones impuestas. 68 Además, los comunicados de prensa no están destinados a producir efectos jurídicos frente a terceros, en particular las personas perjudicadas. Constituyen, en cambio, documentos breves destinados, en principio, a la prensa y a los medios de comunicación. Por lo tanto, no puede considerarse que exista, por parte de las personas perjudicadas por una infracción del Derecho de la competencia, un deber general de diligencia que los obligue a llevar un seguimiento de la publicación

Ahora bien, debe recordarse que España no transpuso la Directiva relativa las acciones de daños por cárteles hasta el 27 de mayo del año 2017, es decir en fecha posterior al comienzo del plazo de prescripción, por lo que, de no aplicarse retroactivamente la misma, resultaría de aplicación el plazo general de prescripción de acciones de responsabilidad civil extracontractual de 1 año, tesis defendida por el Abogado General de la UE en sus conclusiones emitidas el 28 de octubre del año 2021²².

Para poder aplicar retroactivamente el artículo 10 de la Directiva comunitaria donde se establecía un plazo de prescripción mínimo de 5 años para las acciones por daños derivados de los cárteles, el TJUE comienza debatiendo en relación a la naturaleza jurídica del citado precepto, ya que, el artículo 22 del citado texto legal, regula una serie de precisiones en relación a la aplicación retroactiva de los preceptos de carácter sustantivos y procesales. Así, llega a la consideración en su conclusión número 46 que el citado artículo 10 ostenta carácter sustantivo, ya que: “a diferencia de los plazos procesales, el plazo de prescripción, al conllevar la extinción de la acción judicial, se refiere al Derecho material, ya que afecta al ejercicio de un derecho subjetivo que la persona afectada ya no podrá invocar de manera efectiva ante un tribunal”.

En principio, de acuerdo con lo detallado en el citado artículo 22 de la Directiva analizada en la sentencia, no podría aplicarse retroactivamente el plazo de 5 años para el ejercicio de las acciones. Ahora bien, el TJUE analiza las fechas descritas con detalle en las anteriores páginas del presente trabajo y, para el supuesto que se encontraba enjuiciando, donde la demanda se interpuso por parte del potencial afectado el día 1 de abril de 2018, comienza a razonar en relación al lapso temporal que ha transcurrido desde el 6 de abril del año 2017, es decir, desde el momento en que se produjo la publicación de la Decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea.

de tales comunicados de prensa. 69 Por último, contrariamente a los resúmenes de las decisiones de la Comisión, que, según el punto 148 de la Comunicación de la Comisión sobre buenas prácticas para el desarrollo de los procedimientos de aplicación de los artículos 101 TFUE y 102 TFUE, se publican en el Diario Oficial de la Unión Europea en todas las lenguas oficiales de la Unión poco después de la adopción de la decisión de que se trate, los comunicados de prensa no se publican necesariamente en todas las lenguas oficiales de la Unión. 70 En el caso de autos, como el Abogado General ha indicado, en esencia, en los puntos 129 a 131 de sus conclusiones, el comunicado de prensa no parece identificar con la precisión del resumen de la Decisión C(2016) 4673 final la identidad de los autores de la infracción de que se trata, su duración exacta y los productos a los que afecta dicha infracción. 71 En estas circunstancias, no puede considerarse razonablemente que, en el caso de autos, en la fecha de publicación del comunicado de prensa relativo a la Decisión C(2016) 4673 final, a saber, el 19 de julio de 2016, RM tuviera conocimiento de la información indispensable que le habría permitido ejercitar su acción por daños. En cambio, sí puede considerarse razonablemente que RM tuvo tal conocimiento en la fecha de la publicación del resumen de la Decisión C(2016) 4673 final en el Diario Oficial de la Unión Europea, a saber, el 6 de abril de 2017”.

22 Un interesante análisis de las citadas conclusiones, puede encontrarse, entre otras, en la obra de FERREIRO RUBIANO, B.: “Cártel de camiones: abogado general rechaza la retroactividad de las disposiciones sustantivas de la directiva de daños”, *Economist & Jurist*, vol. 30, núm. 257, 2022, p. 37 y siguientes.

De este modo, para el TJUE, en el momento de la publicación, ya tendría que encontrarse transpuesto en el ordenamiento comunitario español el plazo de prescripción de 5 años, ya que el plazo finalizaba el 27 de diciembre de 2016, por lo que, el plazo de prescripción a aplicar sería efectivamente el previsto en el instrumento comunitario. Ahora bien, en realidad, no afirma con rotundidad en su pronunciamiento que deba aplicarse el plazo de 5 años en todos los supuestos, hecho que se demuestra en el sentido que finalizando sus razonamientos, aduce que aunque el plazo de prescripción fuera el general de 1 año contenido en el artículo 1902 del Código Civil, para el caso concreto que estaba analizando, tampoco se entendería expirado el plazo para presentar la acción, ya que se interpuso la demanda el 1 de abril de 2018 y el plazo comenzó a correr el 6 de abril del año 2017.

Pudiera parecer al respecto que, se estuviera realizando una interpretación del Derecho comunitario que favoreciera el acceso a la indemnización de los perjudicados por el cártel de camiones²³, pero en puridad, el TJUE no se atreve a declarar de manera expresa la aplicabilidad del plazo de los 5 años, hasta el punto que, como se expondrá a continuación, las audiencias provinciales y los juzgados de primera instancia en España, discuten entre ellas en relación al plazo de prescripción a aplicar, ya que, a fecha de redacción de las presentes líneas, no existen ningún pronunciamiento del Tribunal Supremo español al respecto.

Antes de la publicación de la sentencia del TJUE el 22 de junio de 2022 parecía un criterio cuasi-unánime la preferencia de los tribunales españoles por la aplicación de un plazo de prescripción de 1 año, en concreto destacando la Audiencia Provincial de Valencia que, además ha sido tradicionalmente una de las más restrictivas en la estimación de las demandas por daños, incluso desestimando las mismas por cuestiones de falta de legitimación pasiva de las filiales, como fue su sentencia de 29 de junio de 2022, donde por cierto, también se acogió un plazo de prescripción de 1 año.

De hecho, hasta casi 1 mes después del pronunciamiento del TJUE, todavía se siguen encontrando pronunciamientos que acogen la tesis de la aplicación del plazo de prescripción de 1 año, como es el caso de la Audiencia Provincial de Girona en su sentencia de 18 de julio del año 2022 que, además de rectificar el plazo de 3 años aplicado por parte del juzgador de primera instancia, invocando los plazos establecidos en el Código Civil catalán, considera aplicable el: "art. 1902 CCivil a estos supuestos de acciones de daños derivados de infracciones del Derecho de la competencia revista caracteres propios (diferentes a otros casos de responsabilidad extracontractual), específicamente en cuanto a la apreciación

23 FESCHUK, D.: "El avance industrial modela el derecho de la competencia. Las acciones follow-on y el cártel europeo de los fabricantes de camiones", *CEFLegal: Revista práctica de derecho. Comentarios y casos prácticos*, núm. 246, 2021, p. 12 y ss.

de los requisitos del nexo causal entre la conducta contraria a la libre competencia y el perjuicio efectivamente producido, y del decuantificación o determinación de los daños, que están muy próximos a los recogidos en la actual normativa de la Directiva de daños o de la LDC”.

Ahora bien, parece que ya las Audiencias Provinciales han decidido en sus últimos pronunciamientos acogerse con carácter general al plazo de prescripción de 5 años, giro que puede apreciarse entre otras, en la sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza de 14 de julio del año 2022, la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 18 de julio también del año 2022 y, resulta ilustrativo el razonamiento esgrimido por la Audiencia Provincial de Valladolid en su sentencia de 11 de octubre del 2022, donde expresa a lo largo de su fundamento jurídico segundo, los motivos que han provocado el cambio de parecer en relación a la duración del plazo de prescripción de las acciones objeto de análisis²⁴.

Sorprende eso sí, ya para dar por concluso el análisis de la problemática de la prescripción en las acciones de responsabilidad civil derivadas del cártel de los camiones europeos, encontrarse todavía con sentencias por parte de algunos tribunales que, parecen contravenir el sentir general sobre la cuestión. Así, se puede citar la sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Barcelona del 2 de septiembre de 2022, donde se realiza una interpretación del artículo 1939 del Código Civil español, para considerar vigente el plazo de prescripción de 1 año durante el periodo que la Directiva española no había sido objeto de transposición²⁵.

24 Fundamento de Derecho Segundo de la sentencia de la AP de Valladolid de 11 de octubre de 2022: “Atendiendo a las comunicaciones remitidas a la demandada previamente a la presentación de la demanda, y la fecha de ésta, se ha considerado por el juzgador “a quo” trascurrido el plazo de prescripción de un año, previsto en el artº 1902 CC de la normativa nacional, criterio que venía siendo aplicado por esta Sala, al igual que por la jurisprudencia provincial mayoritaria (en este sentido, por citar algunas, SAP Valencia 9 de febrero de 2021, SAP Barcelona de 17 de abril de 2020, SAP Zamora de 16 de octubre de 2020 ó SAP Cáceres de 12 de noviembre de 2020, y las que se citan en las mismas). La Audiencia Provincial de León elevó cuestión prejudicial ante el TJUE, que fue resuelta mediante sentencia de fecha 22 de junio de 2022 (asunto C- 267/20) interpretando el alcance del artículo 10 de la Directiva 2014/104/ UE y el artículo 74.1 LDC (...) De este modo, el plazo de prescripción aplicable ha de ser el previsto en el artículo 74.1 LDC de cinco años, por lo que no puede considerarse prescrita la acción, atendiendo a la fecha de intimación extrajudicial (marzo de 2018) y de presentación de la demanda (noviembre de 2019) pues en ningún caso se habría agotado el plazo para reclamar desde la fecha de la publicación del resumen de la Decisión, criterio que expresa la sentencia de las Audiencia Provincial de León de fecha 19 de septiembre de 2022 dictada a raíz de la resolución de la cuestión prejudicial elevada por ese mismo tribunal, por lo que debe accederse a la impugnación formulada, revocando la sentencia de instancia y entrando a conocer del fondo del asunto”.

25 Fundamento jurídico segundo de la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 2 de septiembre de 2022: “En consecuencia, debemos tener presente lo dispuesto en el art. 1939 del CC en la medida que constituye la norma de regulación del régimen transitorio en nuestro ordenamiento, que dispone: La prescripción comenzada antes de la publicación de este Código se regirá por las leyes anteriores al mismo; pero si desde que fuere puesto en observancia transcurriese todo el tiempo en él exigido para la prescripción, surtirá ésta su efecto, aunque por dichas leyes anteriores se requiriese mayor lapso de tiempo. La cuestión crucial pasa por resolver si cabe una interpretación de la normativa nacional que permita la aplicación del plazo de 5 años sin contravenir lo dispuesto en el art. 1939 del CC y sin caer en una prohibida aplicación de un efecto directo horizontal de una Directiva no transpuesta. Desde mi punto de vista, y teniendo en cuenta que el criterio debe ser común para los diferentes cárteles que se pueden ir planteando, en la sucesión temporal del artículo 1968 del Código Civil por el artículo 74.1 de la Ley de Defensa de la Competencia, el tránsito de prescripciones de uno a cinco años se debe gobernar por el artículo 1939 del Código Civil; es decir, no hay plazos de prescripción de cinco años para acciones

IV. LA COMPLEJA PRUEBA DEL DAÑO INDEMNIZABLE.

El segundo escollo y, se podría afirmar que principal en la práctica judicial que se está produciendo ante los tribunales españoles encargados de resolver demandas de responsabilidad civil derivadas del cártel de los camiones europeos, se centra fundamentalmente en la prueba del daño sufrido²⁶ o, como después se expondrá, en la difícil cuantificación del mismo²⁷.

En concreto, al igual que ocurría en el análisis de la cuestión prescriptiva, se debe traer a colación de nuevo los efectos de la publicación de la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, ya que, en su articulado se introdujo a través del artículo 17 del citado texto legal, una nueva regulación en materia probatoria de los daños sufridos por los consumidores afectados por las prácticas colusorias sancionadas²⁸. Así, el citado precepto establece, entre otras cuestiones, una presunción *iuris tantum*, de que se ha producido un daño, una vez, claro está, que se ha constatado la existencia de un cártel y, se establece también la obligación para los estados miembros de no dificultar en exceso la actividad probatoria del afectado, de cara a realizar la difícil tarea de cuantificar el daño sufrido²⁹.

Pues bien, debe precisarse que la STJUE de 22 de junio de 2022, también tuvo que realizar un estudio acerca de la aplicación en las demandas de responsabilidad

de daños cuya prescripción empezó a correr antes del 28 de mayo del 2017. Así pues, descendiendo a este caso, habiéndose iniciado el *dies a quo* del plazo de prescripción el 6 de abril de 2017, siendo el plazo de prescripción de 1 año, habiéndose interpuesto la demanda el 7 de julio de 2020, y habiéndose interrumpido la prescripción del 5 de abril de 2018 a 22 de julio de 2019, procede declarar no prescrita la acción ejercitada”.

- 26 VILATAS MENADAS, S.: “La compensación de daños. El cartel de camiones y el acceso a la fuente de prueba”, *Actualidad Civil*, núm. 1, 2018, p. 3 y ss.
- 27 FERNÁNDEZ MARCOS, F.: “Identificación del perjuicio indemnizable en acciones consecutivas (*follow-on*) en caso de cárteles. De la infracción (y sanción) a la compensación del daño”, en AA.VV: Nuevas tendencias en el derecho de la competencia y de la propiedad industrial III, (coord. por A., TATO PLAZA), Comares, Granada, 2022, p.43 y ss.
- 28 OLMEDO PERALTA, E.: “El valor probatorio de las resoluciones de terminación convencional en procedimientos de aplicación privada del Derecho de la competencia”, *Revista de derecho de la competencia y la distribución*, núm. 24, 2019, p. 3 y ss.
- 29 Artículo 17 de la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea: 1. Los Estados miembros velarán por que ni la carga de la prueba ni los estándares de prueba necesarios para la cuantificación del perjuicio hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho al resarcimiento de daños y perjuicios. Los Estados miembros velarán por que los órganos jurisdiccionales nacionales estén facultados, con arreglo a los procedimientos nacionales, para estimar el importe de los daños y perjuicios si se acreditara que el demandante sufrió daños y perjuicios pero resultara prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificar con precisión los daños y perjuicios sufridos sobre la base de las pruebas disponibles. 2. Se presumirá que las infracciones de cárteles causan daños y perjuicios. Al infractor le asistirá el derecho a rebatir esa presunción. 3. Los Estados miembros velarán por que, en los procedimientos relativos a reclamaciones de daños y perjuicios, una autoridad nacional de la competencia pueda ofrecer, previa petición de un órgano jurisdiccional nacional, asesoramiento a este en el tema de la determinación de la cuantía de los daños y perjuicios, si dicha autoridad nacional de la competencia considera adecuado tal asesoramiento.

civil interpuestas por los daños sufridos del cártel de camiones en España, de la nueva norma probatoria introducida por el instrumento comunitario, teniendo de nuevo en cuenta la sucesión temporal de acontecimientos descritos con anterioridad. Es decir, debe recordarse en este momento que, España realizó de manera tardía la transposición la Directiva comunitaria y, que debido a eso, en el momento según el cual para el TJUE comienza a correr el plazo de prescripción, es decir, el día 6 de abril de 2017, coincidiendo con la publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea de la sanción a los fabricantes de camiones mencionados, ya debía de haber estado vigente el nuevo marco jurídico de las acciones *follow on* en el sistema español, situación que como es sabido, no se produjo.

Por ello, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea vuelve a comenzar su razonamiento en la tarea consistente en calificar al citado artículo 17 de la Directiva comunitaria, como una norma de carácter procesal o sustantiva, de cara a poder aplicar (o no) la misma con carácter retroactivo. Recuerda el TJUE que el citado precepto establece una presunción del daño con carácter *iuris tantum*, debido sobre todo a la naturaleza secreta de los cárteles, lo que provoca un aumento importante en la asimetría de la información entre los intervinientes del cártel y los perjudicados por el mismo.

Además, y en este sentido, coincidiendo con las conclusiones del Abogado General de la Unión Europea mencionadas con anterioridad, el TJUE analiza el artículo 17, concretamente en su apartado segundo, es decir, el que introduce la presunción del daño mencionada y, termina considerando que el mismo, introduce una serie de elementos necesarios para el ejercicio de una acción de responsabilidad civil extracontractual, por lo que, no considera a la misma como una norma de carácter procesal, como pudiera pensarse a priori, sino que la considera de carácter sustantiva.

Por tanto, una vez calificada la norma como sustantiva, para poder determinar su aplicación retroactiva, vuelve de nuevo el Tribunal a realizar el análisis consistente en esclarecer si antes de que expirara el plazo de transposición de dicha Directiva, es decir, finales de diciembre del año 2016, se había consolidado el daño a los potenciales consumidores de los productos afectados por el cártel o, por el contrario, se siguieron produciendo efectos después de que expirara ese plazo. En este sentido, el TJUE teniendo en cuenta el contenido del artículo 22.1 de la Directiva comunitaria que impide la aplicación retroactiva de las normas de carácter sustantivo, llega a la conclusión que no puede aplicarse a las demandas de responsabilidad civil extracontractual analizadas, la presunción *iuris tantum* de que se ha producido un daño, ya que, el daño efectivo finalizó el 18 de enero de

2011, es decir, la fecha en que la sanción de la Unión Europea, fija como finalizadora de las prácticas colusorias³⁰.

Resulta interesante observar como el Tribunal realiza hasta el momento dos aplicaciones distintas de dos preceptos a los que considera de carácter sustantivo, es decir, el relativo al plazo de prescripción de las acciones por los daños producidos y, el apartado segundo del artículo 17, donde se establecía la presunción del daño. Quizás, se trate una vez más de una manifestación de un principio general de la vida, denominado, una de cal y otra de arena. Debe precisarse que de hecho, la doctrina especializada en la actividad jurídica derivada de las decisiones de las autoridades de competencia, también advierten importantes sombras en el pronunciamiento objeto de análisis³¹.

Distinto pronunciamiento, ya para acabar con las principales reseñas del pronunciamiento judicial, realiza el TJUE sobre el primer apartado del artículo 17 de la Directiva comunitaria, donde se establecía la necesidad de que los estados miembros velaran por no dificultar en exceso la actividad probatoria de los dañados por la existencia de un cártel, al considerar el citado precepto, como de carácter procesal y, por tanto, de acuerdo con ese artículo 22 de la Directiva comunitaria, si será posible su aplicación retroactiva a las demandas por responsabilidad derivadas del cártel de camiones europeos. De hecho, el citado 17.1 del instrumento legal objeto de debate, faculta a los tribunales nacionales a realizar por si mismos una estimación del daño sufrido, en los casos donde resulte imposible o excesivamente difícil cuantificar el mismo por parte del agente dañado.

Pues bien, como se realizó con anterioridad, es el momento de exponer el estado de la cuestión en los tribunales españoles, en relación con la actividad probatoria de los agentes dañados por el cártel de camiones en Europa. Así, se podrá observar que de hecho, en la práctica judicial, se encuentra una importante contradicción constante entre los pronunciamientos de las Audiencias Provinciales, ya que, existen algunas sedes donde se produce una estimación del porcentaje del daño sufrido por los compradores de los camiones, muy superior al que

30 Conclusiones 102 a 104 de la STJUE 22 de junio de 2022: "Dado que la existencia de un cártel es el hecho identificado por el legislador de la Unión como el que permite presumir la existencia de un perjuicio, habrá de verificarse si la fecha en la que finalizó el cártel en cuestión precede a la fecha en la que expiró el plazo de transposición de la Directiva 2014/104, al no haber sido esta última transpuesta al Derecho español dentro de ese plazo (...) En el caso de autos, el cártel duró desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011. Así pues, dicha infracción finalizó antes de que expirara el plazo de transposición de la Directiva 2014/104 (...) En estas circunstancias, teniendo en cuenta el artículo 22, apartado 1, de la Directiva 2014/104, procede considerar que la presunción iuris tantum establecida en el artículo 17, apartado 2, de esta Directiva no puede aplicarse *ratione temporis* a una acción por daños que, aunque fue ejercitada con posterioridad a la entrada en vigor de las disposiciones nacionales que transpusieron tardíamente dicha Directiva al Derecho nacional, se refiere a una infracción del Derecho de la competencia que finalizó antes de que expirara el plazo de transposición de tal Directiva".

31 MARCOS FERNÁNDEZ, F.: "Transparencia y publicidad de la declaración de infracciones antitrust y de las resoluciones en los procesos de indemnización por daños", *Actas de derecho industrial y derecho de autor*, t. 42, 2022, p. 131 y ss.

puede encontrarse en otras, por lo que se crea en el fondo, un componente de desigualdad impropio de un sistema judicial justo³².

En efecto, debe precisarse que en la fecha de redacción de las presentes líneas, se han planteado 16 recursos ante el Tribunal Supremo sobre sentencias dictadas por las Audiencias Provinciales, donde concretamente en 14 de ellas se produjo el mismo pronunciamiento, es decir, el tribunal consideró que la actividad probatoria del dañado era insuficiente, consistiendo la misma normalmente en un informe pericial donde se introducía un porcentaje del daño en relación al precio de venta bruta del camión, normalmente cercano al 20% y, por ello, el mismo se veía obligado para asegurar una reparación al dañado, a estimar judicialmente el daño en un porcentaje distinto, concretamente, como se ha introducido, 14 de las 16 sentencias de las Audiencias Provinciales recurridas, han moderado judicialmente el importe del daño a un 5% del precio de venta del camión³³.

Muy recientemente, de cara a ilustrar el razonamiento seguido en la actualidad por parte de las Audiencias Provinciales de cara a cuantificar el daño del dañado³⁴ en el porcentaje del 5% sobre el coste de venta, destaca los razonamientos que se pueden encontrar en la sentencia de la Audiencia Provincial de Tarragona de 19 de octubre de 2022, donde en su quinto fundamento jurídico se extrae que: “es un hecho probado que existe un daño real y efectivo en forma de sobrecoste que ha de ser indemnizado, generado por la conducta anticompetitiva de la fabricante demandada, que los medios de cuantificación al uso no permiten determinar con precisión el perjuicio, que la demandante ha justificado de modo suficiente la probabilidad del perjuicio y que la parte demandada no ha ofrecido una cuantificación alternativa sólida (...)Ello justifica la entrada del criterio de la estimación judicial del daño y la determinación de un porcentaje mínimo de perjuicio sufrido en igualdad de circunstancias. La determinación de la indemnización justa es competencia judicial, en función de las concretas peculiaridades de cada caso concreto, como sucede en todos los ámbitos del Derecho de daños, mediante la atribución a la parte demandante de una suma alzada que compense el sobrecoste sufrido. Por lo expuesto, en este punto procederemos a estimar el recurso de apelación, pues, en efecto, la cuantía indemnizatoria que acriticamente fue concedida por el juez de primera instancia debe ser sustancialmente reducida”.

32 CARRACO PERERA, Á.: “El cártel de los camiones: presunción y prueba del daño”, *Revista de derecho de la competencia y la distribución*, núm. 25, 2019, p. 10 y siguientes.

33 Información recogida con precisión y detalle en el blog jurídico: <https://almacenederecho.org/sobre-la-necesidad-de-precision-en-la-estimacion-judicial-del-dano-indemnizable>, (consultado el 28 de noviembre de 2022).

34 Sobre la citada complejidad también se recomienda la lectura de MARTÍN MARTÍN, G.A.: “Cuantificando daños por ilícitos antitrust, ¿quo vadimus?”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 14, núm. 1, 2022, p. 387 y siguientes.

Debe precisarse que como se introdujo anteriormente no todas los tribunales están estimando el mismo porcentaje del daño, de hecho y a modo simplemente de ejemplo, puede citarse la sentencia de la Audiencia Provincial de León de 19 de septiembre de 2022, donde se produce una estimación del daño del 15% del precio de venta, extrayéndose de su fundamento jurídico noveno que: “La utilización de la facultad judicial de estimación del daño está prevista en la ley aplicable al caso (...) Se vincula así la estimación de la demanda con la valoración de los informes periciales y la imposibilidad probatoria que conduce a la apreciación de un sobrecoste del 15% (...) No se está reemplazando la actividad probatoria de las partes sino precisamente aplicando una facultad legal expresamente prevista para este supuesto en el que se constata la excesiva dificultad para cuantificar con precisión el daño. En este contexto resulta razonable que el Juez de instancia considere las conclusiones del informe OXERA sobre cuantificación de daños elaborado para la Comisión Europea en 2009 como fundamento del cálculo del 15% de perjuicio soportado. Ante la imposibilidad de alcanzar una conclusión con las pruebas aportadas, el órgano judicial debe realizar una estimación alzada de carácter discrecional, pero no arbitrario”.

De hecho, también pueden encontrarse Audiencias Provinciales que en todos sus pronunciamientos han estimado el porcentaje total de perjuicio solicitado por las partes, como por ejemplo la de Cáceres e, incluso, como no, sentencias donde no se producido estimaciones de ningún tipo, ya que, se ha procedido a desestimarse íntegramente las demandas presentadas, como puede ser, la sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 27 de octubre de 2020, recurrida a día de hoy ante el Tribunal Supremo, donde se desestima la demanda por supuesta prescripción de la acción.

V. CONCLUSIONES.

Llegados a este punto, resulta necesario presentar una serie de interrogantes finales en relación a la situación actual derivada del ejercicio de acciones de responsabilidad civil extracontractual derivadas de los daños producidos como consecuencia del cártel de camiones europeos medios y pesados.

Como ha quedado acreditado, existen multitud de interrogantes por resolver en relación al ejercicio de las citadas acciones, debido quizás, a que no se ha producido un pronunciamiento al respecto por parte del Tribunal Supremo en España. Y eso, a pesar de que se ha analizado en el presente trabajo la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de junio de 2022, donde precisamente se analizaban dos aspectos fundamentales del ejercicio de las citadas acciones, como son los asuntos relativos a la prescripción y, el complejo aspecto de la prueba del daño causado.

Pues aún con la existencia del pronunciamiento del TJUE recientemente mencionado, todavía existen muchas dudas interpretativas en relación con los principios aspectos que se derivan de la interposición de las citadas acciones. Como se ha expuesto, el Tribunal de Justicia Europeo no terminó de afirmar tajantemente que el plazo de prescripción de las acciones por los daños derivados del cártel de camiones fuera de 5 años, aunque de una lectura y posterior comprensión positiva de sus razonamientos, parece que aunque no lo afirma con rotundidad, insta a los estados miembros a interpretar el Derecho Nacional en tal sentido.

De hecho, aunque se han expuesto en la presente obra, sentencias posteriores al pronunciamiento europeo donde se sigue declarando la preferencia del plazo general de 1 año consagrado en el artículo 1902 del Código Civil español, el empeño tanto anterior como posterior en la determinación de ese plazo, demuestra una aplicación del Derecho poco sensible a perseguir una idea general y básica de cualquier sistema de Derecho, como debe ser el resarcimiento del daño al agente que lo ha sufrido.

Lo anterior, se pone en consonancia además, con la importante corriente doctrinal actual que aboga por un aumento del plazo general para reclamar una indemnización por los daños sufridos de carácter extracontractual. Razonamiento más si cabe necesario, cuando se traen a colación escenarios denominados como grises, donde se desconoce realmente el correcto fundamento de las demandas de responsabilidad, es decir, si utilizar los propios del estatuto contractual, o los derivados de un daño que el dañado no tenía deber de soportar, es decir, los de carácter extracontractual.

A juicio del presente autor, parece claro que el plazo de prescripción a aplicar debe ser el de los 5 años, favoreciendo así, el resarcimiento de los daños sufridos por los compradores de camiones medios o pesados durante el periodo de tiempo que duraron las prácticas colusorias.

Mayor complicación acontece en la difícil encomienda de otorgar una opinión jurídica certera resulta acontece en la problemática relativa a la prueba del daño indemnizable. Parece evidente y plausible que, los tribunales españoles, a la espera de que se pronuncie el Tribunal Supremo al respecto, han asumido el papel de participar activamente en la cuantificación del daño sufrido, ya que, resulta extremadamente complejo, determinar con exactitud el porcentaje de sobrecoste que han experimentado los camiones que fueron vendidos en el período comprendido en el cartel.

Pero, ahora bien, resulta de nuevo contradictorio en relación con la intención de conseguir una correcta reparación del daño de la víctima, considerar un porcentaje mínimo del 5 por ciento del sobrecoste sobre el precio de venta bruto

del camión. De hecho, como se ha expuesto, están empezando a encontrarse pronunciamientos que aducen que el citado porcentaje mínimo de indemnización, es bastante inferior al beneficio ilícito que han obtenido en ese periodo las compañías sancionadas, por lo que el mantenimiento del citado criterio, no produciría un efecto disuasorio entre los partícipes del cártel.

Además, tampoco resulta comprensible la disparidad absoluta de criterios entre las distintas Audiencias Provinciales, hasta el punto de encontrarse ejemplos, donde se produce una estimación íntegra de las demandas, otras en cambio, donde se estima un porcentaje del 15 por ciento, otras del 10 y, como no, destacan las sentencias que fijan un sobrecoste del 5 por ciento sobre el precio de venta, representando en la actualidad, el sentir mayoritario de los fallos judiciales. Y ante esta exposición, el perjudicado se podrá preguntar, ¿ Pero la justicia no era igual para todos? Difícil respuesta tendría la misma, no cabe duda.

Sea como fuere y, dejando apartados los problemas de legitimación de las filiales cuya matriz se encuentra sancionada por su participación en el cártel de los camiones, resulta urgente un pronunciamiento tajante del Tribunal Supremo en los dos aspectos analizados en la presente obra, es decir, en relación con el plazo de prescripción de las acciones y, como no, sobre la interpretación de la difícil actividad probatoria del sobrecoste de los camiones comprados durante la vigencia del cártel europeo.

BIBLIOGRAFÍA

ARMILS ARNALS, R.: “La legitimación pasiva en el cártel de los camiones: ¿debe responder la filial por los daños generados por su matriz como consecuencia de una infracción del derecho de la competencia?”, *Comunicaciones en propiedad industrial y derecho de la competencia*, núm. 88, 2019, pp. 137-156.

BELTRÁN RUIZ, S., y FERNÁNDEZ VALERO, F.: “Competencia judicial internacional y el cártel de camiones. Análisis de las conclusiones del Abogado General Sr. Jean Richard de la Tour, Asunto C-30/20 de 22 de abril de 2021”, *Diario la Ley*, núm. 9869, 2021, pp. 1-18.

CARRACO PERERA, Á.: “El cártel de los camiones: presunción y prueba del daño”, *Revista de derecho de la competencia y la distribución*, núm. 25, 2019, pp. 1-15.

CASADO NAVARRO, A.: “La Directiva 2014/104/UE sobre acciones por daños en materia de competencia: una apuesta por las *follow-on actions*”, en AA.VV: *La compensación de los daños por infracción de las normas de competencia tras la directiva 2014/104/ UE. Directiva y propuesta de transposición*, (coord. J.I., RUIZ PERÍS), Aranzadi, Pamplona, 2016, pp. 427-450.

DÍEZ ESTELLA, F.: “En búsqueda de un concepto de “empresa” en el Derecho de la competencia la STJUE Sumal c. Mercedes Benz”, *Cuadernos de derecho transnacional*, vol. 14, núm. 2, 2022, pp. 319-347.

FERNÁNDEZ MARCOS, F.: “Identificación del perjuicio indemnizable en acciones consecutivas (*follow-on*) en caso de cárteles. De la infracción (y sanción) a la compensación del daño”, en AA.VV: *Nuevas tendencias en el derecho de la competencia y de la propiedad industrial III*, (coord. por A., TATO PLAZA), Comares, Granada, 2022, pp. 39-65.

FERREIRO RUBIANO, B.: “Cártel de camiones: abogado general rechaza la retroactividad de las disposiciones sustantivas de la directiva de daños”, *Economist & Jurist*, vol. 30, núm. 257, 2022, pp. 36-43.

FESCHUK, D.: “El avance industrial modela el derecho de la competencia. Las acciones *follow-on* y el cártel europeo de los fabricantes de camiones”, en *CEFLegal: Revista práctica de derecho. Comentarios y casos prácticos*, núm. 246, 2021, pp. 10-35.

GILO GÓMEZ, C.: “La recuperación del sobrecoste abonado en la adquisición de camiones”, *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 25, 2020, pp. 351-369.

GÓMEZ ASENSIO, C.: "Las acciones de regreso entre los infractores por daños en el Derecho de la competencia", *Revista de derecho de la competencia y la distribución*, núm. 27, 2020, pp.1-12.

JIMÉNEZ CARDONA, N.: "Legitimación pasiva y competencia territorial en las acciones antitrust derivadas del cártel de los camiones", *Justicia: Revista de Derecho Procesal*, núm. 1, 2021, pp. 281-314.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J.: "La responsabilidad civil en el conocido como cártel de los camiones", *Responsabilidad civil, seguro y trafico: cuaderno jurídico*, núm. 60, 2017, pp. 19-24.

MARCOS FERNÁNDEZ, F.: "El régimen de prescripción de las acciones de daños por el «cártel de coches»", *Diario la Ley*, núm. 9975, 2021, p. 1-15.

- "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*, núm. 30, 2022, pp. 1-30.
- "Transparencia y publicidad de la declaración de infracciones antitrust y de las resoluciones en los procesos de indemnización por daños", *Actas de derecho industrial y derecho de autor*, t. 42, 2022, pp. 131-148.
- La Decisión Scania sobre el cártel de los fabricantes de camiones, *Diario la Ley*, núm. 9714, 2020, p. 1-20.

MARTÍN MARTÍN, G.A.: "Cuantificando daños por ilícitos antitrust, ¿quo vadimus?", *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 14, núm. 1, 2022, pp. 387-404.

OLMEDO PERALTA, E.: "El valor probatorio de las resoluciones de terminación convencional en procedimientos de aplicación privada del Derecho de la competencia", *Revista de derecho de la competencia y la distribución*, núm. 24, 2019, pp. 1-20.

PASTOR MARTÍNEZ, E.: "Acciones «follow on»: la estimación judicial del daño en la práctica reciente de la jurisprudencia española", *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 317, 2020, pp. 7-20.

RISUEÑO CABALLERO, J.A.: "Primeras señales del cambio de rumbo en las sentencias españolas del Cártel de fabricantes de camiones en Europa", *Diario la Ley*, núm. 9394, 2019, pp.1-14.

RUIZ PERIS, J.I.: *Derecho europeo de compensación de los daños causados por los cárteles y por los abusos de posición de dominio de acuerdo con la Directiva 2014/104/UE*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018.

VILATAS MENADAS, S.: "La compensación de daños. El cartel de camiones y el acceso a la fuente de prueba", *Actualidad Civil*, núm. 1, 2018, pp. 1-12.

