

# LA ACCIÓN CIVIL DE RESARCIMIENTO DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS POR UN ILÍCITO ANTITRUST EN EL TRANSPORTE\*

Ciara VICENTE MAMPEL

Investigadora Predoctoral  
Instituto de Derecho del Transporte  
Universitat Jaume I de Castellón

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN.—II. MARCO JURÍDICO APLICABLE A LAS ACCIONES DE DAÑOS Y PERJUICIOS DERIVADOS DE ILÍCITOS *ANTITRUST*.—III. LAS RECLAMACIONES DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR EL CÁRTEL EN EL MERCADO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGA (VEHÍCULOS): 1. Los requisitos esenciales para fundamentar la responsabilidad civil de las empresas navieras: 1.1. Una conducta restrictiva de la competencia. 1.2. Un daño o perjuicio. 1.3. Una relación de causalidad entre la infracción y el perjuicio. 2. La repercusión de los sobrecostos causados por el cártel de los contratantes directos de los servicios de transporte a terceros y sus consecuencias: la *passing-on defense*.—IV. CONCLUSIONES.—BIBLIOGRAFÍA.

**RESUMEN:** *Desde la perspectiva de la aplicación privada del Derecho de defensa de la competencia las prácticas o conductas anticompetitivas que no cesan de evidenciarse en el sector de los transportes producen consecuencias jurídico-privadas de gran relevancia para las empresas y los particulares que concurren en el mercado. En concreto, el presente trabajo efectúa un estudio de esas consecuencias en el ámbito de las demandas civiles de daños y perjuicios por infracción de la normativa antitrust, a propósito de la Decisión de la Comisión Europea de 21 de febrero de 2018 por la que se sanciona a cinco empresas navieras por su participación en un cártel de precios en el mercado de prestación de servicios de transporte marítimo internacional de carga (coches nuevos, camiones y otros vehículos pesados).*

**Palabras clave:** *acción de daños y perjuicios, ilícito antitrust, transporte marítimo, passing-on defense.*

## I. INTRODUCCIÓN

La progresiva liberalización de los distintos modos de transporte impulsada a instancias del legislador europeo ha comportado la apertura de los mercados nacionales a la competencia para el logro de un mercado único. Puesto que el sector de los transportes en España, al igual que en la mayoría de países europeos, se ha caracterizado por un fuerte intervencionismo estatal, esta apertura a la competencia ha supuesto, entre otras consecuencias, el reconocimiento del libre acceso al

---

\* El presente trabajo se ha realizado en el marco del Proyecto de I+D: «Ventajas y riesgos de la competencia en el sector del transporte» (ref. UJI-B2016-14), financiado por la Universitat Jaume I. Investigadora principal: M.<sup>a</sup> V. PETIT LAVALL.

mercado a nuevos operadores independientes que deben competir con los operadores tradicionales en la prestación de servicios de transporte, por lo que resulta de aplicación el Derecho de defensa de la competencia.

Es intensa la actividad de las autoridades europeas y nacionales de la competencia que constata la existencia de conductas anticompetitivas en el sector de los transportes que impiden el desarrollo de una actividad económica en régimen de libre competencia. Así, por ejemplo, de modo reciente a nivel europeo destaca la Decisión de la Comisión, de 17 de marzo de 2017, relativa a un procedimiento en virtud del art. 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), el art. 53 del Acuerdo del Espacio Económico Europeo (EEE) y el art. 8 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo de mercancías, que sanciona a once compañías aéreas (Air Canada, Air France, British Airways, LAN Chile, Scandinavia's SAS, Singapore Airlines, Cathay Pacific y Martinair Holland, entre otras) por su participación en un cártel de precios en el mercado de prestación de servicios de transporte aéreo internacional de mercancías<sup>1</sup>. Por su parte, a nivel nacional, conviene señalar la Resolución de la CNMC de 28 de febrero de 2017, que sanciona a RENFE-Operadora y a su filial RENFE-Mercancías, por la infracción de los arts. 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y de los arts. 101 y 102 TFUE, por llevar a cabo comportamientos anticompetitivos en el mercado de prestación de servicios de tracción ferroviaria y en el mercado de prestación de servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril con origen y destino en España<sup>2</sup>.

No son estos, sin embargo, los últimos procedimientos sancionadores que evidenciar distorsiones de la competencia en el sector de los transportes. En particular, el 21 de febrero de 2018 se ha publicado de nuevo por la Comisión Europea la noticia informando de que la misma ha multado a cinco navieras en la cuantía total de 395 millones de euros por participar en un cártel de fijación de precios en el mercado de prestación de servicios de transporte marítimo de carga, en concreto, de coches nuevos, camiones y otros vehículos pesados entre Europa y otros continentes desde octubre de 2006 hasta septiembre de 2012, siendo las empresas prestadoras de servicios de transporte marítimo: CSAV, «K» Line, MOL, NYK y WWL-EUKOR<sup>3</sup>.

En cualquiera de los supuestos señalados —aunque se hace referencia a este último por ser el más reciente— los comportamientos anticompetitivos de las em-

---

<sup>1</sup> Esta Decisión se pronuncia en idéntico sentido que la Decisión de 9 de noviembre de 2010 en el procedimiento incoado por la Comisión Europea tras la solicitud de dispensa presentada por Lufthansa Cargo AG, SWISS International Air Lines AG y Deutsche Lufthansa AG [C (2010) 7694 final], que fue anulada por el Tribunal General el 16 de diciembre de 2015 debido a un defecto de motivación basado en la existencia de contradicciones entre los fundamentos y la parte dispositiva de la misma. No obstante, en relación con el recurso interpuesto por la compañía aérea British Airways, el Tribunal estimó que la anulación solo podía tener alcance parcial, dado que su resolución no podía exceder más allá de las pretensiones formuladas por la recurrente. Finalmente, así lo ha confirmado el TJUE, en Sentencia de 14 de noviembre de 2017, asunto C-122/16P (*British Airways/Comisión*). Para un análisis más en profundidad del contenido del cártel y del procedimiento sancionador, *vid.* M.<sup>a</sup> V. PETIT LAVALL, «El cártel de carga aérea en la Unión europea: un análisis de las decisiones de la Comisión Europea de 9 de noviembre de 2010 y de 17 de marzo de 2017 y de sus consecuencias», *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 19, 2017, pp. 367-383.

<sup>2</sup> (Expte. S/DC/0511/14). Ya se efectuó un estudio detallado de ambas infracciones y su incidencia en el sector ferroviario español en C. VICENTE MAMPEL, «Derecho antitrust en el mercado ferroviario español: a propósito de la Resolución de la CNMC de 28 de febrero de 2017», *Aranzadi civil-mercantil. Revista doctrinal*, núm. 11, 2017, pp. 29-50.

<sup>3</sup> Aún no publicada. *Vid.* Comisión Europea - Comunicado de prensa, 21 de febrero 2018, IP/17/661 (en [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-962\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-962_en.htm)).

presas prestadoras de los servicios de transporte han sido susceptibles de afectar los intereses privados de las empresas y de los particulares que concurren con ellas en el mercado. En concreto, según señala la Comisión, los afectados por la conducta anticompetitiva de las navieras han sido los importadores europeos de vehículos y los clientes finales, en la medida en que los vehículos importados se vendieron en el EEE, así como los fabricantes de vehículos europeos, en la medida en que sus vehículos se exportaron fuera del EEE<sup>4</sup>. Por ello, es necesario analizar las consecuencias jurídico-privadas que esta Decisión puede suscitar en el ámbito de las reclamaciones de los daños causados por el cártel en el mercado de prestación de servicios de transporte marítimo internacional de mercancías (vehículos).

Ciertamente, junto con la tradicional aplicación pública del Derecho *antitrust* —encomendada a autoridades administrativas con poderes de investigación para la imposición de sanciones y multas coercitivas, en aras de tutelar el buen funcionamiento del mercado y consiguientemente el interés general—, el sistema de represión de las conductas anticompetitivas en Europa y, por ende, en España, permite el ejercicio de acciones civiles ante los órganos jurisdiccionales nacionales por violación de las normas de competencia, con el objeto de tutelar los intereses privados de los operadores económicos que concurren en el mercado (aplicación privada o *private enforcement*), siendo las acciones de indemnización de daños por infracción de las normas de defensa de la competencia el mecanismo más útil para el resarcimiento patrimonial de los perjudicados<sup>5</sup>.

Pues bien, este trabajo tiene por finalidad analizar algunos de los aspectos esenciales de estas acciones de daños causados por infracciones del Derecho *antitrust*, particularmente en el sector de los transportes, así como los problemas que se pueden plantear en la práctica. Para ello, se toma como referencia esta última Decisión, si bien no publicada todavía, ya que de ella, con mucha probabilidad, pueden derivarse futuras acciones privadas de responsabilidad civil contra los transportistas-cartelistas, al igual que ha ocurrido ya respecto del cártel de carga aérea<sup>6</sup>. Así, se analiza, en primer lugar, el marco jurídico general aplicable a las acciones de daños y perjuicios derivados de ilícitos *antitrust* y, en segundo lugar, dos aspectos sustanciales para la interposición de estas acciones en relación con el cártel de precios en el mercado de prestación de servicios de transporte marítimo de carga (vehículos): en concreto, los requisitos esenciales para fundamentar la responsabilidad civil de las empresas navieras por los daños causados como consecuencia del cártel; y las especialidades que suscita la determinación del daño

<sup>4</sup> De hecho, la Comisión señala en el comunicado de prensa que se importaron unos 3,4 millones de vehículos de motor de países no pertenecientes a la Unión Europea y, por su parte, la Unión Europea exportó más de 6,3 millones de vehículos a países no pertenecientes a la Unión Europea en 2016, apuntando que «casi la mitad de estos vehículos fueron transportados por los transportistas que han sido multados hoy». Vid. Comisión Europea - comunicado de prensa, 21 de febrero 2018, *op. cit.*

<sup>5</sup> Ambos sistemas de represión de las conductas anticompetitivas se complementan y coexisten para garantizar la libre competencia en el mercado. Por todos, R. WHISH y D. BAILEY, *Competition Law*, 8.ª ed., Oxford, United Kingdom, 2015, p. 312; L. BERENGUER FUSTER, «La aplicación privada del Derecho de la Competencia», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ y J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, p. 56; J. GUILLÉN CARAMÉS, «La intervención de las autoridades administrativas de competencia en la aplicación judicial privada del Derecho de la competencia», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ y J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, p. 245; C. LENCE, «Procedimiento en el Derecho comunitario», en M.ª P. BELLO MARTÍN-CRESPO y F. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ (coords.), *Derecho de la libre competencia Comunitario y Español*, Cizur Menor, Thomson Aranzadi, 2009, pp. 234-235.

<sup>6</sup> Así, por ejemplo, ha ocurrido en el Reino Unido o en Holanda. Al respecto, M.ª V. PETIT LAVALL, «El cártel de carga aérea en la Unión europea...», *op. cit.*, p. 378.

resarcible en aquellos supuestos en los que se acredite una repercusión de los sobrecostes a terceros en el mercado aguas abajo.

## II. MARCO JURÍDICO APLICABLE A LAS ACCIONES DE DAÑOS Y PERJUICIOS DERIVADOS DE ILÍCITOS *ANTITRUST*

En Europa son dos las normas fundamentales para la aplicación privada del Derecho de defensa de la competencia. Por un lado, el Reglamento (CE) núm. 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los arts. 81 y 82 del Tratado (hoy, arts. 101 y 102 TFUE)<sup>7</sup>, que atribuye a los órganos jurisdiccionales nacionales la competencia para aplicar los arts. 101 y 102 TFUE (art. 6)<sup>8</sup>, sin que se requiera previamente una resolución administrativa o decisión judicial firme que constate la infracción para interponer las acciones de indemnización por daños y perjuicios por violación de las normas *antitrust* (art. 1). Por otro lado, la Directiva 2014/104/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros de la Unión Europea (en adelante, Directiva 2014/104/UE).

Especialmente debe destacarse que la Directiva 2014/104/UE trae causa de la evolución jurisprudencial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). En efecto, fue la Sentencia de 20 de septiembre de 2001 (*Courage Ltd/Bernard Crehan*), la que reconoció por primera vez el derecho a cualquier persona para solicitar ante los órganos jurisdiccionales nacionales, la reparación del perjuicio ocasionado por un contrato o un comportamiento susceptible de restringir o falsear el juego de la competencia<sup>9</sup>. Su doctrina fue seguida por la Sentencia de 13 de julio de 2006 (*Manfredi*)<sup>10</sup> y se confirmaría en pronunciamientos posteriores: de 14 de junio de 2011 (*Pfleiderer*)<sup>11</sup>; de 6 de noviembre de 2012 (*Europese Gemeenschap/Otis NV y otros*)<sup>12</sup>; de 6 de junio de 2013 (*Donau Chemie y otros*)<sup>13</sup> y de 5 de junio de 2014 (*Kone AG y otros/ ÖBB Infrastruktur AG*)<sup>14</sup>. En concreto, reconoce el TJUE el dere-

<sup>7</sup> Este Reglamento marcó un hito en cuanto a la aplicación de la política de la competencia de la Unión Europea, pues con él se establece un sistema descentralizado de aplicación de los arts. 101 y 102 TFUE por la Comisión Europea, las autoridades nacionales de competencia y los órganos jurisdiccionales nacionales. Por todos, U. MÜLLER, *Private Antitrust Damages Actions in the US, Germany and at the European Community Level*, Hamburg, Verlag Dr. Kovač, 2010, pp. 238-240; A. ARROYO APARICIO, «La aplicación descentralizada de los arts. 81 y 82 del tratado CE según el reglamento CE núm. 1/2003», en J. I. FONT GALÁN y M. PINO ABAD (coords.), *Estudios de Derecho de la competencia*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 249-270; L. GARRIDO ESPA, «Arts. 81 y 82 del Tratado Constitutivo de la CE», en L. GARRIDO ESPA (dir.), *La defensa de la competencia por los órganos judiciales: El Reglamento CE 1/2003*, Madrid, Consejo General del Poder Judicial, 2005, pp. 69-75.

<sup>8</sup> Ahora bien, la jurisprudencia europea ya venía reconociendo la competencia de los órganos jurisdiccionales nacionales para aplicar las normas de defensa de la competencia, en concreto, los arts. 101 y 102 TFUE, bajo el fundamento de que las prohibiciones contenidas en dichos preceptos pueden producir efectos directos en las relaciones entre particulares, ya que crean derechos subjetivos que los tribunales nacionales deben tutelar. Entre los primeros pronunciamientos destaca la STJUE de 30 de enero de 1974, asunto 127/73 (*BRT/SABAM*), apartado 16.

<sup>9</sup> Este derecho no solo refuerza la operatividad de la normativa europea *antitrust*, sino que también cumple una finalidad disuasoria respecto de futuros acuerdos o prácticas que puedan restringir o falsear la competencia. *Vid.* STJUE de 20 de septiembre de 2001, asunto C-453/99 (*Courage Ltd/Bernard Crehan*), apartados 26 y 27.

<sup>10</sup> STJUE de 13 de julio de 2006, asuntos acumulados C-295/04 a C-298/04 (*Manfredi*).

<sup>11</sup> STJUE de 14 de junio de 2011, asunto C-360/09 (*Pfleiderer*).

<sup>12</sup> STJUE de 6 de noviembre de 2012, asunto C-199/11 (*Europese Gemeenschap/Otis NV y otros*).

<sup>13</sup> STJUE de 6 de junio de 2013, asunto C-536/11 (*Donau Chemie y otros*).

<sup>14</sup> STJUE de 5 de junio de 2014, asunto C-557/12 (*Kone AG y otros/ ÖBB Infrastruktur AG*).

cho a cualquier persona que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción de los arts. 101 y 102 TFUE a solicitar la reparación del daño sufrido, siempre que exista una relación de causalidad entre dicho daño y el acuerdo o la conducta prohibidos, pero sin que se requiera la existencia de una relación contractual entre la víctima y el infractor. Ahora bien, ante la ausencia de una normativa común en la materia, correspondía a los Estados miembros designar los órganos jurisdiccionales competentes, así como regular las modalidades de ejercicio de este derecho a la compensación de daños bajo los principios de equivalencia y de efectividad<sup>15</sup>. Es decir, las normas y los procedimientos nacionales relativos al ejercicio de las acciones de daños derivados de ilícitos *antitrust* no podían ser menos favorables que los referentes a recursos semejantes de naturaleza interna (principio de equivalencia), ni tampoco podían hacer imposible o excesivamente difícil en la práctica el pleno resarcimiento por los daños y perjuicios ocasionados por una infracción del Derecho de la competencia (principio de efectividad)<sup>16</sup>.

En consecuencia, las demandas de daños fundamentadas en la vulneración de las normas de defensa de la competencia fueron admitidas en España<sup>17</sup>. En concreto, los afectados por una conducta restrictiva de la competencia podían solicitar la indemnización de los daños y perjuicios fundamentando su pretensión en dos acciones. Por un lado, en una acción general de responsabilidad civil extracontractual o aquiliana del art. 1902 del Código Civil, esto es, en el incumplimiento de la obligación general de no dañar a los demás (*neminem non laedere*)<sup>18</sup>; en particular, en el incumplimiento del deber de conducta general de competir en los términos dispuestos por las normas de defensa de la competencia<sup>19</sup>. Por otro lado, en la acción de resarcimiento de daños y perjuicios por infracción del art. 15.2 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal (LCD), conforme al cual se tipifica como desleal toda conducta que infringe las normas jurídicas que regulan la actividad concurrencial<sup>20</sup>.

<sup>15</sup> Así se señaló también, entre otras, en las SSTJUE de 13 de julio de 2006 (*Manfredi*), *op. cit.*, apartado 64; de 6 de junio de 2013 (*Donau Chemie y otros*), *op. cit.*, apartado 27 y de 5 de junio de 2014 (*Kone AG y otros/ ÖBB Infrastruktur AG*), *op. cit.*, apartado 24.

<sup>16</sup> *Vid.* las ya citadas SSTJUE *Courage Ltd/Bernard Crehan*, apartado 29; *Manfredi*, apartado 62; *Pfleiderer*, apartado 24; *Donau Chemie y otros*, apartado 27 y *Kone AG y otros/ÖBB Infrastruktur AG*, apartado 25.

<sup>17</sup> La competencia objetiva para conocer de estas acciones civiles en España la tienen atribuida los Juzgados de lo Mercantil, ya que estos deberán conocer de «los procedimientos de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea [hoy, arts. 101 y 102 TFUE] y su Derecho derivado, así como los procedimientos de aplicación de los artículos que determine la Ley de Defensa de la Competencia» [art. 86.ter.2.f) LOPJ] y «de cuantas cuestiones sean de la competencia del orden jurisdiccional civil respecto de los procedimientos de aplicación de los artículos 1 y 2 de la presente ley» (disp. adic. 1.ª LDC).

<sup>18</sup> Así lo reconoció el Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) en Sentencias núm. 344/2012, de 8 de junio (RJ 2012/9317) y núm. 651/2013, de 7 de noviembre (RJ 2014/487). Esta regla general de responsabilidad civil, exige que una acción u omisión ilícita tenga una conexión necesaria con un daño y, además, que la misma sea imputable al agente por apreciación de culpa o negligencia (factor subjetivo de atribución). Sobre el régimen general de responsabilidad civil extracontractual, M. YZQUIERDO TOLSA-DA, *Responsabilidad civil extracontractual*, Madrid, Dykinson, 2016, pp. 151 y ss.

<sup>19</sup> En concreto, la obligación de reparar los daños causados a la víctima se presenta como consecuencia de una infracción del Derecho de la competencia. Así, el fundamento de la pretensión indemnizatoria no recae sobre el vínculo contractual, sino sobre el perjuicio ocasionado por el comportamiento anticompetitivo. Al respecto, I. ORTIZ BAQUERO, *La aplicación privada del Derecho de la competencia. Los efectos civiles derivados de la infracción de las normas de libre competencia*, Madrid, La Ley, 2011, pp. 165-170.

<sup>20</sup> Al respecto, J. MASSAGUER, *Comentario a la ley de competencia desleal*, Madrid, Civitas, 1999, pp. 551-558; A. EMPARANZA SOBEJANO, «Artículo 15: Violación de normas», en F. MARTÍNEZ SANZ (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Madrid, Tecnos, 2009, pp. 263-264; J. M. FERNÁNDEZ LÓPEZ, «La aplicación judicial en litigios privados», en J. M.ª BENEYTO y J. MAILLO (dirs.), *La nueva Ley de*

Sin embargo, el marco jurídico existente para las demandas de daños y perjuicios por vulneración de las normas de defensa de la competencia no era eficaz. Ello se debía, en lo sustancial, a la inseguridad jurídica que producía la diversidad de legislaciones nacionales por las que se regían las acciones de daños y perjuicios causados por ilícitos *antitrust* en Europa que, además, no regulaban suficientemente las especialidades que presentan este tipo de acciones (así, por ejemplo, el análisis económico de cuantificación de los daños o la inaccesibilidad y ocultación de pruebas)<sup>21</sup>.

Pues bien, con la finalidad de establecer un sistema armonizado común en materia de acciones de daños y perjuicios causados por infracciones del Derecho de la competencia, el legislador europeo aprobó finalmente la Directiva 2014/104/UE. Dicha disposición reconoce el derecho a cualquier persona física o jurídica que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción de las normas de competencia a solicitar el pleno resarcimiento del daño causado por el infractor, con independencia de que se trate de un comprador directo o indirecto y de la existencia de una relación contractual entre el demandante y el demandado (arts. 3.1 y 12) y contiene un régimen sustantivo y procedimental específico para el ejercicio de estas acciones de daños. En consecuencia, regula la exhibición de los medios de prueba contenidos o no en un expediente administrativo de una autoridad de la competencia (arts. 5-8), el efecto vinculante de las resoluciones nacionales (art. 9), el plazo de prescripción de estas acciones (art. 10), la responsabilidad conjunta y solidaria de los responsables por los daños y perjuicios ocasionados por la infracción (art. 11), la repercusión de sobrecostes como garantía de la plena efectividad del derecho al resarcimiento (arts. 12-16), la cuantificación del perjuicio (art. 17), las reglas en materia de resolución extrajudicial de controversias (arts. 18 y 19), entre otras cuestiones.

Como no podía ser de otra forma, la Directiva 2014/104/UE ha sido incorporada en España —aunque con cierto retraso—<sup>22</sup> por el Real Decreto-ley 9/2017, de 26 de mayo, por el que se transponen directivas de la Unión Europea en los ámbitos financiero, mercantil y sanitario, y sobre el desplazamiento de trabajadores. En concreto, mediante su art. 3 se ha modificado la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la competencia (arts. 71-81) (en adelante, LDC). Su art. 4 ha hecho lo propio con la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil [arts. 283 bis a)-283 bis k)]<sup>23</sup> (en adelante, LEC). En consecuencia, la nueva regulación de las acciones

---

*Defensa de la Competencia*, Barcelona, Bosch, 2009, p. 117; F. PEÑA LÓPEZ, *La responsabilidad civil y la nulidad derivadas de la realización de un ilícito antitrust*, Granada, Comares, 2000, p. 130; A. PUETZ, «Abuso de posición dominante en los sectores liberalizados: el caso del transporte ferroviario de mercancías», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ y J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, p. 465.

<sup>21</sup> Así lo señaló la Comisión Europea en el Libro Blanco, de 2 de abril de 2008, «Acciones de daños y perjuicios por incumplimiento de las normas comunitarias de defensa de la competencia», COM (2008) 165 final, p. 2.

<sup>22</sup> El plazo de transposición de la Directiva 2014/104/UE finalizó el 27 de diciembre de 2016. Hasta entonces, únicamente había una *Propuesta de Ley de la Sección Especial de la Comisión General de Codificación para la transposición de la Directiva 2014/104/UE sobre daños derivados de infracciones del Derecho de la competencia*. Por tanto, las normas contenidas en la Directiva 2014/104/UE no habían sido implementadas en España, rigiéndose las acciones de daños conforme a las normas generales. Para un análisis de los motivos y de las consecuencias del retraso de la transposición de la Directiva, *vid.* P. CALLOL, «Procedimiento de reclamación de daños generados por ilícitos *antitrust*: aspectos clave de la recepción en España de la Directiva comunitaria y responsabilidad potencial del Estado por transposición tardía», en M. A. RECUERDA GIRELA, *Anuario de Derecho de la competencia 2017. Problemas prácticos y actualidad del Derecho de la competencia*, Cizur Menor, Aranzadi, 2017, pp. 215-236.

<sup>23</sup> Si bien los principios generales que rigen el sistema procesal español en materia probatoria son adecuados (arts. 281-398 LEC), las exigencias europeas han obligado a regular otros mecanismos de ma-

de daños por infracciones del Derecho de la competencia se ha llevado a cabo en idéntico sentido que la Directiva 2014/104/UE, pero dividiendo su contenido en dos bloques normativos distintos que agrupan, por un lado, las normas de carácter sustantivo contenidas en la LDC; y, por otro lado, las normas de carácter procesal contenidas en la LEC. Se reconoce así, una vía procesal específica en España para garantizar el ejercicio efectivo del derecho al resarcimiento por los daños y perjuicios derivados de infracciones de los arts. 101 y 102 TFUE y de los arts. 1 y 2 LDC.

### III. LAS RECLAMACIONES DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR EL CÁRTEL EN EL MERCADO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGA (VEHÍCULOS)

#### 1. Los requisitos esenciales para fundamentar la responsabilidad civil de las empresas navieras

El régimen jurídico particular de la compensación de los daños causados por prácticas restrictivas de la competencia en España atribuye a los infractores del Derecho de la competencia la responsabilidad por los daños y perjuicios causados (art. 71 LDC), y reconoce, en consecuencia, el derecho de cualquier persona física o jurídica que haya sufrido un perjuicio por tal infracción a obtener su resarcimiento ante la jurisdicción civil ordinaria (art. 72.1 LDC).

Así pues, si se aplica este precepto a las demandas de responsabilidad civil por daños causados por una conducta anticompetitiva, los requisitos que deben concurrir cumulativamente para fundamentar la responsabilidad del infractor de las normas de defensa de la competencia son los siguientes: i) la existencia de una conducta restrictiva de la competencia (infracción); ii) un daño o perjuicio y iii) una relación de causalidad entre la infracción y el perjuicio<sup>24</sup>.

##### 1.1. Una conducta restrictiva de la competencia

En relación con el primero de los requisitos de la acción, se considera que el acto ilícito susceptible de generar la responsabilidad civil del infractor de las normas de competencia es, en todo caso, una «infracción de los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea o de los artículos 1 y 2 de la presente ley» [art. 71.2.a) LDC], esto es, una conducta colusoria o la explotación abusiva de una posición de dominio en el mercado. Así, la ilicitud de la conducta anticompetitiva viene determinada *de facto* por la vulneración de la normativa concurrencial. Lo mismo ocurre con la culpabilidad del infractor, cuya existencia se presume una vez se acredita la infracción de las normas de defensa de la competencia, ya que la comisión de un ilícito *antitrust* se produce generalmente por una conducta dolosa de sus agentes<sup>25</sup>.

---

nera específica. Entre ellos, conviene señalar la exhibición de las pruebas contenidas en un expediente de una autoridad de la competencia, los límites impuestos al uso de pruebas obtenidas a través del acceso al expediente de una autoridad de competencia, así como un régimen de sanciones más riguroso por la obstrucción a la práctica de las medidas de prueba. Al respecto, C. HERRERO SUÁREZ, «La transposición de la directiva de daños *antitrust*. Reflexiones a raíz de la publicación de la propuesta de la ley de transposición de la Directiva», *Cuadernos de Derecho Transnacional*, núm. 1, 2016, pp. 157-165.

<sup>24</sup> Así, C. H. BOVIS y C. M. CLARKE, «Private Enforcement of EU Competition Law», *Springer*, núm. 36, 2015, p. 55.

<sup>25</sup> Al respecto, F. DE LA VEGA GARCÍA, *Responsabilidad civil derivada del ilícito concurrencial*, Madrid, Civitas, 2001, pp. 204-206, considera que el acto de concurrencia ilícito ya integra un reproche personal

Pues bien, la Decisión de la Comisión objeto de análisis declara la infracción por parte de las empresas navieras del art. 101 TFUE, al tratarse de un cártel de fijación de precios y reparto de mercados y clientes, siendo el mercado relevante afectado por la conducta anticompetitiva el mercado de prestación de servicios de transporte marítimo de carga (coches nuevos, camiones y otros vehículos pesados) entre Europa y otros continentes, durante el periodo comprendido desde octubre de 2006 hasta septiembre de 2012. En concreto, estima la Comisión que las empresas navieras (CSAV, «K» Line, MOL, NYK y WWL-EUKOR) se reunieron, por un lado, para imponer precios artificialmente altos respecto de los cargos y los recargos añadidos al flete para compensar las fluctuaciones de los precios de la moneda o del petróleo en la prestación de los servicios de transporte marítimo internacional de mercancías. Por otro lado, también se coordinaron para no presupuestar las ofertas de contratación pública emitidas por los fabricantes de vehículos, cuya finalidad era respetar el negocio tradicional de cada transportista en ciertas rutas o con determinados clientes y mantener su *statu quo* en el mercado de transporte marítimo internacional de mercancías.

Se trata pues, de un cártel de fijación de precios y de reparto de mercados entre empresas independientes que constituye una infracción única y continuada del art. 101 TFUE<sup>26</sup>. En todo caso, estas conductas colusorias figuran como los casos más graves de vulneración del art. 101 TFUE y, por consiguiente, resultan *per se* anticompetitivas, esto es, restricciones de la competencia «por el objeto», toda vez que la coordinación de la actividad empresarial de las navieras en el mercado comporta en sí misma un daño suficiente y un potencial elevado de efectos negativos para la competencia<sup>27</sup>.

Debe destacarse que cuando la acción de resarcimiento por daños y perjuicios derivados de infracciones del Derecho *antitrust* se ejercita con base en una Decisión de la Comisión que ha declarado una infracción del art. 101 TFUE (acciones *follow-on*)<sup>28</sup>, dicha Decisión vincula a los órganos jurisdiccionales nacionales

---

suficiente respecto del agente, al incluir un elemento intencional del infractor de las normas de defensa de la competencia. Por tanto, la culpabilidad es entendida como un elemento natural del acto ilícito. En el mismo sentido, J. QUIJANO GONZÁLEZ, «Derecho de la competencia y responsabilidad por daños: lo común y lo especial», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ y J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, pp. 484 y 485; I. SANCHO GARGALLO, «Aplicación privada de las normas *antitrust*», en J. A. GARCÍA-CRUCES, *Tratado de derecho de la competencia y de la publicidad* (t. I), Valencia, Tirant lo Blanch, 2014, p. 923; E. OLMEDO PERALTA, «La reclamación de daños sufridos por los consumidores como consecuencia de un cártel (*private enforcement*): *follow-on damages vs. stand alone actions*», en L. M.<sup>3</sup> MIRANDA SERRANO, J. PAGADOR LÓPEZ y M. PINO ABAD (coords.), *La protección de los consumidores en tiempos de cambio: ponencias y comunicaciones del XIII Congreso de la Asociación Sainz de Andino*, Iustel, 2015, p. 184.

<sup>26</sup> Se entiende por cártel «cualquier acuerdo o práctica concertada entre dos o más competidores con el objeto de coordinar su comportamiento competitivo o influir en los parámetros de la competencia mediante conductas tales como la fijación o la coordinación de precios de compra o de venta o de otras condiciones comerciales, la asignación de cuotas de producción o de venta, el reparto de mercados y clientes, las restricciones de las importaciones o exportaciones o las medidas anticompetitivas contra otros competidores». Cfr. «Comunicación de la Comisión, de 8 de diciembre de 2012, relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel» (2006/C 298/11) y disposición adicional 4.<sup>a</sup> de la LDC.

<sup>27</sup> Por todos, R. WHISH y D. BAILEY, *Competition Law*, *op. cit.*, p. 125; J. COSTAS COMESAÑA, «Prohibición de acuerdos colusorios», en M.<sup>3</sup> P. BELLO MARTÍN-CRESPO y F. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ (coords.), *Derecho de la libre competencia Comunitario y Español*, Cizur Menor, Thomson Aranzadi, 2009, p. 90.

<sup>28</sup> La LDC, siguiendo el Reglamento (CE) núm. 1/2003, no supedita la interposición de las acciones de daños por ilícitos *antitrust* a la existencia de una previa resolución administrativa o judicial firme que declare la existencia de una práctica anticompetitiva, al contrario de lo que ocurría con la predecesora Ley 16/1989, de 17 de julio, de defensa de la competencia. *Vid.*, entre otros, P. BENAVIDES VELASCO, «Aplicación de las normas de defensa de la competencia por la jurisdicción ordinaria. La competencia atribuida a los



ante los que se interpone la acción indemnizatoria. Así deriva del art. 16.1 del Reglamento (CE) núm. 1/2003, que prohíbe que los órganos jurisdiccionales dicten resoluciones incompatibles con las decisiones de la Comisión adoptadas en virtud de los arts. 101 y 102 TFUE<sup>29</sup>. Con carácter similar se establece en relación con las resoluciones de las autoridades nacionales de la competencia o de los órganos jurisdiccionales nacionales cuando las mismas han adquirido firmeza. En concreto, en virtud del art. 75 LDC (siguiendo el art. 9 de la Directiva 2014/104/UE), cuando la acción de daños se ejercite ante un órgano jurisdiccional español, la infracción del Derecho de defensa de la competencia declarada por una resolución firme de una autoridad de la competencia española o de un órgano jurisdiccional español es irrefutable (*presunción iuris et de iure*); si bien cabe prueba en contrario si la infracción ha sido declarada por una autoridad de la competencia o un órgano jurisdiccional de cualquier otro Estado miembro (*presunción iuris tantum*). En definitiva, la Decisión, así como, en su caso, una resolución firme de una autoridad nacional de la competencia, sirve como base de prueba para toda acción de responsabilidad por los daños y perjuicios causados por la infracción que en ella se declara<sup>30</sup>.

### 1.2. Un daño o perjuicio

La conducta restrictiva de la competencia debe haber ocasionado un daño o perjuicio. Al respecto, el principio rector del sistema es el derecho al pleno resarcimiento de las víctimas, esto es, debe restituirse a la persona que ha sufrido un perjuicio en la situación en la que habría estado si no se hubiera producido la infracción del Derecho de la competencia. Por tanto, el derecho al pleno resarcimiento comprende el derecho a la indemnización por el daño emergente y el lucro cesante, más el correspondiente pago de los intereses (art. 72.2 LDC). De este modo, el daño patrimonial indemnizable incluye tanto el valor de la pérdida efectivamente sufrida como las ganancias dejadas de obtener por el perjudicado como consecuencia de la actuación ilícita<sup>31</sup>.

Ahora bien, este derecho al pleno resarcimiento no puede conllevar, en ningún caso, una sobrecompensación por medio de indemnizaciones punitivas, múltiples o de otro tipo (art. 72.3 LDC). Por tanto, se trata de un sistema que se rige por el principio compensatorio de los daños y, en consecuencia, se descarta la naturaleza punitiva

---

juzgados de lo mercantil», en J. I. FONT GALÁN y M. PINO ABAD (coords.), *Estudios de Derecho de la competencia*, Madrid, Marcial Pons, 2005, p. 279. Por tanto, debe distinguirse entre las acciones de seguimiento (*follow-on*), que son aquellas acciones de daños y perjuicios fundamentadas en la vulneración del Derecho *antitrust* interpuestas con posterioridad a que la infracción haya sido constatada por una autoridad de la competencia, y las acciones independientes (*stand alone*), que son aquellas que no son consecuencia de una decisión previa de una autoridad de la competencia. Cfr. H. BROKELMANN, «La responsabilidad civil por infracción de las normas de defensa de la competencia», en A. FONT I RIBAS y S. GÓMEZ TRINIDAD (coords.), *Competencia y acciones de indemnización. Actas del Congreso Internacional sobre daños derivados de ilícitos concurrenciales*, Madrid, Marcial Pons, 2013, p. 108; L. A. MARCO ARCALÁ, «Indemnización de daños y perjuicios derivados de ilícitos contra la libre competencia por infracción de reglas sobre acuerdos verticales», *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, núm. 14, 2014, pp. 99-122.

<sup>29</sup> En este sentido se pronunció el TJUE en Sentencia de 6 de noviembre de 2012, asunto C-199/11, *Europese Gemeenschap/Otis NV y otros*, *op. cit.*, apartado 46, con remisión a la STJUE de 14 de diciembre de 2000, asunto C-344/98 (*Masterfoods y HB*), cuyo pronunciamiento fue posteriormente recogido en el art. 16 del Reglamento (CE) núm. 1/2003.

<sup>30</sup> *Vid.* R. WHISH y D. BAILEY, *Competition Law*, *op. cit.*, p. 340. Por su parte, sobre las resoluciones de las autoridades nacionales de competencia, A. L. CALVO CARAVACA y J. SUDEROW, «El efecto vinculante de las resoluciones de las autoridades nacionales de competencia en la aplicación privada del derecho *antitrust*», en J. I. RUIZ PERIS (dir.), *La compensación de los daños por infracción de las normas de competencia tras la Directiva 2014/104/UE*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2016, pp. 129-130.

<sup>31</sup> L. Díez-PICAZO, *Derecho de daños*, Madrid, Civitas, 1999, pp. 324-325.

va de la indemnización por ser contraria al principio que prohíbe el enriquecimiento injusto, siendo el daño resarcible estrictamente de carácter indemnizatorio<sup>32</sup>.

En concreto, los daños que se derivan del cártel en el mercado de prestación de servicios de transporte marítimo de vehículos objeto del presente análisis pueden manifestarse como sigue<sup>33</sup>. Por un lado, el aumento en el precio global de los servicios de transporte supone de facto un sobrecoste para quienes hayan contratado directa o indirectamente dichos servicios con las navieras, es decir, un aumento en el precio realmente pagado por los servicios de transporte frente al precio que debería haber resultado del juego de la libre competencia (daño emergente). Por otro lado, el daño se puede manifestar en forma de lucro cesante en caso de que se acredite por parte de los perjudicados que, como consecuencia del cártel, se ha producido una disminución de sus ventas con la consiguiente pérdida de beneficios y de oportunidad frente a sus competidores en el mercado.

Sin embargo, lo más problemático en la práctica será la determinación de la cuantía concreta del daño que efectivamente deba resarcirse a los perjudicados, ya que debe quedar suficientemente probado en el proceso civil que el demandante ha adquirido los servicios de transporte marítimo de mercancías afectados por el cártel o cualesquiera otros productos o servicios que se deriven de los mismos y, como consecuencia, ha sufrido un daño en su patrimonio que debe ser resarcido, correspondiendo al demandante la carga de la prueba de los daños y perjuicios sufridos (art. 76.1 LDC). En todo caso, debe destacarse que se faculta a los tribunales para estimar el importe de la reclamación de los daños y perjuicios cuando al demandante le resulte excesivamente difícil cuantificarla con las pruebas disponibles (art. 76.2 LDC). Al respecto, para facilitar la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños por incumplimiento de los arts. 101 o 102 TFUE, la Comisión Europea ha promulgado una Guía Práctica<sup>34</sup> que, si bien carece de fuerza vinculante para los Estados miembros, ofrece asistencia a los órganos jurisdiccionales nacionales y a las partes implicadas al incluir diversos métodos y técnicas para facilitar la cuantificación de la indemnización en las demandas por daños y perjuicios por infracción de la normativa *antitrust*.

### 1.3. Una relación de causalidad entre la infracción y el perjuicio

El último de los presupuestos esenciales que se exige para fundamentar la admisión de estas acciones de responsabilidad y, la consiguiente indemnización, es la existencia de un nexo causal entre el daño sufrido por la víctima y el acuerdo o conducta prohibido por los arts. 101 y 102 TFUE o los arts. 1 y 2 LDC. Sin embargo, el nuevo marco legal en materia de acciones de daños y perjuicios por ilícitos

<sup>32</sup> Vid. C. HERRERO SUÁREZ, «La transposición de la directiva de daños *antitrust*. Reflexiones a raíz de la publicación...», *op. cit.*, pp. 172-174. En el mismo sentido, A. ROBLES MARTÍN-LABORDA, «La función normativa de la responsabilidad por daños derivados de infracciones del Derecho de la competencia. Incidencia de la Directiva 2014/104/UE en nuestro Derecho Interno», en M.<sup>a</sup> J. MORILLAS JARILLO, P. PERALES VISCASILLAS y L. J. PORFIRIO CARPIO (dirs.), *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*, Getafe, Universidad Carlos III de Madrid, 2015, p. 1116.

<sup>33</sup> Al respecto, F. L. DE LA VEGA GARCÍA, «Daños privados y Derecho de defensa de la Competencia (especialidades y técnicas de cuantificación)», en V. CUÑAT EDO, J. MASSAGUER, F. J. ALONSO ESPINOSA y E. GALLEGO SÁNCHEZ (dirs.), y M.<sup>a</sup> V. PETIT LAVALL (coords.), *Estudios de Derecho Mercantil. Liber amicorum profesor Dr. Francisco Vicent Chuliá*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2013, pp. 758-766.

<sup>34</sup> «Guía Práctica que acompaña a la Comunicación de la Comisión sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los arts. 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea» (2013/C 167/07) (disponible en [http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/quantification\\_guide\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/quantification_guide_es.pdf)).

*antitrust* no contiene normas específicas sobre la relación de causalidad entre la infracción y los daños y perjuicios causados, por lo que debe abordarse desde el Derecho nacional conforme a los principios de equivalencia y efectividad<sup>35</sup>; esto es, siguiendo las conocidas teorías de la causalidad fáctica, de tal modo que quede suficientemente probada la existencia de una relación causa-efecto entre la actuación del agente y el daño efectivamente causado, en este caso, entre la conducta anticompetitiva y el perjuicio resarcible que se reclama.

En concreto, para que el infractor de las normas de la competencia tenga la obligación de reparar el daño causado se requiere que el daño que se reclama sea una consecuencia adecuada de la infracción conforme a los referidos juicios de causalidad y, además, que su causación no se haya visto interrumpida por un acontecer ajeno a la voluntad del infractor<sup>36</sup>. No obstante, el TJUE ha declarado, en sentencia de 5 de junio de 2014 (*Kone AG y otros/ÖBB Infrastruktur AG*)<sup>37</sup>, que existe tal relación de causalidad incluso cuando el perjuicio que se reclama ha sido causado no por el infractor, sino por terceras empresas que han subido los precios de sus productos o servicios por encima del nivel de mercado como consecuencia de los efectos del cártel (*umbrella pricing*)<sup>38</sup>. En concreto, siguiendo las conclusiones generales de la abogada General Sra. Juliane Kokot presentadas el 30 de enero de 2014<sup>39</sup>, el hecho de que la actuación de un tercero contribuya, junto con otras causas, a la materialización de los daños producidos —en este caso, por subir los precios como consecuencia de la distorsión del mercado que el cártel había producido— no interrumpe la cadena causal. Por el contrario, la misma se debe retrotraer hasta el cártel y continúa aun cuando la empresa que no ha formado parte del acuerdo anticompetitivo se orienta por la situación del mercado y se aprovecha del alza de los precios derivados del ilícito concurrencial, ya que existe una causalidad adecuada entre la conducta anticompetitiva y todos los daños que, según la experiencia general, deban ser previstos por sus participantes. En todo caso, corresponde al perjudicado, como demandante, la carga de la prueba de la existencia del nexo causal de acuerdo con los principios probatorios comunes establecidos en el art. 217 LEC.

Así, en relación con la Decisión objeto de análisis, se acredita la existencia de un nexo de causalidad entre el daño sufrido por los perjudicados y la conducta prohibida por el art. 101 TFUE, toda vez que se presume, salvo prueba en contrario, que las infracciones calificadas como cártel causan daños y perjuicios en el patrimonio de los particulares (art. 76.3 LDC). En este caso, conforme señala la Comisión, los afectados por el cártel son quienes han contratado directa o indirectamente los servicios de transporte internacional de carga (vehículos) con las empresas navieras, en concreto, los importadores europeos de vehículos dentro del EEE y los consumidores finales, así como los fabricantes europeos que han exportado vehículos fuera del EEE. En definitiva, la Comisión entiende que se han podi-

<sup>35</sup> Vid. STJUE de 13 de julio de 2006, *op. cit.*, apartado 64 y considerando 11 de la Directiva 2014/104/UE. Así, A. CARRASCO PERERA, «Perjudicado, comprador indirecto y relación causal en daños por ilícitos concurrenciales», 2017, en <http://www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/perjudicado-comprador-indirecto-y-relacion-causal-en-danos-por-ilycitos-competenciales.pdf>, p. 4.

<sup>36</sup> Cfr. L. DIEZ-PICAZO, *Derecho de daños, op. cit.*, p. 338; M. YZQUIERDO TOLSADA, *Responsabilidad civil...*, *op. cit.*, p. 151.

<sup>37</sup> STJUE de 5 de junio de 2014, asunto C-557/12 (*Kone AG y otros/ÖBB Infrastruktur AG*).

<sup>38</sup> Para un análisis exhaustivo de las consecuencias de la acción de daños derivados de la subida de precios por el denominado *umbrella pricing*, vid. E. OLMEDO PERALTA, «Daños derivados de la subida de precios bajo el paraguas de un cártel (*umbrella pricing*): Una lectura jurídica del nuevo paso en la aplicación privada del Derecho de la competencia», *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, núm. 15, 2014, pp. 107-130.

<sup>39</sup> Asunto C-557/12 (*Kone AG y otros*), apartados 33-42.

do causar no solo daños directos derivados de las relaciones contractuales entre las empresas infractoras y los perjudicados, sino también daños indirectos derivados de una relación extracontractual entre ellos<sup>40</sup>.

## **2. La repercusión de los sobrecostes causados por el cártel de los contratantes directos de los servicios de transporte a terceros y sus consecuencias: la *passing-on defense***

El hecho de considerar que la conducta anticompetitiva de las infractoras es susceptible de producir no solo daños directos, sino también daños indirectos, se infiere de la práctica comercial de que los sobrecostes soportados por los compradores directos se repercuten a terceros situados en niveles posteriores de la cadena de suministro mediante un aumento de los precios de venta en las relaciones comerciales con sus propios clientes y, así, sucesivamente hasta llegar a los consumidores finales<sup>41</sup>. En concreto, en relación con el cártel objeto de análisis, si bien los contratantes directos de los servicios de transporte marítimo internacional de mercancías (vehículos) han pagado un precio excesivo por la prestación de los servicios de transporte como consecuencia del cártel, lo más probable es que, como reacción al aumento del flete que han debido soportar, hayan subido los precios de venta de sus productos (en principio, los vehículos) a su clientela, repercutiéndoles la totalidad o una parte del sobrecoste previamente soportado.

Pues bien, esta repercusión de los sobrecostes a terceros produce dos consecuencias. Por un lado, amplía el círculo de afectados que han sufrido un daño ocasionado por el comportamiento anticompetitivo de las transportistas-cartelistas, cuyo derecho al pleno resarcimiento debe ser garantizado. Así, no solo están legitimados activamente para entablar una demanda de daños y perjuicios contra las empresas navieras los contratantes directos de los servicios de transporte marítimo de carga, sino también aquellos que hayan adquirido los productos afectados por el cártel (vehículos transportados) de un «comprador» directo o de otro posterior (art. 79 LDC). Por otro lado, cuando el contratante (comprador) directo solicite la reparación por el coste excesivo, las demandadas-infractoras, en este caso las empresas navieras, están facultadas para alegar como defensa o excepción en el proceso que dicho contratante directo no ha sufrido un daño por el aumento del flete de los servicios de transporte que deba ser indemnizado (art. 78.3 LDC). Se trata, en definitiva, de la admisión *ex lege* de la conocida y controvertida figura de la *passing on defense*, surgida en Estados Unidos a mediados del siglo xx, en su plano ofensivo y defensivo, con el objeto de garantizar el ejercicio efectivo del derecho al resarcimiento por los daños causados por una infracción del Derecho de defensa de la competencia, al tiempo que se evitan situaciones que vulneren el principio que prohíbe el enriquecimiento injusto<sup>42</sup>.

<sup>40</sup> R. ALONSO SOTO, «La aplicación privada del derecho de la competencia», en A. FONT I RIBAS y S. GÓMEZ TRINIDAD (coords.), *Competencia y acciones de indemnización. Actas del Congreso Internacional sobre daños derivados de ilícitos concurrenciales*, Madrid, Marcial Pons, 2013, p. 128.

<sup>41</sup> Ciertamente, el mismo efecto se produce si posteriormente los compradores indirectos suben sus precios de venta en sus relaciones comerciales con su propia clientela, repercutiendo los costes excesivos que antes les habían sido repercutidos a ellos hasta llegar al consumidor final. *Vid.* «Guía Práctica que acompaña a la Comunicación de la Comisión sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios...», *op. cit.*, p. 53.

<sup>42</sup> Por todos, L. A. VELASCO SAN PEDRO y C. HERRERO SUÁREZ, «La “*passing-on defense*”, ¿un falso dilema?», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ y J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la Competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, pp. 593-595; I. ORTIZ BAQUERO, *La aplicación privada del Derecho de la competencia...*, *op. cit.*,

En particular, por lo que se refiere al círculo de posibles perjudicados por la conducta anticompetitiva de las empresas navieras, su condición como «compradores» directos o indirectos de los servicios de transporte marítimo internacional de mercancías afectados por el cártel dependerá de quién haya celebrado el contrato de transporte marítimo de mercancías, es decir, de las partes contratantes en cada caso en concreto. Así, en virtud de un contrato de transporte marítimo de mercancías, una persona, denominada porteador, se obliga frente a otra, denominada cargador, a trasladar mercancías por mar de un puerto a otro y a entregarlas al destinatario en el mismo estado en que se le fueron confiadas en el puerto de origen, a cambio de un precio denominado flete<sup>43</sup>. Es decir, el vínculo contractual surge entre el porteador marítimo, que asume la prestación principal de realizar el transporte de las mercancías<sup>44</sup>, y el cargador, que contrata con el porteador marítimo los servicios de transporte y se obliga, en principio, a pagar el precio convenido<sup>45</sup>, con independencia de que sea o no propietario de las mercancías<sup>46</sup> y de que, efectivamente, realice el acto de entrega de las mismas para su transporte<sup>47</sup>. De este modo, los cargadores que contrataron los servicios de transporte marítimo internacional de mercancías (vehículos) con las empresas navieras son los «compradores» directos en las acciones de daños y perjuicios causados por el cártel.

Desde esta perspectiva, si los importadores y clientes finales que han comprado vehículos dentro del EEE, así como los fabricantes europeos que han exportado vehículos fuera del EEE, contrataron como cargadores directamente el transporte marítimo con las navieras y, como consecuencia del cártel, soportaron un aumento de los cargos y los recargos añadidos por estas al precio global del transporte, serán los compradores directos en las reclamaciones de daños y perjuicios causados por el cártel. Por tanto, en aquellos casos en los que el coste excesivo que han debido soportar por contratar los servicios de transporte marítimo internacional de carga a precios por encima del nivel de mercado ha sido repercutido mediante una subida de los precios de venta de sus productos (vehículos) a su clientela (así, por ejemplo, los concesionarios), no solo estarán legitimados para interponer una acción de daños contra las empresas navieras los cargadores como contratantes

p. 233; C. ESTEVAN DE QUESADA, «Algunas reflexiones sobre la admisión de la “*passing-on defence*” en la Directiva 2014/104/UE», en J. I. RUIZ PERIS (dir.), *La compensación de los daños por infracción de las normas de competencia tras la Directiva 2014/104/UE*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2016, p. 340; F. Díez Estrella, «La escasez de acciones de daños y perjuicios derivados de cárteles en España... ¿por qué?», en J. M.<sup>a</sup> BENEYTO PÉREZ y J. MAILLO GONZÁLEZ-ORÚS (dirs.), *La Lucha contra los Cárteles en España*, Cizur Menor, Aranzadi, 2015, p. 680.

<sup>43</sup> I. ARROYO MARTÍNEZ, *Compendio de derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Madrid, Tecnos, 2017, pp. 272-273.

<sup>44</sup> No obstante, el hecho de asumir la obligación principal de realizar el transporte de las mercancías no significa necesariamente que también vaya a ejecutarla con sus propios medios. Cfr. I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Cizur Menor, Aranzadi, 2015, p. 591. Se debe diferenciar al porteador marítimo contractual del porteador efectivo que, si bien lleva a cabo el transporte porque así se lo ha requerido el porteador contractual, no ha contratado directamente con el cargador la realización del mismo. Esto es, se trata de un tercero ajeno a la relación contractual entre el cargador y el porteador contractual, que no se ve alterada por la participación del porteador efectivo en la realización del transporte. Por todos, A. EMPARANZA SOBEJANO, *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Granada, Comares, 2003, p. 370.

<sup>45</sup> El contenido del contrato de transporte marítimo de mercancías genera para el cargador, entre otras, la obligación de satisfacer el flete, salvo que se pacte expresamente que este sea pagadero por el destinatario [art. 235 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM)].

<sup>46</sup> La posición jurídica del cargador en la relación jurídica del contrato de transporte es independiente del derecho por el que disponga de las cosas que se han de transportar. Al respecto, F. SÁNCHEZ CALERO, *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2010, pp. 197-200.

<sup>47</sup> Cfr. I. ARROYO MARTÍNEZ, *Curso de Derecho Marítimo, op. cit.*, p. 593.

directos de los servicios de transporte marítimo, sino también los clientes de estos como compradores indirectos de aquellas. En cualquier caso, se presume *iuris tantum*, de conformidad con el art. 79.2 LDC, que la repercusión del sobrecoste ha tenido lugar si los compradores indirectos prueban que: i) las empresas navieras han cometido una infracción del Derecho de la competencia; ii) dicha infracción tuvo como consecuencia un sobrecoste para los cargadores como contratantes (compradores) directos de los servicios de transporte marítimo internacional de mercancías y, además, iii) que han adquirido los bienes o servicios objeto de la infracción o cualesquiera otros productos o servicios que se deriven de los mismos, en este caso, los vehículos transportados.

Por su parte, las demandadas-infractoras en el proceso, aun cuando se haya acreditado su participación en la conducta anticompetitiva y consiguientemente la vulneración de los arts. 101 o 102 TFUE, pueden invocar como defensa que el comprador directo ha repercutido la totalidad o una parte del sobrecoste resultante del ilícito concurrencial para negar la existencia del daño (denominada *passing on defense*)<sup>48</sup>. La cuestión se regula *ex novo* en el art. 78 LDC, a cuyo tenor el resarcimiento del daño emergente sufrido en cualquier nivel de la cadena no puede superar, en ningún caso, el perjuicio del sobrecoste soportado en ese nivel. Por tanto, en el cártel objeto de análisis, si los compradores directos de los servicios de transporte marítimo de mercancías (es decir, los cargadores, por ejemplo, los exportadores e importadores que contrataron directamente el transporte marítimo con las navieras) han repercutido a terceros (adquirentes de los vehículos transportados) los sobrecostes soportados, las empresas navieras podrán invocar la *passing on defense* para excluir su responsabilidad frente al comprador directo, de manera que solo aquellos que efectivamente han sufrido un perjuicio por el coste excesivo del transporte puedan reclamar la reparación del mismo.

Ello es así por un doble argumento. Por un lado, la indemnización de daños y perjuicios en este tipo de acciones de resarcimiento debe responder estrictamente a criterios indemnizatorios y, por otro, se rige por el principio que veda el enriquecimiento injusto<sup>49</sup>. De este modo, si se impidiese a las empresas navieras cartelistas reivindicar la repercusión de precios de los compradores directos a sus clientes, estarían obligadas a desembolsar una doble indemnización si quien reclama no solo es el comprador directo, sino también los compradores indirectos o los consumidores finales<sup>50</sup>. Pero, además, si los demandantes (compradores directos e indirectos) han repercutido el incremento del precio de los servicios de transporte directamente a su clientela, la inaplicación de la *passing on defense* conllevaría el resarcimiento de unos daños que en realidad no han soportado, con el consiguiente enriquecimiento injusto que supone recibir una compensación que excede del daño efectivamente sufrido<sup>51</sup>.

<sup>48</sup> Este argumento defensivo se ha venido invocando en relación con la indemnización de daños y perjuicios por impuestos y cargas administrativas indebidas contrarios a Derecho europeo. En concreto, se permite la denegación de la restitución de un tributo recaudado indebidamente cuando ello dé lugar a un enriquecimiento sin causa del sujeto pasivo. Es decir, cuando se acredite que la persona obligada al pago de dichos tributos los ha repercutido efectivamente sobre otros sujetos. Así, *inter alia*, las SSTJUE de 14 de enero de 1997, asuntos acumulados C-192/95 a C-219/95 (*Société Comateb y otros/Directeur général des douanes et droits indirects*), apartado 35, y de 6 de septiembre de 2011, asunto C-398/09 (*Lady Kid A/S y otros vs. Skatteministeriet*), apartado 26.

<sup>49</sup> Así lo señaló el Tribunal Supremo en su sentencia sobre el cártel del azúcar, *vid.* Sentencia núm. 651/2013, de 7 de noviembre, *op. cit.*, FJ 5.<sup>o</sup>

<sup>50</sup> *Vid.* M. STRAND, «The Defence of Passing On: Loss, Gain and the Award of Damages in Private Enforcement of Competition Law», *Uppsala Faculty of Law Working Paper*, 2010, pp. 12-14.

<sup>51</sup> J. A. SOTO PINEDA, «Una experiencia comparada del Derecho Antitrust: La Defensa *Passing-on*», 2014 (en [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2590642](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2590642)).

Con todo, conviene destacar que la repercusión del coste excesivo a terceros no excluye la existencia de un daño en el patrimonio de los contratantes directos de los servicios de transporte marítimo internacional de carga. Ello puede suceder en aquellas situaciones en las que la repercusión de los sobrecostes a terceros tiene como consecuencia una disminución de las ventas o una pérdida de cuota de mercado (lucro cesante), cuyo resarcimiento no debe verse menoscabado<sup>52</sup>. Así, la repercusión de los sobrecostes a terceros no excluye la condición de perjudicado de los compradores directos para reclamar el resarcimiento de los demás daños resarcibles que hayan sufrido como consecuencia del cártel<sup>53</sup>. En todo caso, si bien la carga de la prueba de que el sobrecoste se ha repercutido recae en el demandado, que puede exigir razonablemente la exhibición de pruebas del demandante o de terceros (art. 78.3, párr. 2), nada se establece respecto de la carga de la prueba de los daños y perjuicios en forma de lucro cesante, por lo que esta debe regirse conforme a las normas generales, siendo el demandante quien debe probar la existencia de dicho daño (art. 217 LEC).

#### IV. CONCLUSIONES

El fundamento de la responsabilidad civil de las navieras participantes en el cártel de los servicios de transporte marítimo de carga objeto de la Decisión de la Comisión de 21 de febrero de 2018, por los daños y perjuicios causados, se sustenta sobre la base de tres requisitos esenciales: la existencia de una infracción de las normas de defensa de la competencia, un perjuicio y un nexo causal entre ambos. La Decisión de la Comisión ha constatado ya la infracción del art. 101 TFUE y la consiguiente responsabilidad de CSAV, «K» Line, MOL, NYK y WWL-EUKOR por su participación en el cártel de precios y reparto de mercado en el mercado de prestación de servicios de transporte marítimo de carga (coches nuevos, camiones y otros vehículos pesados) entre Europa y otros continentes desde octubre de 2006 hasta septiembre de 2012. En consecuencia, se presume *iuris tantum*, de conformidad con el art. 76.3 LDC, que dicho cártel ha causado daños y perjuicios en la esfera patrimonial de los contratantes directos de los servicios de transporte marítimo internacional de mercancías, que han podido manifestarse tanto en un aumento en el precio de los servicios de transporte (daño emergente) como en una disminución de sus ventas con la consiguiente pérdida de beneficios y de oportunidad frente a sus competidores en el mercado (lucro cesante).

La dificultad surge a la hora de concretar el daño resarcible en un escenario en el que se acredite una repercusión de los sobrecostes a terceros en el mercado aguas

---

<sup>52</sup> En concreto, los efectos económicos que produce la existencia del cártel en el mercado son, por un lado, un efecto precio, es decir, un incremento de los costes como consecuencia de la elevación del precio de prestación de los servicios que establece el cártel. Por otro lado, un efecto cantidad o volumen, esto es, en aquellos casos en los que se trata de un cliente intermedio en la cadena de comercialización o suministro, la recolocación de los servicios afectados por el cártel supone el traslado del coste excesivo a sus precios de venta en el mercado y, en consecuencia, se produce una reducción de su volumen de ventas con la consiguiente pérdida de beneficios o ingresos (las empresas adquieren menos cantidad de producto, producen menos que antes y, por tanto, venden e ingresan menos). *Vid.* «Guía Práctica que acompaña a la Comunicación de la Comisión sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios...», *op. cit.*, pp. 55-58. *Vid.* también C. HERRERO SUÁREZ, «La transposición de la Directiva de daños *antitrust*. Reflexiones a raíz de la publicación...», *op. cit.*, p. 180; R. RAMOS MELERO, «Cuantificación de daños de los cárteles duros. Una visión económica», en J. M.<sup>a</sup> BENEYTO PÉREZ y J. MAILLO GONZÁLEZ-ORÚS (dirs.), *La lucha contra los cárteles en España*, Cizur Menor, Thomson Reuters-Aranzadi, 2015, pp. 701-708.

<sup>53</sup> En el mismo sentido, A. ZURIMENDI ISLA, «La reclamación de los daños y perjuicios derivados de ilícitos anticoncurrenenciales», *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 306, 2017, p. 514.

abajo. En este escenario se legitima, por un lado, a aquellos operadores económicos que hayan contratado directamente con las empresas navieras los servicios de transporte marítimo de carga: los cargadores, por ejemplo, los importadores o exportadores de las mercancías si fueron ellos quienes celebraron el contrato de transporte con las empresas navieras. Por otro, también quienes hayan adquirido los productos afectados por el cártel (en este caso, los vehículos transportados) de un «comprador» directo o de otro posterior. No obstante, las navieras pueden invocar como mecanismo de defensa o excepción en el proceso que el contratante directo de los servicios de transporte marítimo internacional de carga, como consecuencia de la repercusión de los sobrecostes a sus clientes, no ha sufrido un daño (emergente) que deban resarcir, ya que, de lo contrario, se estaría enriqueciendo injustamente por recibir una compensación que excede del perjuicio realmente sufrido por el cártel.

En definitiva, estas acciones de daños y perjuicios derivados de ilícitos concurrenciales constituyen una parte esencial de la aplicación privada del Derecho *antitrust*, en aras de tutelar los intereses jurídico-privados de las empresas y de los particulares que concurren en un mercado restringido por la competencia. Sin embargo, su ejercicio todavía puede plantear obstáculos para garantizar el derecho efectivo al pleno resarcimiento de los perjudicados. En efecto, como ocurre en el cártel objeto de análisis, la existencia de una Decisión de la Comisión que declara la infracción del art. 101 TFUE —o, en su caso, del art. 102 TFUE— sirve como base de prueba en el proceso civil y ello puede incentivar a los afectados por la conducta anticompetitiva a interponer las correspondientes acciones de daños y perjuicios. No obstante, la determinación del perjuicio que efectivamente haya sido causado a cada uno de ellos dependerá, entre otras circunstancias, de las singularidades que presente el mercado afectado por el ilícito *antitrust* y de las relaciones comerciales que en él se hayan efectuado entre los diferentes operadores económicos.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO SOTO, R., «La aplicación privada del derecho de la competencia», en A. FONT I RIBAS y S. GÓMEZ TRINIDAD (coords.), *Competencia y acciones de indemnización. Actas del Congreso Internacional sobre daños derivados de ilícitos concurrenciales*, Madrid, Marcial Pons, 2013, pp. 123-140.
- ARROYO APARICIO, A., «La aplicación descentralizada de los arts. 81 y 82 del tratado CE según el Reglamento CE núm. 1/2003», en J. I. FONT GALÁN y M. PINO ABAD (coords.), *Estudios de Derecho de la competencia*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 249-272.
- ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Cizur Menor, Aranzadi, 2015.
- *Compendio de derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Madrid, Tecnos, 2017.
- BENAVIDES VELASCO, P., «Aplicación de las normas de defensa de la competencia por la jurisdicción ordinaria. La competencia atribuida a los juzgados de lo mercantil», en J. I. FONT GALÁN y M. PINO ABAD (coords.), *Estudios de Derecho de la competencia*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 273-286.
- BERENGUER FUSTER, L., «La aplicación privada del Derecho de la Competencia», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ, J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, pp. 51-60.
- BOVIS, C. H., y CLARKE, C. M., «Private Enforcement of EU Competition Law», *Springer*, núm. 36, 2015, pp. 49-71.
- BROKELMANN, H., «La responsabilidad civil por infracción de las normas de defensa de la competencia», en A. FONT I RIBAS y S. GÓMEZ TRINIDAD (coords.), *Competencia y acciones*



- de indemnización. *Actas del Congreso Internacional sobre daños derivados de ilícitos concurrenciales*, Madrid, Marcial Pons, 2013, pp. 101-121.
- CALLOL, P., «Procedimiento de reclamación de daños generados por ilícitos *antitrust*: aspectos clave de la recepción en España de la Directiva comunitaria y responsabilidad potencial del Estado por transposición tardía», en M. A. RECUERDA GIRELA, *Anuario de Derecho de la competencia 2017. Problemas prácticos y actualidad del Derecho de la competencia*, Cizur Menor, Aranzadi, 2017, pp. 215-236.
- CALVO CARAVACA, A. L., y SUDEROW, J., «El efecto vinculante de las resoluciones de las autoridades nacionales de competencia en la aplicación privada del derecho *antitrust*», en J. I. RUIZ PERIS (dir.), *La compensación de los daños por infracción de las normas de competencia tras la Directiva 2014/104/UE*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2016, pp. 114-157.
- CARRASCO PERERA, A., «Perjudicado, comprador indirecto y relación causal en daños por ilícitos concurrenciales», 2017 (en <http://www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/perjudicado-comprador-indirecto-y-relacion-causal-en-danos-por-ilycitos-competenciales.pdf>).
- COSTAS COMESAÑA, J., «Prohibición de acuerdos colusorios», en M.<sup>a</sup> P. BELLO MARTÍN-CRESPO y F. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ (coords.), *Derecho de la libre competencia Comunitario y Español*, Cizur Menor, Thomson Aranzadi, 2009, pp. 65-111.
- DE LA VEGA GARCÍA, F. L., *Responsabilidad civil derivada del ilícito concurrencial*, Madrid, Civitas, 2001.
- «Daños privados y Derecho de defensa de la Competencia (especialidades y técnicas de cuantificación)», en V. CUÑAT EDO, J. MASSAGUER, F. J. ALONSO ESPINOSA, E. GALLEGÓ SÁNCHEZ (dirs.), y M.<sup>a</sup> V. PETIT LAVALL (coord.), *Estudios de Derecho Mercantil. Liber amicorum profesor Dr. Francisco Vicent Chuliá*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2013, pp. 754-771.
- DÍEZ ESTELLA, F., «La escasez de acciones de daños y perjuicios derivados de cárteles en España... ¿por qué?», en J. M.<sup>a</sup> BENEYTO PÉREZ y J. MAILLO GONZÁLEZ-ORÚS (dirs.), *La Lucha contra los Cárteles en España*, Cizur Menor, Aranzadi, 2015, pp. 657-693.
- DÍEZ-PICAZO, L., *Derecho de daños*, Madrid, Civitas, 1999.
- EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Granada, Comares, 2003.
- «Artículo 15: Violación de normas», en F. MARTÍNEZ SANZ (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Madrid, Tecnos, 2009, pp. 255-272.
- ESTEVAN DE QUESADA, C., «Algunas reflexiones sobre la admisión de la “*passing-on defence*” en la Directiva 2014/104/UE», en J. I. RUIZ PERIS (dir.), *La compensación de los daños por infracción de las normas de competencia tras la Directiva 2014/104/UE*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2016, pp. 339-355.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, J. M., «La aplicación judicial en litigios privados», en J. M.<sup>a</sup> BENEYTO y J. MAILLO (dirs.), *La nueva Ley de Defensa de la Competencia*, Barcelona, Bosch, 2009, pp. 109-149.
- GARRIDO ESPÁ, L., «Arts. 81 y 82 del Tratado Constitutivo de la CE», en L. GARRIDO ESPÁ (dir.), *La defensa de la competencia por los órganos judiciales: El Reglamento CE 1/2003*, Madrid, Consejo General del Poder Judicial, 2005, pp. 43-107.
- GUILLÉN CARAMÉS, J., «La intervención de las autoridades administrativas de competencia en la aplicación judicial privada del Derecho de la competencia», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ y J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, pp. 243-259.
- HERRERO SUÁREZ, C., «La transposición de la directiva de daños *antitrust*. Reflexiones a raíz de la publicación de la propuesta de la ley de transposición de la Directiva», *Cuadernos de Derecho Transnacional*, núm. 1, 2016, pp. 150-183.
- LENCE, C., «Procedimiento en el Derecho comunitario», en M.<sup>a</sup> P. BELLO MARTÍN-CRESPO y F. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ (coords.), *Derecho de la libre competencia Comunitario y Español*, Cizur Menor, Thomson Aranzadi, 2009, pp. 233-266.
- MARCO ARCALÁ, L. A., «Indemnización de daños y perjuicios derivados de ilícitos contra la libre competencia por infracción de reglas sobre acuerdos verticales», *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, núm. 14, 2014, pp. 99-122.

- MASSAGUER, J., *Comentario a la ley de competencia desleal*, Madrid, Civitas, 1999.
- MÜLLER, U., *Private Antitrust Damages Actions in the US, Germany and at the European Community Level*, Hamburg, Verlag Dr. Kovač, 2010.
- OLMEDO PERALTA, E., «Daños derivados de la subida de precios bajo el paraguas de un cártel (*umbrella pricing*): Una lectura jurídica del nuevo paso en la aplicación privada del Derecho de la competencia», *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, núm. 15, 2014, pp. 107-130.
- «La reclamación de daños sufridos por los consumidores como consecuencia de un cártel (*private enforcement*): *follow-on damages vs. stand alone actions*», en L. M.<sup>a</sup> MIRANDA SERRANO, J. PAGADOR LÓPEZ y M. PINO ABAD (coords.), *La protección de los consumidores en tiempos de cambio: ponencias y comunicaciones del XIII Congreso de la Asociación Sainz de Andino*, Iustel, 2015, pp. 171-188.
- ORTIZ BAQUERO, I., *La aplicación privada del Derecho de la competencia. Los efectos civiles derivados de la infracción de las normas de libre competencia*, Madrid, La Ley, 2011.
- PEÑA LÓPEZ, F., *La responsabilidad civil y la nulidad derivadas de la realización de un ilícito antitrust*, Granada, Comares, 2000.
- PETIT LAVALL, M.<sup>a</sup> V., «El cártel de carga aérea en la Unión europea: un análisis de las decisiones de la Comisión Europea de 9 de noviembre de 2010 y de 17 de marzo de 2017 y de sus consecuencias», *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 19, 2017, pp. 367-383.
- PUETZ, A., «Abuso de posición dominante en los sectores liberalizados: el caso del transporte ferroviario de mercancías», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ y J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, pp. 463-479.
- QUIJANO GONZÁLEZ, J., «Derecho de la competencia y responsabilidad por daños: lo común y lo especial», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ y J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, pp. 479-493.
- RAMOS MELERO, R., «Cuantificación de daños de los cárteles duros. Una visión económica», en J. M.<sup>a</sup> BENEYTO PÉREZ y J. MAILLO GONZÁLEZ-ORÚS (dirs.), *La lucha contra los cárteles en España*, Cizur Menor, Thomson Reuters-Aranzadi, 2015, pp. 695-759.
- ROBLES MARTÍN-LABORDA, A., «La función normativa de la responsabilidad por daños derivados de infracciones del Derecho de la competencia. Incidencia de la Directiva 2014/104/UE en nuestro Derecho Interno», en M.<sup>a</sup> J. MORILLAS JARILLO, P. PERALES VISCASILLAS y L. J. PORFIRIO CARPIO, *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*, Getafe, Universidad Carlos III de Madrid, 2015, pp. 1110-1126.
- SÁNCHEZ CALERO, F., *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2010.
- SANCHO GARGALLO, I., «Aplicación privada de las normas *antitrust*», en J. A. GARCÍA-CRUCES, *Tratado de derecho de la competencia y de la publicidad* (t. I), Valencia, Tirant lo Blanch, 2014, pp. 907-962.
- SOTO PINEDA, J. A., «Una experiencia comparada del Derecho *antitrust*: la Defensa *Passing-on*», 2014 (en [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2590642](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2590642)).
- STRAND, M., «The Defence of Passing On: Loss, Gain and the Award of Damages in Private Enforcement of Competition Law», *Uppsala Faculty of Law Working Paper*, 2010, pp. 1-24.
- VELASCO SAN PEDRO, L. A., y HERRERO SUÁREZ, C., «La “*passing-on defence*”, ¿un falso dilema?», en L. A. VELASCO SAN PEDRO, C. ALONSO LEDESMA, J. A. ECHEBARRÍA SÁENZ, C. HERRERO SUÁREZ y J. GUTIÉRREZ GILSANZ (dirs.), *La aplicación privada del Derecho de la Competencia*, Valladolid, Lex Nova, 2011, pp. 593-604.
- VICENTE MAMPEL, C., «Derecho *antitrust* en el mercado ferroviario español: a propósito de la Resolución de la CNMC de 28 de febrero de 2017», *Aranzadi civil-mercantil. Revista doctrinal*, núm. 11, 2017, pp. 29-50.
- WHISH, R., y BAILEY, D., *Competition Law*, 8.<sup>a</sup> ed., Oxford, United Kingdom, 2015.
- YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad civil extracontractual*, Madrid, Dykinson, 2016.
- ZURIMENDI ISLA, A., «La reclamación de los daños y perjuicios derivados de ilícitos anticoncurrenciales», *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 306, 2017, pp. 487-544.