



**JDO. DE LO MERCANTIL N. 1
VALLADOLID**

SENTENCIA: 00049/2024
JUZGADO DE LO MERCANTIL
Nº1 DE VALLADOLID

JUICIO VERBAL 13/2024 F

SENTENCIA N°49/2024

En Valladolid a 10 de abril de 2024.

Vistos por el Ilmo. Sr. don Javier Escarda de la Justicia, Magistrado-Juez del Juzgado de lo Mercantil nº1 de esta ciudad los presentes autos de juicio verbal en reclamación de daños derivados de infracción de la normativa sobre competencia, promovidos por consumidor, representado/a por el/la procurador/a Sr/Sra Ramos Rodríguez, bajo dirección letrada del Sr. Abad Iglesias frente a RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A. (RECSA) representada por el/la procurador/a don/doña M^a Cristina Goicoechea Torres, bajo dirección letrada del Sr. Velázquez González ha dictado

EN NOMBRE DE SU MAJESTAD EL REY



la presente resolución en virtud de los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por consumidor se formula frente a RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A. (RECSA), demanda en juicio verbal de responsabilidad extracontractual en reclamación de daños y perjuicios causados por infracción de las normas de competencia, solicitando una sentencia por la que se declare la comisión de una práctica anticompetitiva por parte de la Demandada, en virtud de la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 23 de julio de 2015, S/482/13 Fabricantes de automóviles, y la Sentencia del Tribunal Supremo 1878/2021, de 6 de mayo de 2021, reconociendo la incidencia económica en el precio satisfecho por el actor en el vehículo adquirido; y condene a la Demandada a abonar al Demandante los daños y perjuicios causados, fijados en la cantidad de MIL NOVECIENTOS SESENTA Y UN euros y DIECINUEVE céntimos (1.961,19 €), además de los correspondientes intereses moratorios y legales que se devenguen de la misma, todo ello con imposición de costas a la parte demandada.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda se emplazó a la parte demandada a fin de que compareciera debidamente representada por abogado y procurador y contestara a la demanda, lo que efectuó RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A. (RECSA) con la representación y defensa que consta ut supra, mediante escrito ajustado a las prescripciones legales en el que se oponía a su estimación.



TERCERO.- La vista del juicio, en la que rectificó el error material de la cuantía peticionada, siendo la correcta la de 1.669,89 €, se celebró en fecha 10 de abril de 2024, en la que tras la práctica de prueba propuesta y admitida, documental y periciales, y las conclusiones, quedó visto para sentencia.

CUARTO.- En la tramitación de este juicio se han observado todas las prescripciones legales, incluso el plazo para dictar sentencia.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO.- Por consumidor, se ejercita frente a RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A. (RECSA), acción de reclamación de daños y perjuicios derivados de responsabilidad extracontractual, causados por infracción de las normas de competencia; acción y procedimiento para cuyo conocimiento es competente este Juzgado.

SEGUNDO.- Basa su reclamación la parte demandante, *grosso modo*, en que en 2015 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sancionó con 171 millones de euros a empresas fabricantes y distribuidores de marcas de automóviles en España por prácticas restrictivas de la competencia, por acuerdos en la fijación de precios mediante determinación de descuentos máximos y condiciones comerciales, y por un intercambio de información



comercialmente sensible en el mercado español de la distribución de vehículos a motor, entre las empresas concesionarias, independientes y propios del fabricante de las marcas, siendo estas prácticas constitutivas de cártel.

Entre las empresas sancionadas se encuentra la demandada en el presente procedimiento. Se trata de vehículos comprados entre 2006 y 2013. La sanción de la CNMC fue ratificada por la Audiencia Nacional y la decisión de esta ha sido a su vez confirmada por el Tribunal Supremo en Sentencia 807/2021 de 21 de junio de 2021; por lo que ha devenido firme.

Por RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A. (RECSA) se opone que ella sólo fue sancionada por el intercambio de información sobre la estrategia, remuneración y márgenes comerciales de las redes de concesionarios desde febrero de 2006 hasta julio de 2013 y por el intercambio de información relativa a las estrategias de marketing de posventa desde abril de 2010 hasta marzo de 2011.

Arguye que la Resolución sancionó una infracción "por objeto", lo que significa que ésta no evaluó el impacto que las conductas anticompetitivas tuvieron en los compradores finales de turismos (como es el demandante) entre 2006 y 2013. Así lo señalaron las sentencias de la Audiencia Nacional y del Tribunal Supremo, que confirmaron la Resolución. Se dice por el TS: "Ahora bien, una vez establecida la conclusión de que nos encontramos ante una infracción por el objeto no se precisa establecer los efectos negativos que la conducta infractora ha tenido o puede tener sobre el mercado".

Añade que la evolución de los precios de venta de turismos Renault durante la infracción, se comportó de un modo opuesto al que denuncia la parte actora: durante la infracción, la crisis económica propició que los precios bajasen y que los descuentos aumentasen.





Es innegable que la demandada ha sido sancionada por un intercambio de información, pero dicho intercambio de información no tenía por objeto la fijación de precios de venta al cliente, sino la reducción de costes fijos de cara a los concesionarios, y la adaptación de estrategias comerciales para mantener abiertos los canales de distribución de vehículos.

Aduce que, a lo largo del período de infracción, así como durante la crisis económica, los precios a los que RECSA vendía los coches a los concesionarios se redujeron, y los descuentos aplicados por los concesionarios a clientes finales aumentaron de forma muy significativa. Resultado de lo anterior es que el nivel de precios de los vehículos Renault en España llegó a ser significativamente más bajo que el precio de los vehículos Renault vendidos en otros países vecinos como Alemania, Francia y Reino Unido, e incluso Portugal, que le sirve de referencia a la actora para su informe.

Asimismo, durante el período en el que la CNMC situó la infracción, la cuota de mercado de los turismos de la marca se redujo. La respuesta de RECSA ante dicha reducción de la cuota de mercado fue bajar el precio de los vehículos y aumentar los descuentos a clientes finales, en un acto para poder recuperar cuota de mercado. Los precios finales lo marcaban los concesionarios.

Se invoca la prescripción de la acción y se añade que la pericia propuesta en la demanda no es válida para la cuantificación de daños.

Siendo éste el planteamiento de las partes y ejercitándose una acción de responsabilidad extracontractual, hemos de convenir que es necesario que concurren los requisitos jurisprudencialmente exigibles



para que se llegue a producir el éxito de la misma; esto es:

- a) acción u omisión culposa o negligente de aquél contra el que se ejercita la acción;
- b) daños y perjuicios causados al que reclama, y
- c) relación de causalidad entre el actuar u omitir imprudentemente y el daño producido.

Como refiere la Sentencia nº470 de la Audiencia Provincial de Murcia, Sección 4ª, de 20 de junio de 2019: "cuando se ejercita una acción autónoma o no consecutiva (*stand-alone*), el actor debe probar la concurrencia de todos estos presupuestos; sin embargo, en la acción *follow-on* (como la que aquí nos ocupa), la prueba del primer elemento (a) viene dada por la Decisión sancionadora de la Comisión Europea, que resulta vinculante para los órganos judiciales (art. 16 Reglamento (CE) Nº 1/03 y ahora además artículo 9 de la Directiva y **art. 75 LDC, que extiende esa fuerza vinculante a las decisiones de las autoridades nacionales de competencia**), y que ya había sido establecida con carácter general por el TJUE (entre otras, en la sentencias Delimitis, de 28 de febrero de 1991), pero se mantiene la necesidad de acreditar los restantes presupuestos b) y c)."

TERCERO.- En orden a la cuestión atinente a la legitimación activa, hemos de decir que si bien es cierto que a tenor del Registro de la DGT (art.2 del RD 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos) los datos contenidos en el mismo "no prejuzgarán las cuestiones de propiedad", de manera que por sí solos, las licencias y permisos de circulación no acreditan la titularidad, la aportación de consuno de estos documentos y pólizas de *leasing*, facturas, albaranes, documentación contable etc., justifican suficientemente en estos litigios (que no versan sobre la titularidad dominical de los vehículos y que cuentan con la dificultadañadida de la no obligación de conservar la documentación; en el caso de las empresas más allá del periodo del art.30C.Com) la condición de posibles perjudicados; cumpliéndose



así el principio "inspirador" (dado que no es de aplicación por no estar entonces en vigor, como luego veremos) del art.12-1 de la Directiva 2014/104/UE, que dispone: "Para garantizar la plena efectividad del derecho al resarcimiento pleno establecido en el artículo 3, los Estados miembros velarán por que, con arreglo a las disposiciones previstas en el presente capítulo, el resarcimiento de daños y perjuicios pueda reclamarlo del infractor cualquiera que los haya sufrido, con independencia de que se trate de un comprador directo o indirecto, y se eviten indemnizaciones muy por encima de los daños y perjuicios causados al demandante por la infracción del Derecho de la competencia, así como la falta de responsabilidad del infractor." En el mismo sentido sentencia de la A.P de Pontevedra de 29 de junio de 2020 y 6 de octubre de 2020 y sentencia 165/2021 de la A.P de Valladolid de 12 de marzo de 2021, entre otras.

En el presente caso la legitimación activa es clara, por ser la parte actora la compradora del vehículo, a través de la factura de compraventa aportado junto a la documentación del vehículo; por tanto, eventual perjudicada por el acuerdo. Así como la legitimación pasiva, en cuanto que la demandada es la distribuidora de aquél; afectada por la sanción.

CUARTO.- En relación con la prescripción, cabría discutir si procede aplicar el plazo de prescripción de cinco años del artículo 74 LDC, cuando la acción haya sido ejercitada tras la entrada en vigor del precepto pero la infracción haya sido anterior.

Sostenemos que el régimen legal sustantivo aplicable al presente caso es el del artículo 1.902 del CC, y no el del 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 o el de la Directiva





2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014.

Las previsiones sustantivas de la Directiva y del Real Decreto Ley no se aplican al caso que nos ocupa, porque ambas normas contemplan de forma expresa un régimen transitorio que impide su aplicación retroactiva.

La Disposición Transitoria Primera del Real Decreto Ley, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la Directiva establece que, si bien las disposiciones procesales previstas en la nueva normativa se aplicarán a todos los procedimientos incoados con posterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-Ley (i.e. el 27 de mayo de 2017), las disposiciones sustantivas previstas en esta norma no se aplicarán con efecto retroactivo.

Es decir, el artículo 3 del Real Decreto Ley en principio no se aplicaría con efectos retroactivos a hechos acaecidos con anterioridad a su entrada en vigor.

Este régimen transitorio, que es distinto para las previsiones sustantivas y procesales, evidencia que la intención del legislador europeo era la de establecer un alcance de aplicación distinta para estos dos conjuntos de normas. Esta intención se encuentra reflejada en la literalidad del artículo 22 de la Directiva:

“Aplicación en el tiempo

1. Los Estados miembros se asegurarán de que las medidas nacionales adoptadas en virtud del artículo 21 a fin de cumplir con las disposiciones sustantivas de la presente Directiva no se apliquen con efecto retroactivo.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que ninguna medida nacional adoptada en virtud del artículo 21, distinta de aquellas a las que se refiere el apartado 1, se aplique a las acciones por daños ejercitadas ante un órgano jurisdiccional nacional antes del 26 de diciembre de 2014”.

Esta redacción, que el legislador español trasladó a la Disposición Transitoria Primera del Real Decreto Ley,





únicamente tiene en cuenta la interposición de la demanda como momento temporal relevante en el Artículo 22.2 (régimen transitorio para las previsiones procesales), sin embargo, no contiene esta mención en el Artículo 22.1 que, en términos más amplios, prohíbe la aplicación retroactiva de las previsiones sustantivas de la Directiva a hechos acaecidos con anterioridad a la entrada en vigor de la Directiva (y, por extensión, a la entrada en vigor del Real Decreto Ley).

Esta clara división entre normas sustantivas y procesales (que, como se ha indicado, cuentan con un régimen transitorio distinto y diferenciado), se confirma por el modo en que el legislador español ha transpuesto la Directiva al ordenamiento jurídico español, a saber: las disposiciones sustantivas han sido incorporadas a la LDC mediante el artículo 3 del Real Decreto-Ley y las previsiones procesales lo han sido a la LEC mediante el artículo 4 del Real Decreto Ley.

Los hechos relevantes de este caso (i.e. la infracción y la transacción que dio lugar al daño reclamado) tuvieron lugar antes de la entrada en vigor de la Directiva (2014), del Real Decreto Ley (2017), y antes incluso del plazo para la transposición de la Directiva al derecho nacional (27 de diciembre de 2016). En consecuencia, el artículo 1.902 CC se considera el único régimen sustantivo aplicable al presente caso, además del art.101 del Tratado (TFUE) y la LDC vigente a la fecha de producción de los hechos.

Cabe indicar que el régimen transitorio contemplado para las disposiciones sustantivas es totalmente coherente con el objetivo disuasorio que subyace a la Directiva y con la necesidad de ofrecer, a aquellos que infringieron las normas de defensa de la competencia en el pasado, la necesaria seguridad jurídica.





Los destinatarios de la resolución sancionadora no pudieron haber tenido en cuenta este régimen normativo en el momento de la infracción (en este caso, en el período entre 2006 y 2013). Constituye un principio jurídico generalmente aceptado que las sanciones y las consecuencias legales sustantivas (por ejemplo, las presunciones establecidas en las nuevas disposiciones de la LDC) no pueden ser aplicadas retroactivamente. Este es un principio bien consolidado en la legislación de la UE:

“Procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, se considera que en general las normas de procedimiento son aplicables a todos los litigios pendientes en el momento en que entran en vigor, a diferencia de las normas sustantivas, que habitualmente se interpretan en el sentido de que no afectan a las situaciones existentes con anterioridad a su entrada en vigor “(sentencia de 23 de febrero de 2006, Molenbergnatie, C-201/04, Rec. p.I-2049, apartado 31 y jurisprudencia allí citada).

Así, cabría pensar (y así lo considerábamos al resolver las acciones de responsabilidad por daños causados por el cartel de camiones), que para determinar el plazo de prescripción de las mismas hay que acudir al art.1968 CC (Prescriben por el transcurso de un año: 2.º La acción para exigir la responsabilidad civil por injuria o calumnia y por las obligaciones derivadas de la culpa o negligencia de que se trata en el artículo 1.902, desde que lo supo el agraviado.) mas la sentencia del TJUE (Sala Primera) de 22 de junio de 2022 aclara esta cuestión:

“El artículo 10 de la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, 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 y de la Unión Europea, debe interpretarse en el sentido de que constituye una disposición sustantiva a efectos del artículo 22, apartado 1, de dicha Directiva y de que en su ámbito de aplicación temporal está comprendida una acción por daños que, aunque se derive de una infracción del Derecho de la competencia que finalizó antes de la entrada en vigor de la citada Directiva, fue ejercitada después de la entrada en vigor de las disposiciones que transponen tal Directiva al Derecho nacional, en la medida en que el plazo de prescripción



aplicable a esa acción en virtud de la regulación anterior no se había agotado antes de que expirara el plazo de transposición de la misma Directiva.

El artículo 17, apartado 1, de la Directiva 2014/104 debe interpretarse en el sentido de que constituye una disposición procesal a efectos del artículo 22, apartado 2, de la citada Directiva y de que en su ámbito de aplicación temporal está comprendida una acción por daños que, aunque se derive de una infracción del Derecho de la competencia que finalizó antes de la entrada en vigor de dicha Directiva, fue ejercitada después del 26 de diciembre de 2014 y después de la entrada en vigor de las disposiciones que transponen tal Directiva al Derecho nacional.

El artículo 17, apartado 2, de la Directiva 2014/104 debe interpretarse en el sentido de que constituye una disposición sustantiva a efectos del artículo 22, apartado 1, de esta Directiva y de que en su ámbito de aplicación temporal no está comprendida una acción por daños que, aunque fue ejercitada con posterioridad a la entrada en vigor de las disposiciones que transpusieron tardíamente dicha Directiva al Derecho nacional, se refiere a una infracción del Derecho de la competencia que finalizó antes de que expirara el plazo de transposición de tal Directiva."

En el mismo sentido la STS de 12 de junio de 2023.

Conforme a ello, dado que no se había agotado (en puridad ni había nacido, como luego veremos) el plazo de prescripción de la acción en virtud de la regulación anterior, con anterioridad a la expiración del plazo de transposición de la Directiva (27/12/2016), el Tribunal ha considerado que la referida acción está comprendida en el ámbito de aplicación temporal del artículo 10 de dicha Directiva.

Así las cosas, el plazo de prescripción es de cinco años y no de un año, y dado que el cómputo no puede iniciarse sino desde las sentencias del TS que confirmabanlas de la Audiencia Nacional, adquiriendo firmeza con ello la resolución administrativa de la CNMC, interponiéndose la demanda en octubre de 2023, es evidente que no han transcurrido un cinco desde el inicio del cómputo; esto es



desde la sentencia del Tribunal Supremo 633/2021 de 6 de mayo de 2021, atinente a Renault.

Al hilo de esto último, determinación del *dies a quo*, la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 septiembre 2013 señala que el inicio del cómputo del plazo de prescripción para supuestos de responsabilidad extracontractual es en el momento en el que el supuesto perjudicado tiene conocimiento de:

(i) la conducta constitutiva de la infracción;

(ii) la calificación de tal conducta como infracción del Derecho de la competencia;

(iii) el hecho de que la infracción le ocasionó un perjuicio; y

(iv) la identidad del infractor que haya causado ese perjuicio.

Con la misma doctrina la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 diciembre 2015.

La expresión “desde que lo supo el agraviado” no podía interpretarse en el caso del cártel de camiones sino desde que se publicó la Decisión en el Diario Oficial de la UE el 6 de abril de 2017. A ello se refería la sentencia citada del TJUE en el párrafo 72 (En consecuencia, la plena efectividad del artículo 101 TFUE exige considerar que, en el caso de autos, el plazo de prescripción comenzó a correr el día de dicha publicación.) En el mismo sentido sentencias de la A.Pde Valencia de 16/12/2019, A.P de Barcelona de 17 abril, Badajoz de 20 de abril y de Vizcaya de 4 de junio de 2020 y Valladolid de 12 de marzo de 2021, entre otras.





Para el cartel de coches, a falta de publicación en un diario oficial e interpuestos recursos contra la resolución de la CNMC, el plazo no puede empezar a contar en ningún caso desde la mera publicación de la nota de prensa el 28 de julio de 2015, sino desde que aquella alcanzó firmeza tras las sentencias del Tribunal Supremo.

Por todo lo cual la excepción no puede ser acogida.

QUINTO.- Como decíamos *ut supra*, en este procedimiento se plantea una acción de reclamación de cantidad derivada de ilícito competencial declarado por la CNMC, esto es, la conocida como acción "*follow on*"; consecutiva a una infracción declarada. El ilícito se proclamó en virtud de resolución de 23-7-15 que constató la existencia de infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia mediante tres conductas diferenciadas:

A) Intercambios de información comercialmente sensible sobre la estrategia de distribución comercial, los resultados de las marcas, la remuneración y márgenes comerciales a sus redes de concesionarios con efecto en la fijación de los precios de venta de los automóviles, así como en la homogeneización de las condiciones y planes comerciales futuros de venta y posventa de los automóviles en España desde, al menos, 2006, hasta julio de 2013, fecha de la realización de las inspecciones citadas. En estos intercambios habrían participado 20 empresas distribuidoras de las marcas AUDI, BMW, CHEVROLET, CITROEN, FIAT-LANCIA-ALFA ROMEO, FORD, HONDA, HYUNDAI, KIA, MAZDA, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, CHRYSLER-JEEP-DODGE, SAAB, SEAT, SKODA, TOYOTA Y VW, con la colaboración de SNAP-ON desde noviembre de 2009.



B) Intercambios de información comercialmente sensible, sobre sus servicios y actividades de posventa, así como respecto a sus actividades de marketing en España desde marzo de 2010 hasta, al menos, agosto de 2013. En tales intercambios de información habrían participado 17 empresas distribuidoras de marcas de automóviles, en concreto, las de las marcas AUDI, BMW, CHEVROLET, CITROEN, FIAT, FORD, HONDA, HYUNDAI, KIA, MAZDA, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, SEAT, SKODA, TOYOTA Y VW, LEXUS, MERCEDES, MITSUBISHI, PORSCHE y VOLVO, con la colaboración de URBAN desde 2010.

C) Intercambios de información comercialmente sensible relativa a las condiciones de las políticas y estrategias comerciales actuales y futuras con respecto al *marketing* de posventa, campañas de *marketing* al cliente final programas de fidelización de clientes, las políticas adoptadas en relación con el canal de Venta Externa y las Mejores Prácticas a adoptar por cada una de las citadas marcas, con ocasión de las denominadas "Jornadas de Constructores", en los que habrían participado 14 empresas distribuidoras de las marcas de automóviles que participaban en los anteriores intercambios de información, en concreto, AUDI, BMW, CITROEN, FIAT, FORD, HYUNDAI, MAZDA, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, SEAT, SKODA, TOYOTA, VW, LEXUS, RENAULT, SAAB y VOLVO desde abril de 2010 a marzo de 2011.

Los referidos intercambios de información confidencial, según la precitada resolución, comprendían gran cantidad de datos:

- La rentabilidad y facturación de sus correspondientes redes de concesionarios en total y desglosado por venta de automóviles y actividades de posventa.
- Los márgenes comerciales y política de remuneración ofrecida por las marcas a sus redes de concesionarios.
- Las estructuras, características y organización de sus redes de concesionarios y datos sobre políticas de gestión de dichas redes.
- Las condiciones de sus políticas y estrategias comerciales actuales y futuras de *marketing* de posventa.
- Las campañas de *marketing* al cliente final.
- Los programas de fidelización de sus clientes.

Así pues, se generó un acuerdo complejo con varios intercambios de información comercialmente sensible con 14 marcas en total: AUDI, BMW, CITROEN, FIAT, FORD, HYUNDAI, MAZDA, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, SEAT, SKODA, TOYOTA y VW en los tres foros de intercambio; CHEVROLET, HONDA, KIA, LEXUS, RENAULT, SAAB y VOLVO en dos de ellos y MITSUBISHI, MERCEDES, CHRYSLER y PORSCHE, en uno de ellos.

De esta manera la demandada en este caso, RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A. (RECSA), participó según la resolución de la CNMC en dos de los tres foros de intercambio.

La decisión de la CNMC fue recurrida y ulteriormente confirmada tanto por la Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo (sección sexta) de la Audiencia Nacional de 27-12-19 como por la Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 06-05-21 en lo que a RENAULT se refiere.

En relación con el alegato de la demandada respecto de que el acuerdo plasmado no tuvo relevancia o materialización en el precio final de adquisición del

vehículo, sancionándose una mera "conducta de riesgo", señaló el T.S:

"No debe olvidarse que la información no pública referida a los márgenes comerciales con los que se opera sirve para conformar el precio final. Así, el incentivo ligado a la retribución variable (cumplimiento de objetivos, rappel de regularidad...) integra el precio y se presenta como el elemento competitivo principal entre los concesionarios de automóviles. De modo que **el intercambio de información sobre dichos márgenes permite conocer a las empresas el precio final** que se puede fijar y los márgenes de maniobra existentes, disminuyendo la competencia en el mercado"(...) "**la información desvela elementos esenciales del precio que se puede aplicar en el futuro**, lo que implica poner en conocimiento del competidor información que revela no sólo la estrategia comercial actual sino la correspondiente a un futuro cercano, con el resultado objetivo de reducir la incertidumbre del comportamiento en el mercado, lo que permite alcanzar la conclusión, de que el intercambio de esta información constituye una práctica concertada que puede considerarse una infracción por el objeto ya que por su propia naturaleza era apta para incidir en el comportamiento de las empresas en el mercado." (el énfasis es nuestro)

En cuanto al régimen legal aplicable, se ha de estar a la normativa vigente a la fecha de producción de los hechos, esto es: en el ámbito del Club de Marcas desde febrero de 2006 hasta julio de 2013 y en las Jornadas de Constructores desde abril de 2010 hasta marzo de 2011; de esta manera se estará a la Ley de Defensa de la Competencia vigente en estos lapsos de tiempo puesto que, como veíamos, la Directiva 2014/104/UE de 26-11-14 que se traspuso por Real Decreto-ley 9/2017 de 26 de mayo ya preveía en su artículo 21 que los estados miembros se asegurarán de que las medidas nacionales no se apliquen con carácter retroactivo.

En consecuencia, la acción se sustenta en el artículo 1902 del Código Civil.

Sentada la incidencia de los acuerdos en el precio, dada la naturaleza de la infracción y la materia que nos ocupa, es evidente que la actora gozaba de la presunción del



daño, aunque no por el art.76.3 LDC al no estar vigente, sino por aplicación de la doctrina jurisprudencial. En tal sentido las SSAP Barcelona secc. 15ª, de 10 de enero de 2020, han reconocido la vigencia de la regla *ex re ipsa* a la litigación *follow on*. De igual manera la SAP Valencia, 9ª, de 16 de diciembre de 2019, señala:

“6) Añadimos, finalmente, que también nuestro Tribunal Supremo, en diversos supuestos (propiedad industrial, competencia desleal,...) ha estimado correcta la presunción de la existencia de daño cuando se produce una situación en que su existencia “se deduce necesaria y fatalmente del ilícito o del incumplimiento, o son consecuencia forzosa, natural e inevitable, o daños incontrovertibles, evidentes o patentes, según las diversas dicciones utilizadas. Se produce una situación en que “habla la cosa misma” (“*ex re ipsa*”), de modo que no hace falta prueba, porque la realidad actúa incontestablemente por ella”. Así resulta, entre otras, de la Sentencia de la Sala Primera de 17 de julio de 2008 (...) o más recientemente, de la de 21 de octubre de 2014”. Además según el estudio preparado para la Comisión Europea, *Quantifying antitrust damages* de 2009, denominado "Informe Oxera", en el 93% de los casos los cárteles aplican sobreprecios.

Nuestro Tribunal Supremo, con relación al cártel de camiones, en las recientes Sentencias 923/2023, 924/2023, 925/2023, 926/2023, 927/2023 y 928/2023, de 12 de junio; Sentencias 939/2023, 940/2023, 941/2023 y 942/2023, de 13 de junio; Sentencias 946/2023, 947/2023 948/2023, 949/2023 y 950/2023, de 14 de junio, señala que no procede aplicar la presunción legal del art.17.2 de la Directiva 2014/104/UE por razones temporales, pero con base en el art.386 LEC, las características de este cártel (duración, extensión geográfica, cuota de mercado, objeto del acuerdo colusorio) permiten presumir la existencia del daño, por la propia racionalidad económica de la existencia del cártel (con una alta exposición al riesgo de elevadas sanciones, cuya asunción carecería de lógica en ausencia de todo



beneficio), aplicando las reglas del raciocinio humano y las máximas de experiencia.

Beneficiándose pues la actora de esa doctrina que presume el daño, le correspondía cuantificar el mismo.

Sin embargo, no consideramos que se haya cifrado adecuadamente el mismo, no construyendo la demandante con su informe una "hipótesis razonable y técnicamente fundada" (en términos de la STS de 7/11/2013).

Dicha sentencia, dictada en el conocido caso del "cártel del azúcar", señala que será preciso la representación de un escenario hipotético en el que se expongan los precios de compra que habrían tenido los productos o servicios afectados (en este caso los coches), si no hubiera existido el cártel. Como es prácticamente imposible llegar de manera exacta a la determinación de la situación que se habría dado sin la infracción del derecho de competencia, basta que ese escenario hipotético que se representa sea razonable.

Por su parte, la Guía Práctica de la Comisión Europea para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, señala con carácter orientativo diversos criterios para dicha determinación, a ninguno de los cuales se ajusta plenamente el dictamen pericial de parte.

El informe de Cierzo Periciales no nos parece convincente en atención a que el análisis principal toma como base los datos de evolución de IPC para todo el grupo de transportes, lo que supone incluir no sólo automóviles



(incluso aquellas que no fueron objeto de sanción) sino también datos tan variopintos como los de motocicletas, repuestos y accesorios y reparación de vehículos engeneral, obteniendo medias para el periodo *cartelizado* y postcártel y halla la diferencia. Mas no introduce propiamente factores de corrección relativos a demanda y costes (que los podía haber calculado a través de los insumos), y los precios los infiere (despreciando datos públicos de revistas especializadas del sector-Faconauto, Ganvan- por considerar que no recogen transacciones netas) con una simplista relación entre facturación ymatriculaciones.

Con carácter subsidiario o de refuerzo, utiliza un método todavía menos válido que el anterior, ya que realiza un análisis estadístico de unas pocas sentencias (16) que ya se han pronunciado sobre el cartel que nos ocupa, y dice que *"estudia los fundamentos de derecho que llevan a los diferentes juzgados a establecer sus sentencias, y posteriormente aplicaremos un factor de ponderación relativo a la marca en cuestión"*. Ello podría servir como referencia jurídica orientativa para los distintos operadores jurídicos que intervienen en esta materia, mas no puede constituir un análisis riguroso y objeto de una pericia que valga para determinar un sobrecoste.

Parte de un tipo base de incremento de 8,25%, sobre el que incrementa un 3,5% por factores de intervención de la marca y llega a la conclusión final de un incremento del 11,75%, lo que le determina un encarecimiento del vehículo por cártel de 1.669,89 €, sobre un precio base de 14.211,86 €. El dictamen es inasumible.





En cuanto al informe aportado de contrario, pese al esfuerzo realizado y a su indudable calidad, consideramos que tampoco proporciona una hipótesis mejor fundada que la del demandante.

Llega a la conclusión de que el sobrecoste que pudiera existir no es significativo (1,02%), lo que choca frontalmente con la resolución CNMC.

Los peritos no han tenido en cuenta que el intercambio de información durante el período en el que se constata la infracción, permitió a los fabricantes no sólo conocer la evolución de los costes de fabricación, sino también la ponderación de otros factores que afectaban a todas las empresas sancionadas. A ello se refiere el acuerdo sancionador en el folio 92 cuando señala:

*"La conducta se habría aquí traducido en una disminución de la incertidumbre a la que se habrían enfrentado las marcas, en ausencia del cártel, sobre las variables determinantes de la organización y gestión de sus redes de distribución comercial y de postventa, y de las del resto de marcas competidoras partícipes en los intercambios de información. **La disminución de la competencia** generada por tales intercambios de información durante los períodos en los que se produjeron **se han trasladado al consumidor final en forma de menores descuentos, políticas comerciales menos agresivas por parte de las marcas y un menor esfuerzo por distinguirse de las otras empresas con unos servicios de más calidad.** Las marcas participantes en el cártel gozaron, por tanto, de una protección respecto de su funcionamiento en el mercado impropia de un entorno competitivo en ausencia de intercambio de información sensible, beneficiándose ilícitamente de una estabilidad artificial en sus*



actuaciones en el mercado afectado." (el resaltado es nuestro).

Usa un método basado en comparar las diferencias en las diferencias (DiD), temporalmente y en relación con otros mercados no cartelizados (Portugal, Francia y Alemania) y lo hace, en esencia, respecto de los márgenes a nivel de distribuidor. Los datos que utiliza no son precios de venta al adquirente final del vehículo, sino a los concesionarios y sólo se fija en los márgenes de beneficios, partiendo de que para ellos los costes de fabricación son implícitos, sin dar tampoco a los restantes costes un tratamiento individualizado (usa costes agregados para los tres países que conformarían un "único" contrafactual).

Para la elaboración del dictamen, los datos no sólo son directamente suministrados por su cliente (al menos nose dice otra cosa) sino que tampoco consta que hayan sido debidamente auditados (se hace el cotejo de un simple muestreo). Además no se aclara en qué medida corrigen o tratan una posible "contaminación" de esos precios (por ende de los márgenes), cuando se aplican descuentos especiales, bonus y otras condiciones que distorsionan el precio real de venta; máxime cuando se reconoce que incluyen ventas directas a grandes adquirentes (flotas). Tampoco aclaran convincentemente cómo puede influir en esacomparativa con un mercado como el alemán, el que la demanda de vehículos con más prestaciones o mejores acabados (dentro del mismo modelo) sea sin duda superior en este último que en el español; lo que afectaría a precios de venta y consiguientes márgenes (que es lo que a la postre compararan). Un coeficiente R2 de 0,344, nos deja muchas dudas sobre la fiabilidad del método.

Señala la sentencia del T.S arriba reseñada que:

“En un caso como el que es objeto del recurso, en que la demandada ha realizado una conducta ilícita generadora de daños, puede afirmarse con carácter general que **no es suficiente que el informe pericial aportado por el responsable del daño se limite a cuestionar la exactitud y precisión de la cuantificación realizada por el informe pericial practicado a instancias del perjudicado sino que es necesario que justifique una cuantificación alternativa mejor fundada**, especialmente por el obstáculo que para la reserva de la liquidación de los daños y perjuicios a la ejecución de sentencia suponen las previsiones contenidas en los arts. 209.4 y 219 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. Otra solución sería difícilmente compatible con el principio jurídico que impone compensar los daños sufridos por la actuación ilícita de otro y la tutela efectiva que debe otorgarse al derecho del perjudicado a ser indemnizado.”

SEXTO.- Rechazados en virtud de la presente ambos informes periciales, quedaría por determinar el daño efectivamente causado, pues como acertadamente refiere la sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 6 de octubre de 2020, el rechazo de los criterios de cuantificación propuestos por el demandante no debe conducir inexorablemente a la íntegra desestimación de la demanda. Máxime cuando la demandada tampoco ofrece un criterio alternativo válido de valoración, negando la existencia de toda relación causal entre la conducta “cartelizada” y el precio final de los turismos.

La sentencia del Tribunal Supremo de 7 de noviembre de 2013 rechazó, como criterio de cuantificación, las decisiones “salomónicas” exigiendo al órgano de instancia justificar su decisión. Pues bien, como refiere la sentencia de la A.P de Valencia de 24 de febrero de 2020 (de plena aplicación, aunque referida al cártel de

camiones) : “para fijar la conclusión expresada hemos tomado en consideración los elementos resultantes de la Decisión de la Comisión, los criterios jurisprudenciales que establecen elementos de ponderación, y la prueba practicada en el proceso. En particular, hemos valorado:

- a) La naturaleza del cártel, en el que la conducta sancionada no es la fijación de precios netos, sino el intercambio de información en relación con las listas de precios brutos,
- b) las características del mercado de camiones (altamente cíclica)
- c) la heterogeneidad del producto final (descrito en el parágrafo 26 de la Decisión) con la enorme posibilidad de variantes que inciden en el precio de venta de cada camión, tal y como manifestaron los peritos en el acto de la vista, incluso con diferencias de 50.000 euros, según expresó el Sr. Adriano,
- d) la propia política de enormes descuentos aplicados a los compradores de camiones en los precios de venta sobre el precio de lista bruto inicial (descrita en el apartado 27 de la Decisión). Pero también, la dificultad probatoria y el desequilibrio en la posición de las partes para rechazar el argumento de daño cero a que se refiere la parte demandada, que no ha ofrecido cuantificación alguna, limitándose a negar cualquier sobreprecio, daño o incidencia de la conducta infractora en el comportamiento del mercado. O la eventual incidencia de crisis económica y la ausencia de datos para valorar sus efectos en el amplio periodo de cartelización.

Estos, entre otros elementos, son los que nos han llevado a la conclusión de mantener la indemnización fijada en la sentencia apelada que corresponda al 5% de la adquisición” .

En el mismo sentido, la reseñada sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, con cita de otras resoluciones como la de la A.P de Valencia de 15 de junio de 2020, que resume criterios sostenidos por las Audiencias de Barcelona, Murcia y Zaragoza.

En las sentencias arriba citadas, el Tribunal Supremo declara que las facultades estimativas del juez ya estaban reconocidas en nuestro ordenamiento jurídico, antes de la entrada en vigor de la Directiva, por el principio de indemnidad del perjudicado del art.1902 CC y 101 TFUE, lo que permite superar algunas dificultades propias de la valoración del daño en este campo.



Al tratarse de litigios encuadrados en la primera oleada de reclamaciones judiciales por ese cártel en España, cuando todavía no se habían generalizado estas valoraciones judiciales que negaban eficacia de los métodos estadísticos para valorar concretos daños causados por el cártel, el Tribunal Supremo entiende que el hecho de que el informe pericial del demandante, basado en estudios académicos y estadísticos, que empleaba como soporte en gran medida el denominado estudio Oxera de 2009, no haya probado la cuantía del daño o que el demandante no haya solicitado la exhibición de pruebas por el demandado y por terceros (art. 283.bis.a LEC) no supone necesariamente que la falta de prueba de la cuantía del daño sea imputable a la inactividad del demandante a que hace referencia la STJUE de 16 de febrero de 2023 (asunto C-312/21, Tráficos Manuel Ferrer). Sobre todo, si tenemos en cuenta que a las dificultades propias de la cuantificación del daño en asuntos sobre infracción del Derecho de la competencia, se suman en ese caso las derivadas de las especiales características del cártel de los camiones.

La Sala ha considerado que esta valoración viene avalada por la interpretación sistemática y teleológica del art. 101.1 TFUE y la necesidad de garantizar su plena eficacia y del efecto útil.

Pero mientras no se acredite que el importe del daño ha sido superior a ese porcentaje del 5%, el demandante no puede pretender una indemnización superior al mismo, que es una estimación mínima del daño, pues este no puede considerarse insignificante o meramente testimonial atendidas las referidas circunstancias del cártel y los datos estadísticos sobre los porcentajes de sobreprecio que





suelen causar los cárteles. Por tanto, se ha considerado correcta la estimación del daño en el porcentaje del 5% del precio de adquisición del camión mientras no se pruebe que la cuantía del daño es superior o inferior a esta estimación, y se ha rebajado a este porcentaje del 5% la indemnización cuando, a falta de prueba adecuada sobre la cuantía del daño, con base en criterios estimativos se había fijado una indemnización superior. En las más recientes Sentencias de 14-3-24 la Sala Primera vuelve a hacer uso de la facultad estimativa y la fija en un 5%: "La conclusión de lo anterior es que la actividad probatoria desplegada por el demandante, en concreto la presentación del informe pericial con la demanda, pese a que dicho informe no resulte convincente, en este caso puede ser considerada suficiente para descartar que la ausencia de prueba suficiente del importe del daño se deba a la inactividad del demandante. Y estando probada la existencia del daño, justifica que podamos hacer uso de facultades estimativas para fijar la indemnización.

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

Estas circunstancias descritas en la Decisión son también suficientes para entender que ese daño no fue insignificante o meramente testimonial. Lo que no ha resultado probado en este caso es que el importe de ese daño haya sido superior al 5% del precio del camión, que es el porcentaje que hemos considerado como importe mínimo del daño, atendidas las referidas circunstancias del cártel y los datos estadísticos sobre los porcentajes de sobreprecio que suelen causar los cárteles...".

Así, haciendo nuestros esos criterios, que no adoptan una decisión salomónica sino que ponderan diversas circunstancias, estimamos que la cantidad con la que debe ser indemnizada la demandante por el sobrecoste abonado es del 5% (rechazamos el 7% que veníamos aplicando hasta ahora sobre la base de que en el cártel de coches (a diferencia del de camiones) es más gravoso para un consumidor la realización de una prueba pericial, para una reclamación mucho más exigua que aquél; y lo hacemos ahora por considerar que se trata de una estimación judicial excesiva en atención a los márgenes notorios de beneficio con el que





trabaja el sector del automóvil y en consonancia con el criterio de la mayoría de juzgados y audiencias de nuestro país, que conceden por vía de estimación judicial una indemnización que oscila entre el 3% y el 5%).

Aplicando ese 5% al precio base de 14.211,86 € (incluyendo IVA, por ser proporcional al precio con sobrecoste y del que no puede reintegrarse un simple consumidor) nos da la suma de 710,59 € como cantidad estimada de sobrecoste.

Todo lo cual conduce a la estimación parcial de la demanda.

En cuanto a los intereses, a ello se refiere la sentencia 165/2021 de la A.P de Valladolid de 12 de marzo de 2021:

A este respecto debe recordarse que la Guía Práctica para cuantificar los daños y perjuicios por las infracciones de los artículos 101 y 102 TFUE , cualquier persona perjudicada por una infracción tiene derecho a la reparación por ese perjuicio, reparación que significa devolver "a la parte perjudicada a la situación en que habría estado si no hubiera habido infracción", debiendo incluir la reparación íntegra del perjuicio sufrido los efectos adversos ocasionados por el lapso de tiempo transcurrido desde que se produjo el perjuicio causado por la infracción.

Estos efectos, según la propia Guía, vienen configurados por la depreciación monetaria y la oportunidad perdida para la parte perjudicada de tener el capital a su disposición, parámetros indemnizatorios que se consideran plenamente concurrentes en el presente caso, atendiendo al dato objetivo del tiempo trascurrido desde que se produjo la transferencia económica por los perjudicados para la adquisición de los vehículos y la consiguiente falta de disponibilidad del quantum en que se ha determinado el perjuicio irrogado por el sobreprecio soportado por aquellos a consecuencia de la conducta anticompetitiva de la demandada y las otras mercantiles integrantes del trust.

En este sentido, se ha pronunciado de manera unánime la jurisprudencia provincial, SAP Valencia (Sec 1ª) de 15 de octubre de 2020, SAP Asturias de 18 de diciembre de 2020, o SAP Pontevedra de 23 de diciembre de 2020, entre otras muchas)."





Por consiguiente y conforme a lo solicitado, los intereses serán la cantidad que resulte de aplicar el interés legal del dinero al 5% del precio de adquisición de los vehículos, desde la fecha de compra hasta la fecha de la presente resolución; y desde esta y hasta su completo pago los del art.576 LEC.

SEXTO.- Siendo parcialmente estimada la demanda no procede hacer expresa imposición de costas ex art.394 LEC.

VISTOS los artículos citados y demás de pertinente aplicación al supuesto de autos

FALLO

Que estimando parcialmente la demanda formulada por consumidor frente a RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A. (RECSA), CONDENO a la meritada demandada a que indemnice a la actora con la cantidad de 710,59 €, en concepto de restitución del sobrecoste derivado de su conducta anticompetitiva, más los intereses legales correspondientes desde la fecha de adquisición del vehículo(15 de abril de 2011) hasta la fecha de la presente resolución; y desde esta y hasta su completo pago los del art.576 LEC.

No se hace expresa imposición de costas.

Esta resolución es firme; contra ella NO CABE RECURSO.

Así por ésta mi sentencia, definitivamente juzgando en primera instancia, lo pronuncio, mando y firmo.





La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutelar o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.

