

El efecto "marea" del cártel de fabricantes de camiones:
Notas sobre la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12 de mayo de 2021¹

Francisco Marcos
Profesor IE Law School
Madrid
Francisco.marcos@ie.edu

"Es como si la marea levantara todos los barcos. Cada uno de los barcos puede seguir subiendo y bajando con las olas, pero incluso el barco más bajo está en un nivel más alto y eso son los precios más altos que pagan los compradores de camiones" (§3.60.2 in fine de la sentencia)

RESUMEN: Dado el carácter paneuropeo del cártel de los fabricantes de camiones, los primeros pronunciamientos de los tribunales de los distintos países sobre las reclamaciones de daños derivados del cártel presentan un interés y relevancia que trasciende el concreto proceso y la jurisdicción nacional a que se refieren. Esto ocurre con la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12 de mayo de 2021, que resuelve diversas cuestiones sobre el bloque de acciones consecutivas que se tramitan contra los fabricantes y que se refieren a más de 200.000 vehículos cartelizados. En primer lugar, se pronuncia sobre la acción consecutiva y el efecto vinculante de la Decisión de la Comisión europea de 19 de julio de 2016, detallando el alcance del cártel. En segundo lugar, examina la defensa de los fabricantes de que el cártel no produjo daños, descartándola, y acogiendo la tesis propugnada por los peritos de los demandantes de que la colusión de los fabricantes supuso sobrepuestos cargados a los compradores de camiones a través del efecto anticipatorio de los intercambios de información sobre precios y sus subidas y por el efecto marea del cártel.

Palabras Clave: Holanda, cártel de camiones, derecho de la competencia, compensación, daños, intercambio de información, precios de lista

The "tidal wave" effect of the truck manufacturers' cartel: Notes on the judgment of the Amsterdam District Court of 12 May 2021

ABSTRACT: Given the paneuropean nature of the truck manufacturers' cartel, the first pronouncements of the courts of the different countries on the damages claims arising from the cartel are of interest and relevance beyond the specific proceedings and the national jurisdiction to which they refer. This is the case with the judgment of the Amsterdam District Court of 12 May 2021, which decides several questions on the block of follow-on actions brought against the manufacturers and which relate to more than 200.000 cartelized trucks. Firstly, it rules on the binding effect in the follow-on action of the European Commission's decision of 19 July 2016, detailing the scope of the cartel. Secondly, it examines the manufacturers' defense that the cartel did not cause damage, dismissing it and accepting the argument put forward by the plaintiffs' experts that the manufacturers' collusion resulted in overpricing charged to truck buyers through the anticipatory effect of the price information and price increases' exchanges and through the tidal effect of the cartel.

Keywords: Netherlands, trucks cartel, competition law, compensation, damages, exchange of information, list prices

JEL Codes: K21, L13, L41

¹ Una parte de este trabajo se publicó previamente en *Almacén de Derecho* 1/6/21. El autor colabora como consultor académico en CCS Abogados, que representa a gran número de demandantes en los procesos de reclamación de daños causados por el cártel de los fabricantes de camiones.

SUMARIO: 1. Introducción.- 2. La sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12 de mayo de 2021.- 3. Alcance del cártel de fabricantes de camiones.- 4. La inexistencia de daño.- 5. El "efecto marea" del cártel de fabricantes de camiones.- 6. Conclusiones. Referencias.

1. Introducción

La novedad que suscitan en los tribunales españoles los litigios sobre los daños causados por los cárteles y otras conductas anticompetitivas hace que la cita por las partes y por nuestros tribunales de sentencias extranjeras dictadas sobre casos similares sea frecuente. A pesar de las diferencias que puedan existir entre los sistemas jurídicos, los pronunciamientos judiciales foráneos sobre los daños causados por cárteles contribuyen a alumbrar algunas de las cuestiones controvertidas en estos procesos.

El uso y la referencia a la jurisprudencia extranjera pueden ser muy útiles respecto de los daños causados por cárteles internacionales, que se propagan en distintas jurisdicciones y que presentan numerosos problemas para la aplicación de la prohibición de estas conductas². Las decisiones judiciales foráneas son particularmente valiosas cuando se pronuncian sobre la producción y cuantificación del daño por el cártel. Se trata de cuestiones fácticas cruciales en estos litigios, en las que existe una coincidencia sustancial en las normas sustantivas³, siendo muchas las reglas armonizadas gracias a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE y últimamente por la Directiva UE/2014/104⁴.

Los litigios en curso por los daños causados por el cártel de fabricantes de camiones proporcionan una buena ilustración de esta práctica, en el que concurre un elemento común para todos los tribunales civiles nacionales, que necesariamente vincula a todos ellos⁵: la Decisión de la Comisión europea de 19/7/16⁶. En los procesos iniciados por los perjudicados por el cártel a raíz de las acciones consecutivas (*follow-on*) a la Decisión de la Comisión ha sido frecuente la aportación tanto por demandantes como por demandados de sentencias de

² Véase MAREK MARTYNIŚYŃ "Competitive Harm Crossing Borders: Regulatory Gaps and a Way forward" *JCL&E* 2021, 1-22.

³ Véase MICHAL GAL "Free Movement of Judgements: Increasing Deterrence of International Cartels Through Jurisdictional Reliance" *Virginia J. International Law* 51/1 (2010) 84-85 ("Antitrust prohibitions are largely uncontroversial when applied to hard-core cartels. The theory of harm on which such prohibitions are based is grounded in sound economic principles and is accepted worldwide. While some legal differences exist with regard to some elements of the offense, such as the definition of an agreement, such differences are largely minimal with regard to hard-core cartels. Thus, decisions about the existence of such cartels are likely to be based on a common legal culture and socioeconomic ideology and understanding", nota omitida).

⁴ DOUE L349 de 5/12/14, 1-19.

⁵ Art. 16.1 del Reglamento CE/1/2003, de 16/12/2002 (DOUE L1 de 4/1/2003).

⁶ Decisión de 19/7/2016 (39824 Camiones).

los tribunales alemanes, holandeses y británicos⁷. Esto ha dado lugar a una suerte de comunicación judicial transnacional en el que los tribunales españoles han utilizado las sentencias dictadas por tribunales extranjeros como apoyo y refuerzo de sus decisiones⁸.

En rigor jurídico, las decisiones judiciales extranjeras sobre demandas de daños causados por conductas anticompetitivas no vinculan a nuestros tribunales⁹, limitándose a proporcionar al tribunal información cualificada sobre la valoración de pretensiones indemnizatorias similares contra los cartelistas interpuestas por perjudicados en una situación análoga. En cierto modo su utilización constituye una forma de aprovechar el esfuerzo previo, la experiencia y los recursos invertidos en otras jurisdicciones¹⁰.

En los últimos años los Países Bajos se ha consolidado como uno de los foros preferentes en la UE para la litigación de daños por infracciones de Derecho de la competencia¹¹. Ello se debe tanto a la reputación y eficiencia del sistema judicial holandés¹² como a la fácil acomodación de sus reglas procesales a las necesidades que presentan los procesos indemnizatorios antitrust, sin costes judiciales excesivos. Esta adecuación se ha demostrado muy conveniente y efectiva para la agrupación y cesión de reclamaciones de daños, a diferencia de lo que ocurre en el resto del continente europeo.

De otro lado, aunque los tribunales holandeses no están especializados sólo en litigios de defensa de la competencia (como ocurre, en cambio, con el *Competition Appeal Tribunal* en el Reino Unido), sus magistrados suelen tener experiencia práctica en la materia y están dotados de recursos (tiempo y personal de apoyo) para afrontar las dificultades que presentan

⁷ Permitase la referencia a nuestro "Aportación de sentencias como prueba en los litigios de daños causados por el cártel de los fabricantes de camiones (y III): sentencias extranjeras" *Almacén de Derecho* 31/3/20.

⁸ Véanse, entre las primeras dictadas en estos procesos, las sentencias del juzgado mercantil 3 de Valencia (e. Pastor) de 20/2/19 ([ES:JM.V:2019:34](#), ¶46) y de 7/5/19 ([ES:JM.V:2019:222](#), ¶118) y las sentencias de la Sección 9 de la Audiencia Provincial de Valencia de 16/12/19 (MP: P. Martorell, [ES:AP.V:2019:4152](#), FD8.4 y [ES:AP.V:2019:4151](#), FD 9.4).

⁹ El supuesto es distinto del previsto en el Reglamento UE/1215/12 de 12/12/2012 ([DOUE L351 de 20/12/12](#), L-31) y en el art. 75.2 de la Ley 15/2007, de 3/7/2007, de Defensa de la Competencia ([BOE159 de 4/7/2007](#), modificada).

¹⁰ Con la misma fundamentación, pero su propuesta llega más lejos, véase el mecanismo de "reconocimiento de sentencias" que "se beneficia de esta externalidad positiva al permitir a las jurisdicciones apoyarse en la fundamentación fáctica de un órgano decisorio justo y fiable" GAL *Virginia J. International Law* 51/1 (2010) 75 (para superar los problemas de información e incentivos para la detección y prueba de los cárteles, *id.*, 65-66). También MARTYNISZYN *JCL&E* 2021, 18-19, que también apunta la generación de externalidades positivas y el desbordamiento de efectos (*spill-over*) en otras jurisdicciones, que supondría en cierto modo una suerte de "enforcement free-riding" (*id.* 13).

¹¹ Se suele considerar a Alemania, Reino Unido y Holanda como las tres jurisdicciones más atractivas y populares para interponer reclamaciones de daños antitrust, MATTHIJS KUIJPERS, TOMMI PALUMBO, ELAINE WHITEFORD y THOMAS B. PAUL "Actions for Damages in the Netherlands, the United Kingdom and Germany" *JECLAP* 9/1 (2018) 55-73. Tras las reformas introducidas en transposición de la Directiva UE/2014/104 y por efecto del Brexit esa preferencia puede aumentar, véase IVAN PICO y SANNE BOUWERS "The Netherlands Post-Damages Directive: Will the Popularity as a Preferred Forum for Actions for Damages for Competition Law Increase?" *GCLR* 2/2017: 72-75.

¹² Consistentemente aparece entre los primeros del mundo en el [World Justice Project](#).

estos procesos. Prueba de lo anterior son las numerosas sentencias que en la última década han dictado los tribunales holandeses para resolver acciones consecutivas de daños causados por una decena cárteles.

SENTENCIAS DE LOS TRIBUNALES HOLANDESES EN ACCIONES CONSECUTIVAS DE DAÑOS CAUSADOS POR CÁRTEL

Decisión de la Comisión	Sentencias	Cuestiones discutidas
13/9/2006 COMP/F/38.456 Betún holandés	Tribunal de Distrito de La Haya, 17/12/14 (NL-RBDHA:2014:15722) Tribunal de Rotterdam, 2/9/18 (NL-RBROT:2018:8001)	Derecho Aplicable; Jurisdicción; Cesión de reclamaciones; Aplicación Directiva UE/104/2014? Responsabilidad conjunta y solidaria; Causalidad
24/1/2007 COMP/38.899 Computadores con aislamiento de gas (GIS)	Tribunal Supremo (Hoge Raad) 8/7/16 (NL:HR:2016:1483) y 12/6/15 (NL:HR:2015:1602) Tribunal de apelación de Arnhem-Leeuwarden, 28/11/19 (NL:GHARL:2019:10165) 28/8/18 (NL:GHARL:2018:7753), 29/5/18 (NL:GHARL:2018:4876), 23/8/16 (NL:GHARL:2016:6736), 2/9/14 (NL:GHARL:2014:6766) y 10/9/13 (NL:GHARL:2013:6653) Tribunal de Gelderland, 29/3/17 (NL:RBGEL:2017:1724), 10/6/15 (NL:RBGEL:2015:3713) y 24/9/14 (NL:RBGEL:2014:6118) Tribunal de Holanda del Este, 16/1/13 (NL:RBONE:2013:BZ0403) Tribunal de Arnhem, 26/10/11 (NL-RBARN:2011:BU3546) y 16/5/12 (NL:RBARN:2012:BW7444 y NL-RBARN:2012:BW7445)	Acceso a fuentes de prueba; Daño; Responsabilidad Conjunta y Solidaria, Responsabilidad parental; Prescripción; Passing-on
21/2/2007 COMP/E-1/38.823 Ascensores y escaleras mecánicas	Tribunal de apelación de Arnhem-Leeuwarden, 5/2/19 (NL:GHARL:2019:1060) Tribunal de Rotterdam, 23/10/19 (NL-RBROT:2019:8230), 29/5/19 (NL-RBROT:2019:4441) y 17/7/13 (NL-RBROT:2013:5504) Tribunal de Holanda Central, 20/7/16 (NL-RBMNE:2016:4284) y 13/3/13 (NL-RBMNE:2013:CA1922) Tribunal de Arnhem, 16/5/12 (NL-RBARN:2012:BW7444)	Jurisdicción (cláusula arbitral); Derecho aplicable; Prescripción; Responsabilidad parental; Causalidad; Cesión de reclamaciones; Acceso fuentes de prueba
1/10/2008 COMP/39181 Cera para velas	Tribunal de La Haya, 21/9/16, NL-RBDHA:2016:11305 ; 17/12/14, NL-RBDHA:2014:15722) y 1/5/13 (NL-RBDHA:2013:CA1870)	Derecho Aplicable; Jurisdicción; Efecto vinculante; Solución extrajudicial; Cesión de reclamaciones; Acceso fuentes de prueba; Passing-on
30/6/10 COMP/38.344 Acero para pretensado	Tribunal de Apelación de Hertogenbosch, 28/1/20 (NL:GHSHE:2020:293) Tribunal de Limburgo, 16/11/16 (NL-RBLIM:2016:9897) y 25/2/15 (NL-RBLIM:2015:1791)	Jurisdicción; Prescripción; Responsabilidad parental; Cesión de reclamaciones; Acceso fuentes de prueba
9/11/10 C.39258 Transporte Aéreo de Mercancías (<i>Air cargo</i>)	Tribunal de Apelación de Amsterdam, 10/3/20 (NL:GHAMS:2020:713 y NL:GHAMS:2020:714); 4/2/14 (NL:GHAMS:2014:244) y 7/1/14 (NL:GHAMS:2014:27) 24/9/13 (NL:GHAMS:2013:3013) Tribunal de Amsterdam, 18/9/19 (NL-RBAMS:2019:9966 -TJUE C-819/19); 11/9/19 (NL-RBAMS:2019:9965); 1/5/19 (NL-RBAMS:2019:3393 y NL-RBAMS:2019:3394); 13/9/17 (NL-RBAMS:2017:6607); 2/8/17 (NL-RBAMS:2017:10662 y NL-RBAMS:2017:5512); 22/7/15 (NL-RBAMS:2015:4408); 7/1/15 (NL-RBAMS:2015:94) y 7/3/12 (NL-RBAMS:2012:BV8444)	Derecho Aplicable; Jurisdicción; Cesión de reclamaciones
5/2/12 AT.39437 Tubos para pantallas de televisor y de ordenador (CDT y CPT)	Tribunal de Brabante Oriental, 27/6/18 (NL-RBOBR:2018:3170) Tribunal de Amsterdam, 29/3/18 (NL-RBAMS:2018:1682) Tribunal de Rotterdam, 26/9/18 (NL-RBROT:2018:8001)	Jurisdicción; Derecho Aplicable; Prescripción; Causalidad, Daño
27/3/12 COMP/38695 Clorato de Sodio	Tribunal de Apelación de Amsterdam, 4/2/20 (NL:GHAMS:2020:194) y 21/7/15 (NL:GHAMS:2015:3006) Tribunal de Amsterdam, 10/5/17 (NL-RBAMS:2017:3166)	Derecho aplicable; Jurisdicción; Cesión de reclamaciones; Prescripción;
2/4/14 AT.39610 Cables de Energía	Tribunal de Amsterdam, 25/11/20 (NL-RBAMS:2020:5882)	Jurisdicción

Fuente: Elaboración propia a partir de Rechtspraak.nl

Actualmente se tramitan en primera instancia ante el Tribunal de Distrito de Ámsterdam (*Rechtbank Amsterdam*) veinticuatro demandas contra los fabricantes participantes en el cártel declarado mediante la primera Decisión de la Comisión sobre el cártel¹³. Se trata de la acumulación de acciones separadas e interpuestas ante distintos tribunales de distrito holandeses, que presentan elementos comunes, pero con diferencias que en su caso se tendrán en cuenta en la decisión de cada

¹³ Hecha pública en su versión no confidencial y provisional el 6/4/17 (un resumen en castellano en el [DOUE C108 de 6/4/17](#)). La versión definitiva es de 30/6/20.

una de ellas¹⁴. Es difícil sobreestimar la relevancia de este proceso, pues las acciones acumuladas comprenden reclamaciones por más de 200.000 camiones cartelizados¹⁵.

2. La sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12 de mayo de 2021

A la vista de lo anterior, la sentencia dictada por el Tribunal de Distrito de Ámsterdam (División de Derecho Privado) el 12/5/21 (C/13/639718/HA ZA17-1255 et al)¹⁶ presenta gran interés pues las cuestiones fácticas y jurídicas sobre las que se pronuncia se han planteado también en los procesos de daños por el cártel de camiones ante los tribunales españoles. En particular, el tribunal de Ámsterdam aclara varias dudas sobre la interpretación de la primera Decisión de la Comisión sobre el cártel y se pronuncia también sobre la posibilidad de que el cártel no causara daños¹⁷.

Dejando de lado otras cuestiones incidentales suscitadas por varios de los reclamantes respecto del acceso a fuentes de prueba¹⁸, entre las que se incluye también la solicitud de acceso al pliego de cargos de la Comisión europea en el procedimiento que condujo a la Decisión de 19 de julio de 2017 (que el Tribunal de Ámsterdam deja para más adelante), la sentencia resuelve dos cuestiones preliminares de índole sustantiva comunes a estos procesos, que analizamos a continuación: el alcance de la infracción/cártel según la Decisión de la Comisión europea¹⁹ (*infra* §3) y la defensa de los demandados sobre la inexistencia de daño²⁰ (*infra* §4).

3. Alcance del cártel de fabricantes de camiones

Se trata de una cuestión predominantemente jurídica sobre la interpretación de los términos de la Decisión de 19/7/16, su carácter transaccional, la relevancia de la segunda Decisión de la

Comisión sobre el cártel²¹ y la extensión del efecto vinculante. Igualmente, a partir del texto de la Decisión, la sentencia examina algunas cuestiones fácticas relativas a la conducta de las infractoras.

(i) *Carácter transaccional de la primera Decisión de la Comisión sobre el cártel de camiones.* El tribunal de Ámsterdam sigue al *Competition Appeal Tribunal* en la interpretación de la decisión transaccional, como resultado de la negociación entre la Comisión europea y los cinco fabricantes de camiones que se aquietaron al pliego de cargos²². Esta postura coincide -por cierto- también con la seguida por el Tribunal Supremo alemán²³. En la medida que el relato de los hechos contenido en la Decisión de la Comisión fue aceptado por los fabricantes, no pueden cuestionarlas en las acciones consecutivas de daños, pues las empresas ya tuvieron ocasión de hacerlo en su momento²⁴.

(ii) *Extensión del efecto vinculante de la Decisión.* Sabido es que el art. 16.1 del Reglamento CE 1/2003 obliga a los tribunales nacionales a no adoptar decisiones incompatibles con las decisiones previas de la Comisión europea en aplicación del art. 101 TFUE. Los fabricantes alegaban que ese efecto vinculante se limitaba a la parte dispositiva/declarativa de la Decisión, pero el Tribunal Amsterdams lo extiende a toda la decisión:

“el tribunal considerará que la Decisión es vinculante en su totalidad y, a la hora de determinar el contenido preciso y el alcance de la parte dispositiva, tendrá en cuenta que las consideraciones de la Comisión sirven para fundamentar y aportar pruebas de las infracciones identificadas en la parte dispositiva”²⁵.

(iii) *Caracterización de la conducta infractora.* El tribunal rechaza que el cártel de los fabricantes de camiones fuera en un mero intercambio de información, y considera que comprendió distintas formas de colusión y coordinación de los fabricantes, incluyendo acuerdos en materia de precios²⁶. Como también ha afirmado el Tribunal Supremo Alemán, *“de las conclusiones de la Comisión no se puede deducir que solo hubo un intercambio de información sobre precios de lista entre la demandada y las intervinientes”* y *“dicha conducta se diferencia fundamentalmente de un mero intercambio de información”²⁷.*

(iv) *Ámbito material del cártel.* Los bienes afectados por la cartelización son los camiones medios y pesados considerados a partir de su peso -más de 6 Toneladas de MMA (*“Lo que importa*

¹⁴ ¶3.54 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam 12/5/21.

¹⁵ Recuérdese que en España el número de camiones afectados por el cártel no alcanzaría esa cifra, FRANCISCO MARCOS “¿Cuántas víctimas del cártel de los fabricantes camiones hay en España?” [Almacén de Derecho 9/7/19](#)

¹⁶ [NL:RBAMS:2021:2391](#). Una traducción al inglés de la sentencia está disponible en <https://carteldamageclaims.com/wp-content/uploads/2021/06/Translation-of-Trucks-Judgment-12-May-2021-002.pdf>.

¹⁷ Las demandas a las que se refiere la sentencia se interpusieron en Diciembre de 2017, aunque mediante auto de 15 de mayo de 2019 el tribunal requirió a los demandantes para que aportaran alegaciones y pruebas adecuadas de sus pretensiones que permitieran al tribunal examinar la plausibilidad del daño, especificando su vinculación jurídica con los camiones en los que habría experimentado el daño (propiedad, arrendamiento, leasing, renting, etc.), indicando cuál había sido su contraparte en la relación y todos los detalles de las cesiones de reclamaciones ([NL:RBAMS:2019:3574](#)). Tras la aportación de la documentación requerida y de otros informes de las partes se celebró vista en Ámsterdam del 24 al 26 de noviembre de 2020.

¹⁸ ¶¶3.1 y 3.2 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

¹⁹ *Id.* ¶¶3.3 a 3.31.

²⁰ *Id.* ¶¶3.32 a 3.67.

²¹ Decisión de la Comisión de 27/9/17 ([AT.39824-Trucks/Scania](#)), versión provisional no confidencial publicada el 30/6/20 (resumen en castellano disponible en [DOUE C216 de 30/6/20_9-10](#)). Un breve comentario puede consultarse en “La Decisión Scania sobre el cártel de los fabricantes de Camiones” *Diario la Ley* 9714 (13/10/20).

²² ¶¶ 3.9 y 3.10 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

²³ ¶¶25-29 de la sentencia del Tribunal Supremo Alemán de 23/9/20, KZR 35/19 ([DE:BGH:2020:230920UKZR35_19.0](#))

²⁴ LAURA WHYATT y HARNISH SAUNDERS “Servier and Trucks: the English Courts Confirm When Factual Findings by the European Commission and the European Courts Can Be Relied on in Domestic Competition Damages Litigation” *JECCLAP* 2021.

²⁵ ¶3.14 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21. De manera similar, por cierto, a lo que había decidido el CAT en la sentencia citada (confirmada por la sentencia de la Corte de Apelación de 5/3/21 [[2021\] EWCA Civ 299](#)) y, también, a la ¶¶23 y 62-63 de sentencia del Tribunal Supremo Alemán de 23/9/20 ([KZR 35/19](#)).

²⁶ ¶¶3.18 y 3.19 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

²⁷ ¶¶42 y 43 de la sentencia del Tribunal Supremo Alemán de 23/9/20, [KZR 35/19](#).

es el peso²⁸), sólo se excluyen los camiones militares. El tribunal pospone un pronunciamiento sobre la extensión a otros vehículos especiales sobre los que la decisión calla a la resolución por el TJUE de la cuestión prejudicial planteada por el Tribunal de Distrito de Hannover sobre si el cartel alcanzó a los camiones de recogida de basura²⁹.

Por otra parte, sólo se consideran cartelizados los vehículos nuevos (de lo dicho por la Comisión se deduce que el cartel no afectó a los camiones usados³⁰) independientemente de que su comercialización por los fabricantes se realizase a través de concesionarios propios de los fabricantes o independientes³¹. Además, el tribunal considera irrelevante que la forma de adquisición de los camiones fuera la compra directa, el leasing o el renting; como afirma el tribunal amsterdams:

“Ni que decir tiene que el nivel de precios de compra se refleja en los contratos de renting y leasing [...]. En la medida en que la reclamación se derive de contratos de renting o leasing celebrados directamente con los fabricantes de camiones, se aplica esencialmente lo mismo: al influir en los precios de los camiones, los precios de renting y leasing también se habrían visto afectados, ya que están directamente relacionados con el valor del objeto que se alquila o arrienda”³².

(v) *Ámbito geográfico del cartel.* Dado que el cartel estuvo en vigor catorce años, su alcance territorial aumentó de dieciocho países en 1997 a treinta países desde 2007, a medida que la vigencia del artículo 101 TFUE se fue extendiendo por la adhesión de Estados a la UE y al EEE³³.

(vi) *Ámbito temporal del cartel.* Según la Comisión el cartel se extendió del 17 de enero de 1997 al 18 de enero de 2011, pero el tribunal considera que la duración de los efectos del cartel pudiera haberse dilatado en el tiempo por mor del “efecto rezago” de los cárteles. Con frecuencia las fechas oficiales de inicio y cese de la colusión establecidas por la Comisión y por otras autoridades de competencia en sus decisiones sancionadoras no delimitarán el período en el que el cartel produjo efectos en el mercado³⁴. Esto ocurre tanto con el momento de arranque del cartel, que puede haber comenzado antes de la fecha declarada o demorarse en producir efectos en el mercado, como con el momento de finalización del cartel (cuando es descubierto por las autoridades), pudiendo producirse efectos anómalos en el mercado con posterioridad a la fecha oficial de terminación de la infracción (tanto por inercia y continuación del efecto de la colusión en los precios, como por una caída excesiva

de los precios tras ser descubiertos)³⁵. En tal caso, la utilización del período oficial del cartel para la cuantificación del daño producido en el mercado determinaría una subestimación de los daños causados a las víctimas³⁶. Si eso ocurrió en el cartel de los fabricantes de camiones, el Tribunal de Ámsterdam considera que corresponde a los reclamantes acreditar la extensión de los efectos del cartel más allá del 18/1/11³⁷.

Las cuestiones examinadas hasta ahora son recurrentes en estos litigios, y han recibido una respuesta similar por otros tribunales extranjeros (en la referida sentencia del Tribunal Supremo Alemán de 23/9/20)³⁸ y por los tribunales españoles, que ya han dictado más de mil quinientas de sentencias sobre el caso. Los fallos de las veintiún Audiencias provinciales que han resuelto ya cerca de 300 apelaciones resuelven de manera muy similar todas estas cuestiones³⁹.

4. La inexistencia de daño

La parte más amplia y novedosa de la sentencia del tribunal de distrito de Ámsterdam es la dedicada a examinar la defensa de los fabricantes de que el cartel de camiones no produjo daños⁴⁰. El Tribunal de Ámsterdam considera pertinente analizarlo en la fase inicial del proceso porque, si esa defensa fuera estimada, razones de eficiencia procesal harían que careciera de sentido continuar con la sustanciación de la parte principal del proceso⁴¹.

El Tribunal analiza con detalle las pretensiones de daño indemnizable de los perjudicados, que comprenden principalmente los sobrecostos pagados por los vehículos, pero también otras manifestaciones del daño emergente, y también el lucro cesante. Entre los demandantes se incluyen varios cesionarios de los derechos de reclamación, como la *Antitrust Action Truck Cartel Foundation* (SAAT). Todos ellos coinciden en considerar que las subidas de precios brutos por los fabricantes cartelizados tuvieron el efecto de empujar al alza también los precios netos⁴², y los distintos informes

³⁵ ¶¶43-45 de la Guía Práctica de la Comisión europea cuantificar el perjuicio, *Documento de Trabajo que acompaña a la Comunicación sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del TFUE*, 2013.

³⁶ Véase H. PETER BOSWIJK, MAURICE J. G. BUN y MAARTEN PIETER SCHINKEL "Cartel dating" *Journal of Applied Econometrics* 2018: 1-17.

³⁷ *Id.* ¶3.30 y 3.31 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

³⁸ Permitase la referencia a "La indemnización de los daños causados por el cartel de fabricantes de camiones (Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo Alemán de 23 de Septiembre de 2020)" *RDM* 320 (2021) 486.

³⁹ Véase FRANCISCO MARCOS "Primeras sentencias de las Audiencias Provinciales sobre los daños causados por el cartel de camiones" *RDCD* 26 (2020).

⁴⁰ Entre los tribunales españoles, véase sentencia 35/21 del juzgado mercantil 1 de Oviedo (A. Muñoz) de 12/4/21 ([PO245/19](#)) y el comentario crítico de MIGUEL BELTRÁN "Terraplanismo judicial en un caso del cartel de camiones" *Confilegal* 30/4/21.

⁴¹ ¶3.49 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

⁴² *Id.* ¶¶3.34.2 y 3.38.

²⁸ ¶3.22 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

²⁹ Decisión de LG Hannover de 19/10/20, [13 O 24119 \(C-588/20\)](#). Advértase que la Audiencia de Pontevedra ha elevado al Tribunal de Justicia una cuestión prejudicial similar ([C-285/21](#)) sobre los camiones dumper (auto de 23/4/21, MP: J. Pérez, [ES:APPO:2021:308A](#)); la tramitación de esta última está suspendida hasta que se resuelva la anterior.

³⁰ ¶3.24 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

³¹ *Id.* ¶3.25.

³² *Id.* ¶3.27.

³³ *Id.* ¶3.29.

³⁴ Aunque referida a un cartel de manipulación de concursos públicos (bid-rigging), véase sentencia de la Sala 2 del Tribunal de Justicia UE de 14/1/21 (C-450/19, *Kilpailu- ja kuluttajavirasto*, MP: A. Arabadjiev, [ECLI:EU:C:2021:10](#)) ¶15 *in fine* ("Los efectos económicos de una restricción de la competencia podrían continuar incluso después del cese formal de una infracción única y continuada, por ejemplo, hasta el final del período en el que los precios colusorios hayan estado en vigor").

periciales aportados calculan diversos rangos de sobreprecio pagado⁴³. Los demandantes subrayan también la falta de una explicación alternativa plausible para el comportamiento de los fabricantes de camiones que no fuera la elevación de los precios de venta de los camiones⁴⁴.

Igualmente, pasa revista al impresionante despliegue de informes por los fabricantes para negar cualquier efecto del cártel en los precios de venta de los camiones. Alude a los informes individuales de los seis cartelistas (incluyendo Scania⁴⁵) elaborados por las más reputadas consultoras económicas (Compass Lexecon, Frontier Economics, E.CA Economics y RBB Economics), que incluso presentaron contra-informes de respuesta a los de los demandantes, y también a los informes conjuntos de todos los participantes en el cártel (OXERA 2019, *Cómo evaluar los efectos de la infracción en el mercado de camiones*, que también se ha presentado en los tribunales españoles⁴⁶). Todos ellos consideran que el cártel de los fabricantes de camiones fue un mero intercambio de información, sin efecto en los precios, dada la escasa transparencia del mercado y la individualización del proceso de fijación de precios que impedía conocer los precios de los competidores y mucho menos pactarlos. Varios de los peritos de los demandados apuntan que las condiciones requeridas para que existiera coordinación efectiva de los fabricantes (que cabría extraer de la sentencia de la sala 5 del Tribunal General de la UE de 6/6/2002 no se cumplen en este caso⁴⁷).

La parte mollar de la sentencia son los ¶¶3.48 a 3.68 en los que, sin detenerse en un análisis y valoración individualizada de los distintos informes y pruebas presentadas por las partes, el tribunal se refiere a la defensa general de los fabricantes de que el cártel no produjo daños. El Tribunal considera acreditado que el cártel de camiones produjo daños y alcanza tal conclusión siguiendo el informe de dos reputados expertos en materia de organización industrial (Marten Pieter Schinkel y Joseph E. Harrington). Varios párrafos de la sentencia transcriben generosamente el informe de estos dos conocidos académicos (*The Collusion on Gross List Prices by the European Trucks Cartel and its Effect on Net Retail Prices*), del que se sirven todos los demandantes para afirmar que el cártel produjo daño^{48, 49}.

La lectura de los últimos diez párrafos de la sentencia es la mejor recomendación que puede hacerse para comprender bien los pormenores de la teoría del daño en el cártel de los fabricantes de

camiones que, a partir de la descripción del cártel contenida en la Decisión de la Comisión, construyen Schinkel y Harrington⁵⁰. Consideran que nos enfrentamos a “nuevo tipo de cártel”, con novedades respecto de los cárteles estudiados hasta la fecha en la teoría económica. El Tribunal de Ámsterdam asume plenamente la concepción del cártel de fabricantes de camiones avanzada por Harrington y Schinkel.

No son novedosas las consideraciones que el Tribunal realiza sobre la utilidad de los precios brutos y el sentido de su intercambio entre los fabricantes⁵¹. Como ya consideró el Tribunal Supremo Alemán⁵² y también las Audiencias Provinciales españolas⁵³, los magistrados de Ámsterdam descartan las explicaciones de los fabricantes que los precios brutos fueran “precios internos” o “precios de papel”, sin incidencia alguna en el precio neto final de los camiones, entre otras cosas, porque “la Comisión ha dictaminado que existe una relación entre los precios de lista brutos y el precio pagado por los clientes”⁵⁴, para ello recurre al informe presentado por E.CA Economics, *Plausibility of net Price increases due to gross Price related competition law infringements*, que reconoce sin ambages que los precios brutos jugaban un papel en la fijación de los precios de los camiones Mercedes (los descuentos se establecían como un porcentaje de los precios brutos)⁵⁵.

En cuanto al sentido y utilidad del intercambio de precios brutos, “los fabricantes han sido incapaces de dar una respuesta convincente a la pregunta de cuál era el objetivo del intercambio de información sobre los precios de lista brutos. Según los fabricantes de camiones, simplemente se interesaban por todo lo que ocurría en el mercado y veían poco o nada de valor en ello”⁵⁶. Sin embargo, el Tribunal considera que ese argumento no sólo contradice la decisión de la Comisión europea sino que “es difícil entender por qué un fabricante de camiones, por puro interés, proporcionaría a sus competidores información sobre su futuro comportamiento en el mercado si no lo hace a cambio de algo que le beneficie o pueda beneficiarle. En este caso: información sobre el futuro comportamiento en el mercado de sus competidores. Ello con la intención de alinear su comportamiento en el mercado como también ha establecido la Comisión”⁵⁷. A este extremo dedica algunas reflexiones el trabajo de Harrington sobre el que se construye su informe pericial,

⁴³ *Id.* ¶¶3.57 a 3.67.

⁴⁴ Véase WILLEM H. BOSHOFF y JOHANNES PAHA “List Price Collusion” *Journal of Industry, Competition and Trade* (2021) 1-17.

⁴⁵ ¶22 de la sentencia del Tribunal Supremo Alemán de 23/9/20, [KZR 35/19](#).

⁴⁶ Véase, v. gr. ¶¶27 y 28 de la sentencia de la sección 1 de la Audiencia de Pontevedra de 31/3/21 (MP: JJ Pérez, ES:APPO:2021:555).

⁴⁷ ¶3.64 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

⁴⁸ El Tribunal de Distrito de Stuttgart ya había subrayado este extremo en su sentencia de 30/4/18 [45 O 1/17](#) (¶¶46 y 48), véase MARCOS RDM 320 (2021) 474-475. La existencia de esa conexión demostraría ineludiblemente que las subidas de precios brutos se trasladaban los precios de transacción (netos), BOSHOFF y PAHA *Journal of Industry, Competition and Trade* (2021) 5-6 (aunque esa condición no sea imprescindible para que, en caso contrario, las subidas de precios brutos se traduzcan en subidas de precios netos, *id.*, 9-13).

⁴⁹ ¶3.66 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

⁵⁰ *Id. ult.*

⁴³ Se refiere explícitamente a uno que lo cifra entre 15% y el 33% (*id.* ¶3.37); y a otro entre el 8,24% al 13,37% (*id.* ¶3.39).

⁴⁴ *Id.* ¶3.36.3.

⁴⁵ *Id.* ¶3.45.

⁴⁶ v. gr., ¶¶45 y 56 de la sentencia de la sec. 1 de la Audiencia Provincial de Cáceres de 18/3/21 (MP: A. Mª González Floriano, [ES:APCC:2021:252](#)).

⁴⁷ T-342/99, *Airtours v. Comisión Europea* [EU:T:2002:146](#) (¶¶3.44.3 y 3.45.2 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21).

⁴⁸ ¶¶3.52-3.55 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

⁴⁹ El informe no es público, aunque se ha construido a partir de un documento de trabajo previo de Harrington de 26/3/20 que sí puede libremente consultarse (*The Anticompetitiveness of Sharing Prices*, [SSRN 26/3/20](#)). Véase ¶¶3.55 y 3.60.1 *in fine* de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

descartando que exista una posible explicación procompetitiva creíble⁵⁸: ni es posible que beneficiara a las empresas sin perjudicar a los consumidores, ni que beneficiara a los consumidores sin perjudicar a las empresas, *tertium non datur*.

5. El "efecto marea" del cártel de fabricantes de camiones

Sentado lo anterior, la principal novedad de la sentencia del tribunal de Ámsterdam es la concepción del cártel de fabricantes como un nuevo tipo de cártel. Siguiendo a Harrington y Schinkel considera que la singularidad de este cártel radica en que “no tenía que haber un cártel de precios netos para que el mecanismo de cártel funcione después de todo”⁵⁹, aunque “los fabricantes de camiones dan amplios ejemplos de competencia en estos niveles inferiores, por cuotas de mercado y demás. Puede que sea así, porque el cártel sólo tenía que acordar los precios brutos y luego todo se desarrollaba en sentido descendente porque sabían que todos los fabricantes trabajaban con un margen. Es como si la marea levantara todos los barcos. Cada uno de los barcos puede seguir subiendo y bajando con las olas, pero incluso el barco más bajo está en un nivel más alto y eso son los precios más altos que pagan los compradores de camiones”⁶⁰.

Con carácter previo, Harrington y Schinkel subrayan como la organización y articulación del cártel al más alto nivel en la dirección de los fabricantes de camiones permitió a estos mantener en secreto su existencia durante catorce años, dando externa e internamente la imagen de que el mercado funcionaba de manera competitiva, de modo que las subidas de precios se verían como manifestaciones de un aumento de costes⁶¹. Como el prof. Schinkel respondió a preguntas del magistrado MA.M. Vaessen: “está ampliamente documentado que la alta dirección estaba involucrada en el cártel. El mecanismo también funciona legalmente a un nivel de dirección ligeramente inferior, pero se trataba (de hecho) de un nivel muy alto. En el nivel bajo no se participó en el cártel. Esa es la clave”⁶².

El ingrediente principal de esta nueva concepción del cártel de fabricantes de camiones es la “teoría de la anticipación”⁶³, que subraya el elemento temporal del entendimiento y de la coordinación colusiva de los directivos que participaban en las reuniones del cártel: “Anticipando que compartirá los precios de lista brutos con sus rivales fabricantes de camiones, explicamos que la Dirección de cada fabricante de camiones elegirá independientemente los precios de lista más altos”.

Normalmente se alude a que un intercambio de información sobre los precios es potencialmente perjudicial para la competencia porque reduce la incertidumbre estratégica de los competidores⁶⁴, pero la tesis de Harrington y Schinkel es que el verdadero daño procede del acuerdo de compartir los precios porque al anticipar que se van a compartir ello hace que las empresas eleven -con carácter previo- los precios que compartirán, y eso es al final lo que perjudica a los clientes⁶⁵. Esta tesis se resume en el siguiente párrafo:

“Ejecutivos de empresas rivales comparten precios, como los de lista o los publicados. Estos precios influyen en los precios que pagan los consumidores. Después de realizar el intercambio de información es costoso pero factible que un ejecutivo cambie el precio que se compartió o que cambie la forma en que ese precio determina los precios a los que se enfrentan los consumidores. Debido a la previsión de compartir los precios y a que las empresas rivales son capaces, en cierta medida, de responder a los precios que se comparten, las empresas eligen precios supracompetitivos y, en consecuencia, los consumidores pagan precios supracompetitivos. Es el acuerdo de compartir los precios - y la anticipación de que los precios serán compartidos - lo que provoca el daño”⁶⁶.

En efecto, las fabricantes de camiones compartían periódicamente los incrementos de precios ya establecidos por cada una de ellas, sin que ello condujera a una ulterior revisión de sus precios tras la reunión⁶⁷. En tal contexto, no existía una independencia en la fijación previa de los precios, pues se realizaban con un conocimiento de que esos precios luego se compartirían con el resto de los cartelistas:

“Para ser claros, no es el hecho de compartir los precios de lista brutos lo que eleva los precios de lista brutos- ya que se supone que esos precios de lista brutos son fijos y, por tanto, no pueden cambiarse al conocer los precios de lista brutos de otros fabricantes de camiones-, sino que es la anticipación de compartir los precios de lista brutos lo que hace que todas las Direcciones implicadas en el intercambio de información colusoria establecieran cada una precios de lista brutos más altos de forma independiente”⁶⁸.

Junto a la teoría de la anticipación, otro elemento crucial de la concepción defendida por Harrington y Schinkel es la capacidad de los directivos implicados en el cártel de intervenir en el proceso interno de fijación de precios. De hecho, “aunque la sede central no controla totalmente el nivel de esos descuentos que se concederán efectivamente, ya que se negocian con el nivel mayorista [...], la sede central sí puede influir en ellos para reducir los precios netos de sus distribuidores en comparación con los de otros fabricantes de camiones”⁶⁹. No obstante, la capacidad de intervenir de

⁵⁸ HARRINGTON, *The Anticompetitiveness of Sharing Prices*, SSRN 26/3/20, 20-21.

⁵⁹ ¶3.60.1 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

⁶⁰ *Id.* ¶3.60.2.

⁶¹ *Id.* ¶3.61.

⁶² *Id.* ¶3.60.2.

⁶³ *Id.* ¶3.58.

⁶⁴ ¶¶61, 86 y 93 de las Directrices de la Comisión europea sobre la aplicabilidad del artículo 101 TFUE a los acuerdos de cooperación horizontal (DOUE C11 de 14/1/11, 1-72).

⁶⁵ Véase HARRINGTON *"The Anticompetitiveness of Sharing Prices"* SSRN 26/3/20, 4.

⁶⁶ *Id.* SSRN 26/3/20, 11.

⁶⁷ Sobre la relevancia de las reuniones de los cartelistas como mecanismos de "control social" del cártel, véase J. D. JASPERS "Managing Cartels: how Cartel Participants Create Stability in the Absence of Law" *European Journal of Criminal Policy Research* 23 (2017) 328-329.

⁶⁸ ¶3.58 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

⁶⁹ *Id. ult.*

las sedes centrales en el proceso interno de fijación de precios era limitada⁷⁰. Como explicó el profesor Schinkel en la vista oral del juicio:

“esta influencia limitada sobre esos descuentos encaja muy bien con el papel de la alta dirección descrita por los propios fabricantes de camiones en sus informes y señalada por la Comisión. Las oficinas centrales y los departamentos de ventas negociaban dentro de cada organización un descuento máximo y medio que podía ser tenido en cuenta por el departamento de ventas en sus negociaciones posteriores con los concesionarios”⁷¹.

Finalmente, combinando los dos factores anteriores, y teniendo en cuenta carácter repetitivo y secuencial de la interacción entre los cartelistas⁷², se proporciona una posible explicación sobre la eficacia y estabilidad de la colusión entre los fabricantes de camiones y su larga duración⁷³. En efecto, como Harrington y Schinkel explican el problema de la teoría de anticipación es que “bloquearía” la conducta del fabricante al nivel de precios brutos establecido. Sin embargo, nada le impediría reaccionar -en caso de observar menores subidas anunciadas por sus rivales cartelistas que les pongan en una posición de desventaja competitiva-: *“Al haber sido informado de que sus precios brutos de catálogo son más altos que los de otros fabricantes de camiones, la sede central de este fabricante de camiones puede responder, al menos en parte, permitiendo mayores descuentos a nivel mayorista”⁷⁴*. En palabras del profesor Schinkel durante la defensa de su informe en el juicio oral:

“con ese control imperfecto, la central no se desviaba si los precios brutos de lista eran todos altos, así que no hay defecto. Pero posiblemente si el efecto de anticipación fallaba de todas formas, entonces se podría mitigar un poco con una mayor facilidad para permitir descuentos. También es una especie de freno de mano [...] Ese freno de mano no era que los descuentos se ajustaran en toda la cadena, como sugieren los fabricantes de camiones. El freno de mano era que en este caso extremo se podía conceder un mayor descuento máximo al departamento de ventas”⁷⁵.

6. Conclusiones

En su sentencia de 12 de mayo de 2021 el Tribunal de Distrito de Ámsterdam se acoge una novedosa concepción del cártel de fabricantes de camiones que ilustra el pernicioso efecto en el mercado de las prácticas colusorias de los fabricantes de camiones y que permite explicar su estabilidad y eficacia a lo largo de catorce años a pesar de la aparente ausencia de mecanismos de control y sanción entre los cartelistas. El tribunal acoge la teoría del daño propuesta por los profesores Harrington y Schinkel, que describen como la coordinación e intercambio entre los fabricantes de camiones de los precios brutos y de sus subidas anuales, conducía a la subida de los precios finales

⁷⁰ Como dice HARRINGTON [SSRN 26/3/20](#), 6-7 (no estaba exenta de costes, pero era posible).

⁷¹ ¶360.1 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

⁷² HARRINGTON [SSRN 26/3/20](#), 22.

⁷³ Aunque conviene no ignorar la existencia de mecanismos sociales informales que inducen a la confianza y al cumplimiento de lo acordado por los participantes en el cártel, véase JASPERS [European Journal of Criminal Policy Research 23 \(2017\) 322-323 y 332-333](#).

⁷⁴ ¶358 de la sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 12/5/21.

⁷⁵ Id., ¶3.60.1.

que se pagaban por la compra de los vehículos. La contribución más original de la construcción del daño en la sentencia enraiza el perjuicio del cártel en la *anticipación* por los cartelistas de que los precios establecidos cada año serían compartidos con sus rivales. Además, el margen existente entre los precios brutos y los precios netos de los camiones no supone la desconexión entre ellos (más bien todo lo contrario), proporcionando una alternativa posible en caso de que incumplimiento de alguno de los cartelistas: la capacidad de las sedes centrales de influir en el nivel de descuentos (aunque limitada) les permitiría acomodar los precios de venta de los vehículos en caso de que el comportamiento de los rivales hiciera que resultaran no competitivos.

Referencias

MIGUEL BELTRÁN "Terraplanismo judicial en un caso del cártel de camiones" [Conflegal](#) 30/4/21.

WILLEM H. BOSHOFF y JOHANNES PAHA "List Price Collusion" [Journal of Industry, Competition and Trade](#) (2021).

H. PETER BOSWIJK, MAURICE J. G. BUN y MAARTEN PIETER SCHINKEL "Cartel dating" [Journal of Applied Econometrics](#) 2018: 1-17.

MICHAL GAL "Free Movement of Judgements: Increasing Deterrence of International Cartels Through Jurisdictional Reliance" [Virginia Journal of International Law](#) 51/1 (2010) 57-94.

JOSEPH E. HARRINGTON "The Anticompetitiveness of Sharing Prices" [WP-SRN 26/3/20](#).

J. D. JASPERS "Managing Cartels: how Cartel Participants Create Stability in the Absence of Law" [European Journal of Criminal Policy Research](#) 23 (2017) 319-355.

MATTHIJS KUIJPERS, TOMMI PALUMBO, ELAINE WHITEFORD y THOMAS B. PAUL "Actions for Damages in the Netherlands, the United Kingdom and Germany" [JECLAP](#) 9/1 (2018) 55-73.

FRANCISCO MARCOS "Identificación del perjuicio indemnizable en acciones consecutivas (follow-on) en caso de cárteles: De la infracción (y sanción) a la compensación del daño" WP IE Law School AJ8-263, 25/5/2021.

- "La indemnización de los daños causados por el cártel de fabricantes de camiones (Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo Alemán de 23 de Septiembre de 2020)" [RDM](#) 320 (2021) 467-494.

- "La Decisión Scania sobre el cártel de los fabricantes de Camiones" [Diario la Ley](#) 9714 (13/10/20).

- "Primeras sentencias de las Audiencias Provinciales sobre los daños causados por el cártel de camiones" [RDCD](#) 26 (2020).

- "Aportación de sentencias como prueba en los litigios de daños causados por el cártel de los fabricantes de camiones (y III): sentencias extranjeras" [Almacén de Derecho](#) 31/3/20.

- "¿Cuántas víctimas del cártel de los fabricantes camiones hay en España?" [Almacén de Derecho](#) 9/7/19.

MAREK MARTYNISZYN "Competitive Harm Crossing Borders: Regulatory Gaps and a Way forward" [Journal of Competition Law & Economics](#) 2021.

IVAN PICO y SANNE BOUWERS "The Netherlands Post-Damages Directive: Will the Popularity as a Preferred Forum for Actions for Damages for Competition Law Increase?" [GCLR](#) 2/2017:72-75.

LAURA WHYATT y HARNISH SAUNDERS "Servier and Trucks: the English Courts Confirm When Factual Findings by the European Commission and the European Courts Can Be Relied on in Domestic Competition Damages Litigation" [JECLAP](#) 2021.