

**PRESCRIPCIÓN Y DAÑO EN LAS RECLAMACIONES DE
DAÑOS POR CONDUCTAS ANTICOMPETITIVAS:
LUCES Y SOMBRAS DE LA SENTENCIA
DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA UE DE 22/6/22
(C-267/20 DAF TRUCKS NV & AB VOLVO/RM)**

*Statute of Limitations and Harm in antitrust damages claims:
Light and shadows on the CJEU judgment of 22/6/22
(C-267/20 DAF Trucks NV & AB Volvo)*

Working Paper IE Law School

AJ8-276

01-09-2022

Prof. Dr. Francisco Marcos*
Profesor IE Law School IE Universidad
Madrid
Francisco.marcos@ie.edu

Resumen: Las dudas sobre el régimen transitorio de las normas nacionales adoptadas en transposición de la Directiva de daños enturbian la puesta en práctica de las reglas adoptadas para favorecer y armonizar la regulación de las acciones de daños por infracciones antitrust en la UE. La sentencia de 22/6/22 es el decimosexto pronunciamiento del Tribunal de Justicia de la UE sobre la aplicación privada de las prohibiciones de los artículos 101 y 102 TFUE. En ella se ilustran con claridad las dos ideas-fuerza de la jurisprudencia del TJUE en la materia, que subraya la necesidad de que la interpretación de las normas tenga en cuenta dificultades informativas que afrontan los perjudicados por los ilícitos antitrust, que se materializan en la complejidad fáctica, jurídica y económica del Derecho de la competencia y en la asimetría informativa de los perjudicados. El Tribunal ha repetido en múltiples ocasiones que el derecho de las víctimas a una compensación exige que la regulación nacional aplicable “no haga imposible en la práctica o excesivamente difícil” obtener dicha reparación. A pesar de lo anterior, el pronunciamiento del TJUE sobre el derecho inter-temporal de la Directiva de daños no es clara, ni resuelve todas las dudas. En su labor de integrar su conciso régimen transitorio, el Tribunal ha establecido nuevas reglas. En primer lugar, de la sentencia resulta que, aunque tanto la prescripción como la presunción de daño en caso de cárteles se consideran disposiciones sustantivas, no todas las disposiciones sustantivas de la Directiva tienen el mismo régimen transitorio. En segundo lugar, aparentemente, el régimen de prescripción previsto en la Directiva sería de aplicación las acciones que no estuvieran prescritas al vencimiento de su plazo de transposición. Ello permitiría extender el plazo de las acciones que estuvieran subsistentes al tiempo de la nueva normativa. Finalmente, el Tribunal también se pronuncia sobre la potestad judicial de estimación del daño, que se considera una disposición procesal directamente aplicable por los tribunales a los procesos en tramitación a la fecha de entrada en vigor de la normativa de transposición, pero sigue habiendo dudas sobre cuál sea el umbral probatorio mínimo que deba realizar el demandante y su interrelación con la potestad judicial de estimar el daño y acerca de cuáles sean los criterios a seguir por los tribunales para el cálculo del daño indemnizable.

Palabras Clave: Derecho de la competencia Prescripción, Acción indemnizatoria, Cártel, TJUE

Abstract: Doubts about the transitory regime of the national rules adopted in implementation of the Damages Directive cloud the enforcement of the rules governing actions for damages for antitrust infringements envisaged at favoring and harmonizing them. The judgement of 22/6/22 is the sixteenth ruling of the Court of Justice of the EU on the private enforcement of the prohibitions of articles 101 and 102 TFEU. It clearly illustrates two key ideas of the case law of the CJEU in this area, which stresses the need for the interpretation of the rules to consider the informational difficulties faced by those harmed by antitrust offences, i.e., the factual, legal, and economic complexity of competition law and the victims' asymmetry of information. The Court has repeatedly held that the right of victims to compensation requires that the applicable national rules "do not make it impossible in practice or excessively difficult" to obtain such repairation. However, the CJEU's ruling on the inter-temporal law of the Damages Directive is not clear, nor does it resolve all doubts. In its work to integrate the Directive's concise *ratione temporis* regime, the Court has established new rules. Firstly, it follows from the judgment that, although both the statute of limitations and the presumption of cartel damages are considered substantive provisions, not all substantive provisions of the Directive have the same transitory regime. Secondly, it appears that the limitation period provided for in the Directive would apply to actions that were not time-barred at the expiry of the transposition period. This would make it possible to extend the limitation period for actions that were still pending at the time of the new rules. Finally, the Court also rules on the judicial power to assess the damage, which is considered to be a procedural provision directly applicable by the courts to proceedings in progress at the date of entry into force of the implementing legislation, but doubts remain as to the minimum evidentiary threshold to be met by the plaintiff and its interrelation with the judicial power to assess the damage and as to the criteria to be followed by the courts in calculating the compensable damage.

Keywords: Competition law, Statute of limitations, Damages claim, Cartel, TJUE

* Profesor de IE Law School (Madrid). Francisco.marcos@ie.edu. El autor colabora como consultor académico en CCS Abogados, que representa a varios demandantes en los procesos de reclamación de daños causados por el cártel de los fabricantes de camiones. Algunas de las ideas contenidas se han adelantado en [Almacén de Derecho 19/7/22](#).

Copyright © 2022 by Francisco Marcos, Profesor de Derecho en IE Law School.
Este working paper se distribuye con fines divulgativos y de discusión.
Prohibida su reproducción sin permiso del autor, a quien debe contactar en caso de solicitar copias.
Editado por el IE Law School, Madrid, España

*Copyright ©2022 by Francisco Marcos, Professor of Law at IE Law School.
This working paper is distributed for purposes of comment and discussion only.
It may not be reproduced without permission of the copyright holder.
Edited by IE Law School*

1. Introducción

Hace más de dos meses el Tribunal de Justicia de la UE dictó la sentencia que resolvía la cuestión prejudicial elevada por la Audiencia Provincial de León (sec. 1) el 12/6/20 (*RM v. DAF Trucks NV & AB Volvo*)¹ que había preguntado al tribunal varias cuestiones sobre el régimen transitorio de la Directiva 2014/104/UE (Directiva de daños)² y sus disposiciones en materia de prescripción y acerca de la presunción y estimación judicial del daño.³

La sentencia de la Sala 1 del TJUE de 22/6/22 (*C-267/20 DAF & Volvo/RM*)⁴ responde a las preguntas planteadas, continuando con la labor de construcción de una doctrina judicial sobre la aplicación privada del derecho de la competencia y las reclamaciones de daños causados por las infracciones antitrust, en la que se consolidan algunas ideas y principios de gran trascendencia para la incipiente litigación en la materia en España y en otros países de la UE.

Decálogo del TJUE sobre la aplicación privada/acciones de daños antitrust

Fecha	Asunto	Ponente/ Sala	ECLI
30/1/1974	127/73 <i>BRT/SABAM</i>	A.J. Mackenzie Stuart	EU:C:1974:6
20/9/2001	C-453/99 <i>Courage</i>	M. Wathelet/ Gran Sala	EU:C:2001:465
13/7/2006	C-295/04 a C-298/04 <i>Manfredi</i>	S. von Bahr/ Sala 3	EU:C:2006:461
14/6/11	C-360/09 <i>Pfleiderer</i>	E. Juhász/ Gran Sala	EU:C:2011:389
6/11/12	C-199/11 <i>Otis</i>	A. Arabadjiev/ Gran Sala	EU:C:2012:684
6/6/13	C-536/11 <i>Donau Chemie</i>	A. Tizzano/ Sala 1	EU:C:2013:366
5/6/14	C-557/12 <i>Kone</i>	A. Rosas/ Sala 5	EU:C:2014:1317
21/5/15	C-352/13 <i>CDC Hydrogen Peroxide</i>	M. Safjan/ Sala 4	EU:C:2015:335
5/7/18	C-27/17 <i>flyLAL-Lithuanian Airlines</i>	C. Toader/ Sala 2	EU:C:2018:533
14/3/19	C-724/17 <i>Skanska</i>	A. Arabadjiev/ Sala 2	EU:C:2019:204
28/3/19	C-637/17 <i>Cogeco</i>	A. Arabadjiev/ Sala 2	EU:C:2019:263
29/7/19	C-451/18 <i>Tibor-Trans</i>	C. Toader / Sala 6	EU:C:2019:635
12/12/19	C-435/18 <i>Otis II</i>	I. Jarukaitis/ Sala 5	EU:C:2019:1069
15/7/21	C-30/20 <i>Volvo</i>	M. Safjan/ Sala 1	EU:C:2021:604
6/10/21	C-882/19 <i>Sumal</i>	D. Šváby/Gran Sala	EU:C:2021:800
22/6/22	C-267/20 <i>DAF Trucks & AB Volvo</i>	A. Arabadjiev/ Sala 1	EU:C:2022:494

Una de las principales dificultades de esta materia radica en que el régimen jurídico de las acciones de daños por infracciones de las prohibiciones de conductas anticompetitivas combina Derecho de la UE y Derecho nacional.⁵ Dada la tendencia expansiva del Derecho de la UE (vía

¹ MP: A. Del Ser, *RM v. DAF Trucks NV & AB Volvo* ([ES:APLE:2020:291A](#)).

² [DOUE L349 de 5/12/14](#).

³ Véase F. Marcos "De nuevo sobre la prescripción de las acciones de daños causados por el cártel de los camiones" [Almacén de Derecho 27/8/20](#). La Audiencia de León debía resolver la apelación a la sentencia del juzgado de primera instancia 6 de León (P. Arraiza) de 15/10/19 ([ES:JPI:2019:637](#)) que -aplicando la Directiva de daños- había estimado parcialmente la demanda por la compra de dos camiones Volvo y un camión DAF en el periodo de duración del cártel, estimando judicialmente el daño en un 15% del precio de adquisición de los camiones (en materia de prescripción, a los efectos de la resolución del litigio era innecesario acudir al plazo de prescripción de la Directiva, pues la acción no estaba prescrita con arreglo al artículo 1968 del Código Civil).

⁴ MP: A. Arabadjiev ([EU:C:2022:494](#)).

⁵ Sobre la progresiva contracción del principio de autonomía de los Estados miembros, refiriéndose en particular a la Directiva de daños, véase B. J. Rodger, M.S. Ferro & F. Marcos "Promotion and Harmonization of Antitrust Damages Claims by Directive 2014/104/EU?" en [B.J. Rodger, M.S. Ferro & F. Marcos \(eds\) The EU Antitrust Damages Directive. Transposition in Member States](#), OUP 2018, 29-31.

principio de efectividad), es recurrente la incertidumbre sobre el deslinde de estos ámbitos competenciales/normativos. En principio, el ámbito de aplicación del Derecho de la UE queda claro por su inclusión en la Directiva, pero también resulta de la jurisprudencia del TJUE, con lo que se suscitan dudas para la interpretación de estas cuestiones, que se ven agravadas por el tortuoso régimen transitorio de la Directiva de daños.

Cuestiones prejudiciales pendientes sobre la aplicación privada/acciones de daños antitrust

Tribunal	Fecha	Ref.	ECLI	Partes	Status
Mercantil 7 Barcelona (R. N. García)	21/2/20	C-163/21	ES:JMB:2020:333A	<i>AD et al v. DAF Trucks NV et al.</i>	AG Spuznar 7/4/22 EU:C:2022:286
Mercantil 2 Madrid (A. Sánchez)	30/11/20	C-25/21	ND	<i>X et al v. Repsol Comercial de Productos Petrolíferos, SA.</i>	Auto 29/7/19 (ES:JMM:2019:88A) C- 326/20
Nejvyšší soud (TS República Checa)	1/2/21	C-57/21	ND	<i>RegioJet v. České dráhy, a.s.</i>	AG Spuznar 5/5/22 EU:C:2022:363
Audiencia Pontevedra (s.1) J. J. Pérez	23/4/21	C-285/21	ES:APPO:2021:308A	<i>Epifanio Campo SL v. Renault Trucks SASU</i>	Suspendido hasta decisión C-588/20 (AG Medina 24/2/22, EU:C:2022:130) STJUE 1/8/22, EU:C:2022:607
Mercantil 3 Valencia (E. Pastor)	10/5/21	C-312/21	ES:JMV:2021:681A	<i>Tráficos Manuel Ferrer SL et al. v. Daimler AG</i>	AG Kokott expected 13/10/22
Městský soud v Praze (T. Municipal Praga)	30/9/21	C-605/21	ND	<i>Heureka Group</i>	ND
Mercantil 12 Barcelona (J.Mª Fernández)	17/2/22	C-198/22	ES:JMB:2022:340A	<i>X v. Deutsche Bank</i>	ND
Mercantil 12 Barcelona (J.Mª Fernández)	17/2/22	C-199/22	ES:JMB:2022:341A	<i>Y v. Deutsche Bank</i>	ND
Kúria (TS Hungría)	28/2/22	C-425/22	ND	<i>MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt. v Mercedes-Benz Gr. AG</i>	ND

2. Ideas-fuerza codificadas en la STJUE de 22/6/22

Aunque no sea riguroso afirmar que el pronunciamiento del Tribunal de Justicia sea pro-demandante (algo que algunas voces afirmaron ya de la STJUE 6/10/21, [C-882/19 Sumal](#)), la sentencia consolida un posicionamiento firme y claro del Tribunal y, por ende, del Derecho de la UE en la materia que subraya las dificultades informativas que afrontan los perjudicados por los ilícitos antitrust.

En efecto, los perjudicados por las infracciones de las prohibiciones de conductas anticompetitivas afrontan múltiples obstáculos para conocer, documentar y probar en los tribunales los elementos nucleares que el ordenamiento jurídico requiere para la obtención de una compensación. En el plano jurídico y económico, esas dificultades arrancan de la determinación del órgano judicial competente y del régimen de prescripción de la acción, aunque son sobresalientes las relativas a la prueba del daño, la relación de causalidad con la infracción y la cuantificación del perjuicio. También, al margen de las cuestiones estrictamente informativas o de índole técnico, pueden existir obstáculos económicos que podrían disuadir del planteamiento de estas acciones.⁶

La Directiva de daños de 2014 introduce varios instrumentos destinados a ayudar al perjudicado a superar esas dificultades (presunciones, ampliación de plazos de prescripción, acceso a las fuentes de prueba, etc.), pero de la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia se pueden extraer dos ideas-fuerza esenciales que están llamadas a iluminar la labor de integración e interpretación del Derecho de la UE y nacional en la materia:

A) Complejidad fáctica, jurídica y económica del Derecho de la competencia. *"Deben tenerse en cuenta las circunstancias particulares de los asuntos comprendidos en el ámbito del Derecho de la competencia y, más en concreto, que el ejercicio de las acciones por daños por infracción del Derecho de la competencia de la Unión exigen, en principio, que se realice un análisis fáctico y económico complejo".⁷* La complejidad del Derecho de la competencia

⁶ V. gr., la Comisión Europea se refiere, en particular, a las posibles limitaciones en la "capacidad financiera" del demandante en ¶51 de sus Observaciones escritas al TJUE sobre la cuestión prejudicial C-312/21 (28/10/21).

⁷ Subrayado añadido del ¶46 de STJUE *Cogeco*, [EU:C:2019:263](#), sintetizado en ¶54 de STJUE *DAF & Volvo*.

ha sido utilizado también por el TJUE como un argumento de peso para la concentración de la competencia judicial en la materia.⁸

B) Asimetría informativa de los perjudicados. *"También ha de tenerse en cuenta que los litigios relativos a infracciones del Derecho de la Unión en materia de competencia y del Derecho nacional en esa misma materia se caracterizan, en principio, por una asimetría de información en detrimento de la persona perjudicada por la infracción [...] lo que hace que sea para el perjudicado más difícil obtener la información imprescindible para ejercitar una acción por daños que para las autoridades de competencia recabar la información necesaria para ejercitar sus prerrogativas de aplicación del Derecho de la competencia"*⁹.

No se trata de ideas huecas, sino que constituyen postulados llenos de contenido que inspiran las soluciones que el Tribunal adopta en la sentencia DAF & Volvo (y en otras anteriores) al fin de dudas interpretativas que suscita la aplicación privada del Derecho de la Competencia.

La jurisprudencia del Tribunal ha subrayado que el derecho a la compensación de las víctimas exige que la regulación nacional aplicable *"no haga imposible en la práctica o excesivamente difícil"* obtener dicha reparación.¹⁰ Junto con las dos ideas-fuerza indicadas, el postulado anterior se considera una manifestación del principio de efectividad de las prohibiciones antitrust.¹¹ Este principio se codifica, con carácter general, en el artículo 4 de la Directiva y, en relación con la cuantificación del daño, en su artículo 17.1 y, como veremos *infra* §4, está llamado a desempeñar un papel esencial en relación a la cuantificación del daño.¹²

La sentencia C-267/20 (DAF & Volvo) es una ilustración del juego de las ideas-fuerza anteriores para responder a algunas cuestiones sobre el régimen de las acciones indemnizatorias por ilícitos antitrust (en el caso concreto, sobre su prescripción, la presunción de daño y la estimación judicial del daño).

Naturalmente, es previsible que las ideas-fuerza anteriores se utilicen en el futuro cuando el Tribunal se pronuncie sobre otros planos en los que se ponen de relieve las dificultades y obstáculos que los perjudicados afrontan en estos procesos, y la necesidad de favorecer una interpretación que permita la superación o eliminación de estos. Así ocurrirá, por ejemplo, en relación con la competencia judicial (en [C-198/22](#) y [C-199/22](#)), acerca del *dies a quo* de la prescripción (en [C-605/21](#)), respecto al acceso a las fuentes de prueba (en [C-163/21](#) y [C-57/21](#)), sobre las costas y los umbrales de prueba y la estimación del daño (en [C-312/21](#)).

Más allá de las cuestiones prejudiciales pendientes, las mencionadas ideas-fuerza están llamadas a desempeñar un papel fundamental en la interpretación del resto del sistema de

⁸ ¶37 de Volvo [EU:C:2021:604](#) ("la complejidad técnica de las normas aplicables a las acciones por daños y perjuicios por infracciones de las disposiciones del Derecho de la competencia puede también constituir una razón de peso en favor de una concentración de competencias").

⁹ ¶55 de STJUE DAF & Volvo. Es significativo que la descripción del marco jurídico que abre la sentencia coloque en el frontispicio el considerando 47 de la Directiva (¶3, luego se repite en el ¶91).

¹⁰ ¶29 de Courage, ¶71 de Manfredi, ¶30 de Pfeiderer, ¶27 de Donau Chemie, ¶25 de Kone, ¶43 de Cogeco y ¶50 de DAF Trucks & Volvo

¹¹ El Tribunal reitera la idea de que la aplicación privada y las reclamaciones de daños son una exigencia del principio de efectividad de las prohibiciones, y el derecho de los perjudicados a una compensación plena del daño sufrido (¶58 de STJUE DAF & Volvo).

¹² Ibid., ¶¶80-81.

compensación de daños antitrust para la valoración de la compatibilidad con el Derecho de la UE del nivel de carga probatoria exigible y de los estándares de valoración de la prueba sobre el daño y su cuantía y, más allá, del contenido de la facultad de estimación del daño.

En su mayor parte, la sentencia objeto de este comentario sigue las detalladas conclusiones del AG Athanasios Rantos,¹³ aunque introduce alguna variación significativa al pronunciarse sobre el alcance de la retroactividad establecida artículo 22.1 de la Directiva de daños. En ese punto, la solución adoptada por el TJUE coincide mayormente con la postulada por la Comisión Europea en sus Observaciones escritas al TJUE en el asunto (de 4/11/20).

3. Régimen transitorio de la Directiva de daños

A estos efectos, la Directiva distingue las disposiciones sustantivas y las disposiciones procesales (artículo 22).¹⁴ Mientras que se establece la irretroactividad de las disposiciones sustantivas (artículo 22.1), para las disposiciones procesales se prevé que los Estados miembros puedan establecer que sean aplicables a las acciones de daños ejercitadas con posterioridad al 26/12/14 (artículo 22.2).

En primer lugar, la determinación de si una disposición es sustantiva o procesal es una cuestión que compete al Derecho de la UE.¹⁵ Aunque esto sea pacífico, se trata de una cuestión que puede suscitar problemas en el futuro en la medida en que los Estados Miembros hayan clasificado las diversas cuestiones reguladas en la Directiva de diferente manera.¹⁶

En cualquier caso, como se verá más adelante, con relación a las preguntas de la sección 1º de la Audiencia de León, el TJUE considera que las disposiciones de la Directiva en materia de prescripción (artículo 10) son sustantivas¹⁷ (*infra* §3.2), como también lo es la presunción de causación de daño por los cárteles¹⁸ (*infra* §3.3). En cambio, considera que la facultad judicial de estimación del daño indemnizable es una disposición procesal¹⁹ (*infra* §3.4).

En segundo lugar, corresponde también al Derecho de la UE la determinación del alcance general de la irretroactividad prescrito en el artículo 22.1 de la Directiva.²⁰ Primero, en atención a las particularidades de las Directivas como instrumento normativo, lógicamente su régimen transitorio se refiere a las disposiciones de transposición que se adopten por los Estados miembros. Segundo, dado que la Directiva de daños regula el derecho a la compensación y las

¹³ Presentadas el 28/10/21([EU:C:2021:884](#)),

¹⁴ [¶38 de STJUE DAF & Volvo](#).

¹⁵ *Ibid.*, [¶39](#).

¹⁶ Véanse [¶43 in fine](#) y [¶61](#) de las [Conclusiones del AG Rantos](#); P. Kirst "The Temporal Scope of the Damages Directive: A Comparative Analysis of the Applicability of the New Rules on Competition Infringements in Europe" *European Competition Journal* 16/1:2019, 116-124; C. Vieira Peres "The Cogeco Case: The First Preliminary Ruling on the Private Enforcement Directive" [Market & Competition L. Rev. 3/2 \(2019\) 93 y 106](#).

¹⁷ [¶47 de STJUE DAF & Volvo](#).

¹⁸ *Ibid.*, [¶97](#).

¹⁹ *Ibid.*, [¶85](#).

²⁰ *Ibid.*, [¶31](#) y, más ampliamente, [¶¶33-35 de las Conclusiones del AG Rantos](#). Sin embargo, véase M. Barennes, D. Deferme & M. Verhulst "Limitation periods in competition law damages actions in the EU: Are further clarification and harmonisation needed?" [Concurrences 1/2020: 26](#) ("the scope of the prohibition on the retroactive application of the substantive provisions remains unclear. This prohibition can be interpreted in several ways").

acciones indemnizatorias de los perjudicados por los ilícitos anti-concurrenciales, el régimen transitorio se referirá necesariamente a la aplicación de dichas disposiciones a las acciones por daños que se ejerciten ante un órgano jurisdiccional nacional.

3.1. Derecho inter-temporal de las disposiciones sustantivas de la Directiva: consolidación de situaciones jurídicas

El régimen transitorio de la Directiva descansa en la aplicación de las disposiciones sustantivas de la Directiva a las "situaciones jurídicas".²¹

3.1.1. ¿A que "situación jurídica" se refiere el Tribunal?

Aunque el TJUE no lo aclara (tampoco el Abogado General Rantos, que se refiere, en términos un tanto ambiguos, a la "*situación jurídica en el asunto denominado «camiones»*"),²² la situación jurídica sobre las que se pronuncia la sentencia y, en general, a las que se refiere y regula la Directiva de daños, se corresponden con la respectivas posiciones de las partes en la relación jurídica que para la compensación del daño enlaza a los sujetos infractores de las prohibiciones antitrust que causan un daño y los perjudicados por esas conductas.²³ La Comisión lo dice sin ambages en sus Observaciones escritas al TJUE: las cuestiones planteadas por la Audiencia de León persiguen saber si ciertas disposiciones de la Directiva "*se aplican a una situación como la del litigio principal, es decir, a una acción de daños ejercitada con posterioridad a la entrada en vigor de la normativa de transposición, pero referida a hechos o a una decisión adoptada por la autoridad anteriores a dicha entrada en vigor*"²⁴

En el fondo, la jurisprudencia del TJUE lleva aludiendo a esa "situación" desde la sentencia BRT/SABAM (1974) para comprender los "*derechos en favor de los justiciables que los órganos jurisdiccionales nacionales deben tutelar*"²⁵ que se manifiesta *inter alia* en "*la posibilidad de que cualquier persona solicite la reparación del perjuicio que haya irrogado un contrato o un comportamiento susceptible de restringir o de falsear el juego de la competencia*".²⁶

Sin embargo, aunque pueda interpretarse que la "situación jurídica" referida por el TJUE sea la pretensión indemnizatoria, cabría dudar si debe entenderse que la referencia comprende el

²¹ Véase [¶¶31-34 de STJUE DAF & Volvo](#). En el pasado, el TJUE ha utilizado en otras materias ese concepto para la determinación del régimen transitorio de otras Directivas (la sentencia cita C-428/20 *Skarb Państwa*, [EU:C:2021:1043](#), con referencia allí a otras).

²² [¶38 de las Conclusiones](#).

²³ La regulación de la Directiva contempla e interviene la relación jurídica de la compensación/responsabilidad en distintos planos y lo hace, indistintamente, tanto sobre la posición del deudor (infractor/responsable del daño) como del acreedor (perjudicado/titular del derecho al resarcimiento), como caras de una misma moneda. A fin de cuentas, se trata de una manifestación del clásico binomio que la Teoría del Derecho considera al referirse al titular de un derecho subjetivo y el sujeto a la correlativa obligación jurídica (véanse L. Díez-Picazo y A. Gullón, *Sistema de Derecho Civil*, Vol. I, 1994, 213-14 y F. De Castro y Bravo, *Derecho Civil de España*, reimpr. 1984, 556).

²⁴ [¶7 de las Observaciones escritas de la Comisión al TJUE en el asunto C-267/20](#). La referencia a "*acción de daños*" es continua en todo el escrito de la Comisión.

²⁵ [¶16 de STJUE BRT/SABAM \(1974\)](#).

²⁶ [¶26 de STJUE Courage](#).

derecho a la compensación o, más bien, la acción que el perjudicado tiene a su favor para hacer valer su derecho subjetivo.²⁷

3.1.2. Momento de consolidación

Por otra parte, el Tribunal considera relevante que la "consolidación" de las situaciones jurídicas tenga en cuenta, como hito temporal para determinar la irretroactividad, la fecha límite para la transposición de la Directiva.²⁸ Desde ese momento procedería, en su caso, la interpretación del Derecho nacional conforme a la Directiva ("*de tal forma que la situación en cuestión resulte inmediatamente compatible con las disposiciones de dicha Directiva sin proceder, no obstante, a una interpretación contra legem del Derecho nacional*").²⁹ La mayoría de las Audiencias provinciales se han acogido a la excepción³⁰ para entender que la interpretación conforme no era posible en este caso al entender que se vulneraría la irretroactividad prescrita en la Directiva.³¹

²⁷ Véase G.A. Martín "Comentario a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Asunto C-267/20: AB Volvo y DAF Trucks N.V./ Rm [2022] de 22 de junio" *Rev. Consumo y Empresa* 15 (2022) 9 ("*no puede confundirse el nacimiento del derecho con el nacimiento de la acción. El derecho nace en el momento en que la conducta de los infractores agrede el patrimonio de las víctimas mediante la causación de un daño antijurídico, lo que tendrá lugar, en una aproximación caso por caso, en el momento en que la víctima adquiere el bien o servicio cartelizado*").

²⁸ Y a ello hace referencia en [¶¶33 y 103 de STJUE DAF & Volvo](#). Es verdad que, al atender a esa fecha, se otorgaría efecto horizontal a la Directiva (ibid., [¶76](#)), aplicándose sus disposiciones antes de la fecha de entrada en vigor efectiva de la normativa de transposición, cfr. P. Kirst "Skanska, Cogeco and Otis: harmonisation through the back door?" *European Competition L. Rev.* 41/5 (2020) 246-247.

²⁹ [¶77 de STJUE DAF & Volvo](#).

³⁰ Basándose en [¶33 de C-637/17 Cogeco](#), [EU:C:2019:263](#) ("*habida cuenta de que el artículo 22, apartado 1, de la Directiva 2014/104 prohíbe la aplicación retroactiva de las disposiciones sustanciales del Derecho portugués adoptadas en aplicación del artículo 21 de esta, procede considerar que dicha Directiva, en cualquier caso, no es aplicable ratione temporis al litigio principal*"). Sobre la irretroactividad como límite a la interpretación conforme, véase [¶13 de C-80/86, Kolpinghuis Nijmegen B.V.](#), [EU:C:1987:431](#); [¶¶110-111 of C-212/04 \(Adeneler\)](#), [EU:C:2006:443](#) y [¶48 de C-167/17 \(Volkmar Klohn v. An Bord Pleanála\)](#), [EU:C:2018:833](#).

³¹ Véanse sentencias de la Audiencia de Valencia (sec. 9) de 16/12/19 (*Manipulados Guerrero Sancho v. Fiat Chrysler*, MP: P. Martorell, [ES:APV:2019:4151](#)); de la Audiencia de Pontevedra (sec. 1) de 28/2/20 (*Transportes Gallegos Petroquím. v. MAN*, MP: J.J.Pérez, [ES:APPO:2020:471](#)); de la Audiencia de Barcelona (sec. 15) de 17/4/20 (*PNP v. CNH Industrial*, MP: M. Cervera, [ES:APB:2020:2567](#)); de la Audiencia de Vizcaya (sec. 4) de 4/6/20 (*EULEN v. Iveco*, MP: M^a L. Arranz, [ES:APBI:2020:265](#)); de la Audiencia de Zaragoza (sec. 5) de 3/7/20 (*Infraestructuras Civiles v. Daimler*, MP: A. L. Pastor, [ES:APZ:2020:1717](#)); de la Audiencia de Alicante (sec. 8) de 15/10/20 (*D. X v. Volvo*, MP: L.A. Soler, [ES:APA:2020:3024](#)); de la Audiencia de Zamora (sec. 1) de 16/10/20 (*Arcyca v. Volvo*, MP: A. Descalzo, [ES:APZA:2020:501](#)); de la Audiencia de Cáceres (sec. 1) de 12/11/20 (*Transportes Marín SL v. DAF*, MP: A.M^a González, [ES:APCC:2020:1072](#)); de la Audiencia de Oviedo (sec. 1) de 23/11/20 (*Transportes Gelado y Riesco v. MAN*, MP: M.J. Covián, [ES:APO:2020:4760](#)); de la Audiencia de Guipúzcoa (sec. 1) de 15/1/21 (*Servicios de Txingudi v. Iveco*, MP: B. Hillinger, [ES:APSS:2021:1](#)); de la Audiencia de Girona (sec. 1) de 27/1/21 (*F v. AB Volvo*, MP: N. Lefort, [ES:APGI:2021:58](#)); de la Audiencia de A Coruña (sec. 4) de 8/2/21 (*Gestal y López v. MAN*, MP: P.S. González-Carrero, [ES:APC:2021:21](#)); de la Audiencia de Jaén (sec. 1) de 22/2/21 (*HCM CB v. Iveco*, MP: M. Carvía, [ES:APJ:2021:313](#)); de la Audiencia de Valladolid (sec. 3) de 11/3/21 (*Gilmartin Servicios Integrales del Transporte v. MAN*, MP: I. Martín, [ES:APVA:2021:357](#)); de la Audiencia de La Rioja (sec. 1) de 12/3/21 (*Harinas Vázquez v. Iveco*, MP: M^a P. Aramendia, [ES:APLO:2021:121](#)); de Audiencia de Murcia (sec. 4) de 25/3/21 (*Dumatrade v. MAN*, MP: R. Fuentes, [ES:APMU:2021:650](#)); de la Audiencia de Álava (sec. 1) of 31/3/21 (*Argo Alquileres y Transportes v. Iveco*, MP: D. Losada, [ES:APVI:2021:279](#)); de la Audiencia de Teruel (sec. 1) de 19/7/21 (*Transdilla v. Renault*,

Sin embargo, dado que la transposición de la Directiva de daños se realizó en España cinco meses después del plazo fijado,³² ocasionalmente la sentencia hace referencia también a la fecha de entrada en vigor efectiva de la normativa de transposición.³³

3.1.3. Acciones [situaciones jurídicas] nuevas, pasadas y pendientes

De acuerdo con su jurisprudencia anterior, el Tribunal viene a distinguir entre acciones indemnizatorias nuevas, acciones indemnizatorias nacidas y consolidadas definitivamente bajo la vigencia de la norma anterior (i.e., pasadas) y acciones indemnizatorias nacidas bajo la vigencia de la norma anterior que continúan surtiendo efectos con posterioridad a su entrada en vigor (i.e., pendientes).

En principio, las disposiciones de la Directiva deberían ser aplicables a las acciones nuevas. Es decir, las disposiciones que los Estados miembros hayan adoptado en transposición de la Directiva se aplicarán a las acciones nacidas con posterioridad a la fecha límite de transposición.

Tampoco la hay de que no deben ser aplicables “a las [acciones] *nacidas y consolidadas definitivamente bajo la vigencia de la norma anterior*”.³⁴

En cambio, las dudas pueden existir respecto de las acciones indemnizatorias nacidas antes de la vigencia de la Directiva pero que continúan produciendo efectos con posterioridad a su entrada en vigor. Así, el Tribunal considera que la Directiva debe aplicarse a “las [acciones indemnizatorias] *consolidadas con posterioridad a la expiración del plazo de transposición de esta al Derecho interno*”.³⁵ En tal caso, procede examinar si “la [acción] *de que se trata, en la medida en que no pueda calificarse de nueva, se había consolidado con anterioridad a que expirara el plazo de transposición de la referida Directiva o si tal [acción] continuó surtiendo sus efectos después de la expiración de ese plazo*”.³⁶

[ES:APTE:2021:162](#)); de la Audiencia de Orense (sec. 1) de 21/7/21 (*Transportes y Logística v. Renault*, MP: F.F. Hernández, [ES:APOU:2021:544](#)); de la Audiencia de Cuenca (sec. 1) de 16/11/21 (*SAT 6668 Cerro de las Olivas v. Daimler*, MP: S. Abella, [ES:APCU:2021:451](#)); de la Audiencia de Madrid (sec. 28) de 10/12/21 (*EGA v. IVECO España*, MP: G. Plaza, [ES:APM:2021:14305](#)); de la Audiencia de Tenerife (sec. 4) de 29/4/22 (*FreAnroel v. Iveco*, MP: P. Aragón, [ES:APTF:2022:92](#)) y de la Audiencia de Lleida (sec. 2) de 3/5/22 (*JRM v. Renault*, MP: B. Terrer, [ES:APL:2022:402](#)).

³² [¶17 de STJUE DAF & Volvo](#).

³³ Ibid., [¶¶42 y 48](#). En el caso concreto, la situación jurídica no se habría consolidado ni si quiera si se atendiera a la fecha de la entrada en vigor efectiva de la normativa de transposición (*a fortiori*, *ibid.*, [¶34 y ¶74](#), véase también [¶77](#)).

³⁴ Ibid., [¶32](#), ese era por cierto el supuesto de hecho en [C-724/17 Skanska](#) ([¶34](#)) y en [C-637/17 Cogeco](#) ([¶33](#)). Como recuerda [¶39 de las Conclusiones de Rantos](#). En palabras de la AG Juliane Kokott en sus Conclusiones C-637/17 Cogeco ([EU:C:2019:32](#)) “*está claro que dichas disposiciones nacionales de aplicación no pueden hacer «renacer» acciones ya prescritas con arreglo a la antigua legislación*” ([¶63](#)).

³⁵ [¶33 de STJUE DAF Trucks & Volvo](#). “*Es un principio general que una norma nueva se aplica inmediatamente a los efectos futuros de una situación nacida bajo el imperio de la antigua norma*” ([¶31 de Licata/Ces](#), *as.* 270/84). Véase también [¶55 de C-724/17 Skanska](#) (“*la norma así interpretada puede y debe ser aplicada por el juez incluso a relaciones jurídicas nacidas y constituidas antes de la sentencia que resuelva sobre la petición de interpretación*”) y la jurisprudencia allí citada.

³⁶ [¶¶42 y 48 de STJUE DAF Trucks & Volvo](#).

3.1.4. ¿Una o varias situaciones jurídicas?

La sentencia coincide el Abogado General en el marco teórico de la retroactividad a partir de la "consolidación" de la situación jurídica,³⁷ pero diverge en la aplicación de ese criterio y en la determinación de cuál sea ese momento.

En efecto, Rantos considera que para determinar “*el momento en el que se consolidó la situación jurídica en el asunto denominado «Camiones»*”,³⁸ descartando el momento de ejercicio de la acción de daños,³⁹ la fecha de la sanción impuesta por la Comisión,⁴⁰ o la fecha del perjuicio,⁴¹ debe considerarse que “*la situación fáctica pertinente[...] es el acaecimiento de los hechos que generan las condiciones de la responsabilidad [...] en el momento de la comisión de la infracción*”.⁴² Por tanto, Rantos sólo contempla una única "situación jurídica" cuya consolidación, por exigencia del principio de seguridad jurídica (y de la irretroactividad)⁴³ hace coincidir con el cese de la infracción.

En cambio, como se verá a continuación, la solución seguida por el Tribunal es diferente y más compleja, pues de la lectura de la sentencia se deduce que existirían varias situaciones jurídicas susceptibles de consolidación. A la postre, esto supone que el régimen transitorio de la Directiva de daños varíe en función de distintas disposiciones sustantivas analizadas, pues la sentencia de 22/6/22 considera que en la Directiva se regulan diversas "situaciones jurídicas".

En efecto, aunque el concepto de "situación jurídica" empleado por el TJUE debería ser lo suficientemente amplio como para comprender tanto al régimen de vigencia temporal de la acción (que se regula por las disposiciones en materia de prescripción) como a las particularidades del régimen de responsabilidad de los infractores (que, en caso de cárteles, presume *iuris tantum* la producción de daño por los cárteles), de manera un tanto artificial el Tribunal considera que en el fondo nos encontraríamos ante dos situaciones jurídicas distintas. Ello supone introducir una inseguridad notable en el régimen transitorio de la Directiva (y que, previsiblemente, podría afectar al derecho inter-temporal de otras de las disposiciones sustantivas que en ella se contienen).

3.2. La prescripción

El artículo 10 de la Directiva determina el período y las condiciones de vigencia de la acción indemnizatoria, que se extingue con el transcurso del plazo legalmente fijado,⁴⁴ con lo que se trata de una disposición sustantiva.⁴⁵

La disposición de la Directiva está impregnada de las ideas-fuerza antes indicadas para favorecer la efectividad del derecho a obtener una compensación, tanto mediante la ampliación

³⁷ [¶34 de sus Conclusiones](#).

³⁸ Ibid., [¶38](#).

³⁹ Ibid., [¶¶41 y 44](#).

⁴⁰ Ibid., [¶¶42 y 45](#).

⁴¹ Ibid., [¶¶40 y 46](#).

⁴² Ibid., [¶49](#).

⁴³ Véanse [¶¶50-51 de C-17/10 Toshiba \(EU:C:2012:72\)](#).

⁴⁴ [¶46 de STJUE DAF Trucks & Volvo](#).

⁴⁵ Ibid., [¶47](#).

del plazo de ejercicio (artículo 10.3), como mediante su suspensión/interrupción de ese plazo en determinados supuestos (artículo 10.4 y también artículo 18.1).

La Directiva busca equilibrar los derechos del perjudicado y los derechos del responsable del daño, evitando "*que la persona que se ha visto lesionada pueda retrasar ad infinitum el ejercicio de su derecho a una indemnización por daños y perjuicios en detrimento de la persona responsable del daño*".⁴⁶ Es destacable que el nuevo plazo de prescripción de 5 años suponga una extensión notable del plazo de un año previsto en el Código Civil para las acciones de responsabilidad extracontractual (artículo 1968.2 CC).

El artículo 74 de la Ley de Defensa de la Competencia es la norma adoptada en España para la transposición del artículo 10 de la Directiva, sin que respecto del mismo se haya previsto un régimen distinto que para el resto del Título VI de la LDC (la DT1ª del Decreto-Ley 9/17⁴⁷ se limita a decir que "*no se aplicarán con efecto retroactivo*").⁴⁸ En cambio, en otros Estados miembro se ha adoptado un complejo régimen transitorio que distingue las diferentes disposiciones sustantivas [v. gr., §86(9) de la [KartG austriaca](#) y §186(3) de la [GWB alemana](#)].

A falta de una regulación más específica en la Directiva sobre el régimen de aplicación temporal,⁴⁹ el Tribunal de Justicia considera que la circunstancia relevante para determinar el derecho inter-temporal en materia de prescripción es el *dies ad quem* de las acciones ("*procede examinar si, en la fecha de expiración del plazo de transposición de la Directiva 2014/104, a saber, el 27 de diciembre de 2016, se había agotado el plazo de prescripción aplicable a la situación de que se trata en el litigio principal*").⁵⁰ De esta manera, el TJUE crea una nueva norma, completando el régimen transitorio de la Directiva más allá de la parquedad con la que se pronunciaba el legislador de la UE y sin demasiada claridad.⁵¹

Sabido es que para conocer el *dies ad quem* (i.e., cuando se agota el plazo de prescripción) es preciso previamente determinar el *dies a quo* (i.e., cuando comienza del cómputo de ese plazo). A partir del artículo 1968.2 CC, el Tribunal de Justicia considera que sería el momento en que el demandante "*tuviera conocimiento de los hechos de los que nacía la responsabilidad*

⁴⁶ Ibid., ¶45.

⁴⁷ Real Decreto-ley 9/17, de 26/5/17, por el que se transponen directivas de la Unión Europea en los ámbitos financiero, mercantil y sanitario, y sobre el desplazamiento de trabajadores ([BOE 126 de 27/5/17](#)).

⁴⁸ A diferencia del régimen previsto en el artículo 1939 CC (y en su Disposición Transitoria 1ª) que consideran el *dies a quo* como el momento relevante en el régimen transitorio de esas disposiciones (a los que aludía en F. Marcos "La prescripción de las acciones de reclamación de daños causados por el cártel de los fabricantes camiones" [Almacén de Derecho 28/6/19](#) y "De nuevo sobre la prescripción de las acciones de daños causados por el cártel de los camiones" [Almacén de Derecho 27/8/20](#)). Un régimen similar fue el previsto por el legislador en la reducción de 15 a 5 años del plazo de prescripción de las acciones personales previsto en el artículo 1964.2 del Código Civil en la Ley 42/15, de 5/10/15 (DF1ª y DT5ª, [BOE 239 de 6/10/15](#)). Véase FD3 de la STS de 20/1/20 (MP: P. Vela, [ES:TS:2020:21](#)).

⁴⁹ ¶32 de STJUE DAF Trucks & Volvo y ¶34 in fine de las conclusiones del AG. De modo que las disposiciones nacionales en materia de derecho transitorio que se hayan adoptado en la transposición de la Directiva de daños - como ha ocurrido en varios Estados miembros - deben respetar la regla general de que sólo se apliquen *ratione temporis* a "*las situaciones jurídicas consolidadas con posterioridad a la expiración del plazo de transposición de esta al Derecho interno*" (ibid., ¶33).

⁵⁰ Ibid., ¶49.

⁵¹ Véase Martín [Rev. Consumo y Empresa 15 \(2022\) 11](#).

[...que] implican el conocimiento de la información imprescindible para ejercitar una acción por daños".⁵²

Aunque la determinación del *dies a quo* en el régimen pre-Directiva corresponde íntegramente al Derecho nacional, debe respetar el principio de efectividad,⁵³ que se manifestaría también en las ideas-fuerza antes apuntadas sobre las dificultades informativas que afrontan los perjudicados por los ilícitos antitrust. Así, extendiendo lo que había afirmado ya en 2019 en la sentencia Cogeco, el Tribunal considera:

*"la existencia de una infracción del Derecho de la competencia, la existencia de un perjuicio, la relación de causalidad entre ese perjuicio y la infracción y la identidad del autor de esta forman parte de los elementos indispensables de los que la persona perjudicada debe disponer para ejercitar una acción por daños".*⁵⁴

A continuación, siguiendo al Abogado General, el Tribunal estima que la concurrencia de los elementos informativos en el caso de las pretensiones indemnizatorias por el cártel de fabricantes de camiones se produce con la publicación del resumen de la decisión en el DOUE, el 6/4/17.⁵⁵ Con anterioridad a esa fecha, desde el anuncio, e incluso desde el inicio de la investigación por la Comisión, la información sobre la infracción, sus responsables, la duración exacta del cártel y la identificación de los productos afectados por el cártel era imprecisa, sin que pudiera considerarse que la acción hubiese nacido.⁵⁶

⁵² [¶51 de STJUE DAF Trucks & Volvo](#).

⁵³ Ibid., [¶53](#).

⁵⁴ Ibid., [¶60](#).

⁵⁵ Ibid., [¶¶71-72](#).

⁵⁶ Esta interpretación es coincidente con la adoptada unánimemente por las Audiencias Provinciales que se han pronunciado sobre el caso. Véanse sentencias de la Audiencia de Valencia (sec. 9) de 16/12/19 ([ES:APV:2019:4151](#)); de la Audiencia de Pontevedra (sec. 1) de 28/2/20 ([ES:APPO:2020:471](#)); de la Audiencia de Barcelona (sec. 15) de 17/4/20 (*PNP v. CNH Industrial*, [ES:APB:2020:2567](#)); de la Audiencia de Vizcaya (sec. 4) de 4/6/20 ([ES:APBI:2020:265](#)); de la Audiencia de Zaragoza (sec. 5) de 3/7/20 ([ES:APZ:2020:1717](#)); de la Audiencia de Alicante (sec. 8) de 15/10/20 ([ES:APA:2020:3024](#)); de la Audiencia de Zamora (sec. 1) de 16/10/20 ([ES:APZA:2020:501](#)); de la Audiencia de Cáceres (sec. 1) de 12/11/20 ([ES:APCC:2020:1072](#)); de la Audiencia de Oviedo (sec. 1) de 23/11/20 ([ES:APO:2020:4760](#)); de la Audiencia de Guipúzcoa (sec. 1) de 15/1/21 ([ES:APSS:2021:1](#)); de la Audiencia de Girona (sec. 1) de 27/1/21 ([ES:APGI:2021:58](#)); de la Audiencia de A Coruña (sec. 4) de 8/2/21 ([ES:APC:2021:21](#)); de la Audiencia de Jaén (sec. 1) de 22/2/21 ([ES:APJ:2021:313](#)); de la Audiencia de Valladolid (sec. 3) de 11/3/21 ([ES:APVA:2021:357](#)); de la Audiencia de Murcia (sec. 4) de 25/3/21 ([ES:APMU:2021:650](#)); de la Audiencia de Soria (sec. 1) de 29/3/21 (*COPISO v. Iveco*, MP: M^aB. Pérez-Flecha, [ES:APSO:2021:98](#)); de la Audiencia de Álava (sec. 1) de 31/3/21 ([ES:APVI:2021:279](#)); de la Audiencia de Almería (sec. 1) de 13/4/21 (*JMQT v. DAF*, MP: S. Calero, rollo 187/20); de la Audiencia de Córdoba (sec. 1) de 14/6/21 (*Detallistas Alimentación San Rafael Coop. v. Daimler*, MP: V. M. Escudero, [ES:APCO:2021:714](#)); de la Audiencia de Málaga (sec.6) de 1/7/21 (*MAB v. DAF*, MP: E. Sanjuan, [ES:APMA:2021:1238](#)); de la Audiencia de Teruel (sec. 1) de 19/7/21 ([ES:APTE:2021:162](#)); de la Audiencia de Orense (sec. 1) de 21/7/21 ([ES:APOU:2021:544](#)); de la Audiencia de Ávila (sec. 1) de 22/7/21 (*JJHG v. Iveco*, MP: M.A. Callejo, [ES:APAV:2021:281](#)); de la Audiencia de Palencia (sec. 1) de 11/11/21 ([ES:APP:2021:600](#)); de la Audiencia de Burgos (sec. 3) de 16/11/21 (*CLS v. MAN*, MP: I.J. Barcala, [ES:APBU:2021:1139](#)); de la Audiencia de Cuenca (sec. 1) de 16/11/21 ([ES:APCU:2021:451](#)); de la Audiencia de Guadalajara (sec. 1) de 16/11/21 (*H. Delate v. Renault*, MP: S. Fuertes, [ES:APGU:2021:742](#)); de la Audiencia de Madrid (sec. 28) de 10/12/21 (*EGA v. Iveco España*, MP: G. Plaza, [ES:APM:2021:14305](#)); de la Audiencia de La Rioja (sec. 1) of 28/1/22 (*Hormigones Oñati SA v. MAN*, M: F. Solsona, [ES:APLO:2022:1](#)); de la Audiencia de Albacete (sec. 1) de 4/3/22 (*Reciclajes Sanfer SL v. Iveco*, MP: M^a I. Abellán, [ES:APAB:2022:164](#)); de la Audiencia de Navarra (sec. 3) de 9/3/22 (*Transportes*

Por tanto, el *dies ad quem* sería necesariamente posterior al momento de expiración del plazo de transposición de la Directiva (según el artículo 21.1 de la Directiva es el 27/12/16):

*"[...] la situación de que se trata en el litigio principal seguía surtiendo sus efectos después de que hubiese expirado el plazo de transposición de la Directiva 2014/104, e incluso después de la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley 9/2017, que transpone tal Directiva [...] En la medida en que ello suceda en el litigio principal, extremo que corresponde verificar al tribunal remitente, el artículo 10 de dicha Directiva será aplicable ratione temporis al caso de autos [...] habida cuenta de que transcurrieron menos de doce meses entre la fecha de la publicación del resumen de la Decisión C(2016) 4673 final en el Diario Oficial de la Unión Europea y el ejercicio, por parte de RM, de la acción por daños, no parece, sin perjuicio de que ello sea verificado por el tribunal remitente, que tal acción por daños estuviera prescrita en el momento en el que fue ejercitada".*⁵⁷

Del tenor literal del pronunciamiento del TJUE parece extraerse que el régimen transitorio descrito aplicaría a todo el artículo 10 (artículo 74 LDC). Este precepto introduce no sólo un plazo de prescripción más extenso,⁵⁸ sino también alguna regla nueva relativa al *dies a quo* (incluida su interrupción en determinados supuestos).⁵⁹

Es cierto que para resolver la cuestión prejudicial no era necesaria -ni estaba justificada- una fragmentación de las diversas reglas que contiene el artículo 10 (dado que la primera decisión de la Comisión era firme al no recurrirse al TGUE por ninguno de los infractores,⁶⁰ el plazo

Amigorena SL v. IVECO Spa, MP: E. J. Echarandio, [ES:APNA:2022:309](#)), de la Audiencia Palma de Mallorca (sec. 5) de 30/3/22 (*Ferratrangut v. Iveco*, MP: M.L.R. Homar, [ES:APIB:2022:750](#)); de la Audiencia de Tarragona (sec. 1) de 6/4/22 (*Transafan SA v. Renault*, MP: R. Niño, [ES:APT:2022:597](#)); de la Audiencia de Badajoz (sec. 1) de 23/4/22 (*X v. & Daimler AG*, MP: J.M. Cabrera, [ES:APBA:2022:318](#)); de la Audiencia de Lleida (sec. 2) de 3/5/22 (*JRM v. Renault*, MP: B. Ferrer, [ES:APL:2022:402](#)) y de la Audiencia de Granada (sec. 1) de 1/7/22 (*Construcciones Porman SA v. MAN*, MP: E. Pinazo, rollo 1671/21).

⁵⁷ [¶¶74, 75 y 78 de STJUE DAF Trucks & Volvo](#). Aunque la sentencia se refiere a que tanto el *dies a quo* y como al *dies ad quem* son posteriores a la fecha de expiración del plazo de transposición (porque eso es lo que ocurre en el caso concreto), lo único verdaderamente relevante y necesario según la sentencia es que el *dies ad quem* sea posterior (i.e., la aplicación del régimen de la Directiva no exige que el *dies a quo* sea posterior a la fecha de expiración del plazo de transposición). Es más, la misma regla sería aplicable a acciones con un *dies a quo* anterior al 27/12/16 y en las que su titular hubiere interrumpido el plazo prescripción (artículo 1973 CC) de forma que el *dies ad quem* fuera posterior a esa fecha.

⁵⁸ Véase Martín [Rev. Consumo y Empresa 15 \(2022\) 11](#) ("no obstante, queda por responder una última pregunta: si el plazo de 5 años comienza a correr desde el nacimiento del nacimiento de la acción o, en su caso, desde el momento en que entró en vigor la nueva normativa. Parece que la respuesta habrá de ser respondida en el primer sentido, esto es, descontando el tiempo transcurrido del nuevo plazo de duración").

⁵⁹ Véase Barennes, Deferme & Verhulst [Concurrences 1/2020: 4](#).

⁶⁰ La situación es distinta respecto de la segunda decisión de la Comisión sobre el cártel de 27/9/17 ([AT.39824 Trucks](#)), confirmada por el Tribunal General UE (Sala 10) en sentencia de 2/2/22 (T-799/17 *Scania*, MP: E. Buttigieg, [EU:T:2022:48](#)), analizada en F. Marcos "La Decisión Scania sobre el cártel de los fabricantes de camiones" [Diario La Ley 9714 \(2020\)](#). Como he dicho en otro lugar "la decisión que declara la infracción de Scania se ha hecho pública con posterioridad a la entrada en vigor de la transposición en España de la Directiva 2014/104/UE. Es natural entender, por tanto, que las acciones indemnizatorias contra Scania se rijan por el régimen post-Directiva [...] entre las novedades del régimen post-Directiva no sólo se encuentra la extensión de plazo de prescripción a cinco años (más uno desde que se dicte sentencia firme). Adicionalmente, para las acciones que se interpongan contra Scania también estará en vigor, la presunción de daño de los cárteles y, sobre

sería la única novedad para las acciones indemnizatorias en España consecutivas a la primera Decisión de la Comisión sobre el cártel de camiones).⁶¹

Las reglas específicas en materia de Derecho transitorio en el Código Civil excluyen la posible revisión del *dies a quo* de las acciones indemnizatorias en aplicación del nuevo régimen⁶² (es el caso también del Derecho alemán,⁶³ austriaco⁶⁴, belga,⁶⁵ francés,⁶⁶ y holandés).⁶⁷

3.3. La presunción de daño

El artículo 17.2 de la Directiva de daños introduce una presunción *iuris tantum* de producción de daño por los cárteles (artículo 76.3 LDC). Esta presunción constituye una manifestación genuina de las ideas-fuerza antes apuntadas, destinada también a superar las dificultades informativas que afrontan los perjudicados por los cárteles para probar la producción del daño por un cártel. A través de ella se exonera al perjudicado de la prueba de la existencia de daño, aunque el presunto responsable puede demostrar que el daño no existió.

Aunque la presunción constituye una reducción de la carga de la prueba y en el pasado el Tribunal de Justicia ha considerado que disposiciones análogas eran procesales,⁶⁸ la sentencia considera que se trata de una disposición sustantiva, ya que "*no tiene una mera finalidad*

todo, en la medida que Scania era partícipe de un cártel en el que participaban también los otros cinco fabricantes (DAF, Daimler, Iveco, MAN y Volvo/Renault) su responsabilidad solidaria por los daños causados por el cártel" (Marcos, [Almacén de Derecho 27/8/20](#)).

⁶¹ El TJUE habla principalmente del artículo 10.3 en la Sentencia ([¶44 y 45](#)), pero no hay una manifestación expresa que fragmente las diversas reglas contenidas en el precepto. La primera pregunta de la Audiencia se refería exclusivamente al "plazo de ejercicio de la acción" (también [¶¶7, 13, 14, 15, 23 y 27-29](#) del auto), mientras que el TJUE se refería *in totum* al artículo 10 de la Directiva. Curiosamente, como la Comisión europea subraya en sus Observaciones escritas al TJUE (nota al pie 42, p. 20), el demandante pretende aplicar el 74.1 LDC, pero "*excluye cualquier debate sobre la prescripción y el inicio del dies a quo*".

⁶² Disposición Transitoria 4ª CC ("*Las acciones y los derechos nacidos y no ejercitados antes de regir el Código subsistirán con la extensión y en los términos que les reconociera la legislación precedente; pero sujetándose, en cuanto a su ejercicio, duración y procedimientos para hacerlos valer, a lo dispuesto en el Código*").

⁶³ Véase §186(3) [GWB](#) (también §229.6 del [EBGB](#)) y Barennes, Deferme & Verhulst [Concurrences 1/2020: 16](#). Aun así, la interpretación del régimen transitorio alemán en materia de prescripción (en particular, la suspensión del plazo mientras tiene lugar una investigación de la autoridad de competencia, introducida en 2005, §33hV [GwB 2005](#)) no ha estado exenta de controversia, véase BGH KZR 56/16 de 12/6/18 ([Grauzementkartell II](#)), D. Von Brevern "The suspense has an end- Highest German court adopts decision with major impact for ongoing damage claims" [Kluwer Competition Law Blog 12/6/18](#).

⁶⁴ Véase §86(9) [KartG](#).

⁶⁵ Barennes, Deferme & Verhulst [Concurrences 1/2020: 9-10](#).

⁶⁶ Véase artículo 12.2 de la [Ordonnance n° 2017-303 du 9/3/17 relative aux actions en dommages et intérêts du fait des pratiques anticoncurrentielles](#) ("*Las disposiciones de la presente Ordenanza que prorrogan la duración de un plazo de prescripción se aplicarán cuando el plazo de prescripción no haya expirado en la fecha de su entrada en vigor. En estos casos, se tendrá en cuenta el plazo ya transcurrido*") y Barennes, Deferme & Verhulst [Concurrences 1/2020: 15](#).

⁶⁷ Barennes, Deferme & Verhulst [Concurrences 1/2020: 20-21](#).

⁶⁸ Aunque en otro contexto (en relación a la aplicación del principio de autonomía procesal de los Estados miembros), véase [¶¶22-23](#) de C-449/13 *Consumer Finance* ([EU:C:2014:2464](#)) y [¶¶30-32](#) C-74/14 *Eturas* ([EU:C:2016:42](#)).

probatoria"⁶⁹ y está "estrechamente vinculada al nacimiento, a la imputación y al alcance de la responsabilidad civil extracontractual de las empresas que han infringido el artículo 101 TFUE por su participación en un cártel".⁷⁰

Aunque el TJUE considera que el criterio de aplicación inter-temporal de esta disposición sigue siendo la "consolidación" de la situación jurídica, ahora considera que la "situación jurídica" no sería la acción de daños y la consiguiente indemnización sino "*el hecho identificado por el legislador de la Unión como el que permite presumir la existencia de un perjuicio*"⁷¹. A partir de ahí, el Tribunal considera que ha de verificarse "*si la fecha en la que finalizó el cártel en cuestión precede a la fecha en la que expiró el plazo de transposición de la Directiva 2014/104*".⁷² Dado que la finalización del cártel tuvo lugar el 18/1/11 y esta fecha es casi cinco años anterior al vencimiento del plazo de transposición de la Directiva,⁷³ el Tribunal sostiene que no sería aplicable en este caso.⁷⁴

Como antes he anticipado, lo anterior supone que el Tribunal considera que para la determinación del derecho inter-temporal de las disposiciones sustantivas de la Directiva de daños no existiría una única "situación jurídica", sino varias, lo que supone que el régimen transitorio de cada una de ellas pueda variar.⁷⁵ Esta solución introduce una complejidad notable para la determinación del régimen transitorio de la Directiva. Es dudoso cuáles serán las "situaciones jurídicas" que pueden considerarse reguladas en otras disposiciones sustantivas de la Directiva (v. gr., las excepciones a la solidaridad del artículo 11, la presunción de repercusión del sobrecoste a los compradores indirectos del artículo 14.2). ¿Se atenderá en estos casos al *dies ad quem* de las acciones? ¿al momento de la finalización de la infracción? o, incluso, ¿podría ser el momento de la declaración de la infracción por la autoridad de competencia?

3.4. La potestad judicial de estimación del daño

Con el propósito también de ayudar a los perjudicados por los ilícitos antitrust a superar las dificultades informativas que afrontan para la cuantificación del daño (en este caso no sólo

⁶⁹ [¶92 de STJUE DAF Trucks & Volvo](#).

⁷⁰ Ibid., [¶96](#). De acuerdo con los artículos 18 del Reglamento UE/593/2008 de 17/6/2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales-Roma I ([DOUE L177 de 4/7/2008](#)) y 22 del Reglamento UE/864/2007 de 11/7/2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales-Roma II ([DOUE L199 de 31/7/2007](#)), se consideran disposiciones sustantivas las presunciones de derecho y las reglas que determinan la carga de la prueba (como excepción a la inaplicación del derecho aplicable a las obligaciones contractuales y extracontractuales a las normas en materia de prueba y procedimiento, art. 1.3). Véase Kirst, *European Competition Journal* 16/1:2019, 110-111 y, en general, C. Ritter "Presumptions in EU competition law" [J. Antitrust Enforcement](#) 6/2 (2018) 189-212.

⁷¹ [¶102 de STJUE DAF Trucks & Volvo](#).

⁷² [id.](#)

⁷³ Ibid., [¶103](#).

⁷⁴ Ibid., [¶104](#). Este era el régimen transitorio que Rantos abogaba para todas las disposiciones sustantivas de la Directiva, pues "*la fecha de la infracción, en cuanto criterio claro, objetivo y verificable, permitiría asimismo garantizar la aplicación uniforme de las disposiciones sustantivas de la Directiva 2014/104 y constituye uno de los objetivos fundamentales de esta Directiva*" ([¶50 de las Conclusiones](#)).

⁷⁵ Una interpretación posible es que el TJUE estaría aludiendo a la "acción" en materia de prescripción, mientras que se estaría refiriendo al "derecho subjetivo al resarcimiento" en materia de presunción de daño, que tendrían diferentes momentos de "consolidación", véase Martín [Rev. Consumo y Empresa](#) 15 (2022) 12-13.

los cárteles), el artículo 17.1 de la Directiva empodera a los tribunales para la cuantificación del daño (transpuesto como artículo 76.2 LDC) se trata de una disposición procesal,⁷⁶ aplicable a las acciones que se ejerciten después del 26/12/14.⁷⁷

El TJUE realiza una valiosa descripción del contexto en el que se reconoce la potestad judicial de estimación del daño y su finalidad (destacando que "*dicha disposición tiene 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*").⁷⁸

Es sabido que la Ley de Enjuiciamiento Civil obliga al demandante a la prueba "*de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda*" (artículo 217.2 LECiv) "*cuantificando exactamente su importe*" (artículo 219.1 LECiv).⁷⁹ Normalmente, el cálculo del daño indemnizable en estas acciones se realizará mediante informes periciales, que "*el tribunal valorará [...] según las reglas de la sana crítica*" (artículo 348 LECiv).

El Tribunal de Justicia es rotundo al afirmar que "*ni la carga de la prueba ni los estándares de prueba necesarios para la cuantificación del perjuicio hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho al resarcimiento de daños y perjuicios*".⁸⁰ A pesar de reiterar la imposibilidad o excesiva dificultad del ejercicio del derecho a una compensación como límite al Derecho nacional, subsisten las dudas sobre la aplicación de dicho estándar y su proyección a las normas nacionales y a los pronunciamientos judiciales (algunas de las cuales el TJUE deberá responder al decidir la cuestión prejudicial [C-312/21](#)).

4. Cuestiones pendientes

A partir de los pronunciamientos de los tribunales españoles sobre las reclamaciones de daños en el cartel de los sobres de papel y en el cartel de los camiones, se suscitan dudas en relación con algunas de las cuestiones tratadas por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 22/6/22. Aunque lo dicho por el TJUE permita alumbrar ciertas pautas que deben seguirse para resolverlas, es controvertido todavía tanto cuál sea el umbral probatorio mínimo (*infra* §4.1) como cuales sean los criterios de estimación judicial del daño indemnizable (*infra* §4.2 y 4.3) y su posible compatibilidad con el principio de efectividad.

⁷⁶ ¶85 de STJUE *DAF Trucks & Volvo*.

⁷⁷ Ibid., ¶¶88-89.

⁷⁸ Ibid., ¶102.

⁷⁹ En las acciones consecutivas a una resolución previa de la autoridad de la competencia, los perjudicados contarán con el apoyo del efecto vinculante de una resolución previa firme declarativa de la infracción (artículo 9 de la Directiva -artículo 75 LDC- y artículo 16.1 del Reglamento 1/2003 de 16/12/2002, [DOUE L1 de 4/1/2003](#)).

⁸⁰ ¶80 de STJUE *DAF Trucks & Volvo*.

4.1. Umbral probatorio mínimo

En los casos de cárteles, no queda clara la interrelación en la práctica de la potestad judicial de estimación del daño y la presunción del daño.⁸¹ Los beneficios de la presunción de daño son magros si el perjudicado debe cuantificarlo y, si es así -como parece debe ser-⁸², probada la cuantía ya estaría acreditada la producción de daño. ¿Para qué sirve entonces la presunción? La presunción sólo tiene sentido si se contempla la concesión de una indemnización superior a cero.⁸³

A nadie se le escapa que la presunción existe porque los cárteles casi siempre causan daño y al perjudicado le puede resultar muy difícil acreditarlo, pudiendo sus peritos incurrir en errores o insuficiencias en su cuantificación, sin que ello deba conducir a la íntegra desestimación de su reclamación. En el extremo, pudiera suscitarse la duda de si el mandato de evitar que sea "*prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificar con precisión los daños y perjuicios sufridos sobre la base de las pruebas disponibles*"⁸⁴ pudiera llevar, en algún supuesto, a una especie de "*exención probatoria*" para el demandante. El Abogado General Rantos rechaza tal posibilidad en sus Conclusiones:

*"contrariamente al artículo 17, apartado 2, de la Directiva 2014/104, el artículo 17, apartado 1, de esta no retira la carga de la prueba ni la obligación principal que incumbe a la parte demandante de cuantificar y probar el importe del perjuicio sufrido. La mencionada disposición se limita a proporcionar únicamente a los órganos jurisdiccionales nacionales un método de cuantificación del importe del perjuicio, ofreciéndoles un margen de apreciación que les permita ajustar los estándares de prueba necesarios a efectos de la determinación del importe del perjuicio y aceptar, por tanto, un nivel de prueba inferior respecto del que normalmente se exige, cuando los demandantes tienen dificultades para cuantificar con precisión el perjuicio causado"*⁸⁵

A mi modesto entender, aunque el nivel de prueba exigible se *rebaje*, en todo caso el reclamante deberá realizar un esfuerzo probatorio que supere ciertos mínimos.⁸⁶

⁸¹ Véase Van Cleynenbreugel "The Presumption of Harm and its Implementation in the Member States' Legal Orders" en [Magnus Strand, Vladimir Bastidas Venegas & Marios C Iacovides \(ed\) EU Competition Litigation: Transposition and First Experiences of the New Regime](#), Hart 2019, 213.

⁸² [Ibid.](#), 206 ("the presumption only relates to the existence of harm emanating from a cartel. It does not allow claimants to escape from having to quantify the harm suffered. In that context, the presumption serves above all as an obligation on national judges not to dismiss cases for lack of proof of harm. From that perspective, the presumption of harm allows Member State judges to proceed more easily to the quantification stage, not losing time on questioning whether harm is in place. Article 17(1) of the Directive adds to this that Member State judges should be able to estimate the harm caused by the anticompetitive behavior concerned. It would not, however, seem to prevent a judge from estimating that the harm done amounts to a quantified amount of zero").

⁸³ Véase P. Van Wijck y F. Weber "The abstract presumption of harm in the Damages Directive: Overconcern of Overcompensation" [European Competition Journal](#) 21/18-1 (2021) 204-227.

⁸⁴ [¶80 de STJUE DAF Trucks & Volvo](#) (que la sentencia repite con pocas variaciones en [¶81](#)).

⁸⁵ [¶75 de las Conclusiones](#).

⁸⁶ Véase F. Marcos "Cuantificación del daño causado por el cártel de fabricantes de camiones (II)" [Almacén de Derecho](#) 5/12/20 y "No hay quinta mala: La cuestión prejudicial del juzgado mercantil 3 de Valencia sobre los daños causados por el cartel de camiones (II)" [Almacén de Derecho](#) 2/7/21.

La mayoría de los tribunales españoles han seguido este planteamiento a partir de las exigencias de la Ley de Enjuiciamiento Civil y de las pautas que traza el Tribunal Supremo en su pionera sentencia de 7/11/13.⁸⁷ Así, por ejemplo, ese criterio se manifiesta con claridad meridiana en las sentencias de la Audiencia de Barcelona (sec. 15) acerca de los daños causados por el cártel de los sobres de papel,⁸⁸ y en las que ha dictado sobre los daños causados por el cártel de camiones.⁸⁹

"en último extremo se habilita al órgano jurisdiccional para que lo cuantifique por estimación, previsión normativa que no puede ser interpretada en términos que impliquen la supresión de toda exigencia de esfuerzo probatorio razonable a las partes. Si ese esfuerzo se ha realizado y persisten los problemas de cuantificación, está plenamente justificado que el órgano jurisdiccional fije la cuantía del daño por estimación" (negrita añadida).⁹⁰

La Audiencia de Madrid (sec. 28) en sus primeras sentencias sobre reclamaciones de daños por el cártel de camiones ha repetido que corresponde al *"demandante [...] ofrecer una valoración de los daños al menos aproximativa y razonable -aunque no resulte precisa o se introduzcan variables necesariamente hipotéticas- de acuerdo con los hechos que sustentan la infracción, aplicando alguno de los métodos aceptados en la teoría económica"*.⁹¹ La duda sigue siendo, sin embargo, la interpretación de cuál sea el mínimo exigible.⁹² De hecho, la propia sección 28 ha afirmado: *"el hecho de que un informe sobre valoración de daños resulte muy simple, no supone que deba ser rechazado"*.⁹³

No obstante, la mayoría de las Audiencias Provinciales han considerado que ese mínimo se satisfacía con un popular pseudo-informe pericial que, sin relación alguna a la reclamación en concreto, calculaba el daño en una cifra resultante de la media de ciertos estudios académicos acerca de los sobrecostes producidos por los cárteles (20'7%). Sólo la Audiencia de Madrid ha sentenciado:

⁸⁷ FD7.3 de STS *Azúcar II* ([ES:TS:2013:5819](#)).

⁸⁸ ¶60 de la sentencia de 10/1/20, *Cortefiel* (MP: L. Rodríguez, [ES:APB:2020:59](#)) repetido en todas las sentencias que ha dictado al resolver las apelaciones sobre las reclamaciones de los daños causados por ese cártel.

⁸⁹ ¶49 de la sentencia de 24/10/20 (MP: M. Cervera, [ES:APB:2020:2567](#)) y ¶39 de la sentencia de 18/11/21 (MP: M. Cervera, [ES:APB:2021:13564](#)).

⁹⁰ Estas frases se han citado y reproducido después en centenares de sentencias de otras Audiencias, así v. gr., de la sección 1ª de la de Oviedo desde el 23/11/20 ([ES:APO:2020:4760](#)), últimamente de 19/4/22 (*X v. Volvo*, MP: J.A. Soto Jove, [ES:APO:2022:1371](#)) y de 5/5/22 (*FJGC v. Renault*, MP: M.J. Covián, [ES:APO:2022:1621](#)); de la sección 1ª de la de Cáceres de 30/3/22 (*Transportes Tranmola v. DAF*, MP: A. Mª González, [ES:APCC:2022:368](#)); de la sección 5ª de Málaga de 15/2/22 (*X v. Volvo*, MP: E. Sanjuán, [ES:APMA:2022:496](#)); de la sección 1ª de Palencia de 1/4/22 (*Transportes y Mudanzas Buj v. Iveco*, MP: I. Segoviano, [ES:APP:2022:242](#)); e la sección 1ª de la de Soria de 9/5/22 (*Construcciones Beltrán Moñux v. MAN*, MP: Mª B. Pérez-Flecha, [ES:APSO:2022:227](#)); de la sección 1ª de la de Zamora de 27/12/21 (*LZR v. MAN*, MP: J. Pérez, [ES:APZA:2021:633](#)) y de la sección 5ª de la de Zaragoza de 19/5/22 (*Tremi SA et al v. Daimler*, [ES:APZ:2022:798](#)).

⁹¹ Sentencias de 10/12/21 (MP: G. Plaza [ES:APM:2021:14305](#)); de 28/1/22 (MP: E. García, [ES:APM:2022:796](#)) y de 31/1/22 (MP: F. Caballero, rollo 43/21).

⁹² G. A. Martín "Cuantificando daños por ilícitos antitrust, ¿Quo vadimus?" [CDT 14/1 \(2022\) 390-391](#) (¶12).

⁹³ FD8 *in fine* de la sentencia de 1/7/22 (MP: G. Plaza, *MACV v. Man*, rollo 1029/21).

"que no resulta admisible es acudir sin más a un porcentaje genérico aplicable a cualquier cártel derivado de un estudio que analiza una multitud de cárteles y desconectado de los hechos concretos objeto de las actuaciones. Sin necesidad de informe pericial, bastaría la cita del estudio en cuestión, con la consecuencia de resultar una reducción del estándar de prueba de tal magnitud que serviría para imponer una especie de cuantía mínima de daños derivados de la infracción aplicable con carácter universal, por supuesto sin base legal alguna. Esto supondría alterar los presupuestos del régimen de responsabilidad derivado de daños por infracciones del Derecho de la Competencia, consagrando, no ya una inversión de la carga de la prueba, sino una auténtica exoneración de prueba para el demandante, que únicamente debería remitirse al estudio «tipo»".⁹⁴

Las dificultades de determinar cuál sea el mínimo exigible se ilustran con claridad en la sentencia del pleno de la sección 28 de la Audiencia de Madrid de 6/5/22.⁹⁵ La reclamación en liza en tal caso -por importe de €8.116,32- se refería al daño que se habría experimentado en la compra de un vehículo Mercedes-Benz en 2007.⁹⁶ El "informe pericial" presentado por el demandante consistía en una simple comparación de precios de dos camiones deflactada a la fecha de adquisición aplicando un índice corrector de la inflación (sin explicación del motivo de la selección del precio de compra del camión cartelizado el 22/5/2007 -modelo ANTOS 1827L- con el del presupuesto solicitado a la fecha de elaboración del informe -AXOR 1829L-). Como afirman los magistrados que firman el voto particular a la sentencia:

"Sin embargo de la simple comparación de la ficha técnica del vehículo adquirido y de la reseña de características del ofertado, adjuntadas al propio informe pericial de la parte actora, ya observamos que ni siquiera la potencia de ambos camiones es la misma, tampoco la distancia entre ejes, en ambos casos superior en la del vehículo adquirido por el actor (210KW frente a 200KW y 4800 mm frente a 4300 mm), lo que no se ha tenido en cuenta para efectuar la comparación. Resulta razonable pensar que un vehículo con más potencia y más grande será normalmente más caro que otro de menor potencia y tamaño por lo que el escenario contrafactual se construyen partiendo de un precio distorsionado y menor del que debería haberse tomado en consideración para efectuar la comparación.

Aunque el modelo presupuestado pueda ser incluso el más similar al que en su día adquirió la parte demandante –lo que ni siquiera consta- no supone que el precio deflactado sea directamente comparable con el precio de adquisición al no tratarse de idéntico producto.

Tampoco consideramos riguroso comparar el precio de adquisición con el de un solo presupuesto cuando no existía dificultad alguna en obtener diversos presupuestos. [...]

Además, todo el sobreprecio resultante se imputa al cártel sin ofrecer explicación alguna ni justificar mediante técnicas econométricas la nula incidencia de otras

⁹⁴ Sentencias de 10/12/21 ([ES:APM:2021:14305](#)) y de 31/1/22 (rollo 43/21).

⁹⁵ *Generadores Insonorizados paulino Alonso e Hijos SA v. Mercedes* (MP: J. I. Zarzuelo, rollo 628/19).

⁹⁶ [ES:JMM:2019:792](#).

variables que podrían incidir en el precio, lo que hace muy poco consistente o robusto el informe.

Por último, no consideramos suficientemente justificada la utilización como tasa de descuento del Índice de Precios Industriales –que como se indica en el informe pericial, mide la evolución de los precios de los productos fabricados por la industria y son vendidos en el mercado interior en la primera etapa de su comercialización- que integra múltiples bienes ajenos a los vehículos afectados por el cártel o, al menos, debía de haberse cotejado el resultado con el obtenido por la aplicación de otros índices recomendados, como la tasa social de descuento (informe Oxera, 2009), la tasa libre de riesgo o el coste medio ponderado de capital (a los que también se alude, con cita de la literatura científica en el borrador de Guía sobre cuantificación daños por infracciones de la competencia, preparado por la CNMC)."

A mi entender, el informe presentado por el actor no habría utilizado ningún método aceptado por la teoría económica, con lo que, en rigor, no cabía considerarlo un informe pericial. Sin embargo, hay quien dirá que un supuesto como este se podría aproximar a la "imposibilidad o la dificultad excesiva" del perjudicado para la prueba de la cuantía del daño que tanto repite la jurisprudencia del TJUE. Es razonable pensar que ese parámetro no es necesariamente técnico sino también económico. Si una reclamación es de cuantía modesta (poco más de €8.000 en el caso), seguramente existirán dificultades en costear un informe pericial de una calidad mínima aceptable para que al reclamante le siga mereciendo la pena entablar su acción.⁹⁷ Como ha reconocido la Comisión Europea: "*lo que puede ser adecuado en términos de volumen de datos requeridos y coste de los análisis de los peritos para una reclamación de €20 millones puede no serlo para una reclamación de €200.000*".⁹⁸

4.2. Criterios de estimación judicial del daño indemnizable

Aunque el demandante pueda haber presentado un informe pericial digno de tal nombre y que acredite un esfuerzo mínimo y suficiente para la cuantificación del daño indemnizable, puede ocurrir que no sea considerado enteramente convincente por el juzgador, atendiendo sobre todo a las críticas que sobre el mismo haya formulado el demandado y sus peritos.

⁹⁷ Como dice la Audiencia Provincial de Pontevedra (sec. 1) en su sentencia de 14/5/20 (*MCI v. MAN*, MP: J.J. Pérez, [ES:APPO:2020:715](#)), en un supuesto en el que el demandante utilizaba el pseudo-informe que se ha popularizado en la litigación de los daños por el cártel de camiones: "*Tampoco advertimos en la conducta del demandante ninguna suerte de indolencia probatoria, pues se trata de una persona física, propietario de dos camiones, que cabalmente contará con recursos limitados para acceder a complejas y costas periciales, en una materia como la que nos ocupa*" (§49). Similar es lo dicho por la sentencia de 19/11/20 (*JCAV v. MAN*, MP: J.J. Pérez, [ES:APPO:2020:2084](#)): "*No es está ante un supuesto de insuficiencia probatoria absoluta, o ante una desatención flagrante de las reglas de distribución de la carga de la prueba. Tampoco advertimos en la conducta del demandante ninguna suerte de indolencia probatoria, pues se trata de una pyme propietaria de un camión que adquirió a través de un leasing, y que notoriamente habrá contado con recursos limitados para acceder a complejas y costas periciales, en una materia como la que nos ocupa*" (§36). Sobre esta última, Martín [CDT 14/1 \(2022\) 396](#)(§38).

⁹⁸ §5 de las *Directrices sobre el cálculo de la cuota de sobrecoste que se repercutió al comprador indirecto* (2019/C 267/07).

En ese contexto, es razonable pensar que la decisión judicial sobre el daño indemnizable deba partir de la evaluación crítica de los informes periciales presentados por las partes. Así en los pocos ejemplos habidos en la litigación española en esta materia se puede observar como la estimación judicial se ha apoyado en algún caso en los informes periciales y de las valoraciones alternativas del daño presentadas por los demandados.⁹⁹ Sin embargo, el problema que se ha suscitado en la litigación de daños por el cártel de los camiones es que los informes periciales de los demandados niegan la existencia de daño (y, por ello, han sido rechazados por todas las Audiencias).¹⁰⁰

La pionera sentencia del Tribunal Supremo sienta las bases de la estimación judicial, atendiendo a la confrontación de los informes periciales de las partes,¹⁰¹ y formula el criterio de “[q]ue 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. Pero no puede confundirse esta mayor flexibilidad con soluciones “salomónicas” carentes de la necesaria justificación”.¹⁰²

Procederá, por tanto, la estimación judicial del daño que debería evitar la arbitrariedad del recurso a promedios sin un asiento pericial admisible y carentes de relación con el caso concreto que se ventila ante el tribunal.¹⁰³ En palabras de la Audiencia de Madrid (sec. 28) al pronunciarse sobre los daños causados por el cártel de los sobres,¹⁰⁴ “acreditada la existencia de sobreprecio, como aquí mantenemos, debe fijarse la indemnización correspondiente aun

⁹⁹ V. gr., en el informe presentado por Compass Lexecon para Adveo en las reclamaciones de Obras Misionales Pontificias y de la Cámara de Comercio de Madrid por los daños causados por el cártel de los sobres (sentencias de 3/2/20, [ES:APM:2020:1](#) y [ES:APM:2020:2](#)); o en el informe presentado por KPMG para SCOR en la reclamación de Realía por los daños causados por el cártel del seguro decenal, sentencia de 19/5/22 (MP: M^a T. Vázquez, [rollo 292/21](#)).

¹⁰⁰ Véase E. Pastor “Manual de cartelistas: la defensa Ivánovich” [Almacén de Derecho 13/7/22](#).

¹⁰¹ FD7.3 de STS *Azúcar II* ([ES:TS:2013:5819](#)).

¹⁰² Ibid., [FD7.4](#). La admonición de la Audiencia de Valencia (sec. 9) en tal sentido es clara: “No se trata de sustituir la pericia por la discrecionalidad, con el riesgo que ello entraña de banalización del proceso y de supresión del principio de carga de la prueba del daño que incumbe al perjudicado” (FD) sentencia de 20/12/19, *GJ SL v. AB Volvo*, MP: P. Martorell, [ES:APV:2019:5941](#)).

¹⁰³ No lo ve así E. Pastor “Acciones «follow on»: la estimación judicial del daño en la práctica reciente de la jurisprudencia española” *Revista de Derecho Mercantil* 317 (2020) §7 (“la labor de estimación judicial del daño no puede ser el resultado de una integración de la actividad probatoria de las partes, tampoco de una suerte de asunción parcial de sus dictámenes periciales. Eso es lo que los jueces hacen habitualmente cuando procuran una revisión de las valoraciones que constan en los dictámenes periciales que se les presentan, asumiéndolos en todo o en parte según el rigor con el que estén formulados”, nota omitida).

¹⁰⁴ Se considera que la posturas descritas de la Audiencia de Barcelona (sec. 15) y de la Audiencia de Madrid (sec. 28) son diferentes, como afirma la Audiencia de Zaragoza (sec. 5) en su *sentencia de 19/5/22 Remi v. Daimler*, MP: A.M^a Martínez Areso, [ES:APZ:2022:798](#): “En todo caso, parece que los matices están en el papel del juez a la hora de estimar el daño, para la primera los datos suministrados por el perito han de ser valorados y estimados por el juez [Barcelona]; para la segunda línea jurisprudencial, la estimación solo es un remedio a la falta de acreditación del daño mediante la pericial y con riesgo de subjetividad e inconsistencia de la opinión del tribunal [Madrid]”. Véase también J. Nicolás Otegui “Developments in competition damages claims in Spain, take II: now we know Barcelona is the place to go...” *European Competition L. Rev.* 40/5 (2019) 202.

*cuando, en último término, fuera conforme a un criterio de estimación judicial, siempre que pudiera ofrecerse la necesaria justificación sin incurrir en la pura arbitrariedad".*¹⁰⁵

La Audiencia de Madrid ha tenido ocasión de precisar donde encontrar esa "necesaria justificación" al afirmar que, a pesar de que el informe del demandante no resulte enteramente convincente, porque presente imprecisiones o deficiencias:

*"Es en este contexto en el que resulta factible acudir a las facultades estimatorias que, sobre la base de la aproximación efectuada en el informe pericial aportado por la parte demandante, permita corregir sus posibles deficiencias".*¹⁰⁶

Al mismo resultado habían llegado antes varias sentencias de la Audiencia Provincial de A Coruña (sec. 4).¹⁰⁷ En ellas el tribunal coruñés realizó una valoración crítica del informe del demandante (con arreglo al artículo 348 LECiv), que le llevó a reducir o moderar "prudencialmente" el importe de la indemnización solicitada en atención a sus debilidades.

Igualmente, constatada la existencia de un esfuerzo probatorio suficiente por los actores (que presentan varios métodos de cuantificación alternativos basados en una "hipótesis razonable y técnicamente fundada sobre datos contrastables y no erróneos"), la sección 1ª de la Audiencia de Granada ha seguido un recorrido similar en tres recientes sentencias. Citando ampliamente la sentencia del TJUE de 22/6/22 -que habla de la estimación del daño indemnizable "sobre la base de las pruebas disponibles"-¹⁰⁸ la Audiencia granadina realiza un cálculo del daño "sobre la base de la aproximación efectuada en el informe pericial aportado por la parte demandante, corrigiendo gran parte de sus posibles deficiencias, a falta de otra estimación alternativa admisible".¹⁰⁹ La estimación judicial del daño supone una moderación prudencial de la cantidad indemnizable a partir de la constatación de ciertas debilidades e incertidumbres en el informe pericial (FD3 de SAP1Granada de 4/6/22, RMLS-V v. Iveco, MP: E. Pinazo, rollo 911/21). Como la Audiencia granadina repite en las sentencias citadas:

"A todo ello debemos añadir la improcedencia a nuestro juicio de una estimación judicial del daño apartada de dictámenes periciales razonables y técnicamente fundados, fijando un porcentaje fijo idéntico para todo el periodo de los 14 años del cártel, alejada de la realidad, sin tomar en cuenta la lógica incidencia progresiva acumulada de la infracción en el sobreprecio, de menos a más, como establece el informe pericial que nos ocupa, con incidencia distinta, con porcentajes mínimos al inicio, y superiores al 20%" (FD3 de las sentencias de

¹⁰⁵ FJ7 de la sentencia de 3/2/20, *Cámara de Comercio* (MP: A. Arribas [ES:APM:2020:2](#)).

¹⁰⁶ Dicho en otras palabras, las "facultades estimativas del tribunal [...] deben partir de una aproximación razonable a la cuantificación de los daños, aunque dicha aproximación presente deficiencias que deban ser corregidas o completadas" (los dos entrecomillados anteriores se repiten en las sentencias de 9/5/22 y de 23/5/22, MP: F. De Borja Villena, *Central Eléctrica Sestelo y Cía. v. MAN*, rollo 14/20; y *Grúas Domingo García v. Iveco*, rollo 946/20).

¹⁰⁷ Sentencias de 8/2/21 (*Gestal y López v. MAN*, MP: P. González-Carreró, [ES:APC:2021:21](#)); de (*JMO v. MAN*, M.P: E. Fernández-Cid, [ES:APC:2022:968](#)) y de 8/7/22 (*EMCT v. MAN*, MP: P. S. González-Carreró, rollo 318/21)

¹⁰⁸ ¶80 de *STJUE DAF Trucks & Volvo*.

¹⁰⁹ FD2 de la sentencia de 1/7/21, *Construcciones Porman SA v. MAN*, MP: E. Pinazo, rollo 1167/21

4/7/22, *RMLS-V v. IVECO*, MP: E. Pinazo, rollo 911/21 y de 6/7/22, *Mármoles La Viña v. DAF*, MP: E. Pinazo, rollo 910/21).

Finalmente, también la sección 1ª de la Audiencia de Almería ha acudido a la estimación judicial del daño en varias sentencias, minorando la cuantía solicitada por el demandante en atención a varios defectos apreciados en su informe pericial.¹¹⁰

4.3. La estimación judicial mayoritaria del daño indemnizable en un sobre coste en el 5% del precio de los vehículos cartelizados

Si el informe pericial aportado por el demandante resulta completamente inservible a los efectos del cálculo del daño, no parece que los tribunales vayan a estar mejor posicionados para hacer una estimación.¹¹¹ Este planteamiento late en las sentencias de Audiencia de Madrid de escapar de la *"directa estimación judicial del daño sobre bases que no somos capaces de sostener con objetividad y consistencia y que, en todo caso, se antojan más endeble"* [que las que resulten de los informes periciales presentados ante el tribunal].¹¹²

La solución seguida por muchas Audiencias provinciales en estos casos ha sido acudir a la estimación del daño en distintos promedios extraídos, de una manera u otra, del informe OXERA.¹¹³ Esta solución es cuestionable, porque los criterios judiciales de estimación *"no pueden suplir una falta absoluta de prueba como la que están apreciando algunos tribunales de primera instancia en las primeras sentencias sobre el cártel de camiones"*.¹¹⁴

¹¹⁰ Sentencias de 22/2/22 (*Trans-Jomigar v. Volvo*, MP: S. Calero, rollo 1419/21); de 25/5/22 (*Morteros Ibalmería v. Fiat Chrysler*, MP: J.A. Lozano, rollo 1476/21) y de 15/6/22 (*Transfernán v. MAN*, MP: J.A. Lozano, rollo 116/21) En las dos últimas el tribunal repite *"Debemos de examinar las periciales aportadas por ambas partes, de tal manera que si una de ellas presenta unos caracteres que revelan una mayor precisión, rigor e imparcialidad, podrá asumir total o sustancialmente para llevar a cabo la liquidación; si ninguna de ellas resulta plenamente satisfactoria pero puede utilizarse como punto de partida para efectuar la estimación, se procederá en estos términos; finalmente si, por el contrario, no se observa gran rigor y/o sólo una decidida y abierta parcialidad en cada una de ellas, podrá efectuarse una estimación atendiendo a los elementos de las mismas que pudieran considerarse acertados y a otros elementos ajenos a las mismas[...]* Aceptamos que el modelo de la actora no es totalmente satisfactorio, por lo que sólo lo admitimos en parte como ya hemos dicho con anterioridad. Es cierto que el informe no se centra en el análisis del coste y la demanda, pero ello no puede llevar a rechazarlo en su totalidad, puesto que dichas variables no son del todo desechables".

¹¹¹ FD7 de las sentencias de la sección 5 de la Audiencia de Zaragoza de 20/4/21 y de 16/9/21, MP: A. Martínez, [ES:APZ:2021:1426](#) y [ES:APZ:2021:2114](#). Como concluye el magistrado Martín [CDT 14/1 \(2022\) 396](#) (¶73): *"La estimación judicial del daño no supone la invención del mismo. No se trata de que los órganos jurisdiccionales deban apreciar un daño siempre y en todo caso. La naturaleza de la infracción será determinante. La estimación judicial enfrenta al Estado-Juez con la extraordinaria dificultad de calcular un daño incalculable, en aquellos casos en los que la prueba practicada lleva a la conclusión de que el daño existe pero no ha podido ser acreditado"*.

¹¹² FD7.4 de la sentencia de 3/2/20, *Cámara de Comercio*, MP: A. Arribas, [ES:APM:2020:2](#)

¹¹³ [Quantifying Antitrust Damages. Towards Non-Binding Guidance for Courts](#), (2009). Principalmente el 5% del precio de adquisición de los vehículos cartelizados: a partir de la sentencia del juzgado mercantil 3 de Valencia (E. Pastor) de 13/3/19 ([ES:JMV:2019:187](#)) y SAP9Valencia de 20/12/19 ([ES:APV:2019:4151](#)), pero también el 8% - a partir de la sentencia de la Audiencia de Oviedo (sec. 1) de 23/11/20 ([ES:APO:2020:4760](#)) incluso el 10% - a partir de Sentencia de la audiencia de Alicante (sec. 8) de 15/10/20 ([ES:APA:2020:3024](#)).

¹¹⁴ R. Sarazá, [Manual Derecho de Daños](#), 194.

Sin embargo, también la Audiencia de Madrid parece haber caído en la solución estándar de estimar el sobrecoste en el 5% del precio de adquisición de los vehículos, dadas las dificultades de cálculo, aludiendo a que:

*"las carencias apreciadas en el informe en el que se sustenta la pretensión indemnizatoria, que también deben reconocerse, conducen, como hemos señalado, a evitar que se obligue al infractor a indemnizar daños y perjuicios que no se han sufrido realmente, lo que obliga a moderar el porcentaje en el que se fija el sobrecoste. Por estas razones consideramos que debe reducirse dicho porcentaje a un cinco por ciento del precio a fin de evitar que un informe no suficientemente preciso pueda generar una cuantificación superior a la que corresponde al perjuicio verdaderamente sufrido".*¹¹⁵

No hay esfuerzo alguno de la Audiencia madrileña en justificar por qué esa debe ser la magnitud correcta,¹¹⁶ frente al 8% que estima la Audiencia de Oviedo (sec. 1) o el 10% que estima la Audiencia de Alicante (sec. 8) que, aunque tampoco extraen esos porcentajes de los informes periciales presentados por las partes, motivan o justifican su estimación. La solución seguida por la sección 28ª parece más preocupada por evitar la sobrecompensación que por aproximarse a la indemnización del perjuicio efectivamente causado.¹¹⁷

5. Conclusiones

La sentencia del Tribunal de Justicia UE de 22/6/22 se pronuncia sobre diversas cuestiones relativas a la aplicación inter-temporal de la Directiva de daños. En ella el Tribunal continúa la labor de construcción de la aplicación privada del Derecho de la competencia, subrayando las dificultades informativas que, en ese contexto, afrontan los perjudicados por los ilícitos antitrust. Las acciones de daños por infracciones de los artículos 101 y 102 TFUE presentan gran complejidad fáctica, jurídica y económica y los perjudicados padecen una relevante asimetría informativa sobre las circunstancias y los efectos de las conductas anti-competitivas.

A partir de lo dicho por el TJUE, debe entenderse que el régimen de prescripción previsto en la Directiva es aplicable a aquellas pretensiones indemnizatorias que no estuvieran prescritas al vencimiento de su plazo de transposición. En el caso concreto, el Tribunal confirma que el *dies a quo* de las acciones de daños consecutivas a la primera decisión de la Comisión sobre el cártel de camiones es la fecha de publicación de la decisión de la Comisión. Sin embargo, el Tribunal no se pronuncia sobre el *dies a quo* en otros casos.

El Tribunal de Justicia aclara que la presunción de daño en caso de cárteles contenida en la Directiva no rige en las acciones indemnizatorias consecutivas a la primera decisión de la

¹¹⁵ FD8 *in fine* de la sentencia de 1/7/22 (*MACV v. MAN*, rollo 1029/21).

¹¹⁶ Ese porcentaje coincide con el estimado en la sentencia del pleno de la sección 28 de 6/5/22 (*supra* nota 95) y se alcanza sin referencia o conexión alguna al informe pericial de la parte actora que, a diferencia de lo que ocurría en aquel caso, sí presentaba un verdadero informe pericial.

¹¹⁷ Aunque las raíces de la preocupación por evitar el enriquecimiento injusto de las víctimas de los ilícitos anti-concurrenciales puedan encontrarse en la jurisprudencia del TJUE (ampliamente, al respecto, G. A. Martín, *Competencia, Enriquecimiento y Daños*, Tirant lo blanch, 2019) y en la propia Directiva de daños (artículo 3.3), véase también Van Wijck y Weber [European Competition J. 21/18-1 \(2021\) 204-227](#).

Comisión sobre el cártel de fabricantes de camiones, pues entiende que la aplicación de la presunción de daño se limita a aquellas infracciones que hubieran cesado con posterioridad al vencimiento del plazo de transposición.

Finalmente, el Tribunal también aclara que la potestad judicial de estimación del daño prevista en la Directiva sería aplicable a las acciones posteriores a la fecha de entrada en vigor de la Directiva. Sin embargo, a la luz de la jurisprudencia menor reciente de las Audiencias provinciales españolas se observa que existen todavía algunas dudas sobre cuál sea el umbral probatorio mínimo exigible al perjudicado y sobre los criterios de estimación judicial del daño indemnizable y su compatibilidad con el principio de efectividad del Derecho de la UE.

6. Referencias

- M. Barennes, D. Deferne & M. Verhulst "Limitation periods in competition law damages actions in the EU: Are further clarification and harmonization needed?" [*Concurrences* 1/2020: 1-30](#).
- F. De Castro y Bravo, *Derecho Civil de España*, reimpr. 1984.
- L. Díez-Picazo y A. Gullón, *Sistema de Derecho Civil*, Vol. I, 1994.
- P. Kirst "Skanska, Cogeco and Otis: harmonization through the back door?" *European Competition L. Rev.* 41/1 (2020) 245-250.
- "The Temporal Scope of the Damages Directive: A Comparative Analysis of the Applicability of the New Rules on Competition Infringements in Europe" [*European Competition J.* 16/1:2019, 97-125](#).
- F. Marcos "La prescripción de las acciones de reclamación de daños causados por el cártel de los fabricantes camiones" [*Almacén de Derecho* 28/6/19](#).
- "De nuevo sobre la prescripción de las acciones de daños causados por el cártel de los camiones" [*Almacén de Derecho* 27/8/20](#).
 - "Cuantificación del daño causado por el cártel de fabricantes de camiones (II)" [*Almacén de Derecho* 5/12/20](#).
 - "La Decisión Scania sobre el cártel de los fabricantes de camiones" [*Diario La Ley* 9714 \(2020\)](#).
 - "No hay quinta mala: La cuestión prejudicial del juzgado mercantil 3 de Valencia sobre los daños causados por el cartel de camiones (III)" [*Almacén de Derecho* 2/7/21](#).
- G. A. Martín, *Competencia, Enriquecimiento y Daños*, Tirant lo blanch, 2019.
- "Cuantificando daños por ilícitos antitrust, ¿Quo vadimus?" [*CDT* 14/1 \(2022\) 387-404](#).
 - "Comentario a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Asunto C-267/20: AB Volvo y DAF Trucks N.V./ Rm [2022] de 22 de junio" [*Revista Consumo y Empresa* 15 \(2022\) 6-15](#).
- J. N. Otegui "Developments in competition damages claims in Spain, take II: now we know Barcelona is the place to go..." *European Competition L. Rev.* 40/5 (2019) 202.
- E. Pastor "Acciones «follow on»: la estimación judicial del daño en la práctica reciente de la jurisprudencia española" *Revista de Derecho Mercantil* 317 (2020) §7.
- "Manual de cartelistas: la defensa Ivánovich" [*Almacén de Derecho* 13/7/22](#).
- B. J. Rodger, M. S. Ferro & F. Marcos "Promotion and Harmonization of Antitrust Damages Claims by Directive 2014/104/EU?" en [*Rodger, Ferro & Marcos \(eds\) The EU Antitrust Damages Directive. Transposition in Member States*, OUP 2018, 24-57](#).
- C. Ritter "Presumptions in EU competition law" [*J. Antitrust Enforcement* 6/2 \(2018\) 189-212](#).
- R. Sarazá "Indemnizaciones por daños y perjuicios en materia de defensa de la competencia" en M. J. Herrador (dir) [*Manual Derecho de Daños*, Lefebvre 2020, 167-198](#).
- P. Van Cleynenbreugel "The Presumption of Harm and its Implementation in the Member States' Legal Orders" en [*Magnus Strand, Vladimir Bastidas Venegas & Marios C Iacovides \(ed\) EU Competition Litigation: Transposition and First Experiences of the New Regime*, Hart 2019, 201-214](#).
- P. Van Wijck & F. Weber "The abstract presumption of harm in the Damages Directive: Overconcern or Overcompensation" [*European Competition J.* 18/1 \(2021\) 204-227](#).
- C. Vieira Peres "The Cogeco Case: The First Preliminary Ruling on the Private Enforcement Directive" [*Market & Competition L. Rev.* 3/2 \(2019\) 81-106](#).