



---

**Universidad de Valladolid**

**Facultad de Ciencias Económicas y  
Empresariales**

**Trabajo de Fin de Grado**

**Grado en Economía**

**EL CÁRTEL DE LOS  
FABRICANTES DE CAMIONES:  
ASPECTOS JURÍDICOS**

Presentado por:

***Alfonso Crespo Castellanos***

Tutelado por:

***Luis Ángel Sánchez Pachón***

*Valladolid, 1 de noviembre de 2021*

## RESUMEN

Durante el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011 los principales fabricantes de camiones de la UE: Scania, Volvo/Renault, IVECO, Daimler AG, DAF y MAN, formaron un cártel y realizaron medidas anticompetitivas en todo el territorio europeo, principalmente consistieron en el aumento de los precios de venta de sus productos de manera que atentaron contra la Política de Competencia de la UE y el ordenamiento jurídico europeo.

Como consecuencia del descubrimiento del cártel, la Comisión Europea dictó la mayor sanción económica conocida hasta la fecha en Europa. Además, las empresas tienen que hacer frente a los afectados por la compra de estos vehículos que pueden reclamar daños y perjuicios mediante previa denuncia, estas reclamaciones sobre los fabricantes se siguen produciendo hoy en día.

**Palabras clave:** Ley de Defensa de la Competencia, cártel, camiones, acciones follow-on, programa de clemencia, sanciones.

**Clasificación JEL:** K20, K21, K23.

## ABSTRACT

During the period from January 17, 1997 to January 18, 2011, the main truck manufacturers in the EU: Scania, Volvo/Renault, IVECO, Daimler AG, DAF and MAN, formed a cartel and carried out anti-competitive measures throughout the European territory that mainly caused the increase of the sales prices of their products in a way that violated the EU Competition Policy and the European legal system.

Because of the discovery of the cartel, the European Commission issued the largest financial penalty known to date in Europe. In addition to the companies must deal with those affected by the purchase of these vehicles that can claim damages against the manufacturers by prior complaint, these claims are still occurring today.

**Keywords:** Law of competition, cartel, trucks, follow-on actions, leniency program, sanctions.

## ÍNDICE

<i>ABREVIATURAS</i> .....	3
<i>INTRODUCCIÓN</i> .....	4
<i>JUSTIFICACIÓN</i> .....	4
<i>AGRADECIMIENTOS</i> .....	4
<i>OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DEL TRABAJO</i> .....	5
<i>CAPÍTULO 1: CONTEXTO Y LEGISLACIÓN</i> .....	6
<i>CAPÍTULO 2: DEFINICIÓN DE CARTEL</i> .....	10
<i>CAPÍTULO 3: EL CÁRTEL DE CAMIONES</i> .....	12
<i>CAPÍTULO 4: LA COMISIÓN EUROPEA Y SU SANCIÓN AL CARTEL DE CAMIONES</i> .....	13
<i>CAPÍTULO 5: SITUACIÓN DE LOS AFECTADOS EN ESPAÑA, MEDIDAS LEGALES A ADOPTAR Y NORMATIVA</i> .....	16
<i>CAPÍTULO 6: EL PROGRAMA DE CLEMENCIA</i> .....	20
<i>CAPÍTULO 7: LA SITUACIÓN RESPECTO A LAS SANCIONES EN ESPAÑA Y ALGUNOS EJEMPLOS DE SANCIONES</i> .....	21
<i>CONCLUSIONES</i> .....	24
<i>BIBLIOGRAFÍA</i> .....	25
<i>ANEXOS</i> .....	29

## **ABREVIATURAS**

Art: Artículo.

BOE: Boletín Oficial del Estado.

CC: Código Civil.

CCAA: Comunidades Autónomas.

CECA: Comunidad Europea del Carbón y del Acero.

CNMC: Comisión Nacional del Mercado de la Competencia.

DL: Decreto Ley.

EEE: Espacio Económico Europeo.

JM: Juzgado de lo Mercantil.

LDC: Ley de Defensa de la Competencia.

RAE: Real Academia Española.

RDL: Real Decreto Ley.

SIEG: Servicios de Interés Económico General.

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

UE: Unión Europea.

## **INTRODUCCIÓN**

En este Trabajo de Fin de Grado se busca analizar lo que supuso el cártel de camiones llevado a cabo por los principales fabricantes de camiones europeos y conocer las prácticas que realizaron.

Se busca conocer por qué sus acciones han provocado la mayor sanción histórica impuesta en territorio europeo por parte de la Comisión, así como también se busca comprender cuál es la situación de los particulares afectados por el cártel y si estos han podido ser compensados por los daños recibidos.

Se analizará la situación en cuanto a las sentencias en España y se comentará alguna resolución de estas sanciones.

## **JUSTIFICACIÓN**

El motivo por el que he decidido realizar este trabajo es entender como el cártel tiene prohibida su realización en el derecho de la competencia y porque el cártel atenta contra la normativa europea y contra la normativa del sistema español. Además, también se busca conocer si los afectados por este cártel pueden realizar alguna medida para paliar el daño recibido.

La carrera de Ciencias Económicas me permite desde una perspectiva global, económica y social y con algunas nociones de derecho, comprobar estas medidas.

## **AGRADECIMIENTOS**

Quisiera agradecer en estos párrafos a mi familia, principalmente a mis padres y mi hermano su apoyo incondicional y su confianza depositada en mí durante este periodo de aprendizaje, también agradecer a mis amigos de toda la vida de Sahagún que han confiado en mí durante esta etapa y siempre me han apoyado.

Por último, agradecer a mi tutor de este TFG que desde que conoció mi situación personal se ha preocupado por mí y me ha brindado su ayuda, ha sido un placer trabajar junto a él en la realización de este trabajo.

## OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DEL TRABAJO

Desde una perspectiva económica y jurídica se va a analizar lo que supuso la existencia del cártel de camiones para la Unión Europea y principalmente para España, analizando las principales normativas que determinan que su realización está prohibida.

Un cártel, el cual precisaré más adelante su definición, se corresponde en términos generales como un acuerdo realizado entre empresas del mismo sector cuyo fin es eliminar o reducir la competencia del mercado.

La aparición de un cártel distorsiona la realidad, modificando principalmente los precios provocando incrementos en los mismos, incrementos que no ocurrirían si el precio se estableciera de acuerdo con el libre juego de la oferta y la demanda.

Les corresponde a las autoridades competentes en materia de Competencia velar porque no se produzca la existencia injustificada de estos incrementos. Por ello, a partir del derecho positivo como principal fuente de elaboración de este trabajo se va a recopilar información que permita tener una visión crítica de lo que supone realmente la aparición de estas prácticas y cómo afectan a los consumidores finales. Con anterioridad se procederá a comentar cuál es el terreno de juego en materia económica en el que se encuentra la UE y cuál es la principal ley encargada de velar por el correcto funcionamiento del mercado en materia de cárteles y competencia.

Tras el análisis y conocimiento de la situación en la que nos encontramos se realizarán una serie de conclusiones pertinentes en base a lo que considere, desde mi opinión, más relevante.

## CAPÍTULO 1: CONTEXTO Y LEGISLACIÓN

La Unión Europea presenta un mercado único, a veces también conocido como mercado interior, es un mercado común para todos los estados miembros en el cual pueden circular libremente bienes, servicios, capitales y personas. (Comisión Europea, 2018)

Este mercado está respaldado por la aplicación de una serie de políticas que se encargan de proteger a los consumidores y al medio ambiente.

Entre las políticas que regulan este mercado se encuentran:

- Mercado único de bienes: Permite garantizar la libre circulación de mercancías dentro del territorio.
- Mercado único de servicios: Se garantiza dentro del territorio el correcto desempeño de los servicios prestados acompañado siempre de una protección a los consumidores. Con esto se busca eliminar las restricciones al comercio y reducir los asuntos burocráticos.
- Unión del mercado de capitales: Se establece un sistema financiero más diversificado e integrado que facilite la libre circulación de capitales entre los estados miembros.
- Normas europeas: Serie de restricciones que buscan fomentar la competitividad de la industria y desarrollar la innovación.
- Combatir los obstáculos al comercio: La Unión busca desarrollar las medidas que favorezcan los intercambios comerciales entre los estados miembros.
- Políticas de datos especiales: Se desarrollan programas para hacer frente más eficientemente a crisis y situaciones de emergencia.
- Contratación pública: La contratación pública será lo más transparente posible para que puedan participar todas las empresas de la UE.

Este mercado fue reactivado en 1993 y apoyado en sus políticas tiene como objetivo prioritario: Mejorar la competencia dentro del mercado y defender el derecho a la competencia.

La búsqueda de una mejor competencia llevo a desarrollar en la UE, la Política de Competencia, la cual es importante conocer, ya que se encarga de luchar contra los cárteles y las prácticas anticompetitivas.

La política de competencia de la UE, la cual surge en el Tratado de la CECA en 1951, y actualmente se encuentra recogida en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), es un conjunto de normas cuyo objetivo es garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior, garantizando que todas las empresas que forman parte de este respeten el derecho a la competencia.

Por lo tanto, se regula el poder de mercado de las grandes empresas, gobiernos y otras entidades económicas para que estas puedan competir bajo las mismas condiciones, buscando favorecer el crecimiento económico principalmente en el largo plazo. (Radostina Parenti, 2021)

La política de Competencia se basa en una serie de normativas para el correcto funcionamiento del mercado entre las que conviene destacar (Parlamento Europeo 2021):

- Una prohibición total de los acuerdos contrarios a la competencia (art 101 del TFUE).

Todos aquellos acuerdos entre empresas que puedan afectar, impedir o restringir la competencia, están prohibidos o son nulos de pleno derecho, por ejemplo, los acuerdos explícitos (cárteles) y las prácticas para fijar precios, limitar la producción o repartirse la cuota de mercado.

- Prohibición del abuso de posición dominante (art 102 del TFUE)

Si una empresa se encuentra en posición dominante, tiene la posibilidad de actuar independientemente del poder de negociación de sus clientes y de sus competidores por lo cual podrá llevar a cabo acciones como por ejemplo



incrementos de precios a sus clientes sin justificación aparente, estas acciones quedan totalmente prohibidas.

Es conveniente aclarar que puede existir una posición dominante por parte de una empresa, pero las acciones que se tomen estando en esta posición pueden ir en contra de la competencia.

- Control de concentraciones.

Las concentraciones de negocios no están prohibidas ya que llevan aparejadas muchas externalidades positivas como reducción de costes y mayor eficiencia que permiten aumentar la competencia, pero cuando se realizan buscando una mayor concentración y aumentar el poder en el mercado buscando abusar, la política de Competencia puede determinar que se está yendo en contra de la misma, de manera que se establece que en algunas ocasiones las combinaciones de negocio deban someterse a un análisis y evaluación.

De conformidad con el Reglamento (CE) n.º 139/2004, las concentraciones que sean proclives a obstaculizar de forma significativa la competencia efectiva en el mercado común o en una parte sustancial del mismo, en particular como consecuencia de la creación o refuerzo de una posición dominante, se declararán incompatibles con el mercado común.

- Prohibición de las ayudas del estado (art 107 del TFUE)

Quedan prohibidas las ayudas por parte del estado a las empresas además de cualquier otra ventaja que otorgue un trato de favor a alguna empresa ya que estas pueden incurrir en ventajas sobre las empresas beneficiadas que distorsionen la competencia.

A pesar de esta prohibición el Tratado permite otorgar ciertas ayudas bajo una justificación política por ejemplo recientemente las ayudas aprobadas a las empresas por pérdidas producidas por el COVID-19.

- Servicios de interés económico general de carácter público.

Se permite la existencia de servicios económicos de carácter público (SIEG) en algunos países, estos estarán en manos de las autoridades de manera que presentan una serie de normas particulares en cuanto a ayudas económicas. Estos servicios se llevarán a cabo por el sector público si el mercado no puede proporcionarles directamente.

En España del cumplimiento de la regulación de los mercados para garantizar el derecho a la competencia se encarga la CNMC y en su caso los correspondientes órganos administrativos de las CCAA.

La CNMC actúa como un organismo con personalidad jurídica propia, que se crea a través de la aprobación de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la competencia que sustituye a la antigua Comisión Nacional de la Competencia CNC.<sup>1</sup>(Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,2019)

Entre sus funciones se encuentran:

- La aplicación de la normativa de defensa de la competencia española y de la UE.
- Promover la competencia y la unión del mercado.
- Resolver conflictos ocasionados entre agentes económicos.
- Supervisar y controlar los sectores económicos.

---

<sup>1</sup> A pesar de que la Ley 3/2013 permite su creación el 4 de junio, esta no entró en funcionamiento hasta octubre de 2013.

## CAPÍTULO 2: DEFINICIÓN DE CARTEL

Ya sabemos que en el mercado de la Unión Europea gracias a la política de Competencia se prohíben la existencia de cárteles y sus prácticas, pero que es exactamente un cártel.

Un cártel según la RAE, en materia económica, se define como:

*“Convenio entre varias empresas similares para evitar la competencia y regular la producción, venta y precios en un determinado campo industrial”.* (Real Academia Española, 2012)

La LDC en su normativa 15/2007, de 3 de julio, recogió una definición más precisa del término cártel siendo esta:

*“A efectos de lo dispuesto en esta Ley se entiende por cártel todo acuerdo secreto entre dos o más competidores cuyo objeto sea la fijación de precios, de cuotas de producción o de venta, el reparto de mercados, incluidas las pujas fraudulentas, o la restricción de las importaciones o las exportaciones.”*

El RDL 9/2017 de 26 de mayo, por el cual se transponen directivas de la UE para que la definición de cártel entre la UE y España fuera más similar, se define el concepto de cártel como:

*“Todo acuerdo o práctica concertada entre dos o más competidores cuyo objetivo consista en coordinar su comportamiento competitivo en el mercado o influir en los parámetros de la competencia mediante prácticas tales como, entre otras, la fijación o la coordinación de precios de compra o de venta u otras condiciones comerciales, incluso en relación con los derechos de la propiedad intelectual e industrial; la asignación de cuotas de producción o de venta; el reparto de mercados y clientes, incluidas las colusiones en licitaciones, las restricciones de las importaciones o exportaciones o las medidas contra otros competidores contrarias a la competencia”.*

La aprobación de este RDL permite ampliar el concepto de cártel en su ámbito objetivo lo cual permite para España establecer una definición de cártel más similar a la establecida por la UE, ya que como se observa la definición de cártel

que otorga el RDL plasma por completo la definición de la LDC y a mayores agrega nuevas conductas por ejemplo se modifica la delimitación al incluir las prácticas concertadas y no solamente los acuerdos, también se elimina el carácter secreto del cártel. (Agustín Macias Castillo, 2020)

En breves palabras podemos definir un cártel como un conjunto de empresas competidoras que realizan una serie de prácticas anticompetitivas que perjudican el bienestar general.

Entre las principales prácticas anticompetitivas se encuentran:(Francisco Hernández de Pablos, 2015)

- Fijación de precios y de las condiciones de mercado.
- Establecimiento de cuotas de producción y cantidades de venta.
- Reparto de la cuota del mercado y reparto de los clientes.
- Realización de estrategias que provocan efectos negativos en terceros.

Algunos ejemplos de cárteles son el cártel del azúcar el cual tuvo lugar en Colombia y a nivel mundial el OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo) que con un 40% del total de la cuota de mercado, tenía el control de todo el mercado.

Algunos ejemplos de cárteles sucedidos en España son el cártel de los Jesuses, el cual amañó 82 contratos del AVE por lo que fue multado por la CNMC con 128 millones de euros o el cártel de Bilbao en el cual 22 empresas de auditoría incluidas grandes sociedades como Pwc o Deloitte, realizaron una práctica concertada de prestación de servicios para llevarse contratos de la administración en el País Vasco y en otras comunidades del norte de España entre 2009-2018.

Otro cártel de actualidad en España es el cártel del coche, donde entre 2006 y 2013, 25 fabricantes de automóviles, que representan durante estos años el 90% de la cuota del mercado (Se estima 10.000.000 de vehículos afectados) tuvieron conversaciones y acuerdos por los que quizá pudieron determinar los precios de

venta de los automóviles. En 2015 sus integrantes por infringir el Derecho de la Competencia han recibido una sanción de 170 millones de euros por parte de la CNMC. (Javier Sánchez, 2021)

### **CAPÍTULO 3: EL CÁRTEL DE CAMIONES**

Entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011, los principales fabricantes de vehículos europeos de gran tonelaje: Daimler, IVECO/Renault, DAF, Volvo, Scania y MAN<sup>2</sup> constituyeron un cártel económico. (Carrasco Perera, 2019).

En concreto fueron algunas de sus filiales las responsables de establecer estos pactos (Consultar anexo 1) pero buscando facilitar el seguimiento del trabajo nos referiremos a las empresas por el nombre de su matriz.

Estas empresas son las principales fabricantes de camiones europeos, cuya posición en el mercado era muy ventajosa ya que presentaban durante estos años, una cuota de mercado entre todas ellas cercana al 80%. (Minerva Pose Veiga, 2018)

Estas empresas establecieron una serie de acuerdos que tenían como objetivo principal el incremento del precio de sus vehículos para mejorar sus beneficios, en concreto los vehículos que vieron modificados sus precios de compra fueron camiones o cabezas tractoras de uso no militar con un peso comprendido entre las 6 y 16 toneladas y aquellos camiones de más de 16 toneladas tanto rígidos como cabezas tractoras. (Sentencia Comisión Europea Asunto AT.39824-Camiones, 2016).

El cártel, cuyas principales decisiones se tomaron desde Alemania, modificó los precios de fábrica de manera que sus adquirentes tuvieron que pagar de media un 20% más que si no se hubieran pactado estos precios, el incremento de los precios se realizaba desde Alemania pero en un último momento se producía en los destinos finales un incremento final del precio de venta, ya que estas empresas disponían de acuerdos de colaboración con los distribuidores finales del producto que recibían una contraprestación económica adicional por

---

<sup>2</sup> La duración de MAN en el cartel se considera desde el 17 de enero de 1997 hasta el 20 de septiembre de 2010.

incrementar el precio y no realizar ningún tipo de descuento para su adquisición, además los fabricantes no solamente se dedicaron a intercambiar sus listas de precios para incrementar el precio de adquisición de estos, sino que además se dedicaron a pactar los calendarios de introducción de nuevas tecnologías para trasponer las normativas de emisiones de gases exigidas por las normas EURO3 a EURO6. (López García de la Serrana, 2020)

#### **CAPÍTULO 4: LA COMISIÓN EUROPEA Y SU SANCIÓN AL CARTEL DE CAMIONES.**

El 19 de julio de 2016 la Comisión Europea<sup>3</sup> tras una investigación realizada a razón de que MAN declaró la existencia de este cártel, se destapó por completo la existencia de este y se tomó la Decisión C (2016)-4673, relativa al procedimiento en virtud del artículo 101 (TFUE) y del artículo 53 del acuerdo EEE (Asunto AT.39824-Camiones).

El art 53 del acuerdo EEE y el 101 del Tratado de Funcionamiento son iguales y en ellos se establece:

*“1. Serán incompatibles con el funcionamiento del presente Acuerdo y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre las Partes Contratantes y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el territorio cubierto por el presente Acuerdo, y en particular los que consistan en:*

*a) fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción;*

---

<sup>3</sup> La Comisión Europea es un órgano de la UE con poder ejecutivo e iniciativa legislativa que se encarga de proponer nuevas leyes y políticas económicas y sociales, supervisar el cumplimiento de las normativas establecidas y establecer sanciones.

*b) limitar o controlar la producción, el mercado, el desarrollo técnico o las inversiones;*

*c) repartirse los mercados o las fuentes de abastecimiento;*

*d) aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a éstos una desventaja competitiva;*

*e) subordinar la celebración de contratos a la aceptación, por los otros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos mercantiles, no guarden relación alguna con el objeto de dichos contratos.*

*2. Los acuerdos o decisiones prohibidos por el presente artículo serán nulos de pleno derecho.*

*3. No obstante, las disposiciones del apartado 1 podrán ser declaradas inaplicables a:*

- cualquier acuerdo o categoría de acuerdos entre empresas;*
- cualquier decisión o categoría de decisiones de asociaciones de empresas;*
- cualquier práctica concertada o categoría de prácticas concertadas,*

*que contribuyan a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico, y reserven al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante, y sin que:*

*a) impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos;*

*b) ofrezcan a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate”.*

Como consecuencia del incumplimiento de estos artículos, sobre MAN, Daimler, Iveco, Volvo/Renault y DAF y sobre sus filiales, aplicando las directrices de 2006 para el cálculo de multas, se sancionó a las empresas con la mayor multa de toda la UE, por haber realizado prácticas anticompetitivas.

La marca MAN fue liberado de pagar cualquier multa por la aplicación del programa de clemencia, el resto de empresas tuvieron también algún beneficio de este programa; a Volvo/Renault se les concedió una reducción del 40% de la multa por colaboración y un 10% adicional por reconocer los hechos, a Daimler del 30% por colaboración y otro 10% por reconocimiento de los hechos, a Iveco del 10% por colaboración y del 10% por reconocer los hechos y a DAF solamente una reducción del 10% por reconocer los hechos. (Sentencia Comisión Europea Asunto AT.39824-Camiones).

Siendo finalmente las sanciones las siguientes:

IMPORTE	EMPRESA
670.448.000 EUROS	VOLVO/Renault
1.008.766.000 EUROS	DAIMLER
494.606.000 EUROS	IVECO
752.679.000 EUROS	DAF

Fuente: Elaboración propia con datos de la sentencia.

Las sanciones impuestas alcanzan un valor de 2.926.499.000, lo que la convierte en la mayor sanción económica impuesta nunca en la UE. (Risueño Caballero, 2019)

A esa cifra hay que añadirle que en primera instancia Scania, no fue multada por su implicación en el cartel, ya que negó su participación en el cártel, pero el 27 de septiembre de 2017 la Comisión tras seguir investigando los hechos, determinó su implicación directa en el cártel de manera que sancionó al fabricante sueco con 880.520.000 euros. (Marcos Fernández,2020)

En la sentencia se determinó que los vehículos afectados eran los camiones rígidos o cabeza tractora de entre 6 y 16 toneladas y aquellos vehículos pesados



de más de 16 toneladas tanto rígidos como cabezas tractoras. (Sentencia Comisión Europea Asunto AT.39824-Camiones).

Los fabricantes aceptaron los hechos y su responsabilidad, responsabilidad que declararon que era conjunta y aceptaron las sanciones impuestas, a pesar de estas sanciones económicas también hay que añadir que las empresas tienen que responder frente a los afectados ya que no se las eximio a las mismas de que los usuarios que compraron algún vehículo puedan reclamar daños. (Marcos Fernández,2020)

## **CAPÍTULO 5: SITUACIÓN DE LOS AFECTADOS EN ESPAÑA, MEDIDAS LEGALES A ADOPTAR Y NORMATIVA.**

Para los afectados por la compra de alguno de estos vehículos se estableció con la primera sanción, un plazo para poder reclamar en España de un año y en el resto de la UE de 5 años, desde que se hizo pública la infracción, el 19 de julio de 2016, el plazo en España inicialmente fue de solo un año ya que no existía la normativa de daños que es la que permite reclamar por un mayor tiempo. (Vilatas Menadas, 2018)

En España la legislación existente únicamente y aplicable por aquel entonces en los juzgados españoles se correspondía con el art 1902 del CC:

*“El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.*

Pero para poder ampararse en la aplicación de este artículo es necesario que se presenten tres requisitos (López García de la Serrana, 2017):

- Que se haya realizado una acción o exista conducta ilícita.
- Un daño efectivo.
- Relación de causalidad entre ambos.

El primero de los tres requisitos está claro, ya que la Comisión Europea declaró la infracción contra las normas de competencia del ordenamiento jurídico europeo, las empresas se declararon también culpables de los hechos, lo que permitió los demandantes realizaran demandas de carácter follow-on. (vIanco Garcia-Lomas,2020)

Las demandas de tipo follow-on permiten que el demandante no tenga que verse obligado a acreditar la infracción, solo debían acreditar la existencia del daño, su cuantificación y el nexo (López García de la Serrana,2017).

El daño causado era evidente también, las prácticas colusorias del cártel tenían como principal objetivo incrementar los precios, lo cual implica un sobrecoste para el adquirente del vehículo, debemos destacar que el propio Tribunal Supremo Español declara que si se realiza una infracción anti-trust sobre los precios se provoca directamente un daño por el pago de un precio superior al que debería ser en condiciones de libre competencia. (López García de la Serrana,2017).

La dificultad para determinar las indemnizaciones está en cuantificar el daño, para lo cual es necesario la elaboración de un informe pericial que utilice un método razonable de valoración, para ello la Comisión realizó una guía práctica para facilitar el cálculo del daño. (Fernando Marcos, 2018)

En la actualidad España tras pasa la directiva de daños de la UE (Directiva 2014/104), se introdujo en el Derecho Español mediante la aprobación del Real Decreto-Ley 9/2017 por el que se trasponen directivas de la Unión Europea en los ámbitos financiero, mercantil y sanitario, y sobre desplazamiento de trabajadores, provoco modificaciones como la nueva redacción del art 64.3 y el título sexto donde se recoge que se amplía el plazo de preinscripción a 5 años.

La introducción de esta Directiva ha ocasionado que varios Juzgados de lo Mercantil se planteen dudas acerca de la interpretación de este asunto, por lo que la Audiencia Provincial de León procedió a plantear al TJUE una cuestión prejudicial para aclarar la prescripción del tema, principal asunto a aclarar ya que la mayoría de los jueces españoles han entendido que el plazo era de un año

también se ha pedido aclarar la presunción de daño y la estimación del daño judicial.

De manera que la multa a Scania por parte del TJUE, el 27 de septiembre de 2017, ha permitido que los afectados por el cártel en España que no reclamaron en primera instancia puedan reclamar en la actualidad, además gracias a la responsabilidad solidaria y conjunta que tienen los miembros del cartel, esta viene a ser que cualquiera de las implicadas debe responder por otra empresa si se considera oportuno, es decir un perjudicado por la compra de un camión Daimler puede reclamar a Scania la indemnización pertinente, de manera que se puede reclamar cualquier vehículo afectado independientemente de su marca; además esta sentencia se produce en una fecha donde ya está introducida la directiva de daños en el territorio español lo que permite a los afectados un periodo de reclamaciones de 5 años. (Cano Marco, 2020)

A pesar de que ninguna de las empresas implicadas en el cartel tiene su sede en España, el derecho de la UE permite que los afectados en base a la responsabilidad extracontractual que puedan reclamar los daños dentro de cualquiera zona del territorio de mercado de la UE, en este caso para España. Las empresas tienen que responder frente a los clientes españoles en los tribunales españoles. (López García de la Serrana, 2017)

Podrán reclamar aquellos afectados que realizaron una adquisición directa a alguno de los fabricantes, ya sea compra directa, compraventa a plazos con reserva de dominio, arrendamientos financieros o leasing. (Vilata Menadas, 2020)

Los compradores de vehículos de segunda mano no pueden reclamar ningún daño.

Los adquirentes de vehículos de primera mano podrán reclamar, aunque ya no se encuentren en disposición del vehículo afectado, mediante la entrega de pruebas como la factura de adquisición es suficiente para poder solicitar daños.

La principal razón de que los afectados puedan reclamar una contraprestación económica viene dado por La ley 15/2007 de Defensa de la Competencia, en su

art 72 donde se establece el derecho de los afectados a un resarcimiento como consecuencia de infringir el Derecho a la Competencia, es decir todos los afectados tienen derecho a una indemnización.

Los afectados recibirán un pago por haber pagado en exceso un precio por el vehículo que será determinado por un perito y siempre con la realización de un juicio, la demanda siempre deberá ser interpuesta por vía civil ante un juzgado de lo mercantil.

Las indemnizaciones incluyen daños emergentes entre los que se encuentran sobrecostes por la colusión de precios, sobrecostes de amortización, sobrecostes de las tasas impositivas, sobrecostes por la repercusión en el cliente de tecnologías de mejora de emisiones, lucro cesante e intereses de demora. (Salvador Ciller,2020).

Se estima que en Europa hay alrededor de 4 millones de camiones afectados por este cartel, de los cuales aproximadamente 200.000 se corresponden con casos en España. (Francisco Marcos,2019)

## **CAPÍTULO 6: EL PROGRAMA DE CLEMENCIA**

EL programa de clemencia es un plan puesto en marcha por la UE y que también se encuentra en práctica en España, es una política regulada en la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia que permite a los miembros participantes de un cartel poder eximirse del pago de la multa que les corresponderá por a ver realizado las prácticas colusorias. (Comisión Nacional Mercado de la Competencia, 2019)

El objetivo de este programa es que las empresas que se encuentran formando parte de un cártel, colaboren con la entidad investigadora, mediante la entrega de pruebas y evidencias que destapen la existencia del cartel.

Como consecuencia de la colaboración con las autoridades, el colaborador pasa a ser beneficiario de este programa y como consecuencia puede lograr reducir porcentualmente parte de la sanción económica o evitar por completo la misma.

El programa de clemencia puede acogerse todas las empresas participantes en el cartel si aportan información de su implicación en el mismo pero los veneficios que se otorgan son cada vez menores, la primera empresa en acogerse a este programa disfruta de la mayor parte de reducciones pudiendo incluso como ya hemos dicho evitar cualquier sanción y el resto de las empresas tendrán cada vez menores reducciones en cuanto a su sanción.

El programa de clemencia es un instrumento francamente valioso para la defensa de la competencia ya que permite la colaboración de muchas empresas que pertenecen a carteles y permiten destapar a una gran cantidad de estos.

En el caso del cartel de camiones la primera empresa que se veneficio del programa de clemencia fue MAN que colaborando con la comisión consiguió evitar la multa por parte de la UE, aunque este programa no le exime de tener que responder antes los clientes que reclamen daños. (Cano Marcos,2020)

El resto de las empresas del cartel también se acogieron al programa de clemencia de manera que consiguieron reducir las sanciones económicas a

excepción de Scania que al negar su participación en el cártel no pudo beneficiarse de este programa.

Muchas de las empresas participantes en cárteles se acogen con frecuencia a este programa como en el cártel del coche que fue SEAT quien ofreció la información acerca de su existencia.

## **CAPÍTULO 7: LA SITUACIÓN RESPECTO A LAS SANCIONES EN ESPAÑA Y ALGUNOS EJEMPLOS DE SANCIONES.**

El 14 de junio de 2021, un estudio realizado por Francisco Marcos, Director General del Servicio de Defensa de la Competencia entre 2006 2009 y en colaboración con el gabinete de abogados CCS, arrojo información privilegiada acerca de cómo estaba la situación para los afectados en España.

En primer lugar, el estudio afirmó que en los juzgados mercantiles españoles ya se habían dictado más de 1200 sentencias de instancia y más de 250 sentencias de apelación resueltas por las Audiencias provinciales, donde destaca el crecimiento exponencial en cuanto a resoluciones en el año 2021, ya que la mayoría de estas resoluciones han sido realizadas durante los primeros meses de este año.

En España son ya 61 juzgados mercantiles los que han dictado al menos una sentencia relacionada con el cartel de camiones, concretamente hasta la fecha de publicación de este informe han sido un total de 1219 sentencias dictadas en territorio Nacional. (Consultar anexo 2)<sup>4</sup>

Para las 1219 reclamaciones de daños tramitadas un 89% de estas sentencias fallan a favor de los demandantes españoles, lo que ha provocado en concepto de indemnizaciones un monto aproximadamente 66 millones, recibándose de media 9500 euros por cada camión afectado. (Francisco Marcos, 2021)

---

4 En el anexo dos se desglosan el total de sentencias realizadas en España en cada juzgado.

Las reclamaciones de daños desestimadas en primera instancia han sido recurridas a las Audiencias provinciales, las cuales en su mayoría han corregido la primera decisión tomada por los tribunales de instancia (231 de las 259 se han corregido, confirmado la existencia de daño), esto ha provocado que a mayores las fabricantes hayan tenido que pagar aproximadamente 10.700.000 millones de euros a mayores para un total de 1247 camiones afectados lo que provoca que la indemnización media en estos juzgados por camión sea de 8565 euros, casi mil euros menos de que la media de los Juzgados mercantiles de primera instancia.

La principal causa de que se desestimen las denuncias es la prescripción, destacando el caso de los juzgados de Zaragoza los cuales han desestimado una gran cantidad de denuncias a razón de considerar que el tiempo para presentar alegaciones era solo de un año (Consultar Anexo 3) seguido de otros motivos como la falta de legitimación activa, la falta de legitimación pasiva y la falta de daño probatorio, esta última en menor medida.

El estudio demuestra y como queda recogido en el anexo 2 que existe cierta divergencia en cuanto al porcentaje que consideran como sobrecoste unos juzgados españoles respecto a otros, ya que estas tasaciones van desde un 5% a un 15% del precio del coste del camión, a pesar de estos máximos la media española se sitúa en un 5%, lo cual preocupa en Europa ya que como determino la Comisión el valor medio que subió el cartel sus precios es del 20%, además si lo comparamos con otros países afectados como Alemania sus juzgados otorgan un valor medio del sobrecoste del 16%, pese a esto Europa elogia la actuación de los juzgados españoles ya que están resolviendo estos recursos con una mayor rapidez que otros países afectados. (Carlos Berbell, 2021)

El estudio también reveló que, aunque existe una solidaridad conjunta, la mayor empresa que ha realizado mayor cantidad de indemnizaciones en cuanto a dinero es Renault/VOLVO.

En España las sociedades de consumidores fomentan que los afectados que cumplen con los requisitos para denunciar lo hagan ya que la mayoría de las sentencias son favorables al demandante y además el número de sentencias

desfavorables es cada vez menor, la mayor cantidad de sentencias desfavorables se dieron al principio ya que en la actualidad los Juzgados Mercantiles provinciales se guían de las resoluciones anteriores. (Francisco Marcos, 2021)

Algunos ejemplos de sentencias en España son:

*Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº3 de Valencia con fecha 30 de diciembre de 2019*

Esta sentencia se caracteriza por ser la primera sentencia dictada en España frente al cartel de fabricantes. El juzgado confirmó plenamente la demanda que presentó la CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías) y pactó un pago del cartel al interesado del 16,35% del coste de adquisición de los camiones, además obligó al pago de los intereses que se habían producido desde la fecha de adquisición del vehículo hasta la presentación de la demanda. (Cinco días, 2020)

*Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº1 de Tarragona con fecha 24 de mayo de 2021.*

Esta sentencia se caracteriza por ser la mayor sentencia en cuanto a cuantía económica se refiere. El juzgado determinó que la empresa Renault Trucks debía indemnizar al demandante por un valor de 1.212.909,72 euros más intereses de demora. La cifra alcanzada se corresponde a la reclamación efectuada por el daño en 49 vehículos. (Francisco Marcos, 2021)

*Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº1 de Oviedo con fecha 12 de abril de 2021.*

Esta sentencia se caracteriza por ser la primera denuncia desestimada íntegramente. La demanda interpuesta por dos empresarios que reclaman 50.000 euros de sobrecoste por la compra de tres camiones fue desestimada ya que el fallo determinó que no existía prueba de sobreprecio, sino que además se considera que no había existido y se considera que estaba científicamente acreditado que no existió sobreprecio. (Economist & Jurist, 2021)



## CONCLUSIONES

La UE prohíbe las prácticas anticompetitivas y la existencia de carteles. La Ley de Defensa de la Competencia regula estas prácticas dejando responsable a la Comisión de su supervisión y control, así como las sanciones que considere pertinentes en caso de violación del TFUE. En España a partir de la base que provoca esta Ley de Defensa de la Competencia, para supervisar los mercados para evitar estos abusos, se encuentra la CNMC.

La lucha contra estas prácticas es necesaria ya que la existencia de estas prácticas empeora el bienestar social y reduce el crecimiento económico, siendo El programa de Clemencia es un instrumento muy eficaz para hacer frente a los carteles.

El cártel de camiones formado por Scania, Volvo/Renault, IVECO, Daimler AG, DAF y MAN actuó en el todo el territorio europeo durante 14 años realizando principalmente un aumento de los precios de venta de sus productos y modificando las normativas de emisiones de gases.

Como consecuencia de su descubrimiento la Comisión sancionó a los mismos con la mayor sanción económica a nivel europeo de la historia, además de las sanciones los fabricantes, como consecuencia del daño a particulares, tienen que responder frente a estos y compensarles económicamente. En el caso español la demanda se sustanciará ante los Juzgados de lo Mercantil.

El caso de que Scania no asumiera su participación en el cártel en un primer momento ha permitido que muchos afectados que no reclamaron en un primer momento lo puedan hacer en la actualidad.

La situación en España respecto a las reclamaciones es diversa presenta un gran inconveniente que se esta pagando a consecuencia de lo dictado por los Juzgados de lo Mercantil y Audiencias Provinciales una menor cantidad de la que debería ser teóricamente. En España en los últimos años el umero de sentencias contra los carteles ha aumentado sustancialmente siendo los fallos contra el cártel de camiones la principal razón de este crecimiento

## BIBLIOGRAFÍA

### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- Athanasios Rantos. (2021, 28 octubre). *CURIA - Documentos*. Info Curia. Obtenido de <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=248301&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=2839677>
- Berbell, C. (2021, 22 junio). Preocupación en Europa porque los juzgados españoles cuantifican más bajo los daños causados por el cartel de camiones. *El confidencial*. Obtenido de <https://confi legal.com/20210622-preocupacion-en-europa-porque-los-juzgados-espanoles-cuantificanmas-bajo-los-danos-causados-por-el-cartel-de-camiones/25>
- Carrasco Perera, Ángel. (2019) *El Cártel de Los Camiones*. Las Rozas (Madrid): La Ley (pág. 1).
- Días, C. (2020, 2 enero). Dictada la primera sentencia en España contra el cártel de fabricantes de camiones. *Cinco Días*. Obtenido de <https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/01/02/companias/15779>
- García, F. D. L. V. (2020). Nuevo concepto de cártel en España (modificación de la LDC por Real Decreto-ley 9/2017, de 26 de mayo). *Derecho y competencia*. Obtenido de <https://derechoycompetencia.blogspot.com/2017/06/nuevo-concepto-decartel-en-espana>
- Javier Sanchez (2021, octubre 31). un nuevo escenario judicial enfrenta a los fabricantes con miles de afectados. *Conflegal.com*. Obtenido de <https://confi legal.com/20211031-el-cartel-de-coches-el-nuevo-escenario-judicial-que-enfrenta-a-los-fabricantes-con-miles-de-afectados/>
- López García de la Serrana, Javier (2020). *Cártel de Camiones: Vol. 28* (pp 16-33)

- López García de la Serrana, Javier. (2017) La Responsabilidad Civil En El Conocido Como Cártel de Los Camiones. Las Rozas (Madrid): Editorial Jurídica Sepin (pp 19-24)
- Macías Castillo, Agustín. (2020) Cártel de camiones / [Agustín Macías Castillo (coordinador y autor)]. Lefebvre-El Derecho. Print. (pp 54-266)
- Marcos, Francisco (2020). Primeras Sentencias de Las Audiencias Provinciales Sobre Los Daños Causados Por El Cártel de Fabricantes de Camiones. Las Rozas (Madrid): La Ley. (pág. 11)
- Marcos Fernández, Francisco (2020). La Decisión Scania Sobre El Cártel de Los Fabricantes de Camiones. N.p (pág. 2)
- Marcos, F. (2021, 14 junio). Estadísticas sobre acciones de daños causados por el cártel de fabricantes de camiones. Almacén de Derecho. Obtenido de <https://almacenederecho.org/estadisticas-sobre-accionesde-danos-causados-por-el-cartel-de-fabricantes-de-camiones>
- Marta López Paz (2018). El cartel de camiones y las restricciones a la competencia (pp 15-25) (Trabajo de Fin de Grado, Universidad de Coruña, Facultad de Derecho).
- Radostina Parenti (2020). Las acciones follow-on. Cártel de camiones / [Agustín Macías Castillo (coordinador y autor)]. Lefebvre-El Derecho (pág 68)
- Vilata Menadas, Salvador (2018). La Compensación de Daños. El Cartel de Camiones y El Acceso a La Fuente de Prueba. Las Rozas (Madrid). La Ley-Actualidad (pág. 3)

## REFERENCIAS WEB.

- Decisión del Consejo y de la Comisión, de 13 de diciembre de 1993, relativa a la celebración del acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte y la República de Austria, la República de Finlandia, la República de Islandia, el Principado de Liechtenstein, el Reino de Noruega, el Reino de Suecia y la Confederación Suiza, por otra parte. (1994, 3 enero). Boletín Oficial del Estado. Obtenido de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-1994-80086>
- Económico, C. P. D. C. P. F. D. Y. Y. (2015). El Cártel empresarial en España - Diario Económico. Diario Económico, Finanzas Personales y comparador de préstamos y créditos. Obtenido de <https://diarioeconomico.es/actualidad/el-cartel-empresarial-en-espana>
- E.J, R. (2021, 20 abril). Cártel de camiones: sentencia pionera considera “científicamente acreditado” que no existió sobreprecio. Economist & Jurist. Obtenido de <https://www.economistjurist.es/actualidadjuridica/jurisprudencia/cartel-de-camiones-sentencia-pionera-consideracientificamente-acreditado-que-no-existio-sobreprecio/>
- La política de competencia | Fichas temáticas sobre la Unión Europea | Parlamento Europeo. (2021, 1 mayo). Parlamento Europeo. Obtenido de <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/82/la-politica-decompetencia-26>
- La Comisión Europea. (2017, 11 julio). Comisión Europea - European Commission. Obtenido de: [https://ec.europa.eu/info/about-europeancommission/what-european-commission-does\\_es](https://ec.europa.eu/info/about-europeancommission/what-european-commission-does_es)
- Mercado único. (2018). Comisión Europea-European Commission. Obtenido de [https://ec.europa.eu/info/policies/single-market\\_es](https://ec.europa.eu/info/policies/single-market_es)
- Programa de clemencia | CNMC. (2019). Obtenido de <https://www.cnmc.es/ambitos-de-actuacion/competencia/programa-declemencia>

- Qué es la CNMC | CNMC. (2019). CNMC. Obtenido de <https://www.cnmc.es/sobre-la-cnmc/que-es-la-cnmc>
- R.A.E. (2012). cartel | Diccionario de la lengua española. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. Obtenido de <https://dle.rae.es/cartel>

## **NORMATIVA.**

- Código Civil Español
- Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
- Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.
- Ley de Defensa de la Competencia.
- RDL 9/2017, de 26 de mayo, por el cual se transponen directivas de la UE
- Sentencia de la Comisión Europea AT.39824- Asunto Camiones.
- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

## ANEXOS

### Anexo 1: Entidades jurídicas participantes en el cartel de camiones <sup>5</sup>

MATRIZ	FILIALES PARTICIPANTES CARTEL DE CAMIONES
MAN	MAN S.E (Munich, Alemania)
	MAN truck y bus AG (Munich, Alemania)
	MAN truck y bus Deutschland (Munich, Alemania)
IVECO	CNH Industrial N.V (Londres, Reino Unido)
	Fiat Chrysler Automóviles N.V (Londres Reino Unido)
	IVECO S.p.A (Turín, Italia)
	IVECO Magirus AG (Ulm, Alemania)
DAIMLER	DAIMLER AG (Stuttgart, Alemania)
VOLVO/Renault	Ave VOLVO (Gothemburg, Suecia)
	VOLVO Lastvagmar (Gothemburg, Suecia)
	Renault Trucks SAS (Saint-Priest, Francia)
	VOLVO Group Trucks Central Europe Gmveh
DAF	PACCAR inc (Washington, EEUU)
	DAF Trucks N.V (Eindhoven, Países bajos)
	DAF Trucks Deutschland (Frechen, Alemania)
Scania	Scania Ave (Múnich, Alemania)
	Scania CV Ave (Múnich, Alemania)
	Scania Gmveh (Múnich, Alemania)

Fuente: Elaboración propia con datos de la sentencia.

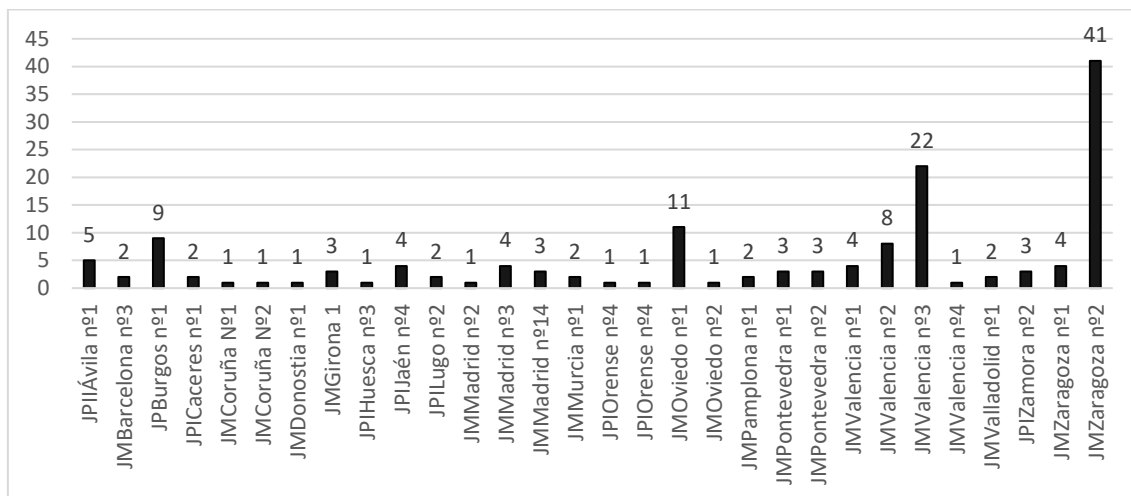
<sup>5</sup> Entre paréntesis se recoge su sede fiscal.

## Anexo 2: Sentencias españolas en el asunto cartel de camiones desglosadas por juzgados.

Juzgado	Sentencias	Estimaciones integras/parcial	Desestimatorias	Estimación judicial (si procede)
JPIAlbacete nº 3	11	11	0	5%
JMAlicante nº 1	23	23	0	9%
JMAlicante nº 2	4	4	0	Antes 10% ahora 9%
JMAlicante nº 3	7	7	0	9%
JMAlmería nº 1	64	64	0	Antes 10% ahora 5%
JPIÁvila nº 1	5	0	5	
JMBadajoz 1	1	1	0	5%
JMBarcelona nº 3	4	2	2	5%
JMBarcelona nº 7	1	1	0	10%
JMBilbao nº 1	1	1	0	15%
JMBilbao nº 2	1	1	0	5%
JPIBurgos nº 1	12	12	9	10%
JPICáceres nº 1	53	47	2	
JMCórdoba nº1	10	10	0	5%
JMCoruña nº 1	29	28	1	5%
JMCoruña nº 2	16	15	1	Variable
JPICuenca nº 2	14	14	0	5%
JMDonostia nº 1	20	19	1	5%
JMGijón 3	32	32	0	antes 5% ahora 8%.
JMGirona 1	11	8	3	Variable
JMGranada1	6	6	0	Variable
JPIGuadalajara nº 4	8	8	0	5%
JPIHuesca nº 3	49	48	1	5%
JPIJaen nº 4	4	0	4	
JPILeón nº 8	15	15	0	15%
JPILogroño6	14	14	0	10%
JPILugo nº 2	52	50	2	9%
JPILleida nº 6	18	18	0	10%
JMMadrid nº 2	2	1	1	
JMMadrid nº 3	4	0	4	
JMMadrid nº 4	1	1	0	
JMMadrid nº 12	12	12	0	5%
JMMadrid nº 14	24	21	3	
JMMálaga nº 2	1	1	0	5%
JPIMelilla nº 5	2	2	0	
JMMurcia nº 1	56	54	2	5%
JMMurcia nº 2	25	25	0	5%
JPIOrense nº 4	11	10	1	9%
JMOviedo nº 1	11	0	11	
JMOviedo nº 2	65	64	1	
JMPalmaMallorca 2	2	2	0	5%
JMPamplona nº 1	20	18	2	
JMPontevedra nº 1	53	50	3	5%
JMPontevedra nº 2	53	50	3	5%
JMPontevedra nº 3	4	4	0	5%
JPISalamanca nº 4	8	8	0	15%
JMSantander nº 1	1	1	0	10%
JMSevilla nº 1	1	1	0	5%
JMSevilla nº 3	4	4	0	5%
JPIsoria nº 2	2	2	0	5%
JMTarragona nº1	40	40	0	
JPIteruel nº 1	35	35	0	
JPIToledo nº 1	15	15	0	
JMValencia nº 1	15	11	4	5%
JMValencia nº 2	22	14	8	5%
JMValencia nº 3	40	18	22	5%
JMValencia nº 4	16	15	1	5%
JMValladolid nº1	76	74	2	5%
JMVitoria nº 1	10	10	0	
JPIZamora nº 2	4	1	3	5%
JMZaragoza nº 1	57	53	4	5%
JMZaragoza nº 2	41	0	41	
<b>TOTAL</b>	<b>1219</b>	<b>1076</b>	<b>143</b>	

Fuente: Informe de EGS abogados a partir de datos del CENDOJ e información privada.

**Anexo 3: Sentencias desfavorables dictadas por los Juzgados españoles en el asunto cártel de camiones.**



Fuente: Elaboración propia a partir del informe de EGS.