

# Trabajo Fin de Grado Administración y Dirección de Empresas

## **Análisis de la sentencia de 7 de enero de 2025 del Tribunal Supremo:** Las reclamaciones de daños derivados de una práctica colusoria.

Autor/es

Alberto Anchelergues Castaño

Director/es

Cristina Fernández Fernández

Facultad / Escuela  
Facultad de Empresa y Gestión Pública

# ÍNDICE

Listado de abreviaturas .....	2
1.Introducción.....	3
1.1 Motivo de elección del tema.....	4
1.2 Metodología.....	4
2.Marco teórico.....	6
2.1 Legislación nacional española .....	6
2.1.2 Aplicación de la legislación nacional .....	6
2.2 Normativa de la UE .....	7
2.2.1 Aplicación de la normativa comunitaria.....	7
2.3 Coexistencia de las normativas comunitarias y española sobre libre competencia.....	8
2.4 Conductas ilícitas del derecho de la competencia .....	8
2.4.1 Artículo 101 TFUE.....	9
2.4.2 Artículo 1 LDC.....	10
2.4.3 Objeto o efecto restrictivo de la competencia .....	10
2.4.4 Restricciones horizontales y verticales .....	11
2.4.5 Restricción sensible de la competencia .....	11
2.4.6 Colusión y cooperación entre empresas .....	12
2.4.7 Supuestos más importantes de colusiones prohibidas.....	12
2.4.8 Artículo 102 TFUE y Artículo 2 LDC.....	13
3. Análisis de STS 39/2025 “El cártel de los camiones” .....	14
3.1 Introducción.....	14
3.1.2 Dificultades en la cuantificación de los daños .....	14
3.1.3 Sentencias sobre el cártel de los camiones en España.....	15
3.2 Análisis de STS 39/2025.....	16
3.2.1 Resumen de antecedentes del caso.....	16
3.2.2 Recursos Iveco Margius AG.....	17
3.2.3 Recurso de Transpacar S.L., Y D. Carlos Jesús .....	20
3.4 Fallo .....	21
4.Conclusiones.....	22
5.Bibliografía.....	23
6.Jurisprudencia .....	
6.1 Anexo I sentencia: STS 39/2025 - ECLI:ES:TS:2025:39 .....	
6.2 Anexo II sentencia: (2017/C 108/05).....	

## Listado de abreviaturas

ACN	Autoridad Nacional de Competencia
AP	Audiencia Provincial
art./arts.	Artículo/Artículos
BOE	Boletín Oficial del Estado
CA/CCAA	Comunidad Autónoma/Comunidades Autónomas
CC	Código Civil
CE	Constitución Española
CP	Código Penal
CNC	Comisión Nacional de la Competencia
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia
Expte.	Expediente
LDC	Ley de Defensa de la Competencia
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
LSC	Ley de Sociedades de Capital
LO	Ley Orgánica
REC	Red Europea de Competencia
RD	Real Decreto
RDC	Reglamento de Defensa de la Competencia
TDC	Tribunal de Defensa de la Competencia
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TJUE	Tribunal de Justicia de Unión Europea
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea

## 1.Introducción

Bajo el Antiguo Régimen, el comercio estaba fuertemente regulado por gremios que limitaban el acceso al mercado, estipulaban los precios y las cantidades de los productos ofrecidos. Este modelo cerraba las puertas al dinamismo económico y al emprendimiento individual, provocando una rigidez que impedía el desarrollo del tejido empresarial y la innovación.

Con la Revolución francesa y el surgimiento de los principios liberales, se impulsó un nuevo modelo económico basado en la libre competencia. Este sistema pronto fue reconocido como uno de los más eficientes para el desarrollo económico y la asignación óptima de los recursos. A partir de entonces, se configuró una estructura de mercado donde cualquier operador pudiera acceder libremente, incentivando la mejora constante de bienes y servicios y garantizando precios más justos para el consumidor.

Sin embargo, este ideal solo puede mantenerse si las empresas actúan con independencia y dentro de un marco normativo que regule su comportamiento. La existencia de prácticas colusorias o restrictivas de la competencia compromete seriamente el funcionamiento del mercado, afectando tanto a los competidores como, de forma más directa, al bienestar de los consumidores.

Por esta razón, tanto el Derecho nacional como el comunitario han desarrollado mecanismos jurídicos para prevenir, investigar y sancionar aquellas conductas empresariales que atentan contra el principio de libre competencia. Estas regulaciones no solo tienen una dimensión económica, sino también social, en tanto que protegen la estructura misma del mercado, garantizan la igualdad de oportunidades entre operadores y fomentan la eficiencia general del sistema económico.

En este contexto, resulta de gran interés el estudio de casos concretos en los que se han producido infracciones relevantes del Derecho de la competencia. Uno de los ejemplos más notorios en los últimos años es el denominado “cártel de los camiones”, cuyo impacto económico y jurídico ha generado un importante cuerpo jurisprudencial y doctrinal, tanto a nivel nacional como en el ámbito de la Unión Europea.

Este trabajo se adentra en el análisis de dicho caso con el objetivo de comprender cómo se articulan los principios de libre competencia, cómo se materializa la intervención de las autoridades competentes y cuál es la respuesta de los órganos jurisdiccionales ante la vulneración de estos principios.

## 1.1 Motivo de elección del tema

Las prácticas colusorias violan directamente el sistema de economía de mercado, el cual se basa en la libre competencia. Prácticas como la limitación o el control de la producción, la fijación de precios, el reparto del mercado, entre otras conductas que carecen de ética empresarial, violan directamente los principios de la libre competencia. Afectan directamente tanto al bienestar de los competidores como a los propios clientes finales.

El complejo entramado de regulación y persecución de dichas prácticas, así como, la garantía de libre competencia tanto a nivel nacional como europeo hace de gran interés la elección de la sentencia para su posterior análisis.

## 1.2 Metodología

El trabajo seguirá un enfoque jurídico-dogmático y analítico, examinando la sentencia desde un punto de vista normativo y jurisprudencial.

El art.38 de CE<sup>1</sup> garantiza a través de los poderes públicos la libertad de empresa, así como la productividad, con tal objeto se establece la aplicación de LDC (15/2007).

Analizaremos el marco europeo apoyándonos en Directivas más relevantes<sup>2</sup>, y tomando como referencia las decisiones del TJUE.

Ahondaremos en las prácticas colusorias y las regulaciones existentes, con la intención de hacer este proyecto más explicativo analizaremos una sentencia actual referente al “cártel de los camiones”, pudiendo visualizar de una manera más pragmática lo expuesto previamente.

Las fuentes y materiales utilizados para el análisis de la sentencia serán:

Fuentes primarias:

La propia sentencia como objeto de análisis principal del estudio.

Legislación aplicable.

Tratado de funcionamiento de la unión europea (TFUE)

Ley de defensa de la competencia (LDC)

Código Civil (CC)

---

<sup>1</sup> art.38 CE: “se reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado. Los poderes públicos garantizan y protegen su ejercicio y defensa de la productividad...”

<sup>2</sup> Directiva 2005/29/CE y Directiva 2014/104/UE.

Fuentes secundarias:

Haremos uso de comentarios doctrinales sobre competencia desleal, y prácticas colusorias. Recurriremos también a ensayos, estudios y análisis de los cárteles para esclarecer el concepto dispuesto en la STS.

## 2.Marco teórico

### 2.1 Legislación nacional española

La CE consagra la protección de la libre competencia en el art.38<sup>3</sup>. Los ciudadanos pueden crear, transmitir o cerrar empresas, pero no restringir la libre competencia. A su vez, las instituciones tendrán la capacidad de limitarla exclusivamente mediante una ley formal y justificada constitucionalmente. Cualquier restricción debe ser excepcional y respetar el principio general de la economía de mercado, art.53.1 CE<sup>4</sup>

El art.128.2 CE reconoce la posibilidad de intervención pública en la economía. Permitiendo al estado reservar recursos o servicios esenciales para el sector público, especialmente en casos de monopolio y autoriza la intervención de empresas cuando lo requiera el interés general, siempre mediante una ley.

En 1989 se aprobó la Ley 16/1989 de Defensa de la Competencia, actualmente sustituida por la Ley 15/2007, que garantiza la competencia en los mercados españoles respetando la normativa comunitaria.

#### 2.1.2 Aplicación de la legislación nacional

Como hemos mencionado en el apartado anterior, la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, regula las prácticas empresariales que limitan la competencia dentro del mercado español y establece un marco legal para prevenir, detectar y sancionar conductas.

La CNMC<sup>5</sup> se focaliza en; garantizar, preservar y promover el correcto funcionamiento, transparencia y existencia de una competencia efectiva en todos los mercados. Actuará con independencia de cualquier interés empresarial o comercial.

Las competencias de CNMC quedan recogidas en el artículo 5 de la Ley 3/2013; la supervisión y control de todos los mercados y sectores económicos, funciones de arbitraje, y la aplicabilidad de lo dispuesto en la Ley 15/2007.

---

<sup>3</sup> art.38 CE: “la libertad de la empresa en el marco de la economía de mercado”

<sup>4</sup> art.53.1 CE: “los derechos y libertades reconocidos... vinculan a todos los poderes públicos. Sólo por ley, que en todo caso deberá de respetar su contenido esencial, podrá regularse el ejercicio de tales derechos y libertades...”

<sup>5</sup> Ley 3/2013, de 4 de junio, crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

## 2.2 Normativa de la UE

El Tratado de Roma, firmado el 25 de marzo de 1957, creó la Comunidad Económica Europea con el objetivo principal de crear un mercado común basado en el principio de libre competencia<sup>6</sup>.

Define “ententes” o colusiones, como actividades que perjudican o limitan la competencia. El art.101 del TFUE prohíbe los acuerdos, decisiones y prácticas entre empresas que afecten el comercio entre Estados miembros y distorsionen la competencia en el mercado común.

El art.101.3 del TFUE permite excepciones a la prohibición de acuerdos anticompetitivos cuando estos mejoran la producción, distribución o el progreso económico. A su vez, el art.102 prohíbe el abuso de posición dominante por parte de empresas si afecta el comercio entre estados miembros.

### 2.2.1 Aplicación de la normativa comunitaria

El Reglamento 1/2003 establece un régimen para asegurar la aplicación uniforme de los arts.101 y 102 del TFUE, supervisando acuerdos y prácticas anticompetitivas, y controlando concentraciones empresariales en la UE. Su objetivo es garantizar la competencia y el buen funcionamiento del mercado interior, protegiendo a los consumidores y a la economía.

El art.3 LDC no solo impone aplicación directa de las normas comunitarias, sino que también prohíbe la aplicación de normas de Derecho nacional que sean distintas o contrarias a lo dispuesto en los arts.101 y 102 del TFUE.

Con el art.5 LDC se busca la distribución de competencias entre la Comisión Europea y las autoridades nacionales de competencia para aplicar eficazmente las reglas sobre prácticas anticompetitivas, asignando en España esta función al Tribunal y al Servicio de Defensa de la Competencia (arts. 1 y 2).

Los arts.17 a 26 LDC regulan los procedimientos de investigación y sanción de la Comisión Europea en relación con las infracciones de las normas de competencia. En estos se incluyen la capacidad de la Comisión para realizar investigaciones, imponer sanciones y garantizar que las empresas afectadas puedan solicitar indemnización.

---

<sup>6</sup> art.3 Tratado de Roma: “(g) un régimen que garantice que la competencia no será falseada en el mercado interior ...”



Por su parte, los arts.11 y 35 buscan asegurar que las reglas de competencia de la UE se apliquen de manera coherente y efectiva en toda la Unión Europea. Aspecto respaldado con el art.16 “*Aplicación uniforme de la normativa comunitarias de competencia*”.

### 2.3 Coexistencia de las normativas comunitarias y española sobre libre competencia

Observamos cómo la normativa comunitaria coexiste con la legislación nacional interna, siendo el criterio delimitador para la aplicación la posible afectación al comercio entre los Estados miembros. Cuando una limitación de la competencia afecte a los estados miembros será de aplicación entonces las normativas comunitarias, mientras que en el caso que este afecte únicamente a la nación la aplicación será de la legislación nacional.

Si bien el concepto de afectación entre Estados miembros se interpreta en un sentido amplio puede ser tanto directa como indirecta.

Es posible y así ocurre a menudo que ciertos supuestos de restricción a la competencia caigan simultáneamente bajo la prohibición de las normas comunitarias y de las correspondientes normas nacionales. En tales casos se aplica la doctrina denominada “doble barrera”.

*“Piénsese, por ejemplo, en un pacto restrictivo de la competencia entre empresas españolas dedicadas a la distribución, en virtud del cual se fija un precio mínimo para la venta de productos importados de otros países – puesto que la restricción de la competencia se produce y tiene sus efectos en territorio español – como bajo la prohibición de las normas comunitarias puesto que al fijar un precio mínimo para la venta de los productos importados, afecta al comercio entre Estados miembros de la Comunidad.”<sup>7</sup>*

Ahora bien, en ningún caso, la normativa nacional puede perjudicar o impedir la aplicación del Derecho comunitario.

### 2.4 Conductas ilícitas del derecho de la competencia

Sin duda alguna las prácticas más limitantes y perjudiciales de la competencia son aquellas en las que varias empresas se coordinan o pactan para no competir en virtud de una restricción de la competencia “*colusiones entre empresas*”.

---

<sup>7</sup> BERCOVITZ, A., & RODRÍGUEZ-CANO, A. B. (2007). «*Apuntes de derecho mercantil: derecho mercantil, derecho de la competencia y propiedad industrial*».

Como hemos citado previamente el Derecho comunitario y el español establecen la prohibición general de las colusiones entre empresas, pero admite excepciones cuando cuyos efectos beneficiosos desde el prisma económico y social exceden el perjuicio de la existencia de la misma.

#### 2.4.1 Artículo 101 TFUE

El art.101 del TFUE establece una legislación preventiva que prohíbe ciertos comportamientos, sin que sea necesario que se lleven a cabo o que se generen efectos anti concurrenciales. Además, reconoce la sanción civil de nulidad absoluta de las prácticas prohibidas, aunque el precepto concluye con la posibilidad de excluir ciertas conductas de dicha prohibición.

Para que exista una colusión deberá existir entendimiento entre dos o más personas y dicho entendimiento deberá de afectar a la actividad de dos o más empresas “pluralidad de empresas”<sup>8</sup>.

Existen casos marginales en los que el entendimiento que origina la restricción de la competencia se origina entre personas que no son empresarios; *“por ejemplo, en el caso de que una empresa haga un pacto con una persona que no es empresario, para que no constituya una nueva empresa competidora”*<sup>9</sup>

No consideraremos existencia de pluralidad de empresas cuando exista entendimiento entre empresas del mismo grupo empresarial, dado que no tendría sentido que estas compitan entre sí como si fueran independientes.

En este contexto, surgen los denominados *“gentlemen’s agreements”* o acuerdos de caballeros. Estos no constituyen contratos legalmente vinculantes ni son exigibles ante los tribunales, ya que no se formalizan por escrito ni responden a una voluntad contractual tradicional. Sin embargo, tienen un efecto práctico muy real, pues las empresas involucradas los respetan basándose en la confianza mutua, el compromiso verbal y la necesidad de mantener su reputación o relaciones en el sector. En definitiva, comprometen la palabra, no la ley.

Pese a su carácter informal son considerados jurídicamente relevantes, ya que pueden ocultar prácticas colusorias que violan la libre competencia. El TJUE ha afirmado que lo

---

<sup>8</sup> “Se requerirá para que se dé un caso de colusión una pluralidad de empresas implicadas en ella”.

<sup>9</sup> APARICIO, A. A., & RODRÍGUEZ-CANO, A. B. (2007). *«Derecho de la Competencia y Propiedad Industrial en la Unión Europea»*.

importante no es la forma del acuerdo, sino si este influye en el comportamiento de mercado de las empresas implicadas. En ausencia de pruebas documentales, un acuerdo tácito o verbal puede dar lugar a sanciones si se demuestra que ha existido una coordinación efectiva.

Es importante distinguir entre acuerdo y decisión. La diferencia radica en el consentimiento. Mientras que un acuerdo implica voluntad compartida por las partes, una decisión puede ser impuesta por una asociación empresarial o un órgano colectivo, incluso sin el consentimiento de todos sus miembros. El elemento subjetivo del entendimiento resulta esencial para identificar la existencia de un acuerdo ilícito.

#### 2.4.2 Artículo 1 LDC

Para garantizar la libre competencia a nivel nacional, los estados miembros han promulgado normativa propia que complementan la regulación comunitaria. En este contexto, nos referimos al art.1 de la LDC. La legislación española sigue de cerca el marco normativo europeo, en este caso solo se destacarán sus particularidades.

El artículo establece un sistema preventivo que prohíbe toda práctica colusoria<sup>10</sup>. Además, enumera de manera no exhaustiva varias conductas, en su mayoría coincidentes con la normativa comunitaria. La principal diferencia radica en el ámbito geográfico de la conducta, ya que se requiere que sus efectos se desarrollen “*en todo o parte del mercado nacional*”. Este mercado puede ser a nivel nacional, regional, provincial o local.

Asimismo, la Ley introduce el concepto de prácticas conscientemente paralelas, cuya inclusión ha generado algunas críticas. Sin embargo, se considera que, para una interpretación conforme al derecho comunitario, este concepto debe entenderse como parte de la práctica concertada<sup>11</sup>.

#### 2.4.3 Objeto o efecto restrictivo de la competencia

El artículo 101 TFUE impone que el nivel competitivo que podría existir en el mercado no se vea restringido, no pretende un entorno de competencia idílica con infinidad de

---

<sup>10</sup> art.1 LDC; “todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional”

<sup>11</sup> CURTO POLO, M.M: «*Prohibición de las conductas colusorias (I): prácticas prohibidas y régimen de exenciones*», op. cit., pp. 125 y 126. Esta afirmación se basa en la consideración de que para que exista una práctica colusoria se necesita una coordinación de voluntades, aun cuando está deba presumirse.

oferentes y demandantes, sino que se conforma con mantener una competencia efectiva y practicable: “*workable Competition*”<sup>12</sup>.

Para que la práctica colusoria quede prohibida basta con que este entendimiento tenga por objeto impedir, falsear o restringir la competencia, aunque no se le llegue a conseguir la finalidad prevista.

#### 2.4.4 Restricciones horizontales y verticales

Teniendo presente los puntos anteriores hablaremos entonces de restricción horizontal cuando las empresas implicadas son competidoras directas en el mercado<sup>13</sup>, acuñaremos para estos casos el término de “*cártel*”.

Por otro lado, hablamos de restricciones verticales cuando se realizan actividades en distintos escalones del proceso productivo y distributivo de los bienes y servicios para el mercado, los que referiremos como “pactos contractuales de exclusiva”.

Estos obligan a no aceptar a terceras personas o a no realizar para ellas las prestaciones que son objeto de relación contractual. Si bien, aunque exista limitación subjetiva de competir no implica necesariamente una restricción de la competencia prohibida por el artículo 101 TFUE, para que la prohibición sea efectiva, el pacto de exclusiva deberá afectar a la competencia en el mercado delimitado objetivamente.

#### 2.4.5 Restricción sensible de la competencia

Distinguimos entre restricción de competencia subjetiva y objetiva. La restricción de la competencia subjetiva es aquella que restringe el comportamiento de un sujeto determinado, una empresa. Por el contrario, hablaremos de restricción objetiva cuando esta afecte a la competencia del mercado. Es importante distinguirlas dado que no toda restricción de la competencia subjetiva da lugar a una objetiva.

El TFUE lo que prohíbe son las restricciones de la competencia objetivas, aquellas que afectar al nivel competitivo existente en el mercado.

---

<sup>12</sup> STJCE de 25 de octubre de 1977 [TJCE\1976\26]. “La competencia no falseada, prevista en los artículos 3º y 85 (actual 101) del Tratado CEE implica la existencia en el mercado de una competencia eficaz (*workable Competition*), es decir, de la dosis de competencia necesaria para que sean respetada las exigencias fundamentales y conseguido s los objetivos del Tratado y., en particular, la formación de un mercado único en condiciones análogas a las de un mercado interior”

<sup>13</sup> Hablamos de competidores directos cuando ofertan el mismo tipo de productos y servicios, y por tanto satisfacen la misma necesidad del consumidor dentro de un mismo mercado.

Si bien existe una comunicación relativa a los acuerdos de menor importancia que no restringe la competencia de forma sensible en el sentido del artículo 101.1 TFUE: “comunicación de minimis”<sup>14</sup>.

#### 2.4.6 Colusión y cooperación entre empresas

Sería un error considerar que la prohibición de las colusiones impide todo tipo de colaboración entre empresas.

La máxima es no impedir o afectar a la autonomía de actuación dentro del mercado, siempre y cuando esto se respete se podrán dar las colaboraciones entre empresas.

Por tanto, deberemos ser capaces de diferenciar entre colaboraciones lícitas y las restricciones de la competencia prohibidas. No es fácil la distinción, y deberá establecerse atendiendo a circunstancias concretas dado que en ciertos supuestos podrá constituir una cooperación lícita o una restricción de la competencia.

El ámbito de cooperación lícita es mucho mayor, en general, en pequeñas y medianas empresas que entre grandes empresas.

#### 2.4.7 Supuestos más importantes de colusiones prohibidas

Tanto el art.101 TFUE como el art.1 LDC enumeran, casi de manera coincidente, las prácticas ejemplificativas prohibidas consideradas con mayor gravedad y frecuentes.

- a) *La fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio*<sup>15</sup>.
- b) *Limitación o control de la producción, distribución, el desarrollo técnico o las inversiones.*
- c) *El reparto de mercado o las fuentes de aprovisionamiento*<sup>16</sup>.
- d) *La aplicación a terceros contratantes de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, ocasionándoles con ello una desventaja competitiva frente a otros competidores*<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> Apartados 9 y 11 de la Comunicación de minimis; proporciona salvaguardia regulatoria siempre que se dé: “Las cuotas de mercado de las empresas que celebran los acuerdos no excedan del 10% para los acuerdos entre competidores o 15% entre no competidores”.

<sup>15</sup> Tanto entendimientos horizontales como verticales, esto es entre empresas que actúen en distintos escalones del mismo proceso económico.

<sup>16</sup> Acuña a casos de repartos territoriales de mercados o a la distribución de las fuentes de aprovisionamiento, acordonando donde deben aprovisionarse las empresas implicadas.

<sup>17</sup> Prohibición de discriminación en el tratamiento a los terceros con los que se contrata. Deberá existir por consiguiente un comportamiento discriminatorio resultado de un entendimiento entre empresas.

- e) *Subordinación de la celebración de contratos a la aceptación, por los terceros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos de comercio, no guarden relación con el objeto de tales contratos*<sup>18</sup>.

#### 2.4.8 Artículo 102 TFUE y Artículo 2 LDC

El art.102 TFUE establece la prohibición de los abusos de una posición dominante<sup>19</sup>, en el mismo termino lo estipula el artículo 2 LDC refiriéndose al mercado nacional.

No se prohíbe la existencia de una posición dominante, ni la adquisición de la misma, cuando esta se fundamenta en el resultado de una dinámica competitiva del mercado. Los requisitos por tanto para que resulte aplicable la prohibición serán los siguientes:

a) *Existencia de una posición dominante*

Esta puede atender a una o a varias empresas, podrán ostentar la posición dominante varias empresas del mismo grupo empresarial.

Para determinar una posición dominante deberemos acudir a dos criterios complementarios:

1) La empresa en cuestión deberá de estar en condiciones de ejercitar por sí sola una influencia notable en el mercado.

2) Existencia de una carencia de competencia efectiva por parte de otras empresas.

Será importante establecer una delimitación del mercado relevante para la determinación de la posición dominante, para ello atenderemos al ámbito geográfico, temporal<sup>20</sup> y objetivo<sup>21</sup>.

b) *Explotación abusiva de la posición dominante*

Como hemos anticipado, lo que se prohíbe es el abuso de la posición de dominio, no la existencia de la misma. El abuso se refiere al perjuicio<sup>22</sup> injustificado a los otros participantes en el mercado.

---

<sup>18</sup> Vinculación de dos o más contratos, de manera que quiere realizar uno de ellos por fuerza deberá de realizar, además, otro diferente.

<sup>19</sup> art.102 TFUE; “Será incompatible con el mercado común y quedará prohibida, en la medida en que pueda afectar al comercio entre los estados miembros, la explotación abusiva, por parte de una o más empresas, de una posición dominante en el mercado común o en una parte sustancial del mismo.”

<sup>20</sup> Duración durante la cual se considera relevante un determinado mercado para fines de evaluación, especialmente en relación con la competencia efectiva.

<sup>21</sup> Se refiere a los bienes o servicios que conforman el mercado relevante desde el punto de vista del consumidor y la competencia.

<sup>22</sup> art.101.1 TFUE; “imposiciones en precios, limitación de producción, tratamiento discriminatorio y contratos vinculados”.

### 3. Análisis de STS 39/2025 “El cártel de los camiones”

#### 3.1 Introducción

El denominado “cártel de los camiones” es uno de los casos más relevantes en la actualidad, con cifras económicas extraordinarias en juego. La Comisión Europea determinó que los fabricantes Man, Volvo/Reault, Iveco y Daf habían establecido acuerdos secretos para trasladar a sus compradores los costos derivados del cumplimiento de la normativa de emisiones.

En consecuencia, el 19 de julio de 2016<sup>23</sup>, la Comisión impuso una sanción de 2.926 millones de euros a estas empresas por su participación en un cártel que operó durante 14 años, desde 1997 hasta 2011, afectó a toda la Unión Europea.

El 27 de septiembre de 2017, se sancionó a Scania con una multa de 880 millones de euros mediante un procedimiento separado, al no haberse acogido al régimen transaccional aceptado por las empresas implicadas en el expediente sancionador<sup>24</sup>.

##### 3.1.2 Dificultades en la cuantificación de los daños

En el marco del denominado cártel de los camiones, las conductas infractoras observadas pueden clasificarse en tres categorías principales:

- a) Acuerdos o prácticas concertadas tendentes a la fijación y el incremento de precios de los vehículos industriales.
- b) Acuerdos o prácticas concertadas relativos al calendario para la introducción de tecnologías de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, conforme a los estándares establecidos en las normativas EURO 3 a EURO 6.
- c) Acuerdos o prácticas concertadas dirigidos a trasladar a los compradores el coste derivado de la implantación de dichas tecnologías.

Uno de los pronunciamientos judiciales más relevantes fue la sentencia dictada por el Tribunal Regional de Hannover el 18 de diciembre de 2017. Se precisó el alcance del principio de presunción de daños derivados de la existencia de un cártel, principio introducido por la Directiva 2014/104/UE y posteriormente incorporado al ordenamiento jurídico español a través del art.76.3 LDC<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> asunto AT.398249, Camiones.

<sup>24</sup> Vid. Díez Estella F.: op. cit., pp.237-238.

<sup>25</sup> Vid. Díez Estella F.: op. cit., pp. 238-239: “la escasa información proporcionada en la Decisión de la Comisión Europea dificulta la cuantificación del perjuicio económico sufrido por los adquirientes finales de los camiones”.

Esta complejidad se debe a que el acuerdo entre los fabricantes no se materializó en incrementos directos y específicos de los precios, se basó en prácticas como el intercambio de información y coordinación de estrategias empresariales, lo que complica la determinación exacta del daño económico generado.

### 3.1.3 Sentencias sobre el cártel de los camiones en España

La primera sentencia firme en España contra el cártel de los camiones fue dictada por el Juzgado Mercantil nº1 de Pontevedra en octubre de 2019<sup>26</sup>.

Las sentencias dictadas en primera instancia por los Juzgados de lo Mercantil que resuelven reclamaciones relacionadas con el cártel de los camiones superan ya el millar<sup>27</sup>, mientras que las Audiencias Provinciales han emitido varios cientos de resoluciones al resolver los correspondientes recursos de apelación<sup>28</sup>.

La mayoría de las resoluciones judiciales resultan estimatorias, alcanzando cerca de un 77% de estimación cuando la parte demanda es una de las empresas declaradas infractoras en la Decisión de la Comisión Europea “AT.39824-Camiones”. El porcentaje asciende hasta el 90% para las demandas no prescritas.<sup>29</sup>

Extraemos en síntesis que se han resuelto unos 200 recursos de casación, consolidando una doctrina jurisprudencial que fija como criterio orientador una indemnización estándar del 5% sobre el precio de compra.

Alrededor de medio centenar de las sentencias de apelación han desestimado las pretensiones indemnizatorias de los demandantes. Las causas más frecuentes son, prescripción de la acción, falta de legitimación pasiva y falta de legitimación activa.<sup>30</sup>

Se estima que durante el periodo en el que operó el cártel se matricularon en España 156.220 camiones que estarían potencialmente afectados por conductas colusorias sancionadas por la Comisión Europea.

---

<sup>26</sup> Procedimiento Ordinario nº89/2019, con fecha 2 de septiembre de 2019; En ella, se condenó a Iveco Spa a indemnizar a un transportista con 20.000 euros por el sobreprecio aplicado ilegalmente, más 19.240 euros en concepto de intereses

<sup>27</sup> Según el estudio de Francisco Marcos «*Jurisprudencia menor sobre los daños causados por el cártel de camiones*», se estiman unas 2300, dictadas por 68 juzgados mercantiles.

<sup>28</sup> Según el estudio de Francisco Marcos «*Jurisprudencia menor sobre los daños causados por el cártel de camiones*», en 2021 se estiman 482 sentencias resolviendo recursos de apelación.

<sup>29</sup> FRANCISCO MARCOS (20/05/2020) «*Primeras sentencias de las audiencias provinciales sobre los daños causados por el cártel de fabricantes de camiones*».

<sup>30</sup> Según el estudio de Francisco Marcos «*Jurisprudencia menor sobre los daños causados por el cártel de camiones*».



### 3.2 Análisis de STS 39/2025

A continuación, analizaremos algunos de los puntos más importantes de una de las últimas sentencias estimatorias del cártel de los camiones, concretamente la Sentencia del Tribunal Supremo del 7 de enero de 2025.

La parte demandante Transpacar S.L. y D. Carlo Jesús demandan a Iveco Magirus Ag en relación con el artículo 101 TFUE, por realización de prácticas colusorias, con fundamento en la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016 y solicitaban que se declarase a la demandada responsable de los daños y perjuicios producidos, condenándola a abonar a la parte demandante 120.316,36 euros, más los intereses desde la fecha de interposición de la demanda. Para ello se basaron en la aplicación del art.1902 del CC sobre responsabilidad extracontractual.

#### 3.2.1 Resumen de antecedentes del caso

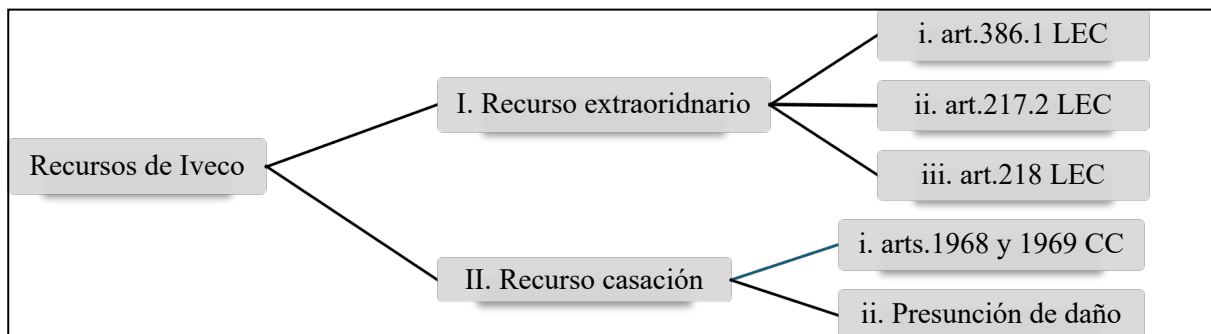
1. Transpacar S.L. adquirió en todos los casos por un precio de 79.000 euros, 2 camiones mediante leasing y un tercer camión mediante compra directa en los periodos de junio a septiembre de 2009. D. Carlos Jesús por su parte, adquirió mediante leasing y por un precio de 76.000 euros 2 vehículos entre junio y julio de 2010. Los cinco camiones fueron fabricados por empresas integradas en el grupo de sociedades del que forma parte Iveco Magirus AG.
2. El 19 de julio de 2016, la Comisión Europea dictó una Decisión (caso AT. 39824-Trucks (planteado previamente)).
3. Transpacar S.L. y D. Carlos Jesús interpusieron una demanda contra Iveco Magirus AG en la que ejecutaban la acción de responsabilidad extracontractual 1902 CC en relación con el artículo 101 TFUE, por la realización de prácticas colusorias. Con fundamento en la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, y solicitaban que se declarase a la demanda responsable de los daños y perjuicios producidos por el importe citado 120.316,36 euros, más los intereses desde la fecha de interposición de la demanda.
4. El Juzgado de lo Mercantil dictó una sentencia en la que estimó íntegramente la demanda y condenó a la demandada a pagar a la parte demandante la cantidad citada, más los intereses legales desde la fecha de la interposición de la demanda, sin hacer expresa imposición de costas.
5. La sentencia fue apelada por Iveco y la Audiencia Provincial estimó parte del recurso. La Audiencia provincial consideró que la parte demandante había aportado suficientes

pruebas para demostrar el daño causado. El tribunal validó el informe pericial pese a que presentara algunas debilidades, partían de bases correctas (existencia de cártel, afectación a los precios, metodología de cálculo del sobre precio razonable y tomando como base los datos públicos proporcionados por CETEM). No obstante, consideró que los intereses procedentes correspondían desde la fecha de la demanda no la de la adquisición de los camiones.

6. Los demandantes interpusieron un recurso extraordinario por infracción procesal basado en un único motivo y un recurso de casación. Basado en dos motivos. Por su contraparte Iveco interpuso un recurso extraordinario basado en tres motivos y un recurso de casación basado en dos motivos.

### 3.2.2 Recursos Iveco Margius AG

Con el propósito de facilitar la comprensión de los diversos recursos legales interpuestos por la empresa Iveco Margius AG, se ha diseñado el siguiente recurso visual. Tiene como objetivo sintetizar y clarificar los aspectos más relevantes del proceso, permitiendo así una mejor interpretación.



Esquema 1

#### I. Recurso extraordinario Iveco Margius AG por tres motivos

En primer lugar, se denuncia la vulneración del art.386.1 de la LEC. La parte recurrente sostiene que la sentencia recurrida presume automáticamente la existencia del daño, basándose en la Decisión de la Comisión Europea del 19 de junio de 2016<sup>31</sup>.

Además, se denuncia la vulneración del artículo 217.2 LEC<sup>32</sup>, correspondiendo a la parte demandante demostrar que efectivamente sufrió un daño. La Audiencia Provincial no

<sup>31</sup> Decisión de la Comisión Europea del 19 de junio de 2016, “De conformidad con el artículo 23, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1/2003, se impusieron las siguientes multas...”

<sup>32</sup> art.217.2 LEC; “Corresponde al actor y al demandado reconviniendo la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda y de la reconvención”.

solicitó dicha prueba y en su lugar asumió que existía daño. Considerándose una aplicación incorrecta de la norma.

⇒ El TS rechaza los dos motivos planteados, basándose en resoluciones previas similares<sup>33</sup>. Asimismo, considera que La Audiencia provincial actuó correctamente al concluir que existió un daño económico derivado del cártel. Esto se basó en el hecho probado de que hubo acuerdo colusorio sobre fijación de precios, lo que permite deducir, de manera razonable, que hubo perjuicio para los compradores.

El problema no fue una falta absoluta de pruebas sino una cuestión de valoración de la prueba pericial presentada. La Audiencia Provincial aceptó dicha prueba y concluyó que se había demostrado tanto el daño como su cuantificación. Por lo tanto, no se vulneraron las normas procesales sobre carga de la prueba.

El tercer motivo, motivación arbitraria, se basa en la vulneración del art. 218 LEC<sup>34</sup>, Alegan que la Audiencia Provincial no justificó adecuadamente por qué aceptó la prueba pericial de la parte demandante y rechazó la de la parte demandada. La sentencia carece de una explicación suficiente y valoración clara sobre la prueba pericial presentada, afectando al derecho de tutela judicial efectiva<sup>35</sup>. Se cuestiona si el tribunal cumplió con su deber de fundamentar su decisión, lo que podría justificar la impugnación de la sentencia.

⇒ El TS desestima el motivo con apoyo en el art.218 LEC.<sup>36</sup>.

La Audiencia, tras analizar los informes periciales de ambas partes, concluyó que el informe de la parte actora presentaba una hipótesis razonable y acepta su valoración del sobreprecio. Aunque pudiese no estar de acuerdo la parte recurrente con la decisión o considerase que se ha abordado incorrectamente alguna cuestión, la acción a tomar sería interponer el recurso adecuado, como el recurso extraordinario por infracción procesal o el recurso de casación, pero no alegar arbitrariedad en la motivación de la sentencia.

---

<sup>33</sup> STS 942/2023 y STS946/2023

<sup>34</sup> art.218.1 LEC; “Las sentencias deben ser claras, precisas y congruentes con las demandas y con las demás pretensiones de las partes, deducidas oportunamente en el pleito.”

<sup>35</sup> art.24 CE; “Todas las personas tienen derecho a obtener la tutela efectiva de los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos, sin que, en ningún caso, pueda producirse indefensión”

<sup>36</sup> art.218.2 LEC; “Las sentencias se motivarán expresando los razonamientos fácticos y jurídicos que conducen a la apreciación y valoración de las pruebas, así como a la aplicación e interpretación del derecho”

## II. Recurso de casación Iveco Margius AG por dos motivos.

### i. Plazo de prescripción, arts.1968 y 1969 CC:

El primero de los recursos de casación presentados denuncia la infracción de los artículos 1968.2<sup>37</sup> y 1969<sup>38</sup> del CC.

En este caso alegan que el plazo aplicable es el de un año y que debe computarse desde el 19 de junio de 2016, fecha en la que se publicó una nota de prensa sobre la Decisión. Considera que, desde ese momento, se tenía conocimiento del hecho que daba derecho a interponer la acción, y por ello, el plazo de prescripción debía comenzar en esa fecha.

⇒Según el TS, el motivo debe ser desestimado conforme a los propios precedentes fijados en sentencias anteriores<sup>39</sup>. Estas resoluciones siguen la interpretación del TJUE respecto a la aplicación del régimen de prescripción en litigios de competencia.

La sentencia del TJUE de 22 de junio (C-267/29, DAF & Volvo) establece que, en ausencia de una regulación específica en la Directiva 2014/104/UE sobre la prescripción, se debe analizar si la acción estaba viva en la fecha límite para transponer la Directiva. En consonancia con el art. 1968.2 CC, el TJUE considera que el “*dies a quo*”<sup>40</sup>.

Como el dies a quo es el 6 de abril de 2017, y el plazo de prescripción según el art. 74.1 de la LDC es de cinco años, la acción aún estaba vigente al momento de presentar la demanda por tanto la acción no está prescrita.

### ii. Presunción de daño

La parte recurrente sostiene que se cometió un error al asumir, sin pruebas suficientes, que la infracción cometida por Iveco se tradujo necesariamente en un aumento en el precio de los camiones. Considera que la presunción del sobreprecio no tiene respaldo en la legislación ni en la jurisprudencia europea.

---

<sup>37</sup> art.1968.2 CC; “Prescriben por el transcurso de un año: La acción para exigir la responsabilidad civil por injuria o calumnia y por las obligaciones derivadas de la culpa o negligencia de que se trata en el artículo 1.902, desde que lo supo el agraviado.”

<sup>38</sup> art.1969 CC; “El tiempo para la prescripción de toda clase de acciones, cuando no haya disposición especial que otra cosa determine, se contará desde el día en que pudieron ejercitarse.

<sup>39</sup> STS 928/2023, de 12 de junio, STS 941/2023 de 13 de junio, STS 949/2023 y STS 950/2023 ambas de 14 de junio

<sup>40</sup> «el día desde el cual»; fecha de inicio del cómputo de prescripción, es cuando el afectado tuvo acceso a esa información.

⇒ El TS, desestima el segundo motivo de casación. Reitera lo mencionado en sentencias previas y se remite a ellas como apoyo<sup>41</sup> y argumenta a través del art.16.1.del Reglamento (CE) 1/2003<sup>42</sup>.

La Decisión de la Comisión Europea determinó que hubo acuerdos colusorios y fijación e incremento de precios brutos y, a veces, precios netos de camiones medianos y pesados en el Espacio Económico Europeo siendo esto una infracción por objeto.

El cártel duro 14 años, cubrió todo el EEE, e involucró a fabricantes que controlaban el 90% del mercado. Es una presunción judicial<sup>43</sup>.

El demandante aportó un informe pericial con la demanda, informe el cual no fue impugnado directamente en este recurso y por tanto sirve este de base para calcular la indemnización.

El TS considera probado que hubo daño, consistente en que los compradores pagaron más por los camiones y de esta manera se rechaza el segundo motivo de casación.

### 3.2.3 Recurso de Transpacar S.L., Y D. Carlos Jesús

Reclama que se paguen intereses legales desde el momento en que compraron los camiones, porque desde ese momento ya estaban pagando de más por culpa del cártel basados en los arts.1106<sup>44</sup> y 1902<sup>45</sup> del CC.

⇒ El TS destina el recurso admitiendo que procede incluir el pago de intereses desde la fecha en que se compraron los camiones con sobreprecio.

Se basa en la Directiva 2014/104/UE<sup>46</sup>, aunque esta Directiva no se aplica directamente por una cuestión de fechas, el TJUE ya había determinado con anterioridad que si no se incluyen intereses la indemnización no es completa. El interés es una forma de compensar

---

<sup>41</sup> Sentencia del TJUE (Otis, 199/11) confirma que, si hay una decisión firme de la comisión sobre un cártel, esa decisión vincula a los jueces nacionales en demandas de daños.

<sup>42</sup> art. 16.1 del Reglamento (CE) 1/2003; referente a la imposibilidad de contradicción de los tribunales hacia lo decidido por la Comisión Europea, en este supuesto si la Comisión sancionó un cártel, los jueces no pueden decir que no existió que fue inocuo.

<sup>43</sup> art. 386 LEC; A partir de un hecho admitido o probado, el tribunal podrá presumir la certeza, a los efectos del proceso, de otro hecho, si entre el admitido o demostrado y el presunto existe un enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano.

<sup>44</sup> art 1106 CC; “La indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que haya sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, salvas las disposiciones contenidas en los artículos siguientes.”

<sup>45</sup> art.1902 CC; “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.”

<sup>46</sup> Directiva 2014/104/UE; la cual ratifica que la víctima de una infracción del derecho de la competencia tiene derecho a un pleno resarcimiento, que incluye, daño emergente, lucro cesante e interés desde el momento en el que ocurrió el daño

la pérdida de valor del dinero desde que se sufrió el daño hasta que se dicta sentencia. Por tanto, no pagar esos intereses es contrario al Derecho de la UE «art. 101 TFUE» y a la jurisprudencia del TJUE.

Concluye el TS que la sentencia previa era errática al no incluir estos intereses, corrige y establece que la indemnización sí devengará intereses legales desde la fecha de compra de los camiones.

Asimismo, como resuelve favorablemente el recurso de casación, entiende que no es necesario analizar el recurso extraordinario.

### 3.4 Fallo

El Tribunal Supremo ha dictado sentencia definitiva en el conflicto que enfrentaba a Iveco Magirus AG con los demandantes Transpacar, S.L. y D. Carlos Jesús, relativo a una reclamación de indemnización derivada de la compra de camiones afectados por el cártel de fabricantes sancionado por la Comisión Europea.

En primer lugar, el Supremo desestima los dos recursos presentados por Iveco: uno basado en presuntas infracciones procesales y otro relativo a la incorrecta aplicación de la normativa de competencia. Ambos recursos fueron rechazados, consolidando así la interpretación de los tribunales inferiores en favor de los reclamantes.

Paralelamente, el Tribunal estima el recurso de casación interpuesto por Transpacar, S.L. y D. Carlos Jesús, condenó a pagar a la parte demandante la cantidad de 120.316,36 euros, más los intereses legales desde la fecha de adquisición de los camiones.

Esta resolución refuerza la posición de los afectados por el cártel de camiones y reafirma el criterio jurisprudencial favorable a los demandantes en este tipo de reclamaciones.

#### 4.Conclusiones

Primera: El análisis desarrollado a lo largo de este trabajo ha permitido constatar la importancia de la normativa sobre defensa de la competencia en los sistemas jurídicos nacionales y comunitarios. A través del estudio del cártel de los camiones, se ha evidenciado cómo las prácticas colusorias atentan directamente contra los principios fundamentales de la economía de mercado y el bienestar de los consumidores, generando perjuicios económicos significativos que deben ser reparados por vía judicial.

Segunda: La convergencia entre el Derecho nacional y el Derecho de la Unión Europea se presenta como un pilar esencial para la protección de la libre competencia. La jurisprudencia tanto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea como del Tribunal Supremo español refuerza la necesidad de aplicar con firmeza las normas antitrust, así como de facilitar mecanismos procesales eficaces para que las víctimas puedan obtener una compensación adecuada por los daños sufridos.

Tercera: El caso práctico analizado, centrado en el cártel de los camiones, ha puesto de manifiesto las complejidades que supone la cuantificación del daño en este tipo de reclamaciones. No obstante, el avance jurisprudencial, reflejado en sentencias como la STS 39/2025, demuestra una clara voluntad de los tribunales de establecer criterios objetivos que garanticen la reparación íntegra, incluyendo el reconocimiento del derecho al cobro de intereses desde la fecha del daño.

Cuarta: La sentencia analizada ha permitido ilustrar el papel fundamental que desempeñan instituciones como la CNMC y la Comisión Europea, tanto en la fase sancionadora como en la de cooperación judicial. La comunicación entre los órganos jurisdiccionales y las autoridades de competencia resulta crucial para asegurar la coherencia en la interpretación y aplicación de las normas.

Quinta: Este trabajo ha evidenciado que el Derecho de la competencia no solo actúa como un instrumento regulador del mercado, sino también como una garantía de justicia para los operadores económicos perjudicados. El creciente desarrollo jurisprudencial en torno al cártel de los camiones augura una mayor seguridad jurídica para los afectados y reafirma el compromiso del ordenamiento jurídico con la reparación efectiva de los daños derivados de prácticas anticompetitiva

## 5. Bibliografía

- APARICIO, A. A., & RODRÍGUEZ-CANO, A. B.: «*Derecho de la Competencia y Propiedad Industrial en la Unión Europea*», Aranzadi, 2007.
- BERCOVITZ, A., & RODRÍGUEZ-CANO, A. B.: «*Apuntes de derecho mercantil: derecho mercantil, derecho de la competencia y propiedad industrial*» Aranzadi, 2007, pgs. 30 y ss.
- CHULIÁ, F. V.: «*Introducción al Derecho Mercantil*», Bosch, 2024.
- CASCÓN, F. C. (2017). «*Manual práctico de derecho de la competencia (1.ª ed.)*», Tirant lo Blanch, 2017, pgs 95 y ss.
- ESTELLA, F. D.: «“*Camiones, sobre de papel, azúcar y el seguro decenal: sobre los cárteles en España y las acciones resarcitorias de daños y perjuicios*”», RDM, 2017, pgs. 215 y ss.
- ESTELLA, F. D.: «“*De nuevo la batalla por la cuantificación del daño y la estimación judicial*”», RDM, 2023, pgs.1187 y ss.
- MARCOS, F.: «“*Primeras sentencias de las Audiencias provinciales sobre los daños causados por el cártel de fabricantes de camiones*”», RDM, 2020, pgs.11 y ss.
- MARCOS, F.: «“*Jurisprudencia menor sobre los daños causados por el cártel de camiones*”» RDM, 2023.



## 6.Jurisprudencia

### 6.1 Anexo I sentencia: STS 39/2025 - ECLI:ES:TS:2025:39

STS 39/2025 - ECLI:ES:TS:2025:39

(Sentencia núm. 19/2025)

TRIBUNAL SUPREMO  
Sala de lo Civil  
Sentencia núm. 19/2025

Fecha de sentencia: 07/01/2025

Tipo de procedimiento: CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL Número del procedimiento:  
7652/2021

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 18/12/2024 Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Sarazá Jimena

Procedencia: Audiencia Provincial de Valladolid, Sección Tercera

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Fernando Javier Navalon Romero Sentencia de  
señalamiento adicional

CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL núm.: 7652/2021

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Sarazá Jimena

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Fernando Javier Navalon Romero

TRIBUNAL SUPREMO  
D. Ignacio Sancho Gargallo, presidente

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

En Madrid, a 7 de enero de 2025.

Esta Sala ha visto los recursos extraordinarios por infracción procesal y los recursos de casación interpuestos respecto de la sentencia 457/2021, de 24 de junio, dictada en grado de apelación por la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Valladolid, como consecuencia de autos de juicio ordinario núm. 261/2019 del Juzgado de lo Mercantil número 1 de Valladolid, sobre indemnización de daños causados por infracción del Derecho de la competencia.

Son partes recurrentes y recurridas Transpacar S.L., y D. Carlos Jesús, representados por la procuradora D.<sup>a</sup> María Victoria Vázquez Negro y bajo la dirección letrada de D. Jaime Concheiro Fernández, e Iveco Magirus AG, representada por el procurador D. Fernando Toribios Fuentes y bajo la dirección letrada de D.<sup>a</sup> Ruth Ereño Marroquín.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Rafael Sarazá Jimena.

#### ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Tramitación en primera instancia.

La representación procesal de Transpacar S.L., y D. Carlos Jesús interpuso demanda de juicio ordinario contra Iveco Magirus AG, que fue repartida al Juzgado de lo Mercantil número 1 de Valladolid y que finalizó por sentencia número 118/2020, de 28 de septiembre, que estimó íntegramente la demanda formulada, declaró la responsabilidad de la demandada como consecuencia de la infracción del Derecho de la Competencia y la condenó a pagar a la parte demandante la cantidad de 120.316,36 euros, más los intereses legales desde la fecha de interposición de la demanda, sin hacer expresa imposición de costas.

SEGUNDO.- Tramitación en segunda instancia.

1.-La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de Iveco Magirus AG. La representación de Transpacar S.L., y D. Carlos Jesús se opuso al recurso.

2.-La resolución del recurso correspondió a la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Valladolid, que lo tramitó con el número de rollo 823/2020, y tras seguir los correspondientes trámites dictó sentencia 457/2021, de 24 de junio, que estimó parcialmente el recurso de apelación formulado, condenando a la demandada al pago de la cantidad de 57.022,20 euros a favor de Transpacar S.L., y 32.756 euros a favor de D. Carlos Jesús, más los intereses legales de mora desde la fecha de interposición de la demanda, sin imposición de las costas de la alzada.

TERCERO.- Interposición y tramitación de los recursos extraordinarios por infracción procesal y de los recursos de casación

1.-La representación de Transpacar S.L., y D. Carlos Jesús interpuso recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación:

El motivo único del recurso extraordinario por infracción procesal fue:

«Único.- Al amparo del art. 469.1.2º de la LEC, en relación con el artículo 24 de la Constitución Española, infracción de los artículos 209.4º, 216 y 218.1 y 218.2 de la LEC y de la jurisprudencia que los desarrolla, respecto a la manifiesta incongruencia externa e interna en que incurren tanto la sentencia recurrida como su auto aclaratorio, al excluir de la indemnización solicitada en el suplico de la demanda la partida correspondiente a depreciación monetaria, que se corresponde con el devengo de los intereses legales desde la fecha de adquisición de los vehículos hasta el momento de la presentación de la demanda».

Los motivos del recurso de casación fueron:

«Primero.- Al amparo del art. 477.2.3º y 477.3 LEC (interés casacional por oponerse la sentencia recurrida a la doctrina jurisprudencial), infracción de los art. 1.902, 1.106, 1.108 del Código Civil y de la doctrina jurisprudencial que los desarrolla, en íntima relación con la infracción del principio de indemnidad, considerado como "el principio jurídico que impone compensar los daños sufridos por la actuación ilícita de otro y la tutela efectiva que debe otorgarse al derecho del perjudicado a ser indemnizado"( Sentencias del Tribunal Supremo nº 651/2013, de 7 de noviembre (ECLI:ES:TS:2013:5819), y nº 655/2007 de 14 de junio (ECLI:ES:TS:2007:5023).

La sentencia recurrida y su auto aclaratorio han infringido el artículo 1.106 del CC, al minorar la indemnización concedida de 120.316,36 euros a 89.778.20 euros, eliminando la partida de la indemnización correspondiente al cálculo de la depreciación monetaria, entendiendo erróneamente que dicha partida se corresponde con los intereses moratorios propios del artículo 1.108 del Código Civil».

«Segundo.- Al amparo del art. 477.2.3º y 477.3 LEC (interés casacional por oponerse la sentencia recurrida y su auto aclaratorio a la doctrina jurisprudencial), infracción de los apartados primero y segundo del art. 72 de la Ley de Defensa de la Competencia, en relación con la vulneración de la jurisprudencia del TJUE sobre la reparación integral del daño, contenida en la Sentencia de 20 de septiembre de 2001, Courage,C-453/99, ECLI: EU:C:2001:465, aps. 26 y 27; la Sentencia de 13 de julio de 2006, Manfredi,C-295/04 a C-298/04, ECLI:

EU:C:2006:461, aps. 61, 90 y 91; la Sentencia de 14 de junio de 2011, Pfeiderer,C-360/09, ECLI: EU:C:2011:389, aps. 28 y 29; la Sentencia de 6 de junio de 2013, C-536/11, Donau Chemie,ECLI: EU:C:2013:366, ap. 24, y la Sentencia de 5 junio 2014, C-557/12, Kone,ECLI: EU:C:2014:131, ap. 21 y ss.) así como de la doctrina del Tribunal Supremo sobre la misma cuestión, desarrollada, entre otras, en las Sentencias de la Sala de lo Civil (Sección1ª) núm. 123/2015 de 4 marzo (RJ 2015/1095), núm. 1196/2004, de 16 diciembre (RJ/2005/272) y núm. 344/2012, de 8 de junio (RJ 2012/9317). Con la minoración de la indemnización solicitada, la sentencia recurrida y su auto aclaratorio vulneran el derecho a la reparación integral del daño, concediendo una compensación muy inferior a la solicitada, que no tiene en cuenta ni la depreciación monetaria, ni el coste de oportunidad, ni las distintas preferencias temporales en el uso del capital».

2.-La representación de Iveco Magirus AG interpuso recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación.

Los motivos del recurso extraordinario por infracción procesal fueron:

«Primero.- Al amparo del motivo 4º del artículo 469.1 LEC, por infracción del artículo 386 LEC sobre las presunciones judiciales. Tanto la Sentencia de Primera Instancia como la Sentencia recurrida afirman la existencia del daño como necesariamente derivado de la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, declarando que la Decisión prueba que han existido acuerdos de fijación de precios brutos y en consecuencia se han trasladado a los precios finales de los vehículos basándose únicamente en presunciones que carecen de justificación».

«Segundo.- Al amparo del motivo 2º del artículo 469.1 LEC, por vulneración del art. 217 LEC al infringir las normas sobre la carga de la prueba regladas en su Apartado Segundo y aplicar indebidamente el principio de facilidad probatoria previsto en su Apartado Séptimo».

«Tercero.- Al amparo de lo dispuesto en el art. 469.1.2º LEC, por infracción del artículo 218 LEC por falta de motivación (o motivación arbitraria) de la sentencia recurrida en relación con la apreciación de las pruebas periciales aportadas por las partes, que se traduce en la efectiva conculcación de su derecho a la tutela judicial efectiva con producción de indefensión ( art. 24.1 de la Constitución)».

Los motivos del recurso de casación fueron:

«Primero.- Al amparo de lo establecido en el artículo 477.1 LEC, por infracción de lo dispuesto en el artículo 1.968 del Código Civil, en relación con su artículo 1.969, y de la jurisprudencia que interpreta dichos preceptos en cuanto a la fijación del día a quod el plazo de prescripción».

«Segundo.- Al amparo del artículo 477.1 LEC. Infracción de los artículos 1.101 y 1.106 del Código Civil y de la doctrina jurisprudencial sobre presunción del daño, con infracción también del artículo 16.1 del Reglamento (CE) 1/2003».

3.-Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a esta Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en esta Sala y personadas ante la misma las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto de 5 de junio de 2024, que admitió los recursos y acordó dar traslado a las partes recurridas personadas para que formalizaran la oposición.

4.-Las partes recurridas formalizaron su oposición a los recursos, mediante la presentación de los correspondientes escritos.

5.-Al no solicitarse por todas las partes la celebración de vista pública, se señaló para votación y fallo el día 18 de diciembre de 2024 en que ha tenido lugar.

#### FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Resumen de antecedentes del caso

1.-Transpacar S.L., adquirió, en todos los casos por un precio de 79.000 euros, los camiones matrícula: NUM000 , el 4 de junio de 2009, y NUM001 , el 15 de julio de 2009, ambos mediante leasing; y, NUM002 , el 4 de septiembre de 2009, mediante compra directa. D. Carlos Jesús adquirió, mediante leasing y por un precio de 76.000 euros, los camiones matrícula: NUM003 , el 15 de junio de 2010; y, NUM004 , el 9 de junio de 2010. Los cinco vehículos fueron fabricados por empresas integradas en el grupo de sociedades del que forma parte Iveco Magirus AG.

2.-El 19 de julio de 2016, la Comisión Europea dictó una Decisión [CASE AT.39824-Trucks] (en lo sucesivo, la Decisión) en la que recogía el reconocimiento de hechos constitutivos de prácticas colusorias infractoras del

art. 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y 53 del Acuerdo EEE por parte de quince sociedades integradas en cinco empresas fabricantes de camiones (MAN, DAF, IVECO, DAIMLER MERCEDES y VOLVO/RENAULT). De acuerdo con la parte dispositiva de la Decisión, las conductas

infractoras, desarrolladas entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011, consistieron en la colusión en la fijación de precios e incrementos de precios brutos en el Espacio Económico Europeo (EEE) de camiones medianos y pesados y en el calendario y la repercusión de los costes de introducción de tecnologías de control de emisiones para camiones medios y pesados conforme a las normas EURO 3 a 6. La Decisión impuso a esas empresas cuantiosas multas por la comisión de tales infracciones, les ordenó poner término a las referidas infracciones si no lo hubieran hecho ya y abstenerse de repetir cualquier acto o conducta como las descritas o que tuviera similar objeto o efecto. Un resumen de esta decisión fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea de 6 de abril de 2017.

3.-Transpacar S.L., y D. Carlos Jesús interpusieron una demanda contra Iveco Magirus AG en la que ejercitaban una acción de responsabilidad extracontractual del artículo 1.902 CC, en relación con el artículo 101 TFUE, por realización de prácticas colusorias, con fundamento en la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016. Y solicitaban que se declarase a la demandada responsable de los daños y perjuicios producidos, condenándola a abonar a la parte demandante 120.316,36 euros, más los intereses desde la fecha de interposición de la demanda.

4.-El Juzgado de lo Mercantil al que correspondió el conocimiento de la demanda dictó una sentencia en la que estimó íntegramente la demanda y condenó a la demandada a pagar a la parte demandante la cantidad que acabamos de indicar, más los intereses legales desde la fecha de interposición de la demanda, sin hacer expresa imposición de costas.

5.-La sentencia fue apelada por Iveco y la Audiencia Provincial estimó en parte el recurso. En lo que ahora importa, consideró adecuado el esfuerzo probatorio realizado por la parte demandante y confirmó la razonabilidad del informe pericial aportado con la demanda, puesto que, aunque pudiera presentar algunas debilidades, parte de bases correctas (la existencia de un cártel con incidencia en los precios netos que pagaron los adquirentes de camiones) y utiliza una metodología de cálculo del sobreprecio razonable, entre las aconsejadas por las autoridades comunitarias en la Guía Práctica, acorde con las características del cártel y tomando como base los datos públicos proporcionados a una entidad independiente (CETEM) por los propios fabricantes. No obstante, consideró que los intereses procedentes correspondían desde la fecha de la demanda y no desde la fecha de adquisición de los camiones.

6.-La parte demandante ha interpuesto un recurso extraordinario por infracción procesal, basado en un único motivo, y un recurso de casación, basado en dos motivos, e Iveco ha interpuesto un recurso extraordinario por infracción procesal, basado en tres motivos, y un recurso de casación, basado en dos motivos, habiendo sido admitidos todos los motivos de los recursos.

## SEGUNDO.- Admisibilidad de los recursos

1.-La demandante se opone a la admisión de los recursos formulados por Iveco, porque considera que carecen de interés casacional, en la medida en que los motivos de casación han sido desestimados en casos anteriores, lo que ha motivado numerosos autos de inadmisión de recursos fundados en idénticos motivos. Y expresamente se argumenta que la admisión, en este caso, del recurso de casación conculca el principio de igualdad en la aplicación de la ley ( art. 14 CE).

Procede desestimar esta objeción porque no existe la identidad pretendida. Es cierto que la formulación de los motivos del recurso de casación es muy similar a los que fueron resueltos en el primer grupo de sentencias de esta Sala sobre esta cuestión, lo que ha motivado que respecto de recursos posteriores, frente a sentencias de contenido similar, se haya apreciado la falta de interés casacional. Pero en este caso difiere el sentido de la resolución impugnada respecto de aquellos precedentes.

2.-Asimismo, se opone la parte demandada a la admisión del recurso de casación interpuesto por la parte demandante, con carácter previo. Sin embargo, no concurre causa de inadmisión, puesto que presenta interés casacional por contradicción con nuestra jurisprudencia, se identifica la infracción legal cometida y se argumenta cómo se ha producido tal infracción, siendo la discrepancia fundamentalmente jurídica, y pudiendo ser resuelto el recurso sin modificar la base fáctica fijada en la instancia.

3.-En consecuencia, dado que los motivos de los recursos están formulados respetando las exigencias propias

de estos recursos extraordinarios, procede rechazar las causas de inadmisión alegadas y entrar a analizarlos, examinando primero los recursos de Iveco por razones metodológicas.

Recurso extraordinario por infracción procesal de Iveco Magirus AG  
TERCERO.- Motivos primero y segundo: carga de la prueba y presunciones

1.-Planteamiento. Por su estrecha vinculación en este caso, procede analizar conjuntamente los motivos primero y segundo. Estos dos motivos se refieren a un problema común -el tratamiento procesal de la prueba del daño reclamado en la demanda- y sus argumentaciones son complementarias. Un tratamiento mejor de la cuestión aconseja su resolución conjunta. 1.1.-El primer motivo de infracción procesal, formulado al amparo del art. 469.1.4.º LEC, denuncia la vulneración del art. 386.1 LEC.

En su desarrollo, la parte recurrente argumenta, resumidamente, que la sentencia recurrida afirma la existencia del daño como necesariamente derivado de la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, cuando ello no se desprende de dicha Decisión, por lo que aplica una presunción injustificada que ha relevado a la demandante de la carga de la prueba.

1.2.-El segundo motivo de infracción procesal, formulado al amparo del art. 469.1.2.º LEC, denuncia la contravención del art. 217.2 LEC.

Al desarrollarlo, la parte recurrente aduce, resumidamente, que la Audiencia Provincial ha vulnerado el precepto mencionado porque correspondía a la demandante probar la existencia del daño y no lo ha hecho.

2.- Resolución de la Sala. Procede desestimar ambos motivos por las razones que exponemos a continuación, contenidas en las sentencias 942/2023, de 13 de junio, y 946/2023, de 14 de junio, por su patente similitud.

En relación con la prueba de presunciones, lo que se somete a control mediante el recurso extraordinario por infracción procesal es la sumisión a la lógica de la operación deductiva, teniendo en cuenta que queda reservada a la instancia la opción discrecional entre diversos resultados posibles, sin que pueda confundirse la «deducción ilógica» con la «deducción alternativa propuesta por la parte» (por todas, sentencia 208/2019, de 5 de abril, ECLI:ES:TS:2019:2103 y las que en ella se citan).

Como recuerda la sentencia 366/2022, de 4 de mayo, las presunciones judiciales del art. 386 LEC no suponen una inversión de la carga de la prueba, ni entran en contradicción con las normas que atribuyen las consecuencias de la falta de prueba. Lo que comportan y determinan esas presunciones es la aplicación de la regla de la dispensa de prueba del hecho presunto por la certeza que alcanza el tribunal sobre ese hecho, a la vista del hecho admitido o probado y del enlace preciso y directo entre uno y otro, según las reglas de la sana crítica.

Sobre estas bases, cabe advertir lo siguiente: que, en este caso, por razones temporales, no resulte de aplicación la presunción iuris tantum de daño que establecen el art. 17.2 de la Directiva y el art. 76.3 LDC que lo traspone («se presumirá que las infracciones calificadas como cártel causan daños y perjuicios, salvo prueba en contrario»), no impide la aplicación de la presunción judicial de daño si se cumplen los requisitos del art. 386 LEC.

De tal manera que no puede considerarse que la Audiencia Provincial haya infringido dicho precepto si a partir de una serie de hechos, entre los que se encuentra el que se desprende de una interpretación de la Decisión que permite afirmar que hubo acuerdo colusorio sobre fijación de precios (hecho base), deduce racionalmente que debió haber un daño económico como contrapartida al beneficio obtenido por los cartelistas.

El acierto o desacierto de dicha conclusión excede de lo meramente procesal, al entrañar una valoración jurídica, propia del recurso de casación.

Por otra parte, en cuanto a la carga de la prueba, solo se infringe el art. 217 LEC si la sentencia adopta un pronunciamiento sobre la base de que no se ha probado un hecho relevante para la decisión del litigio, y atribuye las consecuencias de la falta de prueba a la parte a la que no le correspondía la carga de la prueba según las reglas establecidas en el art. 217 LEC y desarrolladas por la jurisprudencia (por todas, sentencias 244/2013, de 18 de abril, y 484/2018, de 11 de septiembre).

Es contradictorio, y por eso resulta inadmisibles, que al mismo tiempo se denuncie error en la valoración de

la prueba e infracción de la carga de la prueba, puesto que las reglas de la carga de la prueba previstas en el art. 217 LEC son aplicables justamente en ausencia de prueba suficiente, no cuando se ha decidido sobre la base de una determinada valoración de la prueba ( sentencias 12/2017, de 13 de enero; y 484/2018, de 11 de septiembre).

En cualquier caso, el problema que se ha planteado en el litigio no es de insuficiencia probatoria absoluta y por ello la Audiencia Provincial no ha infringido las reglas de la carga de la prueba. No se trata de que la sentencia recurrida haya hecho recaer en la parte demandada la falta de prueba sobre la existencia y la cuantificación del daño. Por el contrario, la Audiencia Provincial ha aceptado la prueba pericial aportada por la parte demandante entendiendo acreditado tanto el daño como su cuantificación.

CUARTO.- Motivo tercero: motivación arbitraria

1.- Planteamiento. El motivo tercero se formula al amparo del art. 469.1.2.º LEC y denuncia la vulneración del artículo 218 LEC.

Al desarrollar el motivo, la parte recurrente argumenta, resumidamente, que la Audiencia Provincial no ha motivado (o ha motivado arbitrariamente) por qué se han acogido los postulados de la prueba pericial de la parte demandante y se han rechazado los de la pericial de la parte demandada, sin que pueda deducirse del conjunto de razonamientos de la sentencia impugnada una respuesta o valoración tácita de las pruebas practicadas que permita conocer las razones por las que el órgano judicial ha descartado su valor.

2.- Resolución de la sala. Procede la desestimación del motivo por las razones que exponemos a continuación.

El deber de motivación al que se refiere el art. 218.2 LEC requiere, en primer lugar, que la resolución contenga los elementos y razones de juicio que permitan conocer cuáles han sido los criterios jurídicos que fundamentan la decisión; y en segundo lugar, que la motivación esté fundada en Derecho ( SSTC 147/1999, de 4 de agosto; y 118/2006, de 24 de abril). Esto último que no queda cumplido con la mera emisión de una declaración de voluntad en un sentido u otro, sino que debe ser consecuencia de una exégesis racional del ordenamiento jurídico y no fruto de la arbitrariedad (por todas, STC 146/2005, de 6 de junio).

Es decir, debe garantizarse que el fundamento de la decisión sea la aplicación no arbitraria de las normas que se consideren adecuadas al caso, porque tanto si la aplicación de la legalidad es fruto de un error patente, como si fuere arbitraria, manifiestamente irrazonada o irrazonable no podría considerarse fundada en Derecho, pues la aplicación de la legalidad sería tan sólo una mera apariencia ( SSTC 25/2000, de 31 de enero; 221/2001, de 31 de octubre; y 8/2005, de 17 de enero).

3.-En este caso, no cabe hablar de una motivación arbitraria en la cuantificación del sobreprecio. Una vez que la Audiencia ha declarado previamente que necesariamente ha existido un daño, a la luz de los informes periciales aportados por la parte demandante y demandada, concluye que el informe de la parte actora formula una hipótesis razonable, considerando su valoración del sobreprecio acertada. Se puede no estar de acuerdo con lo resuelto y las razones que llevaron al tribunal a hacerlo, pero si la recurrente considera que la sentencia de la Audiencia Provincial aborda incorrectamente una determinada cuestión, procesal o sustantiva, habrá de formular el correspondiente motivo del recurso extraordinario por infracción procesal o del recurso de casación que denuncie la infracción de la norma reguladora de tal cuestión, pero no alegar la arbitrariedad de la motivación de la sentencia.

La conclusión del tribunal de apelación no constituye arbitrariedad sino arbitrio judicial si, como sucede, se razona cómo se llega a dicha solución. La motivación lógica de las sentencias que exige el precepto legal cuya infracción se denuncia es la del entramado argumentativo y consiste en la exposición de razones coherentes para justificar la decisión, sin que se extienda al acierto o desacierto de las mismas, ni quepa al amparo de dicho precepto traer al recurso extraordinario por infracción procesal el debate sobre las cuestiones de fondo u otras cuestiones procesales. Justamente la existencia de esa argumentación lógica y razonada en la sentencia de la Audiencia Provincial es la que ha permitido a la parte demandada formular su impugnación, cuestionando la corrección jurídica de tales argumentos.

4.-Como quiera que el motivo se refiere exclusivamente a la falta de motivación o motivación arbitraria y no argumenta 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 tesis 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.

5.- Como consecuencia de lo cual, el tercer motivo de infracción procesal también debe ser desestimado.

Recurso de casación Iveco Magirus AG

QUINTO.- Primer motivo de casación. Plazo de prescripción de la acción

1.- Planteamiento. El primer motivo de casación denuncia la infracción de los arts. 1968.2 y 1969 CC, en relación con la fijación del día inicial del plazo de prescripción de la acción.

Al desarrollar el motivo, la parte recurrente alega, sintéticamente, que el plazo de prescripción debe ser el de un año previsto en el art. 1968.2 CC y empezar a computarse desde el 19 de julio de 2016, en que se publicó la nota de prensa sobre la Decisión.

2.- Resolución de la Sala. El motivo debe ser desestimado conforme a los propios precedentes fijados en las sentencias 928/2023, de 12 de junio, 941/2023, de 13 de junio, y 949/2023 y 950/2023, ambas de 14 de junio.

Declaramos en tales resoluciones que en la STJUE de 22 de junio de 2022 (C-267/20, DAF & Volvo), ante la falta de una regulación específica en la Directiva sobre el régimen de aplicación temporal, el Tribunal de Justicia consideró que la circunstancia relevante para determinar el derecho inter temporal en materia de prescripción era el día a quo de las acciones («procede examinar si, en la fecha de expiración del plazo de transposición de la Directiva 2014/104, a saber, el 27 de diciembre de 2016, se había agotado el plazo de prescripción aplicable a la situación de que se trata en el litigio principal», 49). Y en consonancia con el art. 1968.2 CC, el TJUE considera que el día a quo sería el momento en que el demandante «tuviera conocimiento de los hechos de los que nace la responsabilidad [...] que implican el conocimiento de la información imprescindible para ejercitar una acción por daños» (ap. 51).

Es decir, ante la duda sobre la vigencia y aplicabilidad de la Directiva, la STJUE de 22 de junio de 2022 consideró aplicable a estos litigios el art. 10 de la Directiva 2014/104/UE y el art. 74.1 LDC porque, aunque se trata de disposiciones sustantivas, a efectos del art. 22.1 de dicha Directiva, se considera que el plazo de prescripción aplicable a esa acción en virtud de la regulación anterior no se había agotado antes de que expirara el plazo de transposición de la Directiva.

3.- El carácter sustantivo de la norma sobre prescripción no permite la reactivación de acciones ya extinguidas de acuerdo con el régimen legal precedente, pero sí permite valorar la aplicabilidad de las nuevas reglas a acciones vivas, aún no ejercitadas en el momento de la entrada en vigor de la reforma de la Ley de Defensa de la Competencia (caso objeto del procedimiento), incluso del plazo de transposición de la Directiva (27 de diciembre de 2016). El apartado 74 de la STJUE describe este supuesto como la situación que sigue surtiendo sus efectos después de que hubiese expirado el plazo de transposición de la Directiva (incluso después de la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley 9/2017, que transpone la Directiva).

Mutatis mutandis, se trata del mismo supuesto previsto en derecho nacional con carácter general en la Disposición Transitoria Cuarta del Código Civil.

Por otra parte, el párrafo 71 de la STJUE considera razonable que el perjudicado tuviera conocimiento de la información indispensable para el ejercicio de la acción por daños en la fecha de publicación del resumen de la Decisión final en el Diario Oficial de la Unión Europea, el 6 de abril de 2017.

4.- En definitiva, como el día a quo viene determinado por la fecha de publicación en el DOUE de la Decisión (6 de abril de 2017) y el plazo de prescripción previsto en el art. 74.1 LDC (aplicable a una situación jurídica que sigue surtiendo efectos) es de cinco años, no puede considerarse prescrita la acción en la fecha de presentación de la demanda.

SEXTO.- Segundo motivo de casación. Presunción de daño

1.- Planteamiento. El segundo motivo de casación denuncia la infracción de los arts. 1101 y 1106 CC, en relación con el art. 16.1 del Reglamento (CE) 1/2003.

En el desarrollo del motivo, la parte recurrente arguye, resumidamente, que la sentencia recurrida presume indebidamente que la infracción concurrencial por la que fue sancionada Iveco se tradujo necesariamente en un incremento del precio de los camiones cuando no hay prueba de que ello fuera efectivamente así, al aplicar indebidamente una suerte de regla ex re ipsa, cuyos requisitos no se cumplen en este caso, y sin que tenga base en el art. 101 TFUE, ni en la Decisión de la Comisión, ni en la jurisprudencia del TJUE.

2.- Resolución de la Sala. El motivo se desestima, por las razones que exponemos a continuación, coincidentes con lo ya expresado en las sentencias 923/2023, de 12 de junio; 924/2023, de 12 de junio; 925/2023, de 12 de junio; 926/2023, de 12 de junio; 927/2023, de 12 de junio; 940/2023, de 13 de junio; 941/2023, de 13 de junio; 942/2023, de 13 de junio; 946/2023, de 14 de junio; 947/2023, de 14 de junio; 948/2023, de 14 de junio; 949/2023, de 14 de junio; 950/2023, de 14 de junio; y 1415/2023, de 16 de octubre; a cuyas argumentaciones más extensas nos remitimos.

El art. 16.1 del Reglamento (CE) 1/2003, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los arts. 81 y 82 del Tratado, dispone que «cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas en virtud de los artículos 81 y 82 del Tratado ya haya sido objeto de una decisión de la Comisión, no podrán adoptar resoluciones incompatibles con la decisión adoptada por la Comisión. [...]».

Este efecto vinculante de las decisiones de la Comisión sobre acuerdos, decisiones o prácticas infractores de las normas de la competencia «se aplica asimismo cuando los órganos jurisdiccionales nacionales conocen de una acción de indemnización del daño ocasionado a consecuencia de un acuerdo o una práctica que se han declarado contrarios al artículo 101 TFUE en una decisión de dicha institución», según ha precisado el TJUE en su sentencia de 6 de noviembre de 2012, asunto C-199/11, Otis y otros, apartado 51.

Por tanto, al ejercitarse en este procedimiento una acción follow-on de indemnización de los daños y perjuicios eventualmente producidos en el patrimonio de los demandantes por el cártel ya declarado y sancionado por la Decisión de la Comisión, hemos de partir necesariamente del examen del contenido y alcance de esta Decisión.

La Decisión de la Comisión, al sancionar una infracción al Derecho de la competencia por objeto, no se ve en la obligación de detallar los concretos efectos ocasionados por las prácticas colusorias sancionadas. Pero eso no impide que la propia Decisión realice algunas afirmaciones al respecto.

3.- Contenido y alcance de la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016 .La demandada niega que en este caso el cártel haya ocasionado daño a la parte demandante porque no provocó la subida del precio de los camiones fabricados por las empresas cartelistas. Y basa esta afirmación en que la conducta sancionada fue un mero intercambio de información, que fue inocuo para los compradores de los camiones fabricados por los cartelistas.

El intercambio de información sobre precios ya es considerado por la Comisión como una distorsión de la competencia, causa muy probable de una elevación de precios ( apartado 73 de la Comunicación de la Comisión sobre Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 TFUE a los acuerdos de cooperación horizontal). Pero la Decisión de la Comisión no circunscribe la conducta de las empresas involucradas en el cártel a un mero intercambio de información, sino que va más allá de esta conducta.

4.-En varios de los considerandos de la Decisión se hace alusión al intercambio de información, no solo sobre precios brutos, sino también sobre otros extremos relevantes para la competencia entre empresas. Pero en otros considerandos se describen expresamente conductas de colusión consistentes en la discusión y adopción de acuerdos sobre la fijación y el incremento de precios, por lo general de los precios brutos y en ocasiones de precios netos. Así ocurre, por ejemplo, en los considerandos 50, 51, 71 y 81.

Como consecuencia de lo anterior, la parte dispositiva de la Decisión declaró que las unidades empresariales que reseña a continuación habían infringido el art. 101 TFUE y el art. 53 del Acuerdo EEE -durante determinados periodos de tiempo que indica a continuación-, al participar en prácticas colusorias de fijación de precios e incrementos de precios brutos de los camiones medios y pesados en el Espacio Económico



Europeo (EEE) de camiones medianos y pesados y no simplemente un intercambio de información.

También es muy significativo que el resumen de la Decisión que la propia Comisión europea publicó en español afirme que «[l]a infracción consistió en acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones en el EEE» y no en un mero intercambio de información.

5.-Este entendimiento sobre la conducta sancionada por la Decisión coincide con lo declarado por el TJUE cuando ha tenido que aplicar la Decisión, en concreto en el apartado 16 de la citada sentencia de 22 de junio de 2022 (asunto C-267/20, Volvo y DAF Trucks), y en el apartado 21 de la STJUE de 16 de febrero de 2023 (asunto C-312/21, Tráficos Manuel Ferrer, ECLI: EU:C:2023:99), que se refiere a la «conclusión de acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones medios y pesados en el Espacio Económico Europeo [...]».

6.-Existencia del daño y de la relación de causalidad. El art. 17.2 de la Directiva, que ha sido traspuesto en el art. 76.3 de la Ley de Defensa de la Competencia (en lo sucesivo, LDC) no es aplicable en este litigio por razones temporales, al preverlo así el art. 22.1 de la Directiva, en la interpretación dada por la STJUE de 22 de junio de 2022 (asunto C-267/20, Volvo y DAF Trucks, ECLI: EU:C:2022:494), en sus apartados 90 y siguientes y en su parte dispositiva, y el apartado primero de la disposición transitoria primera del Real Decreto-Ley 9/2017, de 26 de mayo, que la traspuso al Derecho interno.

Pero, como hemos declarado en las resoluciones antes citadas, en este cártel de los camiones concurren unas concretas y significativas características que permiten presumir la existencia del daño.

Entre estas características pueden destacarse: la extensa duración del cártel, que se prolongó durante 14 años; en él estuvieron implicados los mayores fabricantes de camiones del EEE, con una cuota de mercado de aproximadamente el 90%; y su objeto fue la discusión y adopción de acuerdos sobre, entre otros extremos, la fijación de precios y el incremento de precios brutos. Como señala la Guía práctica de la Comisión «es probable que, por regla general, los cárteles den lugar a costes excesivos y que cuanto más duradero y sostenible ha sido el cártel, más difícil le resultaría a un demandado alegar que no había habido un impacto negativo sobre los precios en un caso concreto» (apartado 145). En este caso, se suma a la prolongada duración del cártel su amplia extensión geográfica y la elevada cuota de mercado afectada, lo que incrementa todavía más la

dificultad de negar la existencia de un impacto negativo sobre los precios del caso concreto y correlativamente, hace más plausible y fundada la afirmación de su existencia.

7.-Los hechos de los que parte el tribunal de apelación para presumir la existencia del daño y de la relación de causalidad son los hechos constatados en la Decisión. Las máximas de experiencia, muchas de ellas recogidas en los documentos elaborados por la Comisión, han servido para establecer el enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano entre esos hechos probados, en tanto que fijados en la Decisión, y el hecho presumido: que el cártel provocó el incremento del precio de los camiones objeto de los acuerdos colusorios.

No es óbice a lo anterior que la Decisión sancione el cártel como una restricción de la competencia por objeto, y no por efectos. Efectivamente, como ya se ha indicado, la Comisión no consideró necesario entrar a valorar los efectos reales del cártel por tratarse de un acuerdo que tenía por objeto la evitación, restricción o distorsión de la competencia en el mercado interior (en este sentido, apartados 80 y 82 de la Decisión), sin que el apartado 85 suponga una descripción de los efectos del cártel sino simplemente la justificación de la aplicabilidad del art. 101 TFUE y 53 del Acuerdo sobre el EEE, y no de la norma de Derecho nacional de la competencia, así como de la competencia de la Comisión Europea, y no de las autoridades nacionales de la competencia, para sancionar la conducta anticompetitiva.

El apartado 21 de la Comunicación de la Comisión - Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado (Texto pertinente a efectos del EEE) declara:

«Se entiende por restricciones de la competencia por objeto aquéllas que por su propia naturaleza poseen el potencial de restringir la competencia. Se trata de restricciones que, dados los objetivos de las normas comunitarias de 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 en el 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 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 redundaría 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».

8.-Sin necesidad de aplicar la doctrina *ex re ipsa*, puede concluirse razonablemente que ha existido una infracción del Derecho de la competencia de enorme gravedad por su duración (14 años), por su extensión espacial (todo el EEE), por la cuota de mercado de los fabricantes implicados en el cártel (aproximadamente un 90%) y por la naturaleza de los acuerdos colusorios (no solo el intercambio de información sobre datos concurrenciales sensibles sino también la discusión y acuerdos sobre fijación e incremento de precios brutos).

Y con base en estos hechos y en la propia racionalidad económica de la existencia de un cártel de estas características (con una alta exposición al riesgo de elevadas sanciones, cuya asunción carecería de lógica en ausencia de todo beneficio), aplicando las reglas del raciocinio humano y las máximas de experiencia (reflejadas muchas de ellas en los documentos elaborados por las instituciones de la Unión Europea, como es el caso de la Guía práctica para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los arts. 101 o 102 TFUE), puede presumirse que la infracción ha producido un daño en los compradores de los productos afectados por el cártel, consistente en que han pagado un precio superior al que hubieran pagado si el cártel no hubiera existido.

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

9.-La actividad probatoria desplegada por la demandante, en concreto la presentación del informe pericial con la demanda, que no ha sido directamente impugnado en estos recursos extraordinarios, puede ser considerada adecuada para descartar que la ausencia de prueba suficiente del importe del daño se deba a la inactividad del demandante. Y estando probada la existencia del daño, justifica que la Audiencia Provincial, con base en ese informe, pudiera fijar la indemnización.

La descripción en la Decisión de la conducta infractora es base suficiente para presumir la existencia del daño, dadas las características del cártel descrito (objeto, participantes, cuota de mercado, duración, extensión geográfica), mediante la aplicación de las reglas del raciocinio humano para deducir de esos datos la existencia del daño, sin que pueda mantenerse que fue insignificante o meramente testimonial.

10.-En su virtud, el segundo motivo de casación también debe ser desestimado.

Recurso de Transpacar, S.L., y D. Carlos Jesús

SÉPTIMO.- Alteración del orden de resolución de los recursos

1.-Aunque, como regla general, cuando concurren un recurso extraordinario por infracción procesal y un recurso de casación se resuelve en primer lugar el de infracción procesal, esta sala ha invertido dicha regla en ocasiones en que el examen del recurso de casación condiciona la resolución de todas las impugnaciones formuladas contra la sentencia de la Audiencia Provincial. Y, en particular, cuando las denuncias sobre infracción de normas procesales, en cuanto instrumentales de la controversia sustantiva objeto del recurso de casación, habrían perdido relevancia (sentencias 910/2011, de 21 de diciembre; 641/2012, de 6 de noviembre; 223/2014, de 28 de abril; 71/2016, de 17 de febrero; 634/2017, de 23 de noviembre; 170/2019, de 20 de marzo; 531/2021, de 14 de julio; 130/2022, de 21 de febrero; 518/2024, de 17 de abril; ó, 964/2024, de 9 de julio).

2.-En este caso, el primer motivo de casación denuncia la infracción de las normas legales, al haber minorado la indemnización concedida, eliminando la partida de la indemnización correspondiente al cálculo de la depreciación monetaria, entendiendo erróneamente que dicha partida se corresponde con los intereses moratorios propios del artículo 1.108 del Código Civil. Si se estimara este motivo y se declarase la procedencia de tal partida, resultaría completamente inane el examen de los demás motivos, tanto de infracción procesal como de casación.

3.-En suma, procede examinar en primer lugar el recurso de casación, porque su eventual estimación determinaría la carencia de efecto útil del recurso por infracción procesal igualmente interpuesto.

OCTAVO.- Primer motivo de casación: el dies a quo del devengo de intereses, devengo de intereses desde la adquisición de los camiones

1.-Planteamiento.En el primer motivo del recurso de casación interpuesto por la parte demandante se denuncia la infracción de los artículos 1.902, 1.106 y 1.108 del Código Civil y doctrina jurisprudencial que los desarrolla, en relación con el principio de indemnidad, al haber minorado la sentencia recurrida la indemnización concedida, eliminando la partida de la indemnización correspondiente al cálculo de la depreciación monetaria, entendiendo erróneamente que dicha partida se corresponde con los intereses moratorios propios del artículo

1.108 del Código Civil.

En el desarrollo del motivo, la parte recurrente argumenta, resumidamente, que el interés calculado en concepto de depreciación monetaria no es un interés moratorio, sino que forma parte de la propia indemnización de daños y perjuicios y que deberían haberse concedido los intereses legales desde la fecha de la adquisición de los camiones.

2.- Resolución de la Sala. Este motivo debe ser estimado por las razones que han sido ya expuestas en varias sentencias dictadas por esta sala sobre esta cuestión.

El art. 3 de la Directiva 2014/104/UE establece:

«Derecho al pleno resarcimiento» "1. Los Estados miembros velarán por que cualquier persona física o jurídica que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción del Derecho de la competencia pueda reclamar y obtener pleno resarcimiento de dicho perjuicio.»" 2. El pleno resarcimiento deberá devolver a una persona que haya sufrido un perjuicio a la situación en la que habría estado de no haberse cometido la infracción del Derecho de la competencia. Por tanto, dicho resarcimiento abarcará el derecho a indemnización por el daño emergente y el lucro cesante, más el pago de los intereses.»" 3. El pleno resarcimiento con arreglo a la presente Directiva no conllevará una sobrecompensación, bien mediante indemnizaciones punitivas, múltiples o de otro tipo"».

3.-Aunque la Directiva no resulte aplicable por razones temporales, su art. 3 confirmó una jurisprudencia previa dictada en aplicación del art. 101 TFUE y por tanto aplicable a la acción ejercitada, como expresa el apartado 35 de la citada STJUE de 16 de febrero de 2023 (Tráficos Manuel Ferrer, asunto C-312/21), que declara:

«Así, al recordar, en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2014/104, la obligación de los Estados miembros de velar por que cualquier persona física o jurídica que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción del Derecho de la competencia pueda reclamar y obtener pleno resarcimiento de dicho perjuicio y al definir este concepto, en el artículo 3, apartado 2, de esa Directiva, como el derecho a indemnización por el daño emergente y el lucro cesante, más el pago de los intereses, el legislador de la Unión quiso confirmar la jurisprudencia existente, como se desprende del considerando 12 de dicha Directiva, de modo que las medidas nacionales de transposición de esas disposiciones se aplican necesariamente con efecto inmediato al conjunto de las acciones por daños que estén comprendidas en el ámbito de aplicación de la misma Directiva, como lo corrobora el artículo 22, apartado 2, de esta».

Ciertamente, la jurisprudencia del TJUE, al aplicar la norma de los tratados constitutivos que actualmente se encuentra en el art. 101 TFUE, venía declarando que la reparación íntegra del quebranto patrimonial causado por una conducta infractora del Derecho de la competencia exige el pago de intereses al perjudicado. Así, la STJUE de 13 de julio de 2006, (asuntos acumulados C-295/04 a 298/04, Manfredi, ECLI:

EU:C:2006:461), apartados 95 y 97, declaró:

«95 Por otra parte, en virtud del principio de efectividad y del derecho de toda persona a solicitar la reparación del perjuicio causado por un contrato o un comportamiento que pueda restringir o falsear el juego de la competencia, los perjudicados no sólo deben poder solicitar reparación del daño emergente, sino también del lucro cesante, así como el pago de intereses.» [...]

» " 97 En cuanto al pago de intereses, el Tribunal de Justicia recordó en el apartado 31 de su sentencia de 2 de agosto de 1993, Marshall (C-271/91, Rec. p. I-4367) que su concesión, según las normas nacionales aplicables, constituye un elemento indispensable de la indemnización"».

4.-El apartado 20 de la Guía Práctica para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que acompaña a la Comunicación de la Comisión sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del Tratado, tiene este contenido:

«La adición de intereses también deberá tenerse en cuenta. La concesión de intereses constituye un elemento indispensable de la reparación. Como ha destacado el Tribunal de Justicia, la reparación íntegra del perjuicio sufrido debe incluir la reparación de los efectos adversos ocasionados por el lapso de tiempo transcurrido desde que se produjo el perjuicio causado por la infracción (18 Asunto C-271/91, Marshall, Rec. 1993, p. I-4367, apartado 31. asuntos acumulados C-295/04 a C-298/04, Manfredi, Rec. 2006, p. I-6619, apartado 97; Comisión Europea, Libro blanco sobre acciones de daños y perjuicios por incumplimiento de las normas comunitarias de defensa de la competencia (COM(2008) 165), sección 2.5 y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que lo acompaña

(SEC(2008) 404), apartado 187). Estos efectos son la depreciación monetaria (19 Asunto C-308/87, Grifoni II, Rec. 1994, p. I-341, apartado 40. Conclusiones del Abogado General Tesauro en el asunto C-308/87, Grifoni II, Rec. 1994, p. I-341, apartado 25; asuntos acumulados C-104/89 y C-37/00, Mulder y otros/Consejo y Comisión, Rec. 2000, p. I-203, apartado 51. En lo referente a la pérdida del poder adquisitivo, véanse los asuntos acumulados T-17/89, T-21/89 y T-25/89, Brazzelli Lualdi, Rec. 1992, p. II-293, apartado 40) y la oportunidad perdida para la parte perjudicada de tener el capital a su disposición (20 Véanse las Conclusiones del Abogado General Saggio en los asuntos acumulados C-104/89 y C-37/00, Mulder y otros/ Consejo y Comisión, Rec. 2000, p. I-203, apartado 105). La legislación nacional debe tener en cuenta estos efectos como interés legal u otras formas de interés, siempre que se ajusten a los principios de efectividad y de equivalencia antes citados».

Así lo recoge también actualmente el considerando 12 de la Directiva.

5.-La sentencia recurrida, al no condenar a la demandada al pago de los intereses legales de la indemnización desde la fecha de la producción del daño (fecha de la compra del camión con sobreprecio), no es conforme con esta jurisprudencia. 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. Se trata de una exigencia derivada del art. 101 TFUE, en la interpretación que le ha dado la jurisprudencia del TJUE.

6.-Por otra parte, en un recurso contra una sentencia proveniente del mismo tribunal provincial, esta misma cuestión ya fue resuelta por la sentencia 375/2024, de 14 de marzo, y otras posteriores en el mismo sentido, indicando que, aunque la pretensión de la demanda sobre los intereses que debería devengar la indemnización era algo confusa, porque hacía mención expresa a los intereses desde la fecha de su interposición, había que tener en cuenta que la parte demandante, al cuantificar la indemnización, liquidó los intereses devengados hasta esa fecha y los sumó al importe del daño que su informe pericial había establecido, por lo que cabe deducir racionalmente que, puesto que en la demanda había liquidado los intereses desde la fecha de la adquisición del camión, los estaba reclamando desde esa fecha.

7.-Como consecuencia de todo lo expuesto, el motivo primero del recurso de casación de la parte demandante debe ser estimado, a fin de establecer que la indemnización concedida devengará los intereses legales desde

la fecha de adquisición de los camiones. La estimación de este motivo hace innecesario resolver sobre el motivo del recurso extraordinario por infracción procesal y el motivo segundo del recurso de casación.

#### NOVENO.- Costas y depósitos

1.-La desestimación del recurso extraordinario por infracción procesal y del recurso de casación de la demandada implica que deban imponérsele las costas causadas por ellos, conforme al art. 398.1 LEC.

2.-La estimación del recurso de casación de la demandante comporta que no proceda hacer expresa imposición de costas de este recurso ni del extraordinario por infracción procesal por ella interpuesto, a tenor del artículo 398.2 LEC.

3.-La desestimación del recurso de apelación de la parte demandada conlleva la imposición de las costas de la segunda instancia, a tenor del art. 398.1 LEC.

4.-Igualmente, procede acordar la pérdida de los depósitos constituidos para la interposición de los recursos extraordinarios por infracción procesal, de casación y de apelación de la demandada y la devolución del depósito constituido para la formulación del recurso extraordinario por infracción procesal y de casación por la demandante, de conformidad con la disposición adicional 15.<sup>a</sup>, apartado 8, LOPJ.

#### FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido

1. °-Desestimar el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuestos por Iveco Magirus AG contra la sentencia núm. 457/2021, de 24 de junio, dictada por la Sección 3.<sup>a</sup> de la Audiencia Provincial de Valladolid, en el recurso de apelación núm. 823/2020.

2. °-Estimar el recurso de casación interpuesto por Transpacar S.L., y D. Carlos Jesús contra dicha sentencia, casarla y, en su lugar, desestimar el recurso de apelación interpuesto por la representación de Iveco Magirus AG contra la sentencia núm. 118/2020, de 28 de septiembre, dictada por el Juzgado de lo Mercantil número 1 de Valladolid, en el juicio ordinario núm. 261/2019.

3. °-Imponer a Iveco Magirus AG las costas causadas por el recurso extraordinario por infracción procesal, de casación y de apelación interpuestos por ella y no hacer expresa imposición de las costas causadas por los recursos extraordinario por infracción procesal y de casación de la demandante.

4. °-Acordar la pérdida de los depósitos constituidos para la interposición de los recursos extraordinario por infracción procesal, de casación y de apelación de la demandada y la devolución del depósito constituido para la formulación de los recursos extraordinario por infracción procesal y de casación por la demandante.

Líbrese al mencionado tribunal la certificación correspondiente, con devolución de los autos y del rollo de Sala. Y comuníquese esta sentencia a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ( arts. 16.3 LDC y 212.3 LEC).

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa. Así se acuerda y firma.

## 6.2 Anexo II sentencia: (2017/C 108/05)

### Asunto AT.39824 — Camiones

Resumen de la 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)

[notificada con el número C(2016) 4673]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(2017/C 108/05)

El 19 de julio de 2016 la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE. De acuerdo con las disposiciones del artículo 30 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo (<sup>1</sup>), la Comisión publica a continuación los nombres de las partes y el contenido principal de la Decisión, incluidas las sanciones impuestas, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas para que no se revelen sus secretos comerciales.

#### 1. INTRODUCCIÓN

La Decisión se refiere a una infracción única y continuada del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la

Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE.

Los destinatarios de la Decisión son las siguientes entidades: MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (en lo sucesivo, conjuntamente denominados «MAN»); Daimler AG (en lo sucesivo, «Daimler»); Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A., Iveco Magirus AG (en lo sucesivo, conjuntamente denominados «Iveco»); AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, (en lo sucesivo, conjuntamente denominados «Volvo/Renault»); PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH, DAF Trucks N.V., DAF (en lo sucesivo, conjuntamente denominados «DAF»).

#### 2. DESCRIPCIÓN DEL ASUNTO

##### 2.1. Procedimiento

A raíz de una solicitud de dispensa del pago de multas presentada por MAN el 20 de septiembre de 2010, la Comisión llevó a cabo inspecciones en los locales de los distintos fabricantes de camiones, entre el 18 y el 21 de enero de 2011. El 28 de enero de 2011, Volvo/Renault solicitó una reducción de las multas, seguido de Daimler el 10 de febrero de 2011 a las 10.00 de la mañana, e Iveco el 10 de febrero de 2011, a las 22.22 horas.

El 20 de noviembre de 2014, la Comisión incoó el procedimiento previsto en el artículo 11, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 1/2003 contra DAF, Daimler, Iveco, MAN y Volvo/Renault, y adoptó un pliego de cargos, que notificó a estas entidades.

Tras la adopción del pliego de cargos, los destinatarios se dirigieron a la Comisión de manera informal y solicitaron que se tramitara el asunto con arreglo al procedimiento de transacción. La Comisión decidió iniciar un procedimiento de transacción en el presente asunto después de que cada uno de los destinatarios confirmara su voluntad de entablar conversaciones con vistas a una transacción. Posteriormente, MAN, DAF, Daimler, Volvo/Renault e Iveco enviaron a la Comisión su solicitud formal de transacción con arreglo al artículo 10 bis, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 773/2004 de la Comisión (<sup>2</sup>).

El Comité Consultivo sobre Prácticas Restrictivas y Posiciones Dominantes emitió un dictamen favorable el 18 de julio de 2016 y la Comisión adoptó la Decisión el 19 de julio de 2016.

## 2.2. Destinatarios y duración

Los destinatarios de la Decisión han participado en una colusión o han tenido responsabilidad en ella, infringiendo, por tanto, el artículo 101 del Tratado, durante los períodos indicados a continuación. En aplicación del punto 26 de las Directrices sobre multas, a Volvo/Renault se le concedió una dispensa parcial para el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 15 de enero de 2001.

## 2.3. Resumen de la infracción

- 4 Los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (en lo sucesivo, «camiones medios») y los camiones de más de 16 toneladas («camiones pesados»), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras (en lo sucesivo, los camiones medios y pesados se denominan conjuntamente «camiones»). <sup>(1)</sup> El asunto no se refiere al servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio.
- 5 La infracción consistió en acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones en el EEE; y el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones en el caso de los camiones medios y pesados exigida por las normas EURO 3 a 6. Las centrales de los destinatarios participaron directamente en la discusión sobre los precios, los incrementos de precios y la introducción de nuevas normas de emisiones hasta 2004. Al menos desde agosto de 2002, se mantuvieron conversaciones a través de filiales alemanas que, en diversos grados, informaron a sus centrales. El intercambio tuvo lugar tanto a nivel multilateral como bilateral.
- 6 Estos acuerdos colusorios incluyeron acuerdos o prácticas concertadas sobre la fijación de precios y los aumentos de precios brutos con el fin de alinear los precios brutos en el EEE y el calendario y la repercusión de costes para la introducción de las tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6.
- 7 La infracción abarcó la totalidad del EEE y duró desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011.

## 2.4. Contrapartidas

- 8 La Decisión aplica las Directrices de 2006 para el cálculo de las multas <sup>(2)</sup>. Con la excepción de MAN, la Decisión impone multas a todas las entidades enumeradas en el apartado 7.

### 2.4.1. Importe de base de la multa

- 9 Para fijar las multas, la Comisión tuvo en cuenta las ventas de las empresas pertinentes de camiones medios y pesados (tal como se definen en el apartado 8) en el EEE durante el año anterior al final de la infracción; el hecho de que la coordinación de precios es una de las restricciones de competencia más graves; la duración de la infracción; la elevada cuota de mercado de los destinatarios en el mercado europeo de camiones medios y pesados; el hecho de que la infracción abarcara todo el EEE y un importe adicional para disuadir a las empresas de participar en prácticas de coordinación de precios.

### 2.4.2. Ajustes del importe de base

- 10 La Comisión no aplicó ninguna circunstancia agravante o atenuante.

### 2.4.3. Aplicación de la Comunicación sobre clemencia

- 11 MAN fue eximido totalmente del pago de multas. A Volvo/Renault se le concedió una reducción del 40 % de la multa, a Daimler se le concedió una reducción del 30 % y a Iveco se le concedió una reducción del 10 %.

(<sup>1</sup>) Con exclusión de los camiones para uso militar.

(<sup>2</sup>) Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1/2003 (DO L 1 de 4.1.2003, p. 1).

#### 2.4.4. Aplicación de la Comunicación sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción

16) En aplicación de la Comunicación sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción, el importe de las multas impuestas a todos los destinatarios se redujo todavía en un 10 %.

### 3. CONCLUSIONES

17) De conformidad con el artículo 23, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1/2003, se impusieron las siguientes multas:

a) 0 EUR conjunta y solidariamente a MAN SE, MAN Truck & Bus AG y MAN Truck & Bus Deutschland GmbH

b) 670 448 000 EUR conjunta y solidariamente a AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB y Renault Trucks SAS, de los cuales: Grupo Volvo Trucks Central Europe GmbH se considera conjunta y solidariamente responsable del importe de 468 855 017 EUR.

c) 1 008 766 000 EUR a Daimler AG

d) 494 606 000 EUR a Iveco S.p.A., de los cuales:

1. 1) Fiat Chrysler Automobiles N.V. se considera conjunta y solidariamente responsable del importe de 156 746 105 EUR;
2. 2) Fiat Chrysler Automobiles N.V. e Iveco Magirus AG se consideran conjunta y solidariamente responsables del importe de 336 119 346 EUR, y
3. 3) CNH Industrial N.V. e Iveco Magirus AG se consideran conjunta y solidariamente responsables del importe de 1 740 549 EUR.

e) 752 679 000 EUR conjunta y solidariamente a PACCAR Inc. y DAF Trucks N.V., de los cuales DAF Trucks Deutschland GmbH se considera conjunta y solidariamente responsable del importe de 376 118 773 EUR.