

Roj: STS 1098/2025 - **ECLI:**ES:TS:2025:1098

Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Civil

Sede: Madrid

Sección: 1

Nº de Recurso: 65/2022

Nº de Resolución: 432/2025

Fecha de Resolución: 18/03/2025

Procedimiento: Recurso de casación

Ponente: RAFAEL SARAZA JIMENA

Tipo de Resolución: Sentencia

Cuestión:

Indemnización de daños causados por la infracción del Derecho de la competencia. Cártel de los camiones. Informe pericial bastante a efectos de considerar suficiente el esfuerzo probatorio sobre la existencia del daño. Reiteración de jurisprudencia.

Resumen:

Estimación del recurso por infracción procesal. Valoración ilógica del informe pericial del actor. La inidoneidad del mercado tomado como de referencia (el de camiones ligeros y como refuerzo el de furgonetas), la improcedencia de trasladar automáticamente la elevación de los precios brutos a los precios finales, la omisión de los datos correspondientes a 1997, las dudas sobre la selección de datos y las diferencias en las variables utilizadas en el modelo de regresión de camiones medianos y pesados y las utilizadas en los camiones ligeros, hacen que una valoración que acepte el valor probatorio del informe pericial para cuantificar el sobreprecio, aun con correcciones, sea ilógica. Asunción de la instancia. Presunción del daño con base en los hechos descritos en la Decisión de la Comisión que sancionó el cártel. Esfuerzo probatorio suficiente que permite fijar la indemnización con criterios estimativos. El daño no fue insignificante ni meramente testimonial, por lo que no existiendo prueba de que ese daño supere el 5% del precio, procede fijar en esa magnitud la indemnización. Inidoneidad del informe pericial de la demandada para probar la inexistencia de prueba o que el daño fue inferior a esa magnitud. Devengo de los intereses legales desde la adquisición de los camiones.

Encabezamiento

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 432/2025

Fecha de sentencia: 18/03/2025

Tipo de procedimiento: CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL

Número del procedimiento: 65/2022

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 13/03/2025

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Sarazá Jimena

Procedencia: Audiencia Provincial de Zaragoza, Sección Quinta

Valls
Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. M^a Teresa Rodríguez

Sentencia de señalamiento adicional

Transcrito por: ACS

Nota:

CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL núm.: 65/2022

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Sarazá Jimena

Valls
Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. M^a Teresa Rodríguez

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 432/2025

Excmos. Sres.

D. Ignacio Sancho Gargallo, presidente

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

D. Manuel Almenar Belenguer

En Madrid, a 18 de marzo de 2025.

Esta Sala ha visto el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación respecto de la *sentencia 1218/2021, de 27 de octubre, dictada en grado de apelación por la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Zaragoza*, como consecuencia de *autos de juicio ordinario núm. 202/2020 del Juzgado de lo Mercantil número 2 de Zaragoza*, sobre indemnización de daños causados por infracción del Derecho de la competencia.

Es parte recurrente Renault Trucks S.A.S., representada por el procurador D. Ignacio López Chocarro y bajo la dirección letrada de D. Rafael Murillo Tapia y D.^a Natalia Gómez Bernardo.

Es parte recurrida Vía Augusta S.A., representada por el procurador D. Gregorio Portella Chóliz y bajo la dirección letrada de D. Jaime Concheiro Fernández.

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

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- *Tramitación en primera instancia.*

La representación procesal de Vía Augusta S.A., interpuso demanda de juicio ordinario contra Renault Trucks S.A.S., que fue repartida al *Juzgado de lo Mercantil número 2 de Zaragoza y que finalizó por sentencia número 102/2021, de 9 de junio*, que desestimó la demanda interpuesta, absolviendo a la parte demandada de los pedimentos efectuados en su contra, sin especial pronunciamiento en costas.

SEGUNDO.- *Tramitación en segunda instancia*

1.- La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de la parte demandante. La representación de Renault Trucks S.A.S., se opuso al recurso.

2.- La *resolución del recurso correspondió a la Sección Quinta de la Audiencia Provincial de Zaragoza, que lo tramitó con el número de rollo 1022/2021*, y tras seguir los correspondientes trámites dictó *sentencia 1218/2021, de 27 de octubre*, que estimó el recurso interpuesto por la parte demandante, revocó la sentencia de primera instancia y estimó la demanda, condenando a la demandada a abonar a la demandante la cantidad de 80.644,16 euros, más los intereses devengados desde la fecha de interposición de la demanda, sin costas de ninguna de las instancias.

TERCERO.- *Interposición y tramitación del recurso extraordinario por infracción procesal y del recurso de casación*

1.- La representación de Renault Trucks S.A.S., interpuso recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación.

Los motivos del recurso extraordinario por infracción procesal fueron:

«Primero.- Al amparo del *art. 469.1.4º LEC*, por infracción del *art 386 LEC* y vulneración del *art. 24 CE*. Error patente en la valoración por parte de la sentencia recurrida del texto de la decisión, infiriendo una presunción judicial sin enlace lógico con los hechos que sirven de base a dicha presunción y que causa indefensión a esta parte. Una correcta valoración de la decisión habría permitido a esta parte probar la inexistencia del daño reclamado (lo que ha sido vedado por la sentencia de apelación)».

«Segundo.- Al amparo del *art. 469.1.4º LEC* por error patente en la valoración del informe pericial aportado por el demandante, con infracción del *art. 24 CE* que produce indefensión a esta parte: error patente, arbitrariedad e irracionalidad en la valoración del informe pericial de la actora».

«Tercero.- Al amparo del *art. 469.1.4º LEC*, por infracción del *artículo 24 CE*, al conculcar la sentencia recurrida el principio de igualdad de armas procesales y

justicia rogada: la sentencia de apelación rechaza la cuantificación del daño de la parte I del informe KPMG solo porque su resultado matemático conduce a la desestimación de la demanda».

«Cuarto.- Al amparo del *artículo 469.1.4º LEC* por error patente en la valoración del informe pericial aportado por la demandada, con infracción del *artículo 24 CE* que produce indefensión a esta parte. Una correcta valoración del dictamen pericial aportado por mi representada habría conducido a la desestimación de la demanda».

Los motivos del recurso de casación fueron:

«Primero.- Al amparo de lo establecido en el *artículo 477.1 LEC*, infracción del *artículo 1.902 CC* por indebida aplicación al caso de la denominada regla del daño *ex re ipsa* conforme a las *sentencias del Tribunal Supremo núm. 516/2019, de 3 de octubre, 351/2011 de 31 de mayo y núm. 692/2008, de 17 de julio* ».

«Segundo.- Al amparo de lo establecido en el *artículo 477.1 LEC*. Infracción del *art. 1.902 CC* en su modalidad de oposición a la doctrina jurisprudencial representada entre otras por las *sentencias núm. 344/2012, de 8 de julio (ECLI:ES:TS:2012:5462)* y *651/2013, de 7 de noviembre (ECLI:ES:TS:2013:5819)* (CASOS AZUCARERA) ».

2.- Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a esta Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en esta Sala y personadas ante la misma las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto de 8 de mayo de 2024, que admitió los recursos y acordó dar traslado a la parte recurrida personada para que formalizara la oposición.

3.- La parte recurrida formalizó su oposición al recurso, mediante la presentación del correspondiente escrito.

4.- Al no solicitarse por todas las partes la celebración de vista pública, se señaló para votación y fallo el día 13 de marzo de 2025 en que ha tenido lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- *Resumen de antecedentes del caso*

1.- Vía Augusta S.A., adquirió, mediante compra directa, entre los años 1999 y 2001, los camiones matrícula: NUM000, por un precio de 62.805,76 euros; NUM001, por el mismo precio que el anterior; NUM002, por un precio de 66.111,33 euros; NUM003, por un precio de 76.689,14 euros; y, NUM004, por un precio de 66.111,33 euros. Los cinco vehículos relacionados, de la marca Volvo o Renault, fueron fabricados por una empresa integrada en el grupo de sociedades del que forma parte Renault Trucks S.A.S.

2.- El 19 de julio de 2016, la Comisión Europea dictó una Decisión [CASE AT.39824-Trucks] (en lo sucesivo, la Decisión) en la que recogía el reconocimiento de hechos constitutivos de prácticas colusorias infractoras del *art. 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)* y 53 del Acuerdo EEE por parte de quince sociedades integradas en cinco empresas fabricantes de camiones (MAN, DAF,

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

3.- Vía Augusta S.A., presentó una demanda contra Renault Trucks S.A.S., en la que ejercitó una acción de responsabilidad extracontractual del *artículo 1.902 CC*, en relación con el *artículo 101 TFUE*, por realización de prácticas colusorias, con fundamento en la *Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016*. Y solicitó que se declarase a la demandada responsable de los daños y perjuicios producidos, condenándola a abonar al demandante 80.644,16 euros, más los intereses legales devengados desde la fecha de interposición de la demanda.

4.- El Juzgado de lo Mercantil al que correspondió el conocimiento de la demanda dictó una sentencia en la que desestimó la demanda, al apreciar la prescripción.

5.- La sentencia fue apelada por la parte demandante y la Audiencia Provincial dictó una sentencia en la que estimó el recurso interpuesto por la actora, revocó la sentencia de instancia y estimó la demanda, condenando a la demandada a pagar la cantidad de 80.644,16 euros, más los intereses devengados desde la fecha de interposición de la demanda, sin declaración de las costas de primera instancia ni de apelación. En lo que ahora importa, consideró mejor fundado el informe pericial aportado por el demandante (el conocido como Caballer, Herrerías y otros) y aceptó el porcentaje de sobreprecio medio del 16,35% que se habría trasladado a los precios netos, condenando al abono de lo reclamado por tal concepto, más los intereses devengados desde la fecha de cada adquisición.

6.- Renault ha interpuesto un recurso extraordinario por infracción procesal, basado en cuatro motivos, y un recurso de casación, basado en dos motivos, todos los cuales han sido admitidos.

SEGUNDO.- *Admisibilidad de los recursos de la demandada (Renault)*

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

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

caso difiere el sentido de la resolución impugnada respecto de aquellos precedentes.

2.- En consecuencia, dado que los motivos de ambos recursos están formulados respetando las exigencias propias de estos recursos extraordinarios, procede rechazar esta causa de inadmisión y entrar a analizar los recursos, abordando, en primer lugar, el segundo motivo del recurso extraordinario por infracción procesal.

Recurso extraordinario por infracción procesal

TERCERO.- *Motivo segundo: error patente en la valoración de la prueba pericial de la demandante*

1.- Planteamiento. El motivo segundo se formula al amparo del *art. 469.1 4º LEC*, y denuncia la vulneración del *art. 24.1 CE*, por error patente, arbitrariedad e irracionalidad en la valoración del informe pericial de la parte demandante.

Al desarrollar el motivo, la parte recurrente argumenta, resumidamente, que la Audiencia Provincial ha efectuado una valoración de la prueba arbitraria e ilógica, en atención a todas las objeciones que es posible hacerle al informe aportado por la parte demandante y que se explicitan.

2.- Resolución de la Sala. El motivo se estima por las razones que exponemos a continuación, coincidentes con lo argumentado en las *sentencias de esta sala 370/2024 ; 372/2024 ; 373/2024 ; 374/2024 ; 375/2024 ; 376/2024 ; y 377/2024; todas de 14 de marzo*.

Aunque como regla general, por las limitaciones de formulación y cognición propias de los recursos extraordinarios, este tribunal no entra a revisar, caso por caso, la valoración que el tribunal de apelación ha realizado de los informes periciales aportados por las partes, en el presente asunto, inmerso en un fenómeno más amplio, el de la litigación en masa, que obliga a la reconsideración de las soluciones adoptadas habitualmente en otro contexto de litigación individual, concurren una serie de circunstancias que nos llevan, en aras del principio de igualdad de trato de esa multitud de litigantes (*art. 14 de la Constitución*), a entrar a realizar una mínima valoración sobre la aptitud del informe presentado por la parte demandante para la acreditación del sobreprecio.

Es una realidad insoslayable la existencia de miles de procedimientos en los que se ejercitan acciones de daños por el sobrecoste en la compra de vehículos afectados por el «cártel de los camiones», en los que para el cálculo del sobreprecio se ha empleado el mismo informe aportado en el presente pleito por la parte demandante (elaborado por Caballer, Herrerías y otros), sin perjuicio de ligeras adaptaciones. En todos estos casos han aflorado objeciones similares, si no idénticas, que, siendo predicables de todos los informes aportados, han sido valoradas de distinta forma por los tribunales de instancia: en unos casos, se han admitido esas objeciones, lo que ha dado lugar a que, reconociendo un esfuerzo probatorio, se haya acudido a la estimación judicial; en otros, la aceptación de algunas de estas objeciones ha justificado que el tribunal realizara algunos ajustes al informe y modificara sus conclusiones; y en otros, las objeciones han sido rechazadas y por lo tanto se han aceptado íntegramente las conclusiones del informe.

En este contexto, siendo como decíamos muy similares las objeciones

planteadas en todos esos pleitos, este tribunal de casación, dentro de sus funciones unificadoras de la interpretación y aplicación judicial del ordenamiento jurídico (arts. 123.1 de la Constitución , 53 y 56 de la Ley Orgánica del Poder Judicial y 1.6 del Código Civil), no puede obviar la relevancia de esa disparidad de trato, que no viene dada por la singularidad de lo juzgado en cada caso, sino por la disparidad de criterio de los tribunales de instancia sobre la misma realidad cuestionada.

3.- Por estas razones consideramos oportuno, al hilo de este motivo, entrar a valorar la concreta idoneidad del informe pericial de la parte demandante y el carácter lógico (o no) de la valoración probatoria realizada en la instancia. Este informe trata de ofrecer una hipótesis de cuantificación del daño ajustada a los casos del denominado cártel de los camiones y para ello parte de un método reconocible (el sincrónico comparativo, completado con el diacrónico) de los que aparecen en la Guía de la Comisión con carácter general como aptos para el cálculo del sobreprecio. No obstante, presenta serias objeciones, puestas de manifiesto de manera muy generalizada en este y en otros procedimientos similares, que impiden asumir sus conclusiones:

1.º.- La primera, y muy determinante de que los resultados de la comparación no puedan aceptarse, es que el mercado tomado como de referencia (el de camiones ligeros y como refuerzo el de furgonetas) no resulta suficientemente similar como para efectuar una comparación que pueda resultar válida. Pese a su aparente proximidad, el mercado de camiones ligeros presenta considerables diferencias con el de camiones medianos y pesados, que tienen un impacto en la determinación de los precios: divergencias respecto de las características de los vehículos (como la potencia, el grado de personalización, etc.); divergencias en cuanto a los factores de demanda en cada uno de esos mercados; el volumen de mercado en España de cada tipo de vehículo es muy diferente; y la estructura de fabricación (que implica un diferente grado de estandarización) y de mercado (número de fabricantes, identidad) también difieren.

Además de la naturaleza de los productos comparados, en una comparación entre mercados son relevantes el modo de comercialización y las características del mercado, teniendo en cuenta no solo el número de competidores sino la estructura de costes y el poder adquisitivo de los clientes. El comprador de un camión pesado o medio no es intercambiable con el comprador de una furgoneta o un camión ligero. Mientras que la furgoneta e incluso el camión ligero suele utilizarse para que la empresa que lo adquiere pueda distribuir sus propios productos, los clientes que adquieren camiones medios y, sobre todo, camiones pesados son mayoritariamente empresas de transporte de mercancías que prestan servicios a terceros.

La existencia de normas que establecen una clasificación en la que los camiones medianos y ligeros se incluyen en un mismo apartado es irrelevante respecto de la comparabilidad de los mercados de uno y otro producto. Tales normas, tanto europeas como nacionales, establecen una clasificación de los camiones acorde a la naturaleza y finalidad de cada norma, pero no para establecer una similitud entre los mercados de ambos productos que sea relevante en una comparación sincrónica para establecer los efectos del cártel.

2.º.- Por otra parte, el cálculo del sobrecoste se realiza tomando los precios brutos de los fabricantes extraídos de una revista del sector (CETM) para su posterior aplicación a los precios finales, sin que se justifique tal traslación automática. Hay otras variables que se pueden aplicar sobre aquel y con influencia en el precio final a

pagar por el cliente, como la dispersión de descuentos.

3.º.- Se omiten los datos correspondientes al año 1997, que es un año relevante por ser el del inicio del cártel, y lo que se incluye es una referencia de los mismos obtenida por una fórmula econométrica, sin que se justifique tal elección debidamente.

4.º.- Concurren dudas sobre la selección de datos, que debe ser representativa para poder aplicar sobre ellos los modelos econométricos, evitando el riesgo de sesgos en su elección. Así, no se aclara la composición no homogénea de las bases de datos utilizadas, tanto en lo que atañe a las marcas, como en lo relativo a potencias y masas de los vehículos.

5.º.- Las variables utilizadas en el modelo de regresión de camiones medianos y pesados para determinar el sobreprecio son diferentes de las utilizadas en los camiones ligeros, lo que invalidaría su comparación. Se prescinde en este último caso de la variable marca, lo que no se justificaría suficientemente por la falta de identidad de todas las marcas en uno y otro mercado, resultando objetable que se acuda a un método econométrico sobre la base de un coeficiente predeterminado por escasas variables para luego, en su ejecución, prescindir de una de ellas.

Y en cuanto al método diacrónico (basado en la comparación de los precios de camiones medianos y pesados durante el período del cártel con los existentes después del final de la conducta sancionada), son significativos los desequilibrios en la muestra de datos y en la distribución de marcas y períodos de referencia, además de concurrir errores en el registro de potencias de los vehículos y, también, en los propios datos. En todo caso se constata que tal método solo se utiliza como refuerzo del anterior y el propio dictamen alberga dudas sobre sus conclusiones y, por otra parte, no es el método aceptado en la práctica totalidad de las sentencias recurridas.

Por estas razones puede considerarse ilógica la valoración de la prueba pericial realizada por la Audiencia Provincial y, consecuentemente, el motivo debe estimarse.

4.- Lo anterior no impide que, en atención a la enorme dificultad de cuantificar el sobrecoste en estos supuestos del cártel de los camiones, se haya considerado que un informe de estas características satisfacía la exigencia de que el demandante hubiera realizado un mínimo esfuerzo probatorio que permitiera acudir a la estimación judicial, como se razonará más adelante.

CUARTO.- *Consecuencias de la estimación del recurso extraordinario por infracción procesal*

1.- La estimación del segundo motivo de infracción procesal conlleva que, sin necesidad de examinar los restantes, anulemos la sentencia recurrida y, de conformidad con la *regla 7.ª del apartado Primero de la Disposición Final Decimosexta LEC*, dictemos nueva sentencia, teniendo en cuenta lo alegado en el recurso de casación.

2.- Sobre la existencia y la valoración del daño en el cártel de los camiones ya nos hemos pronunciado en las en las *sentencias 923/2023 , 924/2023 , 925/2023 , 926/2023 y 927/2023, todas ellas de 12 de junio ; las sentencias 940/2023 , 941/2023 , 942/2023, todas ellas de 13 de junio ; las sentencias 946/2023 , 947/2023 , 948/2023 , 949/2023 , 950/2023, todas ellas de 14 de*

junio ; así como en la sentencia 1415/2023, de 16 de octubre ; y en las posteriores de 14 de marzo de 2024 (sentencias 370/2024 , 372/2024 , 373/2024 , 374/2024 , 375/2024 , 376/2014 y 377/2024). Al no existir ninguna razón que justifique que nos separemos de estos precedentes, reiteramos a continuación la argumentación vertida en estas sentencias.

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

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

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

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

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

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

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

Como consecuencia de lo anterior, la parte dispositiva de la Decisión declaró que las unidades empresariales que reseña a continuación habían infringido el *art. 101 TFUE* y el *art. 53 del Acuerdo EEE* -durante determinados periodos de tiempo que indica a continuación-, al participar en prácticas colusorias de fijación de precios e incrementos de precios brutos de los camiones medios y pesados en el Espacio Económico Europeo (EEE) de camiones medianos y pesados y no simplemente un intercambio de información.

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

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

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

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

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

7.- Los hechos de los que parte el tribunal de apelación para presumir la existencia del daño y de la relación de causalidad son los hechos constatados en la Decisión. Las máximas de experiencia, muchas de ellas recogidas en los documentos elaborados por la Comisión, han servido para establecer el enlace preciso y directo

según las reglas del criterio humano entre esos hechos probados, en tanto que fijados en la Decisión, y el hecho presumido: que el cártel provocó el incremento del precio de los camiones objeto de los acuerdos colusorios.

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

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

«Se entiende por restricciones de la competencia por objeto aquéllas que por su propia naturaleza poseen el potencial de restringir la competencia. Se trata de restricciones que, dados los objetivos de las normas comunitarias de competencia, presentan un potencial tan elevado de efectos negativos para la competencia que no es necesario aplicar el apartado 1 del artículo 81 para demostrar cualquier efecto real en el mercado. Dicha presunción se basa en la gravedad intrínseca de la restricción y en la experiencia, que demuestra que las restricciones de la competencia que lo sean por su objeto pueden surtir efectos negativos para el mercado y poner en peligro los objetivos de las normas comunitarias de competencia. Las restricciones por objeto, tales como la fijación de precios y el reparto de mercados, reducen la producción y aumentan los precios, lo que redundaría en una mala asignación de recursos, pues no se producen los bienes y servicios que demandan los clientes. Suponen asimismo una reducción del bienestar de los consumidores, quienes se ven obligados a pagar precios más elevados por dichos bienes y servicios».

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

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

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

9.- Como ya se ha expresado, hay prueba suficiente de que el cártel causó daños, consistentes fundamentalmente en que los adquirentes de los camiones pagaron un sobreprecio derivado de la artificial elevación de los precios provocada por el cártel. Se hace necesario cuantificar ese daño.

10.- *La estimación del daño.* Para valorar el alcance del daño producido por el cártel (el sobreprecio pagado por el comprador final del camión) y fijar la indemnización adecuada, es relevante estimar lo que habría ocurrido de no haberse producido la práctica restrictiva de la competencia, lo que supone recrear un escenario hipotético (hipótesis contrafactual).

Esta estimación sirve para determinar cuál habría sido el precio del camión en un escenario no cartelizado, cuya comparación con el precio efectivamente pagado daría como resultado el importe del sobreprecio causado por el cártel.

11.- En las sentencias antes citadas, con referencia a la *sentencia 651/2013, de 7 de noviembre (ECLI:ES:TS:2013:5819)*, sobre el cártel del azúcar, hicimos mención a la imposibilidad de realizar una reproducción perfecta de cuál hubiera sido la situación si no se hubiera producido la conducta ilícita. Esta dificultad es un problema común a todas las valoraciones de daños y perjuicios que consisten en proyecciones de lo que habría sucedido si la conducta ilícita no hubiera tenido lugar. Así sucede, por ejemplo, en el caso del lucro cesante derivado de un ilícito. Como declaramos en la *sentencia 913/2021, de 23 de diciembre (ECLI:ES:TS:2021:4948)*, «la existencia y cuantía del lucro cesante no deja de ser una hipótesis precisada de una demostración adaptada a su naturaleza de probabilidad más o menos intensa de acuerdo con las reglas de la experiencia teniendo en cuenta lo que normalmente habría sucedido en la mayoría de los casos (*id quod plerumque accidit*)».

Esta dificultad no debe impedir que las víctimas reciban un importe de indemnización adecuado por el perjuicio sufrido, sino que justifica una mayor amplitud del poder de los jueces para estimar el perjuicio y que el hecho de que el cálculo de las indemnizaciones haya de realizarse sobre hipótesis de situaciones fácticas no acaecidas realmente puede justificar una mayor flexibilidad en la estimación de los perjuicios por el juez.

Por tanto, la facultad del juez de fijar la indemnización del daño producido por la conducta infractora del Derecho de la competencia mediante una estimación ya estaba reconocida en nuestro ordenamiento jurídico como consecuencia necesaria del principio de indemnidad del perjudicado propio del *art. 1902 CC* y del *art. 101 TFUE*, antes incluso de la entrada en vigor de la Directiva y de la trasposición al

Derecho interno del art. 17.1 de dicha Directiva.

12.- La preocupación por las dificultades que presenta la cuantificación del daño ocasionado por las conductas infractoras del Derecho de la competencia, que pueden ser un obstáculo significativo para el resarcimiento de tales daños y la consecuente eficacia del derecho de los perjudicados al resarcimiento de esos daños, aparece en 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 TFUE* y la Guía práctica que le acompañaba, y se reflejó también en los considerandos de la Directiva (por ejemplo, apartados 45 y 46).

13.- La atribución al juez de facultades de estimación de la cuantificación del daño causado por la conducta infractora de la competencia permite superar algunas dificultades propias de la valoración del daño en este campo. El apartado 82 de la *STJUE de 22 de junio de 2022 (asunto C-267/20, Volvo y DAF Trucks, ECLI: EU:C:2022:494)*, al justificar la atribución al juez de estas facultades estimativas en el art. 17.1 de la Directiva, declaró que dicha norma tenía por objeto «flexibilizar el nivel de prueba exigido para determinar el importe del perjuicio sufrido y subsanar la asimetría de información existente en detrimento de la parte demandante afectada, así como las dificultades derivadas del hecho de que la cuantificación del perjuicio sufrido requiere evaluar cómo habría evolucionado el mercado de referencia si no se hubiera producido la infracción».

La posterior *sentencia del TJUE de 16 de febrero de 2023 (asunto C312/21, Tráficos Manuel Ferrer, ECLI: EU:C:2023:99)*, en su apartado 53, ha ceñido la aplicación de las facultades de estimación del juez en este campo a «situaciones en que, una vez acreditada la existencia de ese perjuicio respecto de la parte demandante, sea prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificarlo».

En esta última sentencia, el TJUE afirma que «en el supuesto de que la imposibilidad práctica de evaluar el perjuicio se deba a la inactividad de la parte demandante, no corresponderá al juez nacional sustituir a esta parte ni suplir su falta de acción» (apartado 57).

14.- En el presente caso, como ya se ha expresado, hay prueba suficiente de que el cártel causó daños, consistentes fundamentalmente en que los adquirentes de los camiones pagaron un sobreprecio derivado de la artificial elevación de los precios provocada por el cártel. Sin embargo, no hay prueba suficiente de cuál ha sido el importe del sobreprecio porque, al estimar el recurso extraordinario por infracción procesal de la demandada, hemos considerado que ese extremo no ha quedado probado por el informe pericial presentado por el perjudicado, que no ha resultado idóneo para realizar esta cuantificación.

15.- La citada *STJUE de 16 de febrero de 2023* hace referencia a la facultad que el *art. 5.1 de la Directiva, traspuesto al Derecho interno en los arts. 283.bis.a) y ss. LEC*, otorga al demandante de solicitar la exhibición de pruebas por el demandado y por terceros, fundamentalmente de documentos. Pero tal referencia ha de entenderse en el contexto de una cuestión prejudicial en la que, como dato relevante, se exponía que se había realizado tal exhibición de pruebas (que no había conseguido aportar ningún dato relevante para la cuantificación del daño), y no como indicación de que ese fuera el único medio que tiene el demandante para demostrar que no ha sido pasivo en la prueba del importe del daño.

El juez nacional debe valorar los elementos pertinentes, dadas las circunstancias concurrentes en el caso enjuiciado, para juzgar el esfuerzo probatorio desplegado por el perjudicado. Entre ellos se encuentra, como uno más de los posibles y no como una exigencia de carácter ineludible, haber hecho uso de las diligencias de acceso a las fuentes de la prueba. Por tanto, esa referencia que hace la citada sentencia del TJUE a la solicitud de exhibición de pruebas no supone que, de no haberse formulado tal solicitud, necesariamente la falta de prueba sobre el importe del daño sea atribuible a la inactividad del demandante.

16.- En un caso como el presente, no consideramos que pueda apreciarse una inactividad probatoria de la parte demandante que hiciera improcedente la estimación judicial del daño. Por eso, que hayamos considerado inadecuado el informe para la cuantificación del sobrecoste y, por tanto, hayamos rechazado sus conclusiones, no supone, sin más, la inactividad de los demandantes. Sobre todo si tenemos en cuenta que, a las dificultades propias de la cuantificación del daño en asuntos de competencia a que hacían referencia los apartados 17 y 123 de la citada Guía práctica, se suman las derivadas de las especiales características del cártel de los camiones.

Así, 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 cartel también dificultan mucho aplicar con éxito otros métodos de cuantificación de daños, como los basados en costes y análisis financieros.

En este contexto, las propias características de este cartel contribuyen a considerar que, en este caso, la falta de idoneidad del informe presentado por el demandante para cuantificar el sobreprecio no supone una inactividad que impida la estimación judicial. Se trata de un cartel de 14 años de duración, que abarcaba todo el EEE y en el que los participantes en el cartel eran los mayores fabricantes europeos con una cuota de mercado de aproximadamente el 90%; con documentos redactados en varios idiomas distintos del propio del demandante; con una solicitud de clemencia y una transacción que obstaculizan aún más la obtención de los documentos relevantes (*art. 283.bis .i. 6 LEC*). Estas características del cartel y la propia dificultad de precisar y encontrar la documentación que pudiera ser relevante en la práctica deben relacionarse con la existencia de un escaso plazo legal de 20 días para presentar la demanda tras la práctica de la medida de acceso a las fuentes de prueba (*art. 283.bis .e. 2 LEC*).

17.- Esta valoración viene avalada por la interpretación sistemática y teleológica del *art. 101.1 TFUE* y la necesidad de garantizar su plena eficacia y del efecto útil, por la que los órganos jurisdiccionales nacionales también deben velar, según resulta de la jurisprudencia reiterada del TJUE (*STJUE de 12 de noviembre de 2019 (asunto C-435/18 , Otis y otros, ECLI: EU:C:2019:1069*).

Y para garantizar el cumplimiento de estos objetivos, el TJUE fija los criterios a que deben atender las normas nacionales relativas al modo de ejercicio del derecho a solicitar la reparación del daño:

«25 A este respecto, y específicamente en el ámbito del Derecho de la competencia, las normas nacionales relativas al modo de ejercicio del derecho a solicitar la reparación del daño resultante de un acuerdo o práctica prohibidos por el artículo 101 TFUE no deben menoscabar la aplicación efectiva de dicha disposición (véase, en este sentido, la *sentencia de 5 de junio de 2014, Kone y otros, C-557/12*, EU:C:2014:1317, apartado 26 y jurisprudencia citada). [...]

»27 Debe señalarse asimismo que, como destacó también la Abogada General, en síntesis, en el punto 78 de sus conclusiones, tanto la garantía de la plena eficacia y del efecto útil del artículo 101 TFUE como la protección eficaz contra las consecuencias perjudiciales de una infracción del Derecho de la competencia se verían gravemente menoscabadas si la posibilidad de reclamar resarcimiento por los perjuicios causados por un cártel se limitara a los proveedores y adquirentes del mercado afectado por el cártel. En efecto, ello privaría inmediata y sistemáticamente a las víctimas potenciales de la posibilidad de reclamar resarcimiento».

Prevenir este riesgo de menoscabo del objetivo de una «protección eficaz contra las consecuencias perjudiciales de una infracción del Derecho de la competencia» resulta particularmente relevante a la vista de la finalidad a que responde esta participación del sector privado en ese objetivo. Participación que, como ha declarado la *STJUE de 10 de noviembre de 2022 (asunto C-163/21, Paccar, ECLI: EU:C:2022:863)*, «no solo permite poner remedio al daño directo que la persona en cuestión alega haber sufrido, sino también a los daños indirectos causados a la estructura y al funcionamiento del mercado, que no ha podido desplegar su plena eficacia económica, en particular en beneficio de los consumidores afectados (véase, en este sentido, la *sentencia de 6 de octubre de 2021, Sumal*, C-882/19, EU:C:2021:800, apartado 36)» (p.56).

18.- En la *sentencia de esta sala 651/2013*, del cártel del azúcar, declaramos que «[l]o exigible al informe pericial que aporte la parte perjudicada es que formule una hipótesis razonable y técnicamente fundada sobre datos contrastables y no erróneos». Pero como hemos indicado en las sentencias antes reseñadas dictadas en el cártel de los camiones, esa afirmación no se hizo para establecer un requisito imprescindible para que el perjudicado obtenga una indemnización de los daños provocados por el cártel, sino como fundamento de la aceptación por el tribunal de la valoración de los daños del informe pericial presentado por el perjudicado en aquel litigio, que era impugnado por las empresas participantes en aquel cartel porque contenía errores en la valoración del daño. Por esa razón afirmamos, a continuación, que «el informe del perito de las demandantes contiene ambos elementos y que por tanto, a falta de otra hipótesis alternativa que pueda considerarse mejor fundada, la valoración de los daños realizada en dicho informe ha de considerarse razonable y acertada».

En el caso ahora enjuiciado, que no hayamos aceptado las conclusiones del informe pericial presentado por la parte demandante, no supone que haya existido una inactividad probatoria que impida hacer uso de las facultades estimativas, habida cuenta de las dificultades que las circunstancias concurrentes en el cártel suponían para que los demandantes pudieran probar el importe del daño.

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 fue confirmado por la *sentencia de la Court of Appeal* de 27 de febrero de 2024 (cases, CA-2023-001010 and CA-2023-001109).

19.- La conclusión de lo anterior es que la actividad probatoria desplegada por el demandante, en concreto la presentación del informe pericial con la demanda, pese a que dicho informe no resulte convincente, en este caso puede ser considerada suficiente para descartar que la ausencia de prueba suficiente del importe del daño se deba a la inactividad del demandante. Y estando probada la existencia del daño, justifica que podamos hacer uso de facultades estimativas para fijar la indemnización.

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

Estas circunstancias descritas en la Decisión son también suficientes para entender que ese daño no fue insignificante o meramente testimonial. Lo que no ha resultado probado en este caso es que el importe de ese daño haya sido superior al 5% del precio del camión, que es el porcentaje que hemos considerado como importe mínimo del daño, atendidas las referidas circunstancias del cártel y los datos estadísticos sobre los porcentajes de sobreprecio que suelen causar los cárteles, en aplicación de las facultades estimativas atribuidas por el ordenamiento jurídico antes incluso de la trasposición de la Directiva, como consecuencia directa del principio de indemnidad derivado de los *arts. 1902 del Código Civil* y *101 TFUE*.

20.- A ello debe unirse que el informe pericial aportado por la demandada no desvirtúa la conclusión de que el cártel produjo daños ni tampoco acredita un sobreprecio inferior. Parte de la base incorrecta de que la conducta ilícita consistió en un intercambio de información sobre precios brutos. Y que la repercusión del incremento de precios brutos no tenga necesariamente un reflejo directamente proporcional en los precios netos no quita que, como se justificó en las citadas sentencias de junio y octubre de 2023, si existe un cártel que ha elevado los precios brutos, los posibles descuentos se habrán producido desde un nivel de precios más alto que si no hubiera existido el cártel. En definitiva, por más que intervengan diversos factores en la fijación del precio final, si se parte de un precio bruto superior al que habría resultado de una concurrencia no distorsionada por el cártel, el precio final también será más elevado. Es lo que la *sentencia del Tribunal de Distrito de Amsterdam de 12 de mayo de 2021* ha denominado gráficamente el «efecto marea»: es como si la marea levantara todos los barcos. Cada uno de los barcos puede seguir subiendo y bajando con las olas, pero incluso el barco más bajo está en un nivel más alto y eso son los precios más altos que pagan los compradores de camiones. No se entiende por qué los escalones intermedios del mercado (las filiales nacionales encargadas de la distribución y los concesionarios, ya fueran independientes o dependientes de los fabricantes) habrían absorbido en sus márgenes comerciales durante 14 años los aumentos de precios brutos provocados por la conducta ilícita de los fabricantes evitando de este modo su repercusión en los compradores finales.

Además de lo anterior, el punto temporal de arranque de esos datos se sitúa en una fecha (2003) muy alejada del momento de inicio de la infracción (1997), lo que

supone que los posibles efectos sobre los precios de transacción acumulados en ese extenso periodo transcurrido entre el inicio de las prácticas colusorias y la fecha a que corresponden los primeros datos no han podido integrarse en el análisis. Lo que quiere decir que cualquier efecto sobre los precios que hubiera podido ocasionar el cártel en el periodo 1997-2003 se ha descontado del resultado final.

El método de comparación diacrónico exige comparar la evolución del mercado y de los precios en el «periodo colusorio» y el «periodo postcolusorio» y/o, en su caso, «precolusorio», es decir, en un periodo no afectado por el cártel. En este caso, no puede considerarse que esta premisa básica de ese método comparativo se haya cumplido, pues no puede considerarse, a estos efectos, como periodo exento de colusión el comprendido entre la fecha del 18 de enero de 2011 (en que concluye el periodo colusorio sancionado por la Comisión), y el 17 de julio de 2016 (fecha de la Decisión). Y ello porque, como declara la Comisión en el punto 102 de la Decisión, «dado el carácter secreto con el que se llevaron a cabo las prácticas objeto de la infracción, en el presente caso no es posible constatar con absoluta certeza que se ha producido el cese de la infracción. En consecuencia, es necesario que la Comisión condene a las empresas destinatarias de la Decisión que pongan fin a la infracción (en caso o en la medida en que no lo hayan hecho todavía) y que se abstengan de concluir o participar en cualquier acuerdo o práctica concertada que pueda tener por objeto o efecto idéntico o similar». Y en su parte dispositiva (art. 3) ordena: «Las empresas mencionadas en el artículo 1 deberán poner fin inmediatamente a las infracciones indicadas en el citado artículo, en la medida en que no lo hayan hecho todavía. [...]». Abunda en esta consideración la advertencia que se contiene en el apartado 44 de la Guía práctica de la Comisión sobre las posibles dudas que pueden surgir «en cuanto a si el periodo inmediatamente posterior al término de la infracción no ha resultado afectado por el comportamiento contrario a la competencia. Por ejemplo, cuando hay cierta demora hasta que las condiciones del mercado vuelven al nivel de cuando no había infracción, utilizar datos del periodo inmediatamente posterior a la infracción podría subestimar el efecto de la misma».

21.- Como consecuencia de todo lo expuesto, el importe de la indemnización será el equivalente al 5% del precio de adquisición de cada uno de los camiones objeto de litigio, con los intereses legales desde la fecha de adquisición (*sentencias 940/2023, de 13 de junio ; 941/2023, de 13 de junio ; 946/2023, de 14 de junio ; 947/2023, de 14 de junio ; y 1415/2023, de 16 de octubre*).

QUINTO.- *Costas y depósitos*

1.- Estimado el recurso extraordinario por infracción procesal formulado, no procede hacer expresa condena en costas (*art. 398.2 LEC*). En la medida en que la estimación de este recurso ha supuesto que no entráramos a resolver el recurso de casación, no procede hacer expresa condena de las costas correspondientes a dicho recurso de casación.

2.- La estimación en parte del recurso de apelación de la parte demandante conlleva que no proceda hacer expresa imposición de las costas de la segunda instancia, a tenor del *art. 398.2 LEC* .

3.- La estimación parcial de la demanda comporta que no proceda hacer expresa imposición de las costas de primera instancia, según dispone el *art. 394.2 LEC* .

4.- Igualmente, procede acordar la devolución de los depósitos constituidos para la formulación de todos los recursos, de conformidad con la *disposición adicional 15.ª, apartado 8, LOPJ* .

FALLO

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

1.º- Estimar el recurso extraordinario por infracción procesal interpuesto por Renault Trucks S.A.S., contra la *sentencia núm. 1218/2021, de 27 de octubre, dictada por la Sección 5.ª de la Audiencia Provincial de Zaragoza, en el recurso de apelación núm. 1022/2021* , que anulamos.

2.º- Estimar en parte el recurso de apelación interpuesto por Vía Augusta S.A., contra la *sentencia núm. 102/2021, de 9 de junio, dictada por el Juzgado de lo Mercantil número 2 de Zaragoza, en el juicio ordinario núm. 202/2020* , que revocamos en el sentido de condenar a la demandada a indemnizar a la parte demandante en una suma equivalente al 5% del precio de adquisición de cada uno de los camiones objeto de litigio, más los intereses legales devengados desde la fecha de cada adquisición.

3.º- No hacer expresa imposición de las costas causadas por el recurso extraordinario por infracción procesal y del recurso de casación, ni de las costas de ambas instancias.

4.º- Devuélvanse los depósitos constituidos para la formulación de los recursos.

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

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.