

## El Supremo y los primeros recursos del «cartel de camiones»: la prescripción de la acción y el alcance del daño

**Silvia García López**

*Socia responsable del dpto. de Dispute Resolution de Deloitte Legal*

**Jose A. Pérez García**

*Abogado del dpto. de Dispute Resolution de Deloitte Legal*

Diario LA LEY, Nº 10330, Sección Comentarios de jurisprudencia, 18 de Julio de 2023, LA LEY

### ÍNDICE

[El Supremo y los primeros recursos del «cartel de camiones» la prescripción de la acción y el alcance del daño](#)

[I. Antecedentes](#)

[II. Sobre la prescripción de la acción](#)

[III. Sobre la existencia del daño \(vía presunción\) y su posible refutación](#)

[IV. Sobre la cuantificación del daño y, en su caso, sobre la posibilidad de recurrir a su estimación judicial](#)

### Comentarios

#### Resumen

El Tribunal Supremo («TS») resuelve mediante sus sentencias de 12, 13 y 14 de junio de 2023, respectivamente, los quince primeros recursos extraordinarios por infracción procesal y de casación relativos a la primera oleada de demandas derivadas del denominado «cártel de los camiones». Se trata de resoluciones que aclaran cuestiones cruciales como la prescripción de estas reclamaciones, pero que, al mismo tiempo, generan controversia sobre otros aspectos esenciales. En concreto, nos referimos al estándar probatorio que debe otorgarse a los informes periciales aportados por los afectados en función del momento de presentación de la demanda y, en particular, a las consecuencias aparejadas a su ineficacia como hipótesis razonables y técnicamente fundadas.

### I. Antecedentes

El origen de este cártel está en la Decisión de 19 de julio de 2016 de la Comisión Europea (*CASE AT.39824-Trucks*) por la que sancionó a cinco compañías fabricantes de camiones (MAN, DAF, IVECO, DAIMLER-MERCEDES y VOLVO/RENAULT) por una serie de hechos constitutivos de prácticas colusorias que infringían el art. 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (LA LEY 6/1957).

Esa sanción destacó en su momento por ser la mayor multa europea impuesta a un cártel (2.930 millones de euros) y provocó posteriormente la interposición de miles de demandas de daños y perjuicios (acciones *follow-on*) por parte de compradores de camiones potencialmente afectados en todo el territorio europeo. Esta circunstancia ha dado lugar a una nueva industria del litigio basada en reclamaciones de daños por conductas anticompetitivas.

Ahora, siete años después de aquella Decisión y de que nuestras audiencias provinciales hayan dictado más de 2.200



sentencias sobre esta materia, el TS resuelve, con luces y sombras, los primeros casos derivados de este cártel.

## II. Sobre la prescripción de la acción

En primer lugar, el TS zanja el debate suscitado acerca del plazo de prescripción de la acción en este cártel: el de un año previsto en el Código Civil o el de cinco años que dispone actualmente la Ley de Defensa de la Competencia (LA LEY 7240/2007) («LDC») que transpuso la Directiva 2014/104 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre (LA LEY 18555/2014) (la «Directiva de Daños»). Asimismo, también clarifica desde cuándo debe computarse este plazo.

En este sentido, sigue el criterio establecido por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea («TJUE») en su sentencia de 22 de junio de 2022 (asunto C-267/20 (LA LEY 114359/2022), DAF & Volvo) y confirma que el *dies a quo* para el cómputo del plazo de estas reclamaciones debe fijarse en el momento de publicación del resumen de la Decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea (6 de abril de 2017). Por tanto, concluye que el plazo de prescripción que cabe aplicar es el de cinco años previsto en la LDC.

Este pronunciamiento, sin duda, afectará a todas aquellas reclamaciones que se encuentren pendientes de ser resueltas en nuestros tribunales y que se extrapolará a otros cárteles, como el de los fabricantes de automóviles, cuyo plazo de cinco años para reclamar se computará desde la fecha de la sentencia de la Sala Tercera del TS que confirmó la sanción de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia y puso fin a la vía administrativa.

## III. Sobre la existencia del daño (vía presunción) y su posible refutación

En segundo lugar, el TS analiza el contenido y el alcance de la Decisión y, con base en las características concretas y significativas de este cártel (duración, extensión geográfica, cuota de mercado y la naturaleza de las conductas sancionadas), razona que es posible presumir la existencia del daño sin que ello infrinja las reglas de la carga de la prueba y de las presunciones judiciales.

No obstante, puntualiza que esta presunción de existencia del daño no es una presunción legal. En consecuencia, admite prueba en contrario tanto para justificar su inexistencia como para demostrar que no existe una relación de causalidad entre el hecho que se presume (el daño) y el hecho probado o admitido que fundamenta la presunción (la Decisión).

En este sentido, incluso destaca que no pueden rechazarse los informes periciales de los fabricantes sancionados por el hecho de que nieguen la existencia del daño y los datos utilizados en sus estudios econométricos procedan de fuentes internas (*vid.* STS n.º 946/2023, de 14 de junio (LA LEY 116327/2023)). Lo contrario significaría asumir apriorísticamente que en este cártel han existido daños en todos los casos.

De este modo, en puridad, debería decaer el razonamiento por el que muchos tribunales rechazan los dictámenes periciales de los fabricantes sancionados por entender que es inasumible la obtención de un resultado de daño cero o inexistente (*vid.*, p. e., SAP de Pontevedra (Sec. 1ª) n.º 242/2022, de 16 de marzo (LA LEY 34036/2022)).

## IV. Sobre la cuantificación del daño y, en su caso, sobre la posibilidad de recurrir a su estimación judicial

En tercer lugar, el TS trata la cuestión relativa a la dificultad que presenta la cuantificación del daño en este tipo de reclamaciones (el sobreprecio pagado por el comprador final del camión) y la facultad que tiene el juez para estimar judicialmente esta indemnización, que ya estaba reconocida en nuestro ordenamiento jurídico con anterioridad a la transposición de la Directiva de Daños.

Todo ello debe ponerse en relación con lo resuelto por el TJUE en su sentencia de 16 de febrero de 2023 (asunto C-312/21 (LA LEY 10692/2023), Tráficos Manuel Ferrer) que ciñó la aplicación de esta facultad de estimación del juez a situaciones excepcionales en las que se exigía: (i) un mínimo probatorio por parte de los afectados; y (ii) que esa situación de imposibilidad para evaluar el daño no se debiera a su propia inactividad. En caso de ser así, no le correspondería al juez sustituir a la parte ni suplir su falta de acción.

*A priori*, y teniendo en cuenta que los informes periciales de los afectados no lograron cuantificar dicho daño puesto que se basaban en estudios académicos y estadísticos destinados a una finalidad distinta, parece claro que la consecuencia hubiera sido la desestimación de estas demandas por insuficiencia probatoria.

Sin embargo, el TS confirma la estimación del daño efectuada en la instancia (5% del precio de adquisición de cada

vehículo) y justifica su posición en el hecho de que estas reclamaciones se sitúan dentro de la primera oleada de demandas derivadas de este cártel, esto es, cuando todavía no se había generalizado el rechazo judicial de los informes periciales basados en métodos estadísticos.

Sin duda, se trata de otra solución salomónica por parte de nuestro Alto Tribunal, parecida a la que ya dio en su conocida sentencia n.º 651/2013, de 7 de noviembre, relativa al cártel del azúcar, si bien, ya apunta que su criterio no será tan laxo en los futuros asuntos que resuelva sobre la materia.

Lo anterior parece estar en consonancia con la postura que están adoptando los tribunales mercantiles que conocen de las reclamaciones derivadas del cártel de fabricantes de automóviles: la desestimación de estas demandas porque los dictámenes periciales aportados no cumplen con el estándar probatorio mínimo y no incluyen una hipótesis razonablemente fundada para la cuantificación del daño.

En conclusión, son varias —y trascendentales— las cuestiones resueltas por el TS en estas primeras resoluciones, pero hay que tener en cuenta que muchas de sus conclusiones tienen un factor circunstancial y están estrechamente vinculadas con el momento en que se interpusieron estas reclamaciones y con el estado de la litigación *antitrust* en España en aquel entonces.

Por tanto, habrá que esperar para conocer cuál es la posición del TS en aquellos supuestos en los que se enjuicien asuntos a los que se hayan aportado informes periciales de los fabricantes sancionados que contengan valoraciones alternativas del daño, y también, cuál será su criterio en las reclamaciones de los afectados que no pertenezcan a esta primera ola, pero que no logren cuantificar el daño reclamado.