



Roj: **SAP B 1744/2025 - ECLI:ES:APB:2025:1744**

Id Cendoj: **08019370152025100285**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Barcelona**

Sección: **15**

Fecha: **19/02/2025**

Nº de Recurso: **69/2024**

Nº de Resolución: **286/2025**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **JOSE MARIA RIBELLES ARELLANO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Sección nº 15 de la Audiencia Provincial de Barcelona. Civil
Calle Roger de Flor, 62-68, PLANTA 5 - Barcelona - C.P.: 08071
TEL.: 938294451
FAX: 938294458

EMAIL:aps15.barcelona@xij.gencat.cat

N.I.G.: 0801947120218005717

Recurso de apelación 69/2024 -1

Materia: Juicio Ordinario

Órgano de origen: Juzgado de lo Mercantil nº 11 de Barcelona

Procedimiento de origen: Procedimiento ordinario (Materia mercantil art. 249.1.4) 485/2021

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 0661000012006924

Pagos por transferencia bancaria: IBAN ES55 0049 3569 9200 0500 1274.

Beneficiario: Sección nº 15 de la Audiencia Provincial de Barcelona. Civil

Concepto: 0661000012006924

Parte recurrente/Solicitante: Scania Hispania, SA

Procurador/a: [REDACTED]

Abogado/a: [REDACTED]

Parte recurrida: [REDACTED]

Procurador/a: [REDACTED]

Abogado/a: [REDACTED]

Cuestiones. Defensa de la competencia. Criterios de determinación de los daños. Normativa aplicable. Prueba y carga de la prueba.

SENTENCIA núm. 286/2025

JOSÉ MARÍA RIBELLES ARELLANO

LUIS RODRÍGUEZ VEGA

NURIA LEFORT RUIZ DE AGUIAR



Barcelona, a diecinueve de febrero de dos mil veinticinco.

Parte apelante:SCANIA HISPANIA S.A.

Parte apelada: [REDACTED]

Resolución recurrida:Sentencia

-Fecha: 15 de noviembre de 2023

-Demandante: [REDACTED]

-Demandada: SCANIA HISPANIA S.A.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.El fallo de la sentencia apelada es del tenor literal siguiente:

<<Estimo parcialmente la demanda interpuesta por [REDACTED] y condeno a Scania Hispania, S.A. a indemnizar al actor en la suma correspondiente al 10% del precio de compra del vehículo referido en los hechos probados de esta sentencia. Todo ello más los intereses legales computables desde la fecha de adquisición de los vehículos. No hago especial condena en costas.>>

SEGUNDO.Contra la anterior sentencia interpuso recurso de apelación la parte antes referida. Del recurso se dio traslado a la parte actora que presentó escrito de oposición.

TERCERO.Recibidos los autos originales y formado en la sala el rollo correspondiente, se procedió al señalamiento de día para votación y fallo, que tuvo lugar el pasado 23 de enero de 2025.

Es ponente el magistrado José María Ribelles Arellano.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO. Términos en los que aparece contextualizada la controversia en esta instancia.

1. El demandante interpuso demanda contra SCANIA HISPANIA S.A. (en adelante, SCANIA) a la que imputa estar integrada en el llamado cártel de los camiones y la comisión de una serie de conductas anticompetitivas consistentes en la concertación y fijación de precios entre los principales fabricantes de camiones y repercutir los costes de una normativa más exigente en materia de emisiones en el Espacio Económico Europeo (en adelante EEE) desde 1977 hasta el 2011, tal y como se derivaba de la Decisión de la Comisión Europea (en adelante CE) de 19 de julio de 2016, publicada el 6 de abril de 2017.

La actora indica que adquirió un vehículo de los fabricados por la demandada, reclamando, en concepto de daños y perjuicios como consecuencia de la infracción del Derecho de la Competencia, la cantidad de 17.356,88 euros, suma que comprende principal más intereses, todo ello de conformidad con los criterios del informe pericial que acompaña a la demanda.

2. La demandada se opuso a la demanda alegando, en síntesis, los siguientes motivos de oposición:

1º) Ni SCANIA HISPANIA ni ninguna otra entidad del grupo es destinataria de la Decisión de 19 de julio de 2016, que constituye el único fundamento jurídico de la acción ejercitada por [REDACTED], por lo que la demandada carece de legitimación *ad causam*.

2º) La actora no analiza el contenido de la Decisión ni los efectos de la infracción en el mercado español.

3º) Prescripción de la acción ejercitada.

4º) El informe pericial aportado por la demandante contiene errores sustanciales, que lo invalidan para acreditar la existencia de los daños.

3. La sentencia de instancia estima en parte la demanda. Tras rechazar las alegaciones de la parte demandada la resolución recurrida tiene por acreditada la existencia de sobreprecio, optando, por lo que se refiere a la cuantificación del daño, por la estimación judicial, que fija en el 10% del precio de la venta de los camiones.

4.El recurso de la demandada, al que se opone la actora, solicita la revocación de la sentencia y la desestimación íntegra de la demanda.

SEGUNDO. Principales hechos que sirven de contexto.



1. La resolución recurrida considera como hechos probados los siguientes:

- 1) Datos que identifican al demandante: [REDACTED]
- 2) Los vehículos respecto de los que se reclama son:

Marca	Modelo	Fecha	Matrícula
Volvo-Mercedes	T-302245	21/01/2011	N1734000

3) Los camiones fabricados por la demandada, se distribuyen bajo la marca Volvo, y se comercializan en España utilizando una red de concesionarios.

4) El 27 de septiembre de 2017 la Comisión Europea decidió sancionar a Scania AB y otras dos sociedades vinculadas, fabricantes de camiones por una infracción por colusión sobre fijación de precios y aumentos de precios brutos de los camiones con un peso igual o superior a 6 toneladas, con el fin de alinear los precios brutos en el Espacio Económico Europeo y para retrasar el calendario y la repercusión de costes para la introducción de las tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6. La Decisión de la Comisión se identifica como Caso AT-39824-Camiones.

5) En dicha decisión la Comisión sancionó la participación de sociedades vinculadas a la demandada del siguiente modo:

«De conformidad con el artículo 23, apartado 2, del Reglamento (CE) n. 1/2003, se impusieron las siguientes multas: 880 523 000 EUR conjunta y solidariamente a Scania AB y Scania CV AB, de los cuales Scania Deutschland GmbH se considera conjunta y solidariamente responsable del importe de 440 003 282 EUR.»

Esta sanción de la Comisión, que no es firme pues queda pendiente de recurso de casación ante el Tribunal General de la UE.

En todo caso, los elementos de hecho de esta decisión son similares a los adoptados en la Decisión de 2016, que afectaba a otros fabricantes.

enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011.»

6) La Decisión se publica en el Boletín Oficial de la Unión Europea de 30 de junio de 2020.

7) Los hechos investigados por la Comisión se analizan el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011.

8) En síntesis, la Decisión de la Comisión en este caso dispone que:

- Las conductas infractoras afectan a los acuerdos colusorios consistentes en acuerdos o prácticas concertadas sobre la fijación de precios y los aumentos de precios brutos de los camiones con un peso igual o superior a 6 toneladas, con el fin de alinear los precios brutos en el Espacio Económico Europeo y para retrasar el calendario y la repercusión de costes para la introducción de las tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6.

- Las conductas infractoras se tipifican como una única infracción continuada del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y del artículo 53 del Acuerdo sobre Espacio Económico Europeo (EEE).

- El Espacio geográfico afectado abarca a la totalidad del Espacio Económico Europeo.

- El Período de duración de las conductas afecta a los camiones adquiridos entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011. Los adquirentes de estos vehículos sufrieron un quebranto económico a consecuencia del incremento de precios provocado por el irregular acuerdo alcanzado entre los fabricantes.

- Las multas impuestas a los fabricantes de camiones por valor total de 2.926.499.000.-€, en la sanción de 2016. En la que afecta a Scania la sanción es la que indica la parte dispositiva de la resolución.

- Volvo/Renault reconoció expresamente su participación en el cártel para beneficiarse de la reducción de la multa al ampararse en las normas sobre clemencia.

9) En 17 de julio de 2017 los abogados del demandante han mandado por correo requerimientos de pago del sobreprecio al fabricante. Requerimiento que no fue atendido. El requerimiento se reiteró en años posteriores."

2. Conforme con el artículo 16.1 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, debemos de partir en nuestro análisis del relato de hechos que efectúa la decisión de la CE, que declara la existencia de un cártel. En concreto, considera que las conductas descritas constituyen una infracción única y continuada del apartado 1 del artículo 101 del TFUE y del apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011, consistente en un cártel de fijación de precios e introducción de determinadas normas sobre emisiones con el único objetivo económico: distorsionar la



fijación independiente de precios y el movimiento normal de los precios de los camiones en el EEE (apartado 97), por lo que impone a las empresas investigadas las sanciones que se señalan en la parte dispositiva de la resolución.

TERCERO. Sobre la legitimación pasiva de SCANIA HISPANIA S.A. Incongruencia de la sentencia y falta de motivación.

1. SCANIA alegó en la contestación e insiste en el recurso que la actora formula la demanda sobre la exclusiva base de la infracción de las normas de defensa de la competencia declarada por la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016. Sin embargo, ni la demandada ni ninguna otra entidad del Grupo SCANIA es destinataria de la Decisión de 19 de julio de 2016, por lo que, a su entender, siendo dicha Decisión el único fundamento de su pretensión de resarcimiento, SCANIA HISPANIA carece de legitimación pasiva y, en consecuencia, la demanda debe ser desestimada.

2. Al hilo de esa alegación, en el recurso la demandada alega que la Sentencia no resuelve sobre la excepción, en los términos que fue formulada, ni da respuesta a los argumentos alegados en la contestación. Además, la sentencia incluye consideraciones fácticas y jurídicas manifiestamente erróneas, que nada tienen que ver con lo alegado por las partes en este procedimiento. Sostiene, por tanto, que la sentencia incurre en incongruencia y falta de motivación (artículo 218 de la Ley de Enjuiciamiento Civil).

3. A la motivación de las sentencias alude el artículo 218.2º de la Ley de Enjuiciamiento Civil, por el que *"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. La motivación deberá incidir en los distintos elementos fácticos y jurídicos del pleito, considerados individualmente y en conjunto, ajustándose siempre a las reglas de la lógica y de la razón"*.

4. Como señala el Tribunal Supremo (sentencia de 3 de julio de 2013, ROJ 4246/2013), la motivación de las sentencias se identifica con la exteriorización del *iter decisorio* conjunto de consideraciones racionales que justifican un determinado fallo. Como dice dicha sentencia, *"para calificar una sentencia desde el punto de vista de la motivación, ha de tenerse en cuenta, sin embargo, que el derecho de los litigantes no les faculta a exigir que la argumentación sea exhaustiva en sentido absoluto ni que alcance a todos los aspectos y perspectivas que ofrezca la cuestión litigiosa - sentencias 165/1.999, de 27 de septiembre, 196/2003, de 27 de octubre, 262/2006, de 11 de noviembre, y 50/2007, de 12 de marzo -, pero sí que se expongan las razones decisivas que permitan, en último término, la impugnación de la decisión - sentencias 56/1.987, de 5 de junio, y 218/2.006, de 3 de julio - y, por ello, entenderla previamente"*.

5. Por otro lado, el deber de congruencia, que la recurrente considera infringido, se resume en la necesaria correlación que ha de existir entre las pretensiones de las partes, teniendo en cuenta el *petitum* la causa de pedir, y el fallo de la sentencia. La congruencia, como requisito ineludible de la función judicial, está contemplada en términos generales en el artículo 218 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. Forma parte de la tutela judicial efectiva que proclama el artículo 24 de la Constitución, en tanto en cuanto afecta al principio de contradicción. Una modificación sustancial de los términos del debate procesal se traduce, lógicamente, en indefensión para las partes.

6. En este caso, ciertamente, la Sentencia no da respuesta a los argumentos esgrimidos por SCANIA para sustentar que carece de legitimación pasiva y, por tanto, en este punto incurre en falta de motivación, máxime cuando contiene referencias que nada tienen que ver con el procedimiento. En todo caso, no creemos que la falta de respuesta haya impedido al recurrente conocer las razones que llevan al juez de instancia a fundamentar su decisión (la excepción se desestima). El relato de hechos probados, por otro lado, incorpora la Decisión de 2017 que afecta directamente a SCANIA. En cualquier caso, el remedio contra la falta de motivación o la incongruencia no puede ser otro que dar cumplida respuesta en esta instancia a las alegaciones de la demandada/recurrente.

7. Pues bien, contrariamente a lo alegado en el recurso, la demanda no se funda únicamente en la Decisión de 2016, sino que cita expresamente la Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017 que afecta a SCANIA (página 11), acompañando una copia del resumen publicado por la propia Comisión Europea el 30 de junio de 2020 (documento nueve). De este modo, tras partir de la Decisión de 19 de julio de 2016, en la que, ciertamente, se extiende la demandante, en el fundamento octavo de la demanda se indica lo siguiente:

"Posteriormente en fecha 30 de junio de 2020 la Decisión sancionadora se amplía a SCANIA sobre su participación e la colusión de los fabricantes de camiones -adoptada por la Comisión europea hace tres años (el 27/9/2017-. En primer lugar, se analizan las características de la Decisión transaccional sobre el cártel de camiones publicada el 6/4/2017 y también en comparación con otras decisiones "híbridas". En segundo lugar, dado que es tres veces más extensa que la Decisión transaccional sobre el mismo asunto, se examinan las



novedades en su contenido sobre el análisis del mercado y de la colusión de los fabricantes de camiones y su posible impacto".

8. Aceptamos que sistemáticamente la mención a la Decisión de 2016 en la demanda no es la más adecuada. Descartamos, sin embargo, que la reclamación de la demandante se funde exclusivamente en una Decisión, la de 19 de julio de 2016, de la que SCANIA es por completo ajena. Y ello por cuanto, además de citar expresamente la demanda a la Decisión de 27 de septiembre de 2017, referida a las empresas del Grupo SCANIA, la conexión entre ambas Decisiones es evidente, dado que se refieren al mismo cártel y se sancionan los mismos hechos. El procedimiento abierto por la Comisión se dirigió contra SCANIA y el resto de fabricantes de camiones, contra las que se formuló el correspondiente pliego de cargos. Todas las partes, a excepción de SCANIA, enviaron una solicitud formal de transacción, que dio lugar a la Decisión transaccional de 2016, continuando la investigación contra SCANIA. La Decisión contra SCANIA, de 27 de septiembre de 2017, refiere los mismos hechos (los productos afectados, la duración del cartel y el contenido material de los acuerdos colusorios son los mismos). Además, recurrida en anulación ante el Tribunal General de la Unión Europea, dicho Tribunal desestimó el recurso por sentencia de 2 de febrero de 20220, que fue confirmada en casación por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por sentencia de 1 de febrero de 2024.

9. Por lo expuesto, procede desestimar la excepción. Aunque en el recurso se alude también a la infracción de la doctrina establecida en la Sentencia Sumal, entendemos, atendidos los términos del recurso, que la demandada insiste en negar cualquier vinculación de la demandada con ninguno de los cinco grupos destinatarios de la Decisión de 2016. Así, en el fundamento 64, la apelante señala que *"es evidente que Scania Hispania jamás podría formar parte de la misma "unidad económica" de alguna de las sociedades matrices que sí son destinatarias de la Decisión de 2016. También es obvio que no existe vínculo alguno entre la actividad económica de Scania Hispania y el objeto de la infracción por la que se ha declarado responsable a los destinatarios de esa Decisión de 2016, que no tiene nada que ver con Scania Hispania."*

10. En todo caso, la Sentencia del TJUE de 6 de octubre de 2021 (asunto SUMAL) establece como criterio que, en el marco de una acción de resarcimiento por daños y perjuicios basada en la existencia de una infracción del artículo 101 del TFUE, una entidad jurídica que no haya sido designada como autora de la infracción puede ser considerada responsable si forma parte de la misma unidad económica y constituye una misma empresa que la entidad jurídica sancionada por el comportamiento infractor. En este caso, más allá de alguna referencia en la contestación a que la sociedad SCABARNA S.A., titular del concesionario donde la demandante adquirió el camión, es un distribuidor independiente, en ningún caso se cuestiona que la demandada SCANIA HISPANIA sea filial de SCANIA AB o de alguna de las empresas del Grupo destinatarias de la Decisión, y que forme parte de la misma empresa. No creemos, atendidos los términos de la contestación, que deba exigirse a la demandante que precise los vínculos económicos o jurídicos que la demandada SCANIA HISPANIA pueda tener con las empresas sancionadas.

CUARTO. La prescripción de la acción

1. El recurrente impugna la desestimación de la excepción de prescripción invocada en la instancia, reproduciendo los mismos argumentos, esto es, que el plazo de 1 año de prescripción de la acción ejercitada (art. 1968 CC) debe computarse desde el 19 de julio de 2016, pues la demandante admite que tuvo conocimiento de ella antes incluso de su publicación, pues el primer requerimiento extrajudicial es del mes de julio de 2017.

Valoración del tribunal.

2. La cuestión relativa a la prescripción de la acción debe analizarse a la luz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de junio de 2022 (asunto 267/2020), en la cuestión prejudicial planteada por la Audiencia Provincial de León , que analiza el régimen transitorio de las normas en materia de prescripción de la Ley de Defensa de la Competencia que trasponen la Directiva 2014/14/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014 , relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea.

3. Frente al plazo de un año del artículo 1968 del Código Civil establecido para las acciones de naturaleza extracontractual a contar *"desde que lo supo el agraviado"*, tomado en consideración en primera instancia, el artículo 74 de la LDC , redactado por Real Decreto Ley 9/2017, de 26 de mayo, que transpone al Ordenamiento Español dicha Directiva, vigente desde el día 28 de mayo de 2017, amplía notablemente el plazo para exigir la responsabilidad por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de las infracciones del Derecho de la competencia, que se extiende a los cinco años, plazo que comenzará *"en el momento en el que hubiera cesado la infracción del Derecho de la competencia y el demandante tenga conocimiento o haya podido razonablemente tener conocimiento de las siguientes circunstancias: a) La conducta y el hecho de que sea*



constitutiva de una infracción del Derecho de la competencia; b) el perjuicio ocasionado por la citada infracción; y c) la identidad del infractor."

4. El Real Decreto Ley 9/2017, de 26 de mayo regula el régimen transitorio en su disposición transitoria primera de la siguiente forma:

"Disposición transitoria primera. Régimen transitorio en materia de acciones de daños resultantes de infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea.

1. Las previsiones recogidas en el artículo tercero de este Real Decreto-ley no se aplicarán con efecto retroactivo.

2. Las previsiones recogidas en el artículo cuarto de este Real Decreto-ley serán aplicables exclusivamente a los procedimientos incoados con posterioridad a su entrada en vigor."

5. La cuestión prejudicial resuelta por la Sentencia del TJUE de 22 de junio de 2022 plantea en qué medida artículo 74 de la LDC , que transpone el artículo 10 de la Directiva de Daños en materia de prescripción, se aplica a hechos cometidos y sancionados antes de su entrada en vigor, como ocurre en este caso. Pues bien, la Sentencia considera que en el ámbito temporal de la Directiva debe incluirse *<<una acción por daños que, aunque se derive de una infracción del Derecho de la competencia que finalizó antes de la entrada en vigor de la citada Directiva, fue ejercitada después de la entrada en vigor de las disposiciones que transponen tal Directiva al Derecho nacional, en la medida en 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 misma Directiva>>*

6. El plazo de transposición de la Directiva expiró el 17 de diciembre de 2016, por lo que, sólo en el caso en que la acción se hubiera agotado en esa fecha no sería de aplicación el nuevo régimen jurídico del artículo 74 de la LDC .

7. En cuanto al cómputo del plazo, la Sentencia señala que debe analizarse de acuerdo con la normativa nacional, si bien considera que la plena efectividad de los artículos 101 y 102 del TFUE , más allá de lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva de Daños , exige que la infracción haya cesado y que el perjudicado haya dispuesto de toda la información indispensable para ejercitar la acción (apartados 50 y 61). En este caso, finalizada la infracción el 18 de enero de 2011, el TJUE señala que el conocimiento de la información indispensable para el ejercicio de la acción no pudo alcanzarse por el perjudicado con el comunicado de prensa de la Decisión, difundido el 19 de julio de 2016 , sino con la publicación de la Decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea, a saber, el 6 de abril de 2017 (apartados 71 y 72). Por ello, dado que el plazo de prescripción comenzó a correr después de que expirara el plazo de transposición de la Directiva (el 17 de diciembre de 2016) en ningún caso se habría agotado en esa fecha, por lo que resulta de aplicación el plazo de 5 años del artículo 76. Reproducimos a continuación los apartados 73 a 75 de la Sentencia:

<<73 De este modo, en tanto en cuanto el plazo de prescripción empezó a correr después de que expirara el plazo de transposición de la Directiva 2014/104 , es decir, después del 27 de diciembre de 2016, y continuó computando incluso después de la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley 9/2017, adoptado para transponer esa Directiva, es decir, después del 27 de mayo de 2017, dicho plazo se agotó necesariamente con posterioridad a esas dos fechas.

74 Parece, pues, que la situación de que se trata en el litigio principal seguía surtiendo sus efectos después de que hubiese expirado el plazo de transposición de la Directiva 2014/104 , e incluso después de la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley 9/2017, que transpone tal Directiva.

75 En la medida en que ello suceda en el litigio principal, extremo que corresponde verificar al tribunal remitente, el artículo 10 de dicha Directiva será aplicable racione temporis al caso de autos.>>

8. En consecuencia, resulta de aplicación el plazo de cinco años del artículo 74 de la LDC , que ha de computarse desde la publicación de la Decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea -la Decisión de 2016 se publicó el 6 de abril 2017 y la de 2017 el 30 de junio de 2020-, por lo que en ningún caso la acción ha prescrito.

QUINTO. Sobre la existencia del daño.

1. Como ya dijimos en las resoluciones del cártel de los sobres - Sentencia de 13 de enero de 2020 (ECLI:ES:APB:2020:184), por todas- y reiteramos en relación con el cartel de los camiones en nuestra sentencia de 17 de abril de 2020 (ECLI:ES:APB:2020:2567), en cuanto a la existencia del daño, creemos que está en la naturaleza de las cosas que pueda presumirse que existe daño como consecuencia de los ilícitos que se imputan a la demandada. Si se llevan a cabo prácticas anticompetitivas (cualquiera que sea su naturaleza) es para obtener provecho con ellas y al provecho de una parte se suele corresponder con el perjuicio de la otra. En



aquellas resoluciones ya nos referíamos al informe elaborado por Oxera en el año 2009 (*Quantifying Antitrust Damages*, Luxemburgo, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2009) para la Comisión Europea, en el que se indica que el 83% de los cárteles causan daño.

2. La Sentencia del Tribunal Supremo núm. 926/2023, de 12 de junio (ECLI:ES:TS:2023:2473), que recoge la reiterada doctrina del Alto Tribunal, corrobora dicho criterio, al señalar, de un lado, que 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. De este modo, en el fundamento sexto, apartado cuatro, dice al respecto que *"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"*.

3. La citada sentencia del TS 926/2023, tras descartar por razones temporales la aplicación del artículo 17.2º de la Directiva de Daños, que ha sido traspuesto en el artículo 76.3º de la Ley de Defensa de la Competencia, considera, a partir de los hechos descritos en la decisión y aplicando las reglas del raciocinio humano y las máximas de la experiencia, que 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.

4. Pues bien, esa presunción, no ha sido enervada por la prueba pericial por la demandada, que no aporta informe pericial y que descarta que pueda deducirse el daño del contenido de la propia Decisión, que no analiza los efectos de las prácticas sancionadas en el mercado. Pues bien, debemos recordar los apartados anteriormente transcritos, cuando se indica que teniendo en cuenta la cuota de mercado, el volumen de negocio de los Destinatarios en el EEE, el alcance geográfico de la infracción que abarcó a varios Estados miembros y el carácter transfronterizo de los productos afectados se llega a la conclusión que los efectos sobre el comercio son apreciables (apartado 85). La existencia de un efecto apreciable en el comercio nos lleva a concluir que se produjo un daño efectivo.

5. Concorre asimismo nexo causal entre la conducta infractora y el daño producido. Si hemos concluido en el apartado anterior que existe sobreprecio, la relación de causalidad ha quedado fijada.

SEXTO. Cuantificación del daño.

1. Como recordábamos en las Sentencias del cártel de los sobres, Sentencia de 13 de enero de 2020 (ECLI:ES:APB:2020:184), por todas, debemos partir de la dificultad que entraña valorar adecuadamente el daño en los asuntos como el que nos ocupa. La propia CE lo pone en evidencia cuando en su Comunicación sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del TFUE afirma:

«La cuantificación de ese perjuicio exige comparar la situación actual de la parte perjudicada con la situación en la que estaría sin la infracción. Esto es algo que no se puede observar en la realidad: es imposible saber con certeza cómo habrían evolucionado las condiciones del mercado y las interacciones entre los participantes en el mercado sin la infracción. Lo único que se puede hacer es una estimación del escenario que probablemente habría existido sin la infracción. La cuantificación del perjuicio en asuntos de competencia siempre se ha caracterizado, por su propia naturaleza, por limitaciones considerables en cuanto al grado de certeza y precisión que puede esperarse. A veces solo son posibles estimaciones aproximadas».

2. Por tanto, para determinar el daño es preciso ser conscientes de que el tribunal ha de partir, más que de hechos, de hipótesis sobre escenarios posibles, lo que determina, ya de forma apriorística, una situación de extraordinaria inseguridad y de dificultad. Se explica así que la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea, disponga en su art. 15.1:

«Los Estados miembros velarán por que ni la carga de la prueba ni los estándares de prueba necesarios para la cuantificación del perjuicio hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho al resarcimiento de daños y perjuicios. Los Estados miembros velarán por que los órganos jurisdiccionales nacionales estén facultados, con arreglo a los procedimientos nacionales, para estimar el importe de los daños y perjuicios si se acreditara que el demandante sufrió daños y perjuicios pero resultara prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificar con precisión los daños y perjuicios sufridos sobre la base de las pruebas disponibles».



3. En lógica consecuencia, el art. 76.2 de la Ley de Defensa de la Competencia (Ley 15/2007, de 3 de julio) dispone:

«Si se acreditara que el demandante sufrió daños y perjuicios pero resultara prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificarlos con precisión en base a las pruebas disponibles, los tribunales estarán facultados para estimar el importe de la reclamación de los daños».

4. Por tanto, las dificultades probatorias, que de alguna forma son connaturales o inherentes a la materia, no pueden determinar que la demanda pueda resultar sin más desestimada cuando se haya constatado la efectiva existencia de daños y el problema estribe en su cuantificación. Por esa razón, en último extremo se habilita al órgano jurisdiccional para que lo cuantifique por estimación, previsión normativa que no puede ser interpretada en términos que impliquen la supresión de toda exigencia de esfuerzo probatorio razonable a las partes. Si ese esfuerzo se ha realizado y persisten los problemas de cuantificación, está plenamente justificado que el órgano jurisdiccional fije la cuantía del daño por estimación.

5. Esas dificultades probatorias a las que nos acabamos de referir no solo son connaturales al enjuiciamiento de todos los ilícitos en materia de defensa de la competencia sino que se suscitan de forma muy particular en el caso de un cártel como el de los camiones, tal y como ha puesto de manifiesto, entre otras, la STS 370/24, de 14 de marzo (ECLI:ES:TS:2024:1287) cuando afirma:

«Como ya pusimos de manifiesto en los precedentes de junio «la extensa duración del cártel, que se inició en el año 1997 y se prolongó durante al menos 14 años, dificulta seriamente realizar un análisis diacrónico. El ámbito geográfico del cártel, que afectó a todo el EEE, y la singularidad de los productos afectados, hacen en la práctica muy difícil realizar un análisis sincrónico de comparación con otros mercados geográficos (pues las circunstancias concurrentes en otros ámbitos geográficos son muy diferentes) o con otros productos, que no son aptos para realizar la comparación. Y esas mismas características del cártel también dificultan mucho aplicar con éxito otros métodos de cuantificación de daños, como los basados en costes y análisis financieros».

6. En este caso, únicamente la parte actora presenta informe pericial, elaborado por el [REDACTED] (documento cuatro de la demanda). El informe utiliza un método comparativo en el mismo mercado y sobre el mismo producto, utilizando la regresión lineal de los precios obtenidos durante y después de la infracción. Utiliza para ello una muestra de facturas que responde a operaciones reales. Los datos obtenidos son objeto de deflatación con los datos que toma el INE. A partir de ahí, el informe aplica una fórmula matemática en la que, sin la explicación necesaria, considera un sobrecargo medio de 4141,54 euros para los vehículos de gama baja y de 8741,01 euros para los de gama alta. Entendemos que con el informe [REDACTED] la demandante cumple con la exigencia del esfuerzo probatorio mínimo es presupuesto de la estimación judicial del daño, si bien no podemos aceptar sus conclusiones, dado que ni los datos son fiables ni se tienen en cuenta factores ajenos a la infracción que inciden en la evolución de los precios.

7. Por tanto, la necesidad de acudir a la estimación judicial del daño en un caso como el enjuiciado está bien justificada, sea cual sea el método que se ha seguido por las periciales de las partes, según hemos valorado y según la experiencia acumulada, que ha demostrado que no parece existir ningún método que resulte adecuado para medir de forma razonablemente fiable cuáles son los daños efectivamente sufridos por los compradores de camiones afectados por el cártel. Así lo expresa también el TS en la Sentencia 370/24 antes mencionada cuando afirma lo siguiente:

«No deja de ser significativo que incluso en el caso Royal Mail/British Telecom, enjuiciado por el Competition Appeal Tribunal británico [CAT, Case N° : 1290/5/7/18 (T)], en el que sí hubo un amplio acceso a los documentos de la demandada y a la información reservada del expediente de la Comisión y se aportaron detallados informes periciales elaborados por prestigiosos peritos, no ha sido posible la cuantificación exacta del daño con base en esas pruebas documentales y periciales y el tribunal ha debido recurrir a la estimación del daño, que ha fijado en un 5% del precio de los camiones. Lo que acaba de ser confirmado por la sentencia de la Court of Appeal de 27 de febrero de 2024 (cases CA-2023-001010 and CA-2023- 001109)».

8. El método estimativo parece, por consiguiente, la solución más razonable para medir ese perjuicio, si bien para que el tribunal pueda acudir al mismo es preciso valorar, siguiendo los criterios fijados en la sentencia del TJUE de 16 de febrero de 2023 (asunto Tráficos Manuel Ferrer), si la imposibilidad práctica de valorar el daño se debió a la inactividad del perjudicado. Y para realizar esta valoración no bastan las consideraciones generales o abstractas, sino que hay que atender a las circunstancias concretas del litigio. Ahora bien, tampoco podemos ignorar la circunstancia de que estamos en un supuesto de litigiosidad masiva en la que el acceso del perjudicado a la información necesaria para acreditar la cuantía del daño es muy dificultoso. Por esa razón los tribunales no se han mostrado especialmente exigentes con el esfuerzo probatorio que le es exigible a los perjudicados y han admitido las más diversas periciales. La aportada en nuestro caso sin duda que satisface



esas exigencias, como ya hemos razonado en ocasiones anteriores y como asimismo ha aceptado el propio Tribunal Supremo.

9.Justificada la aplicación del método estimativo como el más razonable para proceder a la cuantificación del daño, queda por hacer aplicación del mismo en el caso enjuiciado. En nuestra valoración, comenzamos aplicando un 5% del precio de adquisición y más tarde pasamos a aplicar el 10 %, que nos pareció más acorde con las pruebas de posteriores procesos. Más tarde hemos vuelto a aplicar el 5%, siguiendo el criterio aplicado por el Tribunal Supremo en la primera ronda de casos sobre el cártel de los camiones de los que conoció en junio de 2013.

10.La segunda ronda de resoluciones del Tribunal Supremo permiten pensar que el criterio del 5% se asienta con carácter general, por más que haya quedado abierta la puerta a modificar ese criterio siempre que concurren circunstancias extraordinarias (STS 370/24, de 14 de marzo):

«De acuerdo con esta doctrina, mientras no se acredite que concurren circunstancias extraordinarias, propias del caso enjuiciado, que justifican la elevación de ese porcentaje mínimo del 5%, debe aplicarse este. Una vez se ha entrado en la estimación judicial, como consecuencia de haber considerado inidóneo el informe del demandante, en igualdad de condiciones y circunstancias, el porcentaje será común del 5% (énfasis añadido)».

11.Entendemos que el Tribunal Supremo ha querido erradicar un trato desigual de los distintos perjudicados basado en el diferente criterio discrecional de cada juez y nos impone un porcentaje mínimo común con el que pretende que no se infrinja el principio de igualdad ante la ley de ciudadanos que se encuentran en idénticas o muy similares circunstancias. Y creemos que a ello no es inmune el hecho de que cada uno de esos ciudadanos haya tenido un mayor acierto en la elección de los medios de prueba o mayor o menor suerte con los elegidos por la parte demandada. Las circunstancias extraordinarias a las que se refiere el Tribunal Supremo, por tanto, habrán de estar relacionadas con las diversas circunstancias de fondo en las que se encuentre el perjudicado, lo que nos invita a pensar en algo muy excepcional. Tan excepcional que aún no se ha podido determinar por el Tribunal Supremo en ninguno de los ya numerosos casos enjuiciados.

12.En consecuencia, procede estimar en parte el recurso de la demandada y fijar en porcentaje del 5%, en lugar del 10% establecido por la sentencia de instancia, el sobrecoste y, en definitiva, el perjuicio ocasionado a la actora. Hecha la correspondiente operación resulta, salvo error, la cantidad de 3.005,05 euros. El Tribunal Supremo, por otro lado, corrobora que los intereses se devengan desde la fecha de la producción del daño (fecha de compra del camión con sobreprecio), criterio mantenido por esta Sección y que acoge la sentencia apelada.

SÉPTIMO. Costas procesales.

1. No se imponen las costas del recurso al haber sido estimado en parte (artículo 398 de la Ley de Enjuiciamiento Civil).

FALLAMOS

Estimar en parte el recurso de apelación interpuesto por la representación procesal de SCANIA HISPANIA S.A. contra la sentencia de 15 de noviembre de 2023, que revocamos en parte, en el sentido de condenar a la demandada al pago 3.005,05 euros, más los intereses legales desde la fecha de la adquisición. Sin imposición de las costas del recurso, y con devolución del depósito constituido para recurrir.

Contra la presente resolución podrán las partes legitimadas interponer recurso de casación, ante este Tribunal, en el plazo de los 20 días siguientes al de su notificación, conforme a los criterios legales y jurisprudenciales de aplicación.

Remítanse los autos al Juzgado de procedencia con testimonio de esta sentencia, una vez firme, a los efectos pertinentes.

Así, por esta nuestra Sentencia, de la que se llevará certificación al Rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.