

Juzgado de lo Mercantil N.º 2 de Valladolid, Sentencia 41/2024 de 19 Feb. 2024, Proc. 357/2023

Ponente: Pérez-Bustos Manzanque, Alba María.

Nº de Sentencia: 41/2024

Nº de Recurso: 357/2023

Jurisdicción: CIVIL

21 min

Condena a Renault a pagar el 12,73% del precio del vehículo como sobre coste provocado por su participación en el "cártel de coches"

DEFENSA DE LA COMPETENCIA. Cártel de coches. Reclamación de indemnización por el comprador de un vehículo de una de las marcas sancionadas por su participación en el cártel. Estimación de la demanda. Las conductas infractoras de la competencia influyeron en el precio final de venta de los automóviles. Ello supuso necesariamente el pago de un precio superior al que correspondería en caso de no existir la infracción. Valoración del daño. El informe pericial aportado por la actora cuantifica el daño correctamente. En él se concluye que el sobre coste fue del 12,73%. Esa cantidad se incrementará con los intereses desde la fecha de adquisición del vehículo. PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN. Improcedencia. Cómputo del plazo de prescripción de 5 años desde la firmeza de la resolución de CNMC que declaró acreditada la infracción, es decir, desde la fecha de la sentencia del TS que confirmó la decisión de la CNMC (6-5-21).

El Juzgado Mercantil nº 2 de Valladolid estima totalmente la demanda de reclamación de cantidad derivada de ilícito competencial.

TEXTO

JDO. DE LO MERCANTIL N. 2

VALLADOLID

SENTENCIA: 00041/2024

JDO. DE LO MERCANTIL N. 2 DE VALLADOLID

-

CALLE NICOLAS SALMERON N.º 5, 8ª PLANTA

Teléfono: 983773064 **Fax:** 983216018

Correo electrónico: mercantil2.valladolid@justicia.es

Equipo/usuario: E

Modelo: N62760 DIL GRABACION AUDIOVISUAL [ART. 206.2.3ª LEC \(LA LEY 58/2000\)](#)

N.I.G.: 47186 47 1 2023 0000742

JVU JUICIO VERBAL ACCION CONSUM. Y USUARIOS 0000357 /2023

E

Procedimiento origen: /

Sobre OTRAS MATERIAS

DEMANDANTE D/ña. PILAR

Procurador/a Sr/a. MARIA DEL MAR GARCIA MATA

Abogado/a Sr/a. JUAN CARLOS RODRÍGUEZ ALVAREZ

DEMANDADO D/ña. RENAULT ESPAÑA COMERCIAL S.A

Procurador/a Sr/a. MARIA CRISTINA GOICOECHEA TORRES

Abogado/a Sr/a. NATALIA GOMEZ BERNARDO

SENTENCIA N° 41/24

En Valladolid, a diecinueve de febrero de dos mil veinticuatro,

La Ilustrísima Señora Doña Alba Pérez-Bustos Manzaneque, Magistrada del Juzgado Mercantil dos de esta ciudad, ha visto los autos de juicio verbal, registrados con el número 357/23, promovidos por la Procuradora de los Tribunales Doña María del Mar García Mata en representación de Doña PILAR, bajo la asistencia letrada de Don Juan Carlos Rodríguez Álvarez frente a RENAULT ESPAÑA COMERCIAL SA -en adelante RENAULT-, representada por Doña Cristina Goicoechea Torres y bajo la asistencia letrada de Doña Natalia Gómez Bernardo y Don Luis Loras Oteo.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La parte demandante Doña PILAR formuló ante este Juzgado demanda de juicio verbal en fecha 24-10-23 frente a RENAULT, alegando, en apoyo de sus pretensiones, los hechos y los fundamentos de Derecho que consideró de aplicación al caso, y terminó suplicando al Juzgado la estimación de su demanda y en su virtud se les condene a abonar al actor la suma que pretende en concepto de reclamación de cantidad derivada de ilícito competencial.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda, se dio traslado a la demandada para que compareciese y contestase a la misma en el plazo de veinte días. RENAULT ESPAÑA COMERCIAL SA formuló contestación en el sentido de oponerse en fecha 18-12-23, oponiéndose a las pretensiones interesada frente a ella e interesando la desestimación íntegra de la demanda formulada de contrario.

TERCERO.- Convocadas las partes a la preceptiva vista, y llegado que fue el día señalado, el 8-2-24. Se celebró en un único juicio la vista de este proceso junto con el 339/23, 359/23 y 368/23. Comparecieron las partes, exhortándose a las mismas para que llegaran a un acuerdo, que no se logró, afirmándose y ratificándose en sus respectivos escritos de demanda y contestación así como practicándose las pruebas que fueron admitidas que consistieron en documental y pericial.

Tras ello, las partes formularon oralmente sus conclusiones en los términos que obran en autos.

QUINTO (sic).- En la tramitación de este procedimiento se han observado las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Pretensiones de las partes.-*La demanda presentada por Doña PILAR tiene por objeto que RENAULT les abone la suma de 2.356,60 euros. Su reclamación trae causa en el hecho de que Doña Pilar adquirió el vehículo Renault Megane NUM001 el pasado 17-4-06 por importe de 18.512,19 euros.*

El pasado 28-7-15 la CNMC declaró acreditada una infracción muy grave del [art. 1 Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia \(LA LEY 7240/2007\)](#) por la adopción e implementación de acuerdos de fijación de precios entre 2006 u 2013 mediante determinación de descuentos máximos y en condiciones comerciales y por un intercambio de información sensible en el mercado español de la distribución de vehículos a motor, entre las empresas concesionarias, siendo éstas prácticas constitutivas de cártel. La resolución fue confirmada por la Audiencia Nacional, en SAN 631/15 de 19-12-19 y por el TS, Sala Tercera, en fechas 13-5-21 o 5-10-21.

Entre las marcas involucradas en dicho cártel se encuentra RENAULT y la situación generó sobrecostes que perjudicaron a los consumidores de los vehículos, que se vieron obligados a pagar un precio superior al que habrían abonado.

La parte demandada se opuso a lo argumentado considerando que RENAULT únicamente fue sancionada por dos de las tres conductas recogidas en la resolución, la relativa a la estrategia de distribución comercial y actividades de posventa. Sostienen que existen indicios razonables de que las conductas descritas en la resolución pudieron ser inocuas para el comprador final toda vez que la evolución de los precios de venta de turismos RENAULT durante la infracción se comportó de un modo opuesto al denunciado por la parte demandante: durante el periodo de infracción, la crisis económica propició que los precios bajasen y que los descuentos aumentasen.

Considera asimismo que la parte actora ha incurrido en pasividad probatoria a la hora de justificar su pretensión.

Alega además prescripción, toda vez que el plazo a tener en cuenta es de un año a contar desde la publicación de la nota de prensa que informaba sobre el contenido de la resolución, el 28-7-15.

Y por último, excepción procesal de inadecuación de procedimiento por considerar que se debieron haber seguido los cauces propios del juicio ordinario que fue resuelta en el acto del juicio.

SEGUNDO.- Doctrina legal y jurisprudencial.- Análisis de la acción que se ejercita.-

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". En concreto, 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 \(LA LEY 7240/2007\)](#) 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, 2004, 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 supuesto de hecho, RENAULT ESPAÑA, participó, según la resolución de la CNMC en dos de los tres foros de intercambio.*

La decisión de la CNMC fue recurrida, como reconocen tanto la parte demandante como demandada, y ulteriormente confirmada tanto por la Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo (sección sexta) de 27-12-19 (LA LEY 236191/2019) como por la Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 6-5-21 (LA LEY 48011/2021). En concreto, ésta última, y en relación al alegato de la demandada en tanto a que el acuerdo plasmado no tuvo relevancia o materialización en el precio final de adquisición del vehículo estableció:

"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".

Por último, y en tanto 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 \(LA LEY 7240/2007\)](#) vigente en estos lapsos de tiempo puesto que la [Directiva 2014/104/UE de 26-11-14 \(LA LEY 18555/2014\)](#) que se traspuso por [Real Decreto-ley 9/2017 de 26 de mayo \(LA LEY 8143/2017\)](#) ya preveía en su artículo 21 que los estados miembros aseguren que las medidas nacionales conforme al artículo 21 no se apliquen con carácter retroactivo. En efecto, el Real Decreto precitado estableció en su Disposición Transitoria Primera que "las previsiones recogidas en el artículo tercero no se aplicarán con efecto retroactivo. Las previsiones recogidas en el artículo cuarto serán aplicables exclusivamente a los procedimientos incoados con posterioridad a su entrada en vigor".

De esta manera, la acción se sustenta en el [artículo 1902 del Código Civil \(LA LEY 1/1889\)](#).

En conclusión, en relación al derecho sustantivo se prohíbe la retroactividad y en relación al derecho procesal resultará de aplicación la nueva normativa. En esta línea la SAP Madrid secc 28, de 28-1-22 (LA LEY 38865/2022) que estableció, en relación al cártel de camiones: "el comportamiento infractor se estuvo produciendo entre el 17-1-97 y el 18-1-11. Esa es la referencia cronológica de interés. Porque la aplicación de la [Directiva 2014/104/UE \(LA LEY 18555/2014\)](#) no se determina en función de la fecha de la resolución de la autoridad de Competencia o del momento de interposición de la demanda. Como el sustento para las acciones de responsabilidad por daños hay que buscarlo en la propia conducta anticompetitiva hay que atender al marco jurídico que era aplicable cuando ella se produjo. Por lo que en el caso que nos ocupa, no podemos acudir a la aplicación de la [Directiva 2014/104/UE \(LA LEY 18555/2014\)](#) y a su norma de trasposición al Derecho español, el Decreto Ley 9/2017, dado que la fecha de ocurrencia de los hechos es anterior a la vigencia de estas normativas. (...). la acción de reclamación debe quedar sustentada por lo tanto en la tradicional responsabilidad extracontractual ([artículo 1902 del Código Civil \(LA LEY 1/1889\)](#))".

TERCERO.- Prescripción.- El plazo de prescripción de las acciones por daños se determina en el [artículo 1969 CC \(LA LEY 1/1889\)](#) que establece que se producirá desde el día en que pudieron ejercitarse las acciones que no tengan previsto otro plazo. Por su parte, el artículo 74 LDC establece:

"El cómputo del plazo comenzará en el momento en el que hubiera cesado la infracción del Derecho de la competencia y el demandante

tenga conocimiento o haya podido razonablemente tener conocimiento de las siguientes circunstancias:

a) La conducta y el hecho de que sea constitutiva de una infracción del Derecho de la competencia; b) el perjuicio ocasionado por la citada infracción; y c) la identidad del infractor.

El plazo se interrumpirá si una autoridad de la competencia inicia una investigación o un procedimiento sancionador en relación con una infracción del Derecho de la competencia relacionados con la acción de daños. La interrupción terminará un año después de que la resolución adoptada por la autoridad de competencia sea firme o se dé por concluido el procedimiento de cualquier otra forma.

Asimismo, se interrumpirá el plazo cuando se inicie cualquier procedimiento de solución extrajudicial de controversias sobre la reclamación de los daños y perjuicios ocasionados. La interrupción, sin embargo, sólo se aplicará en relación con las partes que estuvieran inmersas o representadas en la solución extrajudicial de la controversia".

De ello se infiere que el plazo debe fijarse desde que el demandante pudo conocer dicha conducta. La cuestión se ha clarificado de manera muy reciente por el [TJUE, en Sentencia de 22-6-22 \(C-267/20\) \(LA LEY 114359/2022\)](#):

"(...) la existencia de una infracción del Derecho de la competencia, la existencia de un perjuicio, la relación de causalidad entre ese perjuicio y la infracción y la identidad del autor de ésta forman parte de los elementos indispensables de los que la persona perjudicada debe disponer para ejercitar una acción por daños. En estas circunstancias, procede considerar que los plazos de prescripción aplicables a las acciones por daños por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión no pueden empezar a correr antes de que haya finalizado la infracción y de que la persona perjudicada tenga conocimiento o haya podido razonablemente tener conocimiento tanto del hecho de que ha sufrido un perjuicio por razón de dicha infracción como de la identidad del autor de ésta. (...) El diez a quo se computa desde que el perjudicado

tiene conocimiento o haya podido razonablemente tener conocimiento del echo y del autor".

Cierto es que el caso que se dilucidaba era si, en el cártel de camiones, se determina el dies a quo entre el día de la decisión o de la publicación en el DOCE y se escoge la segunda, sin establecer con carácter imperativo o determinante que dicho conocimiento en procedimientos de defensa de la competencia se produzca en todo caso con la resolución o publicación de la misma. Aquí nos hallamos en el supuesto del cartel de coches, con resolución de la CNMC de 2015 y firmeza en 2021; sin publicación en el DOCE.

En nuestro país, el TS en Sentencia de 22-3-21 (LA LEY 13228/2021) se fijó que:

"No tiene sentido que la compañía recurrida dé valor a la resolución administrativa de 30 de abril de 2010 a los efectos de la prescripción, al entender que tras su notificación ya tenía el asegurado constancia de la prescripción. Al entender que tras su notificación ya tenía el asegurado constancia de la existencia del siniestro; pero se la niegue como elemento de convicción para acreditar la situación laboral objeto de cobertura, con lo que incurre en un comportamiento claramente contradictorio con afectación a la excepción articulada y que determina, en el contexto expuesto, que se deba aceptar la tesis del recurso en tanto en cuanto postula, al menos, como día inicial del plazo de la prescripción, el de la firmeza de la resolución administrativa". (En esta línea la SAP Barcelona de 15-7-22 y SAP Madrid de 8-7- 22).

Con estos antecedentes, en este caso concreto, RENAULT manifiesta que el dies a quo a tener en cuenta es el de la resolución de la CNMC y posteriores actos de publicidad que posibilitaron a la parte actora el pleno conocimiento de los hechos.

En esta línea, la citada [STJUE de 22-6-22 \(LA LEY 114359/2022\)](#) prevé que las publicaciones de notas de prensa en los medios de comunicación no pueden determinar en general el comienzo del plazo de prescripción para el ejercicio de las acciones de daños por los perjudicados. Este tipo de documentos, razona, *contienen, en principio, información menos detallada sobre las circunstancias del asunto de que se trate y sobre las razones por las que un comportamiento restrictivo de la competencia puede calificarse de infracción, que los resúmenes de las decisiones de la Comisión publicados en el Diario Oficial de la Unión Europea, que, según el art. 30 Reglamento 1/2003, deben mencionar los nombres de las partes y el contenido principal de la decisión en cuestión, incluidas las sanciones impuestas. Además, los comunicados de prensa no están destinados a producir efectos jurídicos frente a terceros, en particular*

las personas perjudicadas. Constituyen, en cambio, documentos breves destinados, ne principio, a la prensa y a los medios de comunicación. Por lo tanto, no puede considerarse que exista, por parte de las personas perjudicadas por una infracción del Derecho de la competencia, un deber general de diligencia que los obligue a llevar un seguimiento de la publicación de tales comunicados de prensa.

Es por ello que este tipo de documentación no cuenta con virtualidad bastante para determinar el inicio del plazo de prescripción.

Así pues, el TJUE consideró entonces, para el caso de cártel de camiones, que el plazo para la prescripción de la acción puede entenderse iniciado con la publicación del resumen de la Decisión de la comisión Europea en el Diario Oficial de la Unión Europea. Pero, en lo que aquí interesa, las resoluciones de la CNMC no son objeto de publicación en ningún diario oficial. Se publican en la página web de la CNMC y no parece pertinente exigir al ciudadano que esté atento y pendiente de dicha página y de las del resto de entes públicos equivalentes.

Ya hemos referido que estamos ante una resolución de la CNMC de 2015 que adquiere firmeza por varias Sentencias del Tribunal Supremo (Sala Tercera) de 2021. Pues bien, manteniendo la observancia de los principios fundamentales consistentes en el derecho al pleno resarcimiento del perjudicado y de la efectividad del derecho de daños así como la plena capacidad para litigar se considera pertinente fijar el dies a quo en el momento de la firmeza de la resolución administrativa, esto es, en el año 2021, en concreto el 6 de mayo de 2021

Para concluir, se fijará el plazo de 5 años a contar desde 6-5-21, por tratarse de una cuestión sustantiva que nace en el año 2021. El régimen previo al Real Decreto-Ley de 2017 fijaba el plazo de prescripción en un año desde la fecha de resolución pero si atendemos a la fecha en que empezó a computarse, 2021, se ha de acudir al plazo del artículo 1968.2 del Código y al plazo de 5 años toda vez que no había nacido el derecho a prescribir ([STJUE 22-6-22 \(LA LEY 114359/2022\)](#)).

En esta línea la STS 925/23 de 12 de junio (LA LEY 116331/2023):

"Ante la falta de una regulación específica en la Directiva sobre el régimen de aplicación temporal, el TJUE considera que la circunstancia relevante para determinar el derecho inter temporal en materia de prescripción es el dies ad quem de las acciones ("procede examinar si, en la fecha de expiración del plazo de transposición de la [Directiva 2014/104 \(LA LEY 18555/2014\)](#), a saber, el 27 de diciembre de 2016, se había agotado el plazo de prescripción aplicable a la situación de que se trata en el

litigio principal", (ap. 49). Y, en consonancia con el [art. 1968.2 CC \(LA LEY 1/1889\)](#), el TJUE considera que el dies a quo sería el momento en que el demandante "tuviera conocimiento de los hechos de los que nacía la responsabilidad [...que] implican el conocimiento de la información imprescindible para ejercitar una acción por daños" (ap. 51).

Por otra parte, el párrafo 71 de la STJUE considera razonable que el perjudicado tuviera conocimiento de la información indispensable para el ejercicio de la acción por daños en la fecha de publicación del resumen de la Decisión final en el Diario Oficial de la Unión Europea, el 6 de abril de 2017.

De tal forma que, como el dies a quo viene determinado por la fecha de publicación en el DOUE de la Decisión (6 de abril de 2017) y el plazo de prescripción previsto en el artículo 74.1 LDC (aplicable a una situación jurídica que sigue surtiendo efectos) es de cinco años, no puede considerarse prescrita la acción en la fecha de presentación de la demanda, con independencia de a quien se hubieran hecho las reclamaciones extrajudiciales, puesto que no había necesidad de interrumpir el plazo prescriptivo".

Pues bien, para RENAULT, que decidió recurrir la resolución, se considera que las partes tuvieron conocimiento pleno del alcance de la misma en la fecha de firmeza de la resolución, 6-5-21, y se ha de aplicar el plazo de 5 años toda vez que se inicia su cómputo después de la trasposición de la Directiva. Como quiera que la demanda se presentó en fecha 24-10-23, la excepción de prescripción no puede ser acogida.

CUARTO.- Valoración de la prueba.- Relación de causalidad.- Una vez determinada la acción y no acogida la excepción de prescripción, avanzaremos en aras a examinar la excepción esgrimida por RENAULT en el sentido de falta de relación de causalidad entre el ilícito competencial y el daño concreto sufrido por el demandante.

Hemos de partir en este sentido de la STJUE de 14-12-2000 que recuerda que las normas contenidas en los Tratados Comunitarios en materia de competencia en el mercado ([artículos 101 \(LA LEY 6/1957\)](#) y [102 TFUE \(LA LEY 6/1957\)](#)) producen efectos directos en las relaciones entre particulares y crean directamente derechos en favor de los justiciables que los órganos jurisdiccionales nacionales deben tutelar y que todas las autoridades de los Estados miembros, incluidos los órganos jurisdiccionales, han de adoptar todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del Derecho comunitario y de abstenerse de las que puedan poner en peligro la realización de los objetivos del Tratado. En consecuencia, en materia de defensa de la competencia, los órganos

jurisdiccionales nacionales están vinculados por los hechos en ella descritos; en concreto, cuando *los órganos jurisdiccionales se pronuncian sobre acuerdos o prácticas que ya han sido objeto de una Decisión de la Comisión, no pueden dictar resoluciones que sean incompatibles con Dicha decisión.*

En esta misma línea se ha de proceder en relación a las resoluciones que hayan adoptado los organismos internos en materia de competencia, nuestra CNMC. Así se reconoce hoy en el artículo 75.1 LDC: *la constatación de una infracción del derecho de la competencia por una autoridad de la competencia española o de un órgano jurisdiccional español se considerará irrefutable a los efectos de una acción por daños ejercitada ante un órgano jurisdiccional español.*

La STS de 6-5-21 (LA LEY 48011/2021) se revela que la CNMC en su resolución constata que entre los partícipes en el cártel se produjeron intercambios de información comercialmente sensible, entre otros extremos sobre la remuneración y márgenes comerciales a sus Redes de concesionarios con efecto en la fijación de los precios de venta de los automóviles. La información confidencial intercambiada por los infractores comprendía gran cantidad de datos entre los que destacan los relativos a los márgenes comerciales y política de remuneración ofrecida por las marcas a sus redes de concesionarios, con influencia en el precio final de venta fijado por éstos; ello incluía, el peso, en términos porcentuales, asignado a retribución fija y variable a los concesionarios, conceptos incluidos en cada una de las tipologías de retribución, sistema de bonus, financiación de campañas, sistemas de verificación de objetivos y financiación de los vehículos adquiridos por los concesionarios. Es decir, confirma la CNMC que parte de los datos confidenciales, como veíamos en el Fundamento de Derecho Segundo y en el Cuarto, influyó en la fijación de precio final de venta por parte, también, de los concesionarios.

En la Sentencia de RENAULT se confirmó que las prácticas anticompetitivas sancionadas afectaron a los precios de venta de automóviles a los compradores finales. Así, en el Fundamento Cuarto se constata que: "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 etc...) 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. (...). Aún siendo datos referidos al

presente "se trata de una información con proyección futura", pues 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. Al igual que lo hicimos en la citada sentencia, 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.

En fin, el tipo de información intercambiada individualizada, actual, secreta y periódica sobre elementos relativos a los precios permite conocer las estrategias comerciales mutuas de las marcas y las condiciones de las redes de distribución relevante para la adopción de las políticas comerciales y apta para disminuir la incertidumbre y facilitar el alineamiento. El intercambio hizo posible el conocimiento de elementos fundamentales en la definición de la estrategia competitiva de las marcas y permitió un ajuste de su comportamiento en el mercado de forma incompatible con las normas de la competencia".

A este razonamiento judicial se añade, como *concluye la CNMC en la página 24 de su resolución que los infractores que participaron en el cártel sancionado copaban prácticamente el 100% del mercado de automóviles en España. De esta manera, es impensable que otros fabricantes de automóviles no implicados en el cártel pudiesen tener influencia suficiente en ese mercado, como para impedir la repercusión de las prácticas infractores en los precios finales de venta.*

De todo ello se deduce, por un lado, que las conductas infractoras de la competencia en que FORD tomó parte influyeron en el precio final de venta de los automóviles, y por otro lado, que esa influencia benefició a los infractores, entre ellos FORD y perjudicó a los compradores de automóviles, perjuicio que, en estas circunstancias, se tuvo que traducir necesariamente en el pago de un precio superior al que correspondería en caso de no existir la infracción. Es evidente así que hemos de partir de la existencia de daño.

Así pues, no se podrá sino concluir, -como por otra parte se ha plasmado en informes reconocidos por la Comisión Europea como "Quantifying antitrust damages de 2009" o "Informe Oxera" que sostiene que en el 93% de los casos los cárteles aplican sobreprecios- que se han producido daños a los compradores que consisten en el pago de un sobrecoste a la hora de adquirir el automóvil.

Y es importante reseñar que hemos inferido tal conclusión sin entrar aún en el análisis de las pruebas periciales traídas a las actuaciones.

QUINTO.- Daño y cuantificación.- Prueba pericial.- Para proceder a la cuantificación del daño, se ha de tomar como punto de partida la [STS 651/2013 \(LA LEY 196570/2013\)](#) dictada en el marco del conocido como "cártel del azúcar" y según la cual será precisa la representación de un escenario hipotético en el que se expongan los precios de compra que habrían tenido los productos o servicios afectados, aquí 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.

Así las cosas, la parte demandante ha aportado el informe pericial de Eva y Juan, un informe largo y prolijo, de 310 páginas que merece análisis detenido.

Este informe se basa en el método econométrico, tomando como punto de partida datos procedentes de cuentas anuales de empresas del cártel, de bases de matriculaciones de la revista técnica GANVAM, de estadísticas de la DGT, entre otros, desde los años 2001 a 2019. El análisis econométrico cuenta con una ecuación de regresión multivariante, la variable a explicar es el precio y las variables explicativas son los costes, el índice de precios de automóviles, ratio ebitda, ratio liquidez y una variable que denominan "infracción" y que vendría a explicar el efecto provocado por la conducta sancionada en el precios.

Han contado con datos de empresas que representan el 50% del mercado, lo cual se considera bastante representativo. Ello les lleva a concluir que el sobrecoste sería del 12,73%.

Como método secundario siguen el que denominan "método modelo económico" el cual, partiendo de datos financieros de la base BACH (que recoge datos de todas las empresas del sector de la automoción en España y Portugal) les permite realizar un análisis de la rentabilidad bruta o "margen "Ebitda" en el mercado español, antes y después del periodo del cártel, comparando el mercado español y el portugués no cartelizado. Ello les lleva a concluir que el sobrecoste fue del 12,93%.

La realidad es que este informe se tiene por completo e idóneo para cuantificar el perjuicio, por su complejidad y por la multiplicidad de datos que analiza. La realidad es que, como se explica en la sección quinta del informe, acude a los mecanismos que la guía práctica de la UE, la guía de daños de la CNMC o el informe OXERA prevén, esto

es, aplica métodos comparativos, comparando la variable dependiente en el escenario real con el escenario sin infracción (mercado español antes y después de la infracción).

En el acto del juicio, el perito señor Juan, cuestionado acerca de la escasa representatividad de los datos (marcas que copan alrededor de un 50% de los precios de mercado) contestó que ellos eligieron lo más representativo de las empresas que participaron en el conocido como club de marcas teniendo en cuenta la cuota de mercado y la participación en el cártel.

Este "punto débil" del informe, como se apuntaba, ha de ser necesariamente descartado, toda vez que se considera que es una muestra lo bastante amplia y compleja como para servir de fundamento a la pericial.

En relación al método econométrico *stricto sensu* especificó que eligieron variables sometidas a "estrés econométrico". La variable dependiente de su modelo es el "precio medio" (calculado en base a las ventas cartelizadas) a partir del dato de las cuentas anuales y el informe de gestión de las marcas analizadas. Y pese a que se le achacaba haber trabajado con sólo 57 observaciones, respondió en el sentido de que no son tales sino que esas 57 observaciones se descomponen en múltiples elementos. Es por ello que se consdiera una observación econométrica válida por no considerarla "de 7 a 1" como argumentaba la perito de la parte demandada. Lo importante es el número de datos que componen cada observación.

Cuestionado también en relación a que la cifra de negocios de que parten como variable dependiente incluye vehículos que no son nuevos el perito ratificó que Renault no sólo vende vehículos nuevos sino también usados y de "kilómetro cero" a particulares; hecho que efectivamente ha de ser tenido por cierto.

Así las cosas, esta pericial ha de ser valorada según las reglas de la sana crítica como apta e idónea para la cuantificación del perjuicio que aquí se pretende.

Por su parte, La entidad demandada ha aportado un informe elaborado por RBB Economics y suscrito por cuatro peritos economistas, entre los que se incluye el actuante en juicio, la señora Blanca. Pues bien, pese a que se trata de un informe prolijo y bien elaborado, no se considera que, en profundidad, cuente con solvencia bastante para desvirtuar la demanda. Y ello por la premisa de la que parte, que no es otra que la de que los ilícitos competenciales que fundamentan este proceso no fueron susceptibles de generar ningún daño o desde luego alrededor del 1%. Ya hemos indicado que tanto la CNMC como la Audiencia Nacional y el Tribunal Supremo en última instancia ha destacado que sí lo generaron. Es por ello que esta premisa errónea hace que la pericial

no deba ser valorada. Lo correcto hubiera sido utilizar la prueba pericial para determinar el daño ocasionado en términos cuantitativos.

Pese a ello, será analizada. La prueba sigue el método comparativo y de análisis de regresión, partiendo para ello de información de ventas y financiera muy detallada puesto que, sostuvo el profesional en sala, han recopilado datos de más de dieciséis años. Llega a indicar en el apartado 3.2 que "RBB está llevando a cabo los trabajos necesarios para realizar una cuantificación de los efectos de las prácticas sancionadas mediante métodos comparativos y análisis de regresión" pero manifiesta que para ello necesitan entre 6 y 9 meses y que el comienzo de los trabajos se produjo en abril de 2022. Pues bien, es ese trabajo el que se hubiera debido aportar a estas actuaciones, pudiendo exponer la parte lo inacabado de la tarea, en su caso, ya que su propio plazo se podría haber cumplido en octubre de este año. El perito no obstante no refirió la progresión de estos trabajos en su intervención judicial.

Al contrario, sostuvo que hay toda una serie de elementos susceptibles de limitar los efectos de los intercambios de información sancionados. Por un lado, el mercado está atomizado y se caracteriza por la existencia de asimetrías entre los distintos competidores, por lo que respecta a la calidad de sus productos y sus costes. Por otro lado, considera que se trata de un mercado dinámico caracterizado por el frecuente lanzamiento de nuevos productos. Además se producen oscilaciones de la demanda, en parte como consecuencia del impacto de determinadas políticas gubernamentales dirigidas a apoyar la adquisición de vehículos. Por último, una parte importante de las ventas se realiza a través de concesionarios, de manera que los fabricantes no pueden fijar los precios de venta de los vehículos y los concesionarios, que tienen libertad para negociar y fijar los precios de venta a los clientes finales que consideren más convenientes. Ello le lleva a concluir que todos esos elementos dificultarían el sostenimiento de cualquier tipo de equilibrio colusorio o coordinado en este mercado.

La prueba no explica la relación de los hechos con la crisis económica coetánea. Esto no permite sino concluir que el mantenimiento de los precios medios en la etapa analizada coincidente con notables descenso de ventas y disminución del nivel de vida en términos globales implica en sí el acaecer de sobrecoste a modo de efecto derivado del cártel.

En cualquier caso, y tras lo analizado a lo largo de este amplio periodo, concluyen que la elevación de precios podría ser de 1,02% pero este porcentaje hay que interpretarlo de

acuerdo con cierto "margen de error" por lo que no pueden concluir que sea distinto de cero.

La SAP Valladolid -sección 3ª- de 18-2-22 (LA LEY 76965/2022) en este sentido prevé: "En un caso como el que es objeto de 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...."; "así, el documento pericial aportado por la demandada no es propiamente un informe sino un contrainforme, pues las críticas que se enuncian en éste no se acompañan de la réplica de un modelo alternativo en base a los mismos datos utilizados por el contrario o mediante el uso de factores distintos adicionales, sino que desarrolla un modelo discrepante utilizando parcialmente datos confidenciales que no son accesibles a las dos partes.

Todo ello no nos lleva sino a concluir que esta pericial resulta más relevante por lo que calla que por lo que expresa.

En consecuencia, se considera que la pericial de la parte actora cuantifica el daño correctamente y se condenará a la demandada a abonar 1.161,19 euros a Doña Pilar y 929,29 euros a Don Pedro.

SEXTO.- Intereses.-*La referida cantidad se incrementará con los intereses correspondientes en consonancia con los [artículos 1101 CC \(LA LEY 1/1889\)](#) y 576 LEC. Como quiera que nos hallamos ante un caso de responsabilidad extracontractual por daños del [artículo 1902 CC \(LA LEY 1/1889\)](#) y en aras a lograr la plena reparación del daño, los intereses habrán de ser computados desde el momento de la producción del daño, que en este caso se fija en el momento de adquisición del vehículo. Y ello en línea con la [Directiva 2014/104 \(LA LEY 18555/2014\)](#): cualquier persona que haya sufrido un perjuicio ocasionado por tal infracción puede solicitar resarcimiento por el daño emergente, el lucro cesante, más los intereses, con independencia de si en las normas nacionales estas categorías se definen por separado o conjuntamente. El pago de intereses es un elemento esencial del resarcimiento para reparar los daños y perjuicios sufridos teniendo en cuenta el transcurso del tiempo y debe exigirse desde el momento en que ocurrió el daño hasta aquel en que se abone la indemnización.*

Así pues, el interés legal aplicable empezará a devengarse desde el 17-4-06 fecha de adquisición del vehículo en cuestión.

SÉPTIMO.- Costas.- En virtud del criterio del vencimiento consagrado en el [art. 394 LEC \(LA LEY 58/2000\)](#), y habida cuenta de que se ha producido una estimación total de la demanda, se impondrán a la parte demandada.

Vistos los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación al caso,

FALLO

Que estimando totalmente la demanda formulada por la representación procesal de Doña PILAR frente a RENAULT ESPAÑA COMERCIAL SA, debo condenar a ésta última a abonar a la primera la cantidad de dos mil trescientos cincuenta y seis euros con sesenta céntimos (2.356,60), más los intereses correspondientes, con imposición de costas a la parte demandada.

Contra esta Sentencia no cabe recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Valladolid en aplicación del [artículo 455 LEC. \(LA LEY 58/2000\)](#)

Así por esta sentencia, 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.