



Universitat
de les Illes Balears

TRABAJO DE FIN DE GRADO

IMPLICACIONES ECONÓMICAS Y JURÍDICAS DE LA DECISIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA DE 19 DE JULIO DE 2016 EN EL ASUNTO AT.39824 - CAMIONES

ANA MORALES RÁEZ

Doble Grado de Derecho y Administración y Dirección de Empresas

Facultad de Derecho, Economía y Empresa

Año Académico 2021-22

IMPLICACIONES ECONÓMICAS Y JURÍDICAS DE LA DECISIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA DE 19 DE JULIO DE 2016 EN EL ASUNTO AT.39824 - CAMIONES

ANA MORALES RÁEZ

Trabajo de Fin de Grado

Facultad de Derecho, Economía y Empresa

Universidad de las Illes Balears

Año Académico 2021-11

Palabras clave del trabajo:

Cártel, sobrecoste, *antitrust*, clemencia, asimetría informativa, indemnización...

Federico Francisco Garau Sobrino

Daniel Cardona Coll

Se autoriza la Universidad a incluir este trabajo en el Repositorio Institucional para su consulta en acceso abierto y difusión en línea, con fines exclusivamente académicos y de investigación

Autor		Tutor	
Sí	No	Sí	No
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ÍNDICE

1.	<i>RESUMEN</i>	4
2.	<i>PARTE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS</i>	5
2.1.	Introducción a los cárteles y cómo detectarlos.....	5
2.2.	Estimación judicial del daño y su valoración.....	7
2.3.	Programas de clemencia en el cártel de camiones: referencia al fabricante <i>MAN</i>	9
2.3.1.	Introducción a la política de clemencia.....	9
2.3.2.	Normativa del programa de clemencia.....	10
2.3.3.	Procedimiento para solicitar clemencia y el fabricante <i>MAN</i>	11
3.	<i>PARTE DERECHO</i>	13
3.1.	La prescripción de las acciones.....	13
3.2.	La competencia internacional y territorial de los tribunales. Caso <i>Volvo</i> y <i>Tibor-Trans</i>	14
3.3.	La presunción y la prueba del daño en los cárteles.....	17
3.4.	¿Se puede responsabilizar a la filial por los ilícitos anticoncurrenciales de su matriz? Caso <i>Sumal</i>	20
3.4.1.	Introducción a la sentencia.....	20
3.4.2.	Responsabilidad de la matriz y de la filial por sus conductas anticompetitivas.....	21
3.4.3.	Derechos de defensa de la sociedad demandada y la competencia judicial.....	22
3.4.4.	El artículo 71.2 b) de la Ley de Defensa de la Competencia.....	23
4.	<i>CONCLUSIONES</i>	24
5.	<i>ANEXO DE JURISPRUDENCIA</i>	25
6.	<i>BIBLIOGRAFÍA</i>	28

1. RESUMEN

El 19 de julio de 2016 la Comisión adoptó una Decisión a causa de la infracción cometida por varios fabricantes de camiones, infracción sustentada en el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y del artículo 53 del Acuerdo del Espacio Económico Europeo (EEE). Esta infracción consistió en actividades propias de un cártel, cártel que fue descubierto gracias a la participación del fabricante *MAN* en los programas de clemencia.

A raíz de esta Decisión se impusieron multas a todos los participantes, multas que venían fundadas en el daño en forma de sobrecoste que se habían causado a los compradores. La mayoría de las sentencias están estimando el sobrecoste en un 5% del precio de adquisición de los vehículos, la dificultad, determinar cuál debe ser ese porcentaje.

El litigio Camiones además ha propiciado numerosas novedades en la jurisprudencia, muchas de ellas enfocadas en el artículo 7.2 del Reglamento (UE) nº 1215/2012 de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

En definitiva, este asunto nos deja diversas dificultades, tanto para los tribunales como para las partes en el proceso, todo ello a causa de la insuficiente regulación de los cárteles y de las pocas referencias en casos similares.

Que los cárteles causan daños eso está claro, pero la determinación de éste en concreto no es tarea fácil, de *lege ferenda* la incertidumbre ante esta situación se vería paliada con una intervención del legislador regulando esos vacíos.

2. PARTE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS

2.1. Introducción a los cárteles y cómo detectarlos

En primer lugar, conviene definir qué es un cártel. Éste se define como aquel acuerdo entre varias empresas con el objetivo de llegar a pactos que les permita disminuir la competencia existente entre ellas. Hay diferentes tipos de cárteles, uno de ellos y el más común, es aquel en el que las empresas deciden repartir o dividir el mercado en el que operan para conseguir una maximización de los beneficios, beneficios que serían mucho inferiores en el caso de que cada una de ellas operara de manera individual.

Los cárteles suelen estar penados por ley, aunque hay algunos que están autorizados, como es el caso de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP). Una de las causas principales por la que los cárteles son ilegales, es por las perturbaciones que producen en la economía, ya que reducen la competencia en el mercado dando lugar a una modificación de los precios, en concreto un aumento, afectando negativamente a los consumidores. Además, en el largo plazo, pueden producir una reducción de la innovación o del desarrollo económico.

Actualmente, la gran mayoría de países cuentan con organizaciones que aplican métodos de detección de cárteles, con el objetivo de investigar y perseguir aquellas operaciones anticompetitivas.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), entidad encargada de coordinar las políticas económicas y sociales de los 38 estados que la componen, se centra en la detección de los cárteles duros, considerados como lo más perjudiciales para los mercados. Existen tres tipos de cárteles duros, los acuerdos de precios, el mecanismo de reparto de mercado y la colusión en subasta. En nuestro litigio *Camiones*, el cártel que tuvo lugar corresponde al primer tipo, en él las empresas llevaron a cabo acuerdos colusorios sobre la fijación de precios e incrementaron los precios brutos de los camiones en el EEE.

Entonces, ¿cuál es el motivo por el que se persiguen tanto los cárteles? Porque provocan una alteración en las condiciones del mercado, las empresas alteran el intercambio de bienes y servicios, lo que provoca menores incentivos para reducir costes o innovar. Además, no solo tiene efectos negativos para las empresas, sino también para nosotros mismos como consumidores finales, ya que provocan que tengamos mayores dificultades para acceder a ciertos productos o se nos haga pagar más por estos.

La detección de estos cárteles para nada es tarea sencilla, la información con la que cuentan las autoridades de la competencia dista mucho de la que poseen las empresas,

además de que cada vez usan medios más sofisticados para evitar su descubrimiento. Este es uno de los grandes problemas con el que cuentan las partes demandantes en el litigio *Camiones*, ya que disponen de una cantidad de información mucho más reducida que la que poseen los demandados.

Es por ello por lo que la Comisión Europea ha creado una unidad dedicada exclusivamente a la detección de estos acuerdos, son las denominadas “políticas de clemencia”, dicha medida se vio reforzada con la nueva comunicación que hizo la Comisión en 2002, en la que se estableció como objetivo conseguir que las empresas consideraran más atractivo desviarse del cártel y delatar estos acuerdos ante las autoridades.

La combinación perfecta para impedir que estos acuerdos colusorios prosperen, es la imposición de un sistema de sanciones y unos mecanismos de detección adecuados.

Para detectar la existencia de un cártel, se pueden tener en cuenta varias cosas, como el comportamiento del mercado o su evolución. Sin embargo, el instrumento que se ha considerado como unos de los más eficaces son los ya nombrados, programas de clemencia. Estos programas parten de la base en que uno o varios participantes colaborarán con las autoridades aportando información que permita descubrir y probar la existencia del cártel, en el caso de que esto ocurra, las autoridades se comprometen a reducir las multas a las empresas colaboradoras, dando prioridad a aquellas que colaboren en primer lugar.

Estas pruebas aportadas por las mismas empresas no pueden consistir en indicios, sino que deben probar su existencia, describiendo en detalle su funcionamiento. Gracias a estos programas, se ha incrementado considerablemente la detección de casos de cárteles, lo que se traduce también en un gran ahorro de recursos administrativos que pueden destinarse a otros casos. En concreto en España desde su introducción por la Ley de Defensa de la Competencia (LDC) 15/2007, la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) ha conseguido la resolución de numerosos expedientes con la aplicación de estos programas (Guerra Fernández & Gutiérrez Hernández, 2011).

Los programas de clemencia no pueden ser la única arma con la que cuenten las autoridades, es decir, no deben prescindir de otros instrumentos, ya que no en todos los casos los integrantes del cártel van a tener incentivos suficientes como para revelar sus acuerdos. En aquellos casos en los que el cártel es más estable resulta más complicado que los participantes decidan colaborar, porque una vez que se ha conseguido el

arrepentimiento de uno de ellos, el análisis se centra en los efectos que el acuerdo ha tenido en el mercado, elemento clave para determinar la sanción que se le debe imponer.

El objetivo principal de las sanciones es tener efecto disuasorio, la dificultad por lo tanto se centra en determinar precisamente cuál debe ser esta sanción para que produzca dicho efecto. En particular, en nuestro caso a raíz del art. 23.2 del Reglamento (CE) nº 1/2003 las multas impuestas a los fabricantes de camiones oscilaron entre 670.448.000 y 752.679.000 euros.

En primer lugar, hay que tener en cuenta que las empresas deciden participar en un acuerdo colusorio siempre y cuando su beneficio esperado sea superior al que obtendrían en caso de no participar. Y, en segundo lugar, las empresas cuando deciden formar parte del cártel no solo tienen en cuenta el coste de la sanción, sino la posibilidad de que sean descubiertas. Por todo ello, las sanciones deben ser superiores al beneficio obtenido por participar en el acuerdo, de esta manera se eliminarán los incentivos a la colusión.

Este objetivo de que las sanciones deben ser superiores al beneficio esperado es uno de los éxitos de los programas de clemencia. El temor de las empresas a ser descubiertas lleva a la cooperación con las autoridades en la investigación.

Desde el punto de vista económico, la cuantificación de las sanciones se debe tener en cuenta según las ganancias ilícitas que hayan sido obtenidas por los miembros del cártel. Las normas de la competencia establecen la sanción en función de la gravedad y la duración de la infracción, normalmente el total de la multa no puede exceder de un cierto porcentaje del volumen de negocios de la empresa¹, ya que de ser así se podría poner en peligro la viabilidad de la misma. De hecho, en las directrices comunitarias se establece que para el cálculo de las multas se debe tener en cuenta su repercusión concreta en el mercado.

2.2. Estimación judicial del daño y su valoración

En las indemnizaciones por daños y perjuicios, una de las fases con las que más dificultades se encuentra la parte demandante, es la de probar que efectivamente ha tenido lugar el daño que se está reclamando. Bien, pues ocurre lo mismo en nuestro caso *Camiones*, dificultad que se ve incrementada al venir esta conducta como consecuencia

¹ De acuerdo con la normativa comunitaria y la española, la multa no podrá exceder del 10% del volumen de negocios total registrado en el ejercicio social anterior. Art. 23 del Reglamento (CE) nº 1/2003.

de un cártel, principalmente por la falta de jurisprudencia para la valoración del daño sufrido.

En primer lugar, comentar el sobrecoste que las sentencias están estimando que se ha producido en la mayoría de los casos. Un gran número de tribunales españoles considera que efectivamente se ha producido un daño, en forma de sobrecoste, por la adquisición de sus vehículos, en concreto contamos con un 86% de sentencias estimatorias (Marcos, 2020). La gran mayoría de sentencias estimatorias emitidas tasan que este sobrecoste es de un 5% del precio de adquisición del vehículo, estas sentencias tienden a acudir a la estimación judicial para calcularlo y no tanto a la cuantía presentada por los demandantes en sus reclamaciones.

Uno de los informes en el que se han basado la mayoría de las sentencias para estimar el daño, es el informe OXERA 2009 (Beckert, y otros, 2010). Este informe ha determinado que la mayoría de los cárteles provocan unos sobrecostes que oscilan entre el 10 y 20%, por ello aplicar un sobrecoste del 5% se considera una opción correcta, pues se encuentra dentro de la “horquilla de sobrecoste”. Mencionamos la SJM V 34/2019 como una de las pioneras en introducir ese porcentaje, razonamiento que imitan diversas resoluciones posteriores.

Sin embargo, un menor número de resoluciones aumentan este porcentaje, llegando por ejemplo a un 15% (SAP 1459/2020). Este número viene justificado por los altos beneficios que esperan obtener las empresas que participan en los acuerdos colusorios, por lo que se les debe imponer sanciones equiparables a sus ganancias esperadas.

A pesar de ello, la tendencia mayoritaria es la de valorarlo en un 5%, algunos de los motivos son que: la conducta sancionada consistió en el intercambio de precios brutos, precios que influyen en los netos, pero sobre los primeros aún pueden influir ciertas variables hasta que quede fijado el precio final y, por otro lado, el precio de estos vehículos lleva aparejado una gran cantidad de variaciones en función del cliente final.

En definitiva, los pronunciamientos judiciales tienden a valorar el sobrecoste en función de las horquillas fijadas en el informe OXERA, esto puede ser así por encontrarse en un área sin experiencia, tanto para los tribunales como para los peritos, dificultad agravada por la saturación de pleitos.

Por otro lado, el hecho de que proliferen sentencias estimatorias no ha evitado que surjan divergencias en cuanto a la valoración del sobrecoste, algo a lo que muchos autores denominan como “anclas estimatorias” (Marcos, 2020), refiriéndose a aquella tendencia

de los tribunales a seguir un criterio unánime en la estimación de los diversos procesos, con el riesgo de que la resolución de una demanda arrastre al resto.

La solución a la que recurren la mayoría de los tribunales no es la de aceptar la cuantificación del daño que ha sido presentada por el demandante, sino acudir a una estimación judicial del daño.

Partimos de la base que a la víctima le resulta mucho más difícil cuantificar el daño sufrido, lo que se denomina “insuficiencia probatoria” (Marcos, 2020), sin embargo, esto no puede suponer que la parte actora quede liberada de toda acción probatoria. Esta acción resulta mucho más compleja en lo cárteles, por ello numerosas sentencias han optado por aceptar la creación de un escenario hipotético para calcular esos daños, así lo dispone además la Guía práctica de la Comisión Europea para la cuantificación del daño *antitrust*.

Tal y como indica la SCT 273 U.S. 359: “*Los daños no se vuelven inciertos porque no pueden calcularse con absoluta exactitud. Es suficiente si se proporciona una base de cálculo razonable, aunque el resultado sea solo aproximado*”.

Los esfuerzos que hace la parte actora deben ser tenidos en cuenta por el tribunal, ya que si no se corre el riesgo de que a las víctimas no les salga rentable entablarse en costosos litigios. Es por lo tanto importante evitar que estas prácticas salgan rentables para los infractores.

2.3. Programas de clemencia en el cártel de camiones: referencia al fabricante *MAN*

2.3.1. Introducción a la política de clemencia.

Como se ha mencionado al inicio de este trabajo, uno de los instrumentos más empleados para detectar a los cárteles son los denominados “programas de clemencia”. Gracias al chivatazo del fabricante de camiones *MAN*, el cártel de camiones comenzó a ser investigado por la Comisión Europea en el 2011.

Las conductas ilícitas que se han ido sucediendo a lo largo de los años en los mercados han ocasionado que los responsables deban articular mecanismos para prevenirlos, controlarlos y sancionarlos. De no ser así podría suponer una reducción de la competencia de las empresas, dando lugar a una reducción de su eficiencia y la correspondiente disminución de precios, muy perjudicial para los consumidores.

En el 1962 fue creado un organismo para implantar esta normativa en el mercado europeo (Comisión Europea, 2014), de hecho, ya que estos comportamientos no

ocurren simultáneamente en todos los Estados miembros, se han creado figuras independientes para colaborar. Este es el papel de la Autoridad Nacional de la Competencia (ANC), que es representado en España por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Dentro de las diferentes conductas *antitrust* destacamos una de las más sostenidas a lo largo del tiempo y difíciles de descubrir, los cárteles. Las actuaciones propias de éstos suelen ser la modificación de documentos públicos como cuentas o memorias anuales, además de la destrucción de documentos (Comité de Legislación y Política de Competencia, 2002). La prohibición de cárteles viene regulada en el art. 101 TFUE, artículo en el que se basó la Decisión de la Comisión en el asunto *Camiones*. Este artículo no menciona de manera explícita la palabra “cártel”, pero se puede deducir a partir de su lectura.

Para desmantelar a los cárteles la Comisión ha desarrollado la política de clemencia (Comisión Nacional de la Competencia, 2014), la cual permite que las empresas que han incurrido en estas conductas aporten pruebas para obtener una reducción de su multa o incluso llegar a eximirse de ella.

2.3.2. Normativa del programa de clemencia.

En este punto, una vez claras las conductas que los programas de clemencia pretenden cubrir, cabe hablar de la norma que prohíbe esas prácticas. En concreto es el artículo 101 TFUE, el cual prohíbe o sanciona “*las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio*”.

En relación con ese artículo destacamos dos Reglamentos: Reglamento 1/2003 y el Reglamento 773/2004.

El primero de ellos regula las claves para asegurar la protección de la libre competencia en el mercado y delega la competencia a la Comisión y a la ANC para que apliquen lo dispuesto en los artículos 101 y 102 TFUE. El segundo reglamento es el que hace referencia concreta a los programas de clemencia, el cual enumera una serie de fases para iniciar este procedimiento: fase preliminar (una empresa se aparta del acto ilícito y decide aportar información); fase de investigación (cooperación con la Comisión) y fase de multa (si la conducta es considerada culpable, se establecerá la multa, reduciéndola o eliminándola), (Aliende Rodríguez & Goeteyn, 2018).

Siguiendo dentro de la normativa explicaremos el paso del tiempo de las Comunicaciones que ha ido realizando la Comisión, hasta llegar a la actual vigente: Comunicación de la Comisión de 2006 (Comunicación 96/C 207/04).

La primera Comunicación fue impulsada en 1996, la cual introducía los porcentajes de reducción de sanciones para aquellas empresas colaboradoras. Como dato relevante, esta Comunicación no distinguía entre esos porcentajes quién había sido la primera empresa en delatar las conductas, tan solo se basaba en el grado de cooperación de cada una. A nivel europeo, esta Comunicación fue la primera manifestación de los programas de clemencia (García, 2017).

La Comunicación de 2002 fijó dos caminos a seguir: (i) dispensa del pago de la multa: si la empresa aporta pruebas de las que la Comisión carezca y, (ii) reducción del importe de la multa: no se cumplen los requisitos anteriores, por lo que tan solo se reduce la multa sin eliminarla al 100%. En esta Comunicación, a diferencia de la anterior, sí se prioriza quién ha sido la primera empresa en confesar estos acuerdos colusorios (García, 2017). Las reducciones son:

- 30-50% si es la primera empresa.
- 20-30% si es la segunda empresa.
- 0-20% si es la tercera empresa.

Por último, la Comunicación del 2006, la cual dota de una importancia inigualable a aquellas empresas que colaboren en dismantelar al cártel.

2.3.3. Procedimiento para solicitar clemencia y el fabricante MAN.

Cuanto mayor es la antelación en contactar con la Comisión y cuanto mayor es la utilidad de las pruebas y materiales aportados, mayor es la recompensa ofrecida por la Comisión (Buretta & Terzaken, 2019).

Para poder acogerse a este programa las empresas colaboradoras deben presentar una declaración de clemencia (*leniency corporate statement*), recogido en el Reglamento 2015/1348. La Comisión no deberá contar ya con los datos aportados y éstos deberán ser relevantes, si se cumplen los requisitos se concederá la “dispensa condicional del pago de la multa”, una vez finalizado el procedimiento ésta dejará de ser condicional pasando a ser definitivo.

Como es sabido el cártel de camiones ha sido sin duda uno de los más relevantes en este ámbito, en particular por haberse alcanzado una de las sanciones más elevadas impuesta por las conductas anticompetitivas, en concreto, 2,93 billones de euros (La Vanguardia, 2016).

El conocimiento de la existencia de este cártel fue gracias a la confesión que hizo el fabricante de camiones *MAN*. Con su declaración se produjo el dismantelamiento

de todos aquellos pactos que se habían estado llevando a cabo durante catorce años y en los que participaban siete empresas: *MAN*, *AB Volvo*, *Renault Trucks*, *Daimler*, *Iveco*, *DAF* y *Scania*. Todas ellas mencionadas en la Decisión de la Comisión de 16 de julio de 2016, a excepción de *Scania*.

Todas estas empresas, salvo *Scania*, asumieron su participación en el cártel. *Scania* al no admitirlo fue sancionada de manera individual con el procedimiento estándar de sanciones para cárteles. Para este fabricante, por lo tanto, no le fueron aplicados los beneficios del programa de clemencia, alcanzándose una multa de 880 millones de euros (Comisión Europea, 2017).

MAN fue el fabricante que se acogió al programa de clemencia en el 2010, denunciando la existencia de las conductas ilícitas. El 19 de julio de 2016 fue cuando se impuso la multa de 2,93 billones de euros a todos los fabricantes que habían participado.

Las multas fueron impuestas en atención a las bases de la Comunicación del 2006, además se aplicó una reducción a todas las empresas del 10%, establecido en la Comunicación de 2008, por haber reconocido su participación en el cártel (excepto *Scania*). Como mencionábamos, *MAN* evitó la imposición de la multa gracias a que fue la primera en comunicar la existencia de los acuerdos, multa que podría haber alcanzado los 1,2 billones de euros.

El importe de las multas se calculó en atención a las ventas de camiones, la gravedad de la infracción, las cuotas de mercado, su alcance geográfico y la duración del cártel. Por otra parte, estas mismas multas pudieron ser reducidas por la utilidad de la información que aportaron y su calidad. La reducción del 10% responde a la solicitud de transacción que realizaron los participantes, regulado en el Reglamento 622/2008, con este escrito las empresas participantes reconocen su infracción y responsabilidad, asumiendo las posibles multas y renunciando a ciertos derechos procesales. Gracias a esta solicitud se produce un acuerdo entre partes, lo cual se traduce en un ahorro de trabajo y en el coste de las investigaciones de la Comisión.

3. PARTE DERECHO.

3.1. La prescripción de las acciones

Tras la desestimación de varias sentencias, como la SJM 52/2019, de juzgados españoles a causa de la prescripción de las acciones, ha hecho que salgan dudas acerca de su régimen en el asunto *Camiones*.

Tal y como se establece en el art. 1961 del Código Civil (CC) las reclamaciones por daños prescriben por el transcurso de los plazos previstos en dicho artículo, por lo tanto, la inactividad del titular ocasiona la extinción de su derecho. Precisamente el objetivo de este instrumento es asegurar una seguridad y agilidad jurídica, por lo que se incentiva a los sujetos a no demorar en exceso sus reclamaciones.

Otro de los elementos igual o más importantes que el plazo de prescripción es el denominado *dies a quo*, entendido como el momento en el que empieza el cómputo del plazo y la posibilidad de interrumpirlo (art. 1973 CC). Normalmente el *dies a quo* suele coincidir con el momento del nacimiento de la acción, sin embargo, no siempre es así, ya que depende de varias circunstancias.

Previamente al Real Decreto-Ley 9/2017, traspuesto en España por la Directiva 2014/104/UE, el plazo de prescripción general era el del art. 1968.2º CC, es decir, un año desde el conocimiento del agravado, por lo que el cómputo no comenzaría hasta que el perjudicado fuese conocedor de su existencia. El plazo de prescripción no solo puede comenzar en ese momento exacto, sino que se puede dilatar todavía más en el tiempo en el caso de que los efectos del cártel también lo hagan. Tal y como afirma la SAP 168/2017, “*la acción que no ha nacido no puede prescribir (actio nondum nata praescribitur)*”.

En el litigio *Camiones*, al tratarse de una acción de responsabilidad por daños extracontractuales, el *dies a quo* empezará a contar desde que el reclamante tiene conocimiento de la infracción y del daño causado, no es suficiente sin embargo con que la víctima conozca la infracción, sino que además debe identificar a los causantes del daño y aquellos elementos que permitan su cuantificación.

Aquí nos encontramos con el gran problema que llevan aparejado los cárteles, y es que los daños que éstos provocan no son conocidos hasta que se hacen públicos por una autoridad competente, por lo tanto, la víctima no lo conoce hasta ese momento. Además, también suscita la duda de si se debe aplicar el régimen de prescripción de la Directiva en España o no.

A pesar de que el primer conocimiento del cártel tuvo lugar con el anuncio de la Comisión del 19 de julio de 2016, el momento preciso y exacto en el que se supo de la

infracción continuada del art. 101 TFUE fue con la publicación de la Decisión AT.39824 del 6 de abril de 2017.

En el momento del anuncio aún no se tenía suficiente información para identificar a los culpables ni su grado de participación, por lo que el perjudicado aún no contaba con suficientes instrumentos para iniciar una acción. No fue hasta la publicación del 2017 que se pudo reconocer a los culpables con exactitud y determinar si les habían causado un perjuicio o no. No sería hasta esa fecha, 6 abril de 2017, que daría inicio el cómputo del *dies a quo*.

Como conclusión, las reclamaciones interpuestas en España contra los que habían cometido infracciones del derecho de la competencia, los mencionados en la Decisión de la Comisión, habrán prescrito el 6 de abril de 2018, excepto que, tal y como determinar el art. 1973 CC se interrumpa el plazo previamente a dicha fecha.

3.2. La competencia internacional y territorial de los tribunales. Caso *Volvo y Tibor-Trans*.

En este apartado analizaremos dos de las sentencias que más repercusión han tenido en el litigio *Camiones*. La primera de ellas es la STJ Asunto C-30/20 y la segunda la STJ Asunto C-451/18.

En la primera nos encontramos con un pleito entre *Tibor-Trans Fuvarozó és Kereskedelmi Kft.* (en adelante, Tibor) y *DAF Trucks NV* (en adelante, DAF). Tibor ejercita una acción de daños y perjuicios contra DAF, por los daños sufridos a causa del sobrecoste en el precio de adquisición de su vehículo.

Tibor presenta esta demanda ante los Tribunales húngaros, fundamentando la competencia en el art. 7.2 del Reglamento Bruselas I refundido (RB I), sin embargo, DAF considera que éstos no deberían ser los tribunales competentes, sino que deberían ser los alemanes por haber tenido lugar en dicho país las reuniones colusorias. Por lo tanto, la cuestión prejudicial que se plantea es a qué hace referencia el art. 7.2 cuando menciona “*lugar donde se haya producido el hecho dañoso*”. Aclarar que *Tibor* no adquirió los camiones a participantes directos del cártel, sino a concesionarios de Hungría que después repercutían ese sobrecoste a compradores finales.

El Tribunal de Justicia (TJ) aclara que el lugar donde se materializa el daño no puede englobar cualquier lugar en que éste haya tenido efectos, pero determina que el lugar donde ha tenido lugar el acto ilícito hace referencia al lugar del mercado afectado, lugar en el que la víctima, *Tibor*, ha alegado haber sufrido los daños, a pesar de que la acción sea contra un miembro del cártel sin relación directa.

En la segunda sentencia se plantea una cuestión prejudicial nuevamente tomando como base el art. 7.2 RB I, se quiere saber si dicha norma opera en el ámbito de la competencia internacional o también puede tener un carácter mixto, como norma de competencia territorial interna. Este pleito se da entre *RH* y *Volvo* (y todas sus derivadas).

RH es una empresa con domicilio en Córdoba (España), la cual adquirió cinco camiones al concesionario *Volvo Group España*. Nuevamente, tras la Decisión *RH* decide interponer una demanda por daños y perjuicios contra *Volvo*.

Las partes demandadas plantean una declinatoria alegando que el lugar donde se ha producido o pueda producirse el daño debería ser el de constitución del cártel y no el del domicilio del demandante, Córdoba.

Por lo tanto, el TJ declara que la competencia internacional y territorial para conocer de este asunto y en aquellos que deriven de acuerdos contrarios al art. 101 TFUE, corresponde al tribunal del lugar en que los bienes fueron comprados o cuando fueron compras situadas en distintos lugares, el del domicilio social de la empresa. En consecuencia, la respuesta a la cuestión prejudicial es afirmativa, se reconocerá el carácter mixto de la norma contenida en el art. 7.2 RB I.

Una vez tenidas en cuenta estas sentencias podemos analizar aún más la competencia judicial de las demandas presentadas en España, todo ello a la luz del ya mencionado e importantísimo art. 7.2 del RB I.

La abundante jurisprudencia interpreta este artículo como foro especial en el que concurre con el foro general, el domicilio del demandado, precisamente esto es lo que permite que el demandado pueda optar por presentar su demanda ante cualquiera de esos tribunales. Sin embargo, la matización realizada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) deja clara la prevalencia del domicilio del demandado, competencia que deberá regir siempre.

La anterior interpretación llevada al litigio *Camiones*, deja claro que el foro especial solo será aplicable cuando el demandante acredite las causas que justifiquen la aplicación de dicho foro, en caso contrario, prevalecerá el foro general.

En el resto de los países de la Unión Europea (UE) esta problemática no sucedía al entender la naturaleza doble del foro del art. 7.2 RB I, sin embargo, con la Sentencia *Volvo* contra *RH* también se producen estos cambios en España.

Para que los tribunales españoles puedan determinar su competencia judicial internacional y territorial, deberán comprobar la vinculación de cada una de las ciudades

en las que se presentan las demandas con el supuesto específico, teniendo en cuenta la necesidad de una “conexión estrecha”, no siendo suficiente una mera vinculación.

Gracias a la STJCE, 30.11.1976, 21/76, el TJUE determinó que el demandante tiene la posibilidad de interponer la demanda ante el tribunal en que se hubiese producido el hecho generador del daño o aquel ante el cual se materializó el daño. El TJUE en su otra sentencia (STJUE, 16.7.2009, C-189/08), estableció que el lugar donde se produce el hecho dañoso es aquel en el que ha sobrevenido el perjuicio inicial, mientras que el lugar de materialización del daño es donde el hecho generador despliega todos sus efectos. Con la expresión “perjuicio inicial” se pretende una localización geográfica del lugar del daño indemnizable.

Por lo tanto, para el TJUE el daño inicial justifica la aplicación del artículo 7.2 RB I, mientras que el daño indemnizable no lo hace. Además, también dicho por el TJUE, el daño inicial no hace referencia a una pluralidad de sujetos, sino que se dirige a la víctima directa, es decir, los daños que se producen respecto a la víctima inmediata, ya que la indirecta no tiene relación alguna ni guarda un vínculo estrecho.

Por otro lado, y sin entrar a comparar cada uno de sus puntos, la jurisprudencia obtenida en el caso *Cartel Damage Claims* (CDC) (STJUE, 21.5.2015, C-352/13) no se puede aplicar de manera directa al ámbito del litigio *Camiones*. En el supuesto CDC la determinación de la competencia y el lugar de producción del daño, estaban claramente determinados, se determinó que el lugar de producción del daño era el del domicilio del demandante. Sin embargo, no es tan fácil de determinar en nuestro supuesto, ya que, al encontrarnos con un gran número de demandantes, da lugar a una proliferación de la competencia judicial a numerosos juzgados de Europa, es decir, la vinculación con el lugar en el que se produce el daño inicial es reducida.

El concepto “estrecha conexión” tiene una gran importancia a la hora de fijar la competencia, ya que el TJUE no admite que se pueda determinar en cualquier lugar o de una manera extensiva. Como recalca el TJUE, el lugar de producción del daño será aquel donde tenga lugar el daño inicial.

Tal y como determinó el TJUE en la STJUE, 16.6.2016, C-12/15, ciertos criterios, como son el del lugar del domicilio del demandante, lugar de producción del daño económico... no son suficientes para atribuir la competencia judicial internacional a un tribunal fijado por el artículo 7.2 RB I.

Por lo tanto, y en conclusión en el litigio camiones, cuando no sea posible determinar dónde y cómo se produjo el daño inicial, no será aplicable el artículo 7.2 del

RB I, por lo que deberá establecerse según el foro general, el del domicilio del demandado.

3.3. La presunción y la prueba del daño en los cárteles

Es repetida la afirmación de que la mayoría de los cárteles producen daños, sin embargo, esto no puede librar a la parte actora de su acreditación ni presumir *prima facie* que el daño ha tenido lugar indudablemente. Es precisamente esta presunción del daño y la carga de la prueba lo que se trata en este apartado.

Tal y como establece el art. 76.3 LDC: “*Se presumirá que las infracciones calificadas como cártel causan daños y perjuicios, salvo prueba en contrario*”. Esta presunción viene basada en la numerosa literatura que determina que nueva de cada diez cárteles causan sobrecostes ilegales (Liano, Davis, & Nebbia, 2015).

Si interpretamos este artículo con su anterior, art. 76.2 LDC, entendemos que con carácter general se presume que los cárteles causan daños, pero en cada pleito se deberá acreditar que efectivamente el daño se ha producido, y tan solo después de confirmarlo, se podrá practicar una cuantificación del daño. Esto se entiende mejor con el típico ejemplo de un daño por colisión de vehículos, es cierto que ante dicha colisión se producen daños generales, pero el actor es el que debe probar que él los ha sufrido y en qué cuantía.

En definitiva, podemos diferenciar dos términos en cuanto a esta normativa. El primero de ellos, la presunción, considerada ésta como el sobrecoste que pueden producir los cárteles; y, en segundo lugar, la calificación normativa que recibe ese sobrecoste, un daño. Sin embargo, no podemos aceptar una presunción de daño concreto en cualquier pleito surgido a causa de un cártel.

Por otro lado, comentar la relación de causalidad entre el hecho y el daño ocurrido. La Directiva no menciona, pero tampoco excluye, la necesidad de probar la relación causal entre el hecho y el daño. Aunque pueda interpretarse que el cártel de precios produce daños, será necesario probar en cada caso que se han causado daños individualizados y cuantificarlos a un agente en concreto.

En este momento podemos encontrarnos con una cierta contradicción, ya que se presume el daño concreto causado, el sobrecoste, pero la persona dañada tiene que probar su existencia. Si se entiende que el acto realizado por el cártel produce daños, no sería necesario que se probase, puesto que éste ya se encontraría presumido dentro de la existencia del mismo. Nos encontraríamos con un daño causado sin más por el hecho mismo del cártel, no obstante, muchos autores sí consideran esta prueba como necesaria,

puesto que, acreditado un cártel en el precio de los camiones, no se debe presumir sin más que un descenso de ventas del fabricante haya sido causado por los sobrecostes soportados por el transportista.

Es necesario que distingamos los diferentes tipos de daños que se pueden ocasionar, para poder centrarnos en la singularidad de los daños cartelarios. Es por ello por lo que pasaremos a distinguir el daño extracontractual, recogido en el art. 101 TFUE; el daño contractual, art. 1902 CC; y el ilícito cartelario, arts. 1101 y 1106 CC.

En el segundo y tercer tipo, no solo nos encontramos con una ilicitud en general, sino con una lesión de intereses jurídicos preexistentes en la persona del dañado. En estos tres artículos que hemos mencionado, 1902, 1101 y 1106 del CC, se parte de una conducta suficientemente individualizada, cosa que en los daños de la competencia que se originan a causa de una conducta cartelaria, no nos encontramos de manera inicial con una lesión de derechos individuales preexistentes a la infracción.

En toda lesión extracontractual nos encontramos con un daño objetivo de partida y en todo incumplimiento contractual hay un daño crediticio de partida, ya que como afirma numerosa jurisprudencia española, “*los contratos no operan en el vacío*”. Entre otras muchas resoluciones que analizan este aspecto, podemos señalar la STS 09.05.1984, n. 287 y la STS 30.09.1989 n. 1224.

De todas formas, en los sobrecostes que vienen derivados de un cártel no se da *prima facie* ninguna lesión jurídica individualizada. Pueden producirse situaciones de las que resulta que el cártel no ha producido daños individuales, ya sea en general o respecto a un demandante determinado, por ejemplo, que circunstancias ajenas al cártel provocasen una caída que compensa el precio de los camiones; que el comprador posteriormente repercuta ese sobrecoste a los precios que cobra a terceros...

Además, no solo entra en juego la lesión individualizada, sino que nos encontramos con el problema de las presunciones, en concreto las presunciones judiciales de las que habla el art. 386.1 de la Ley Enjuiciamiento Civil (LEC). Si entre el hecho conocido y el causado existe un “*enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano*”, el juicio que practique el juez es legítimo. Por lo tanto, se debe determinar cuál es el hecho conocido en los casos de lesión extracontractual y de incumplimiento contractual, se entiende que es el hecho de la lesión individualizada, pero si ese hecho no está inmediatamente ahí, ni *prima facie*, no se podrá llegar a él “*con un enlace preciso y directo*”. En otras palabras, no podemos llegar al sobrecoste que una persona dice haber sufrido, por la simple constatación previa del hecho conocido de que ha existido un cártel,

incluso, podría llegar al sobrecoste en general, pero no al que ha pagado esa persona de manera individual.

En un sistema jurídico como el español en el que no se excusa al actor de la carga de la prueba de su cuantificación, con más razón todavía las infracciones del art. 101 TFUE, que no comportan de entrada una lesión jurídica suficientemente individualizada, no pueden arrastrar aquella presunción.

Es cierto que muchos estudios revelan que el 99% de los cárteles generan daños (Liano, Davis, & Nebbia, 2015) en forma de sobrepuestos, sin embargo, de esta afirmación no se puede obtener una presunción concreta del daño. Al igual que en muchas situaciones no se puede librar a la parte actora de probar que ha sufrido unos daños, en el caso de daños por un cártel, tampoco puede hacerse.

En muchas sentencias se ha usado el término *ex re ipsa*, para hacer referencia a aquella situación que ya se tiene por cierta, por lo que no haría falta prueba alguna. Sin embargo, dentro de una larga lista de supuestos en los que se ha declarado que existe este daño *ex re ipsa*, el cártel no se encuentra dentro de ninguno de ellos. La razón, una vez más, es que el demandante no tiene una posición individualizada que permita acreditar que ha obtenido el impacto negativo del cártel.

Por último, hacer mención al lucro cesante y su particularidad en el cártel. El lucro cesante es aquella pérdida patrimonial de un sujeto, que no se habría producido si no hubiese tenido lugar el acto ilícito. Para que éste se reconozca, previamente debe haber existido una acreditación de que el hecho ilícito efectivamente ha tenido como consecuencia que el actor haya dejado de obtener ganancias, es decir, el sobrecoste del camión haya provocado consecuencias negativas en su patrimonio. Sin embargo, si este beneficio que se habría podido obtener figura como meramente hipotético, es trabajo de la parte actora ofrecer pruebas que permitan el cálculo del lucro cesante.

A modo de ejemplo, se puede pensar que el sobrecoste soportado por el comprador del camión le ha supuesto una disminución del volumen de ingresos, es decir, a causa de este daño, el comprado solo pudo adquirir tres vehículos en lugar de cuatro. Bien, pues para que quepa la indemnización del lucro cesante que se reclama, es imprescindible que el comprador pruebe que su mercado era capaz de generar los ingresos suficientes para explotar esos cuatro camiones en vez de tres.

3.4. ¿Se puede responsabilizar a la filial por los ilícitos anticoncurrenciales de su matriz? Caso *Sumal*

3.4.1. Introducción a la sentencia.

Con la STJUE Asunto C-882/19 es la primera vez que la institución europea afirma que se puede imputar los actos ilícitos de la matriz a su filial y responsabilizarla de los daños y perjuicios causados, esto facilitará mucho el ejercicio de las acciones de indemnización, puesto que ya no será necesario interponer la demanda en otro Estado miembro, aquel en el que se halle el domicilio de la matriz. Además, supone una gran modificación en cuanto al concepto de “empresa”.

La entidad *Sumal, S.L.*, llevó a cabo la adquisición de dos camiones de la sociedad *Mercedes Benz Trucks España*, sociedad filial del grupo *Daimler*, cuya sociedad matriz es *Daimler*. Entre los quince fabricantes sancionados por la Comisión, *Daimler* se encontraba incluido.

Sumal presentó una demanda de resarcimiento por daños y perjuicios ante el Juzgado de lo Mercantil nº 7 de Barcelona, en dicha demanda reclamaba a *Mercedes* el resarcimiento del sobre coste soportado a causa de la participación de *Daimler* en el cártel.

La demanda fue desestimada al considerar que *Mercedes* carecía de legitimación pasiva, argumentaba que la única responsable de la infracción era *Daimler*, ya que es la única entidad que mencionaba la Comisión.

A causa de esa sentencia, *Sumal* se preguntó si era posible ejercitar acciones de resarcimiento por daños y perjuicios contra sociedades filiales que no son destinatarias directas de decisiones, pero que pertenecen al 100% a sociedades sí afectadas por esas decisiones.

La sentencia declara que la sociedad dominada, *Mercedes*, está pasivamente legitimada a pesar de que no haya participado de manera directa en la conducta que se está sancionando.

Por otra parte, el concepto de “empresa” también resulta modificado. Hasta el momento, a efectos de los arts. 101 y 102 TFUE, si varias sociedades formaban una “unidad económica” constituían una entidad, sin embargo, a partir de la resolución *Sumal*, se exigen que haya lazos entre la filial y su matriz, se pide en concreto, que la actividad de la filial esté ligada a la conducta ilícita que ha realizado la matriz.

3.4.2. Responsabilidad de la matriz y de la filial por sus conductas anticompetitivas.

Los actos ilícitos que tipifican los arts. 101 y 102 TFUE van referidos a los sujetos considerados como “empresa”, definida ésta como “*cualquier entidad que realiza una actividad económica de forma independiente*” (párrafo 41).

Este concepto ha servido como base al TJ para imputar los actos ilícitos de la filial a la matriz (STJUE 14.07.72, 48-69). Según este tribunal es suficiente con que ambas formen lo que se conoce como “unidad económica” para que la filial pueda responder, sin que sea necesario que haya participado en la conducta anticoncurrencial. Se trata de una responsabilidad directa que ostenta la matriz a causa de los actos cometidos por su filial, ya que ambas forman parte de esta “empresa”.

El TJ recurre al concepto de “influencia determinante”, regla usada para imputar actos de la filial a la matriz si la primera no actúa de manera autónoma (STJUE 06.04.1995, C-310/93P). En la STJE se declara que, aunque la filial no siga instrucciones de la matriz ni haya realizado funciones en la misma, no es razón suficiente para demostrar que no hay influencia significativa, solo se demuestra que no son independientes la una de la otra.

La presunción de la “influencia determinante” también se emplea en los casos en que la matriz posee todo el capital social de la filial², por lo que la consecuencia es que ambas siguen formando una unidad económica, pudiendo hacer responder a la dominada por los actos de la dominante. Sin embargo, la importancia de esta presunción no reside tanto en que se ostente un determinado porcentaje del capital social, sino más en el control que ejerce la matriz sobre la filial (STJUE 27.01.2021, C-595/18P).

La “responsabilidad descendente” (imputación de los actos de la matriz a la filial) debe tener la misma base que la “responsabilidad ascendente” (imputación de los actos de la filial a la matriz), pues ambas parten del concepto de “empresa”. No obstante, hay dos criterios que pueden tener efectos diversos: la influencia determinante y la unidad económica.

Si la responsabilidad ascendente se basa en la influencia determinante, la respuesta del TJ a la primera cuestión debería ser negativa, puesto que solo se permite hacer responsable a la matriz por los actos de la filial, pero no al revés. En cambio, si el criterio es el de unidad económica, se mantendría la responsabilidad de la filial por los actos de

² En la STJUE 20.09.2011, C-521/09P, el TJUE aplicó esta presunción a la matriz que ostentaba el 98% del capital de la filial.

la matriz y a la inversa, esto es así puesto que el acto ilícito se estaría imputando a la “empresa” entendida ésta como una “unidad económica”.

El TJ se muestra más partidario de la segunda opción, para ello parte del art. 101 TFUE en el que se permite imponer sanciones a aquellas empresas que limiten la competencia y, además, a que las víctimas puedan exigir una compensación por los daños y perjuicios sufridos.

Continúa explicando que a pesar de que sea posible responsabilizar a la filial por una conducta anticoncurrencial de su matriz, esto no se produce de manera automática solo por el hecho de que ambas pertenezcan a un mismo grupo, ya que si no se entrañaría el riesgo de hacerla responder de actividades con las que no guarda ninguna relación y en las que no está implicada (párr. 47).

Como consecuencia de todo ello, es que para que se pueda llevar a cabo la imputación de los ilícitos de la matriz a la filial no basta con que sean parte de la misma unidad económica, sino que la conducta ilícita de la matriz debe tener una estrecha conexión con la actividad desarrollada por su filial.

Finaliza el TJUE sobre este tema aclarando el problema de la legitimación pasiva, ya que recordemos que en la Decisión la filial *Mercedes*, no fue ni siquiera mencionada. Por lo que para que prospere la acción de indemnización contra la controlada, se necesita que en el momento de la comisión de la infracción ambas formasen parte de la misma unidad económica y que exista “...un vínculo concreto entre la actividad de dicha sociedad filial y el objeto de la infracción de la que se ha declarado responsable a la sociedad matriz...” (párr. 51).

En definitiva, podría entenderse que hay dos interpretaciones en la sentencia *Sumal*. La primera de ellas es que no se considera suficiente que exista una unidad económica, sino que debe haber un vínculo entre las entidades y sin ser suficiente que una posea la totalidad el capital. La segunda, entender que solo se exigirá un vínculo con respecto a las actividades de la matriz y filial, para que se pueda imputar a la dominada los actos de la dominante.

3.4.3. Derechos de defensa de la sociedad demandada y la competencia judicial.

En esta sentencia también surgen dudas respecto a los derechos de defensa de la sociedad que ha sido demandada, puesto que las normas de competencia van referidas a “empresas” mientras que su ejecución a “personas”.

En el caso que estamos tratando se ve claramente esta dualidad, puesto que *Mercedes* no solo no fue sancionada por la Comisión, sino que ni siquiera le fueron dirigidos los cargos.

Este el motivo por el que se pudo pensar que su derecho de defensa se había visto vulnerado.

Para resolver esto el TJ utiliza los principios de responsabilidad y legalidad, afirma en alguna ocasión que las infracciones cometidas en el derecho de la competencia deben ser imputadas a entes con personalidad jurídica a los que puedan dirigirse multas y cargos. El principio de responsabilidad personal lo reprende respecto a la “empresa” y aclara que, el hecho de que la sancionada no fuera destinataria de multas y cargos, no significa que sus derechos de competencia se hayan vulnerado, puesto que los ha podido ejercitar durante todo el procedimiento.

En la sentencia *Sumal* se explica que los derechos de defensa deben dirigirse a una “unidad económica”, pero el procedimiento sancionador contra alguien con personalidad jurídica.

En cuanto a la competencia judicial, referida al art. 7.2 RB I, no entraremos mucho, puesto que en el punto 3.2. se aborda de manera más extensiva.

El pago del sobrecoste soportado por el cártel constituye un daño directo, de ahí que pueda ser de aplicación el anterior artículo. Este artículo determina la competencia internacional y nacional, es por ello por lo que se planteó el problema de cuál era el competente al manifestarse el daño en varios lugares. El TJ resuelve esta cuestión determinando que la competencia debe recaer en el órgano jurisdiccional del domicilio en el que se encuentre la víctima.

3.4.4. El artículo 71.2 b) de la Ley de Defensa de la Competencia.

La última cuestión prejudicial consiste en determinar si dicho artículo es compatible con el Derecho de la Unión Europea (DUE), ya que según la interpretación del anterior artículo cabría la imputación por los actos de la matriz que controla la filial, pero no al revés.

El TJUE ha afirmado que si seguimos lo dispuesto en el art. 71. 2 b) de la LDC se estaría yendo en contra del DUE, por lo que se debería aplicar directamente el art. 101 TFUE.

4. CONCLUSIONES

Una vez analizado los principales puntos tratados en la Decisión de la Comisión y sus consecuencias, ésta nos deja varias conclusiones.

En primer lugar, hay que destacar la gran importancia que han tenido las políticas de clemencia para ayudar al desmantelamiento de cárteles. Gracias a estos programas se consigue una colaboración entre partes, dando lugar a una rebaja en la sanción o incluso a su eliminación. Con el aporte de información que realizaron casi todos los fabricantes vieron rebajada su multa hasta en un 10%, llegando a eximirse de su pago el fabricante *MAN*.

Para calcular el daño en forma sobrecoste que han dejado estos fabricantes a causa del cártel, se está recurriendo a la creación de escenarios hipotéticos, es decir, cuál habría sido la ganancia o pérdida en caso de no haberse producido el acto ilícito, denominado también lucro cesante, pero siendo éste un concepto difícilmente cuantificable.

El litigio *Camiones* nos deja también muchas novedades en la jurisprudencia, sobre todo en lo que respecta al art. 7.2 RB I. La primera de ellas ha sido el carácter de norma mixta que se le ha dado a dicho artículo y, la segunda, la posibilidad de imputar los actos ilícitos cometidos por una matriz a su filial y hacerla responder de los daños y perjuicios que haya causado.

Recordemos que todas las víctimas de los cárteles no son conscientes de serlo hasta que la autoridad correspondiente decide hacerlo público. De ahí la importancia de colaborar con los perjudicados para que puedan ver resarcidos todos sus derechos violados, de no ser así los infractores verían más alentador la comisión de estos actos contrarios a la competencia.

5. ANEXO DE JURISPRUDENCIA

Ley 15/2007 de 3 de julio de Defensa de la Competencia (BOE, n. 159, de 04.07.2007, núm. 12946).

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (BOE, n. 7, de 08.01.2000, núm. 323).

Versión Consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea del 26 de octubre de 2012 (DOUE C 326 de 26.10.2012, p. 47).

Reglamento 1215/2012 del Parlamento y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DOUE L 351, 20.12.2012, p. 1).

Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo de 16 de diciembre de 2002 relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado de la Comunidad Europea (BOE, n. 1, de 04.01.2003, núm. 80001).

Reglamento (CE) n° 773/2004 de la Comisión de 7 de abril de 2004 relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del Tratado CE (BOE, n. 123, de 27.04.2004, núm. 80865).

Reglamento (CE) n° 622/2008 de la Comisión de 30 de junio de 2008 por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 773/2004 en lo que respecta al desarrollo de los procedimientos de transacción en casos de cártel (EUR-Lex, DOUE L 171, 01.07.2008, p.3).

Reglamento (UE) 2015/1348 de la Comisión de 3 de agosto de 2015 por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 773/2004 relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del Tratado CE (DOUE L 208, 05.08.2015, p.3).

Real Decreto de 24 de junio de 1889 por el que se publica el Código Civil (BOE, n. 206, de 25.07.1989, núm. 4763).

Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de julio de 1972 (EUR-Lex, 48-69, ECLI:EU:C:1972:70).

Sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de noviembre de 1976 (EUR-Lex, 21/76, ECLI:EU:C:1976:166).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Sexta) de 6 de abril de 1995 (EUR-Lex, Asunto C-310/93P, ECLI:EU:C:1995:101).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Segunda) de 20 de septiembre de 2011 (EUR-Lex, C-521/09 P, ECLI:EU:C:2011:620).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Segunda) de 16 de junio de 2016 (EUR-Lex, C-12/15, ECLI:EU:C:2016:449).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 16 de junio de 2016 (EUR-Lex, C-155/14 P, ECLI:EU:C:2016:446).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Sexta) de 29 de julio de 2019 (EUR-Lex, C-451/18, ECLI:EU:C:2019:635).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Segunda) de 27 de enero de 2021 (EUR-Lex, C-595/18 P, ECLI:EU:C:2021:73).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 15 de julio de 2021 (EUR-Lex, C-30/20, ECLI:EU:C:2021:604).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 6 de octubre de 2021 (EUR-Lex, C-882/19, ECLI:EU:C:2021:800).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 9 mayo de 1984 (vLex Información Jurídica Inteligente, n. 287, ECLI:ES:TS:1984:1165).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 3ª) de 30 de septiembre de 1989 (vLex Información Jurídica Inteligente, n. 1224, ECLI:ES:TS:1989:14816).

Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea (DOUE-L-2014-83527).

Documento de trabajo de los servicios de la Comisión. Guía Práctica. 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 de Funcionamiento de la Unión Europea (DOUE C 167 de 13.06.2013, p. 19).

Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de multas y la reducción de su importe en casos de cártel (DOUE C 298, 08.12.2006, p. 17).

Comunicación de 2006 relativa a la no imposición de multas o a la reducción de su importe en los asuntos relacionados con acuerdos entre empresas (Comunicación 96/C 207/04).

Comunicación de la Comisión de 19 de febrero de 2002 relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel (EUR-Lex, DOUE 2002/C 45/03, p.3).

Comunicación de la Comisión de 8 de diciembre de 2006 relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel (EUR-Lex, DOUE 2006/C 298/11).

Comunicación de la Comisión de 2 de julio de 2008 sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción con vistas a la adopción de decisiones con arreglo a los artículos 7 y 23 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo en casos de cártel (EUR-Lex, DOUE C 167, 02.07.2008, p.1).

Decisión del Consejo y de la Comisión, de 13 de diciembre de 1993, relativa a la celebración del acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Austria, la República de Finlandia, la República de Islandia, el Principado de Liechtenstein, el Reino de Noruega, el Reino de Suecia y la Confederación Suiza, por otra parte (DOCE, n. 1, de 03.01.1994, núm. 80086).

6. BIBLIOGRAFÍA

- Aliende Rodriguez, E., & Goeteyn, G. (2018). Cartels & Leniency 2019. A practical cross-border insight into cartels and leniency. *European Union*, 72-74.
- Beckert, W., van Damme, E., Dewatripont, M., Franks, J., ten Kate, A., & Legros, P. (2010). *Quantifying antitrust damages. Towards non-binding guidance for courts. Study prepared for the European Commission*. Luxemburgo: European Union.
- Buretta, J., & Terzaken, J. (2019). *The cartels and leniency review*.
- Comisión Europea. (2014). *Comprender las políticas de la Unión Europea: Competencia*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea.
- Comisión Europea. (2017). *Statement by Commissioner Vestager on fining Scania for participating in trucks cartel*.
- Comisión Nacional de la Competencia. (2014). Comunicación sobre el programa de clemencia.
- Comité de Legislación y Política de Competencia. (2002). Report on the Nature and Impact of Hard Core Cartels. *OCDE*, 3.
- García, F. d. (2017). La clemencia (leniency) en el Derecho de la Competencia (antitrust). *Revista de derecho de la competencia y la distribución*.
- Guerra Fernández, A., & Gutiérrez Hernández, A. (2011). Primeras experiencias en la aplicación del programa de clemencia en España por parte de la Comisión Nacional de la Competencia. *Uría Menéndez*, 135-141.
- Gutiérrez, I., & Zoido, E. (2003). *Cárteles: análisis y valoración de sus efectos*. Madrid: Fundación ICO.
- Jene, M. G. (8 de Mayo de 2019). Competencia judicial internacional y litigación Camiones: sobre la aplicación del artículo 7.2 del Reglamento Bruselas I refundido. *Diario La Ley* (nº 9410).
- La Vanguardia. (19 de Julio de 2016). Multa récord de 3.000 millones a los principales fabricantes de camiones por formar un cártel.
- Liano, I., Davis, P., & Nebbia, P. (2015). *Damages Claims for the Infringement of EU Competition Law*. Oxford: OUP Oxford.
- López, C. G. (1 de Enero de 2020). Responsabilidad de la filial por los ilícitos anticoncurrenciales de la matriz (Sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de octubre de 2021: Asunto C-882/19. *La Ley Unión* (nº 99).

- Marcos, F. (5 de Diciembre de 2020). Cuantificación del daño causado el cártel de los fabricantes de camiones. *Almacén de Derecho*.
- Navarro, A. C. (1 de Junio de 2020). Las acciones de daños stand-alone y su contribución a la eficacia del derecho de la competencia. *LA LEY mercantil* (nº 70).
- Perera, Á. C. (1 de Julio de 2019). El cártel de los camiones: presunción y prueba del daño. *Revista de Derecho de la Competencia y de la Distribución* (nº 25).