



Roj: **SJM B 13326/2022 - ECLI:ES:JMB:2022:13326**

Id Cendoj: **08019470032022100550**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Barcelona**

Sección: **3**

Fecha: **01/12/2022**

Nº de Recurso: **245/2022**

Nº de Resolución: **583/2022**

Procedimiento: **Juicio verbal (Art. 250.2 LEC)**

Ponente: **BERTA PELLICER ORTIZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Juzgado de lo Mercantil nº 03 de Barcelona

Avenida Gran Via de les Corts Catalanes, 111, Edifici C, planta 12 - Barcelona - C.P.: 08075

TEL.: 935549463

FAX: 935549563

E-MAIL: mercantil3.barcelona@xij.gencat.cat

N.I.G.: 0801947120228002560

Juicio verbal (250.2) (VRB) - 245/2022 -DC3

Materia: Demandas sobre defensa de competencia

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 2237000003024522

Pagos por transferencia bancaria: IBAN ES 55 0049 3569 9200 0500 1274.

Beneficiario: Juzgado de lo Mercantil nº 03 de Barcelona

Concepto: 2237000003024522

Parte demandante/ejecutante: Ceferino

Procurador/a:

Abogado/a: Parte demandada/ejecutada: NISSAN MOTOR ESPAÑA, S.A.

Procurador/a: Yvonne Fontquerni Coloma

Abogado/a: JAVIER ALONSO MENJÓN

SENTENCIA N° 583/2022

En Barcelona, a 1 de diciembre de 2022.

Vistos por Berta Pellicer Ortiz, Magistrada Juez del Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona, los presentes autos de juicio verbal seguido con el número 245/2022-DC3, entre:

Demandante.- Ceferino (DNI: NUM000). Domiciliado en Sallent, CALLE000 nº NUM001 . Comparecido en nombre y representación propios.

Demandada.- NISSAN IBERIA, S.A. (CIF:A-60622743). Domiciliada en L'Hospitalet de Llobregat, Avenida Gran Via de L'Hospitalet 149-151. Representada por la procuradora de los tribunales Yvonne Fontquerni Coloma y asistida por el abogado Javier Alonso Menjón.

Materia.- Defensa de la competencia. Reclamación de daños. Prescripción de la acción. Prueba de los daños. Prueba pericial. Cártel de los automóviles. Intereses. Costas.



ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La parte actora , Ceferino , presentó demanda frente a la entidad Nissan Iberia, S.A. a la que reclamaba 1.841,38 euros, intereses y costas.

Las cantidades tenían su origen en el sobreprecio satisfecho por el actor en la compra del vehículo marca Nissan, modelo Qashqai 2JIA52G, con matrícula RLS . La compra se efectuó el día 15 de mayo de 2007. La actora considera que el sobreprecio se produce como consecuencia de las conductas anticompetitivas de la demandada, sancionadas por la resolución S/0482/13 dictada el 28 de julio de 2015, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que en la actualidad ha devenido firme.

SEGUNDO.- La demanda fue admitida ordenando emplazar a la demandada, que presentó escrito de contestación a la Demanda , oponiéndose a lo pretendido de contrario conforme a las excepciones, hechos y fundamentos que a sus intereses correspondieron, solicitando que se desestimara la demanda.

Como motivos de oposición alegó:

- 1) La prescripción de la acción ejercitada.
- 2) Falta de nexo causal entre los hechos reflejados en la sanción administrativa (intercambio de información confidencial) y los daños causados. La conducta sancionada no determina la prueba de la existencia de un sobreprecio.
- 3) Son los concesionarios y no los fabricantes los que determinan el precio de venta final de los vehículos. Considera la parte que no hay prueba alguna que permita determinar cómo se estableció el precio final de venta en el supuesto de autos.
- 4) La resolución de la CNMC no fija criterios para cuantificar el daño.
- 5) Inexistencia de prueba pericial presentada por la parte actora. Insuficiencia probatoria.
- 6) Imposición de costas. Solicitud de imposición a la parte actora con expresa declaración de temeridad y mala fe.

TERCERO.- Por Diligencia de Ordenación de este Juzgado se tuvo por contestada la demanda y se convocó a las partes a vista de juicio para el día 29 de noviembre de 2022.

CUARTO.- En la fecha señalada las partes personadas se ratificaron en sus planteamientos iniciales, concretaron sus pretensiones y propusieron prueba, que fue admitida en los términos que constan en las actuaciones . Con carácter previo a la celebración de vista la demandada manifestó que no interesaba la ratificación del perito para el acto de la vista. Tras la práctica de la prueba se procedió al trámite de conclusiones, quedando los autos para dictar sentencia.

HECHOS PROBADOS

A la vista de la prueba practicada y de conformidad con el **artículo 209.2ª LEC** , se declaran probados los siguientes hechos :

- 1) Ceferino adquirió el 15 de mayo de 2007 , un vehículo marca Nissan, modelo Qashqai 2JIA52G, con matrícula RLS . El precio satisfecho fue 18.413,82 euros.
- 2) El vehículo lo adquirió en un concesionario oficial de la marca Nissan, SANFELIU MOTORS, S.L..
- 3) El 28 de julio de 2015 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia dictó resolución S/0482/13 contra diversos fabricantes por prácticas restrictivas de la competencia conforme el *art. 101 TFUE* y *arts. 1 de la LDC* . Resultado de dicha resolución, la CNMC sancionó a un total de 21 empresas que operaban en el mercado de distribución y comercialización de vehículos a motor y a 2 auditoras. Recurrída judicialmente, resolvió primero la Audiencia Nacional, que en sentencia de 27 de diciembre de 2019 (ECLI:ES:AN:2019:5028), desestimó el recurso planteado por Nissan (si bien la Sección Sexta de la Audiencia Nacional, dictó resoluciones de 19, 23 y 27 de diciembre de 2019, en las que desestimó los recursos presentados.). *En concreto se sanciona a la demandada por participación en el cártel de información confidencial, futura, estratégica en el área de gestión empresarial, postventa y marketing* .El Tribunal Supremo resolvió por Sentencia de 7 de junio de 2021, Sala IV (ECLI:ES:TS:2021:2439), rechazando el recurso de casación interpuesto por NISAN IBERIA ,S.A.
- 4) En la resolución dictada por la CNMC se identifican tres escenarios favorecidos por los fabricantes sancionados en los que se producía el intercambio de información:



- El denominado club de la marca, en el que se intercambiaba información sobre las estrategias de distribución comercial, los resultados de las marcas, y la remuneración media y los márgenes comerciales a sus redes de concesionarios, comenzó en febrero de 2006 y finalizó en julio de 2013. Nissan Iberia participó en el Club de Marcas entre junio de 2008 y julio de 2013.

- El foro de postventa, en el que se intercambiaba información sobre servicios posventa y actividades de marketing, comenzó en marzo de 2010 y finalizó en agosto de 2013. Nissan Iberia participó en el Foro de Postventa entre marzo de 2010 y agosto de 2013.

- Las jornadas de constructores, en las que se intercambiaba información sobre las estrategias y políticas comerciales relativas a la comercialización de posventa, las campañas a clientes finales y los programas de fidelización, comenzaron en abril de 2010 y finalizaron en marzo de 2011. Nissan Iberia solo participó en este intercambio en marzo de 2011.

5) El 26 de noviembre de 2021 el demandante remitió reclamación extrajudicial de daños a Nissan Iberia, S.A..

6) El 30 de noviembre de 2021, la demandada Nissan rechazó que el acuerdo sancionador hubiera causado algún perjuicio al comprador del vehículo.

Conforme exige el art **218.2 LEC** , la anterior declaración de hechos probados se extrae:

1) Del expediente sancionador de la CNMC y las sentencias dictadas por la Audiencia Nacional y por el Tribunal Supremo rechazando el recurso planteado por Nissan. Todas estas resoluciones se aportan por copia simple no impugnada.

2) La realidad de la compra del vehículo por la parte demandante, que aporta los documentos que habitualmente se consideran los propios de la adquisición del vehículo y su titularidad, que no han sido impugnados por la parte demandada.

3) El requerimiento extrajudicial previo a la interposición de la demanda y la respuesta al mismo por parte de la demandada.

4) Para la descripción de los comportamientos sancionados por la CNMC se parte de los hechos que aparecen en el folio 4 del dictamen pericial aportado por la parte demandada.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Sobre las pretensiones de las partes.

1. La parte actora , Ceferino , presentó demanda frente a la entidad Nissan Iberia, S.A. a la que reclamaba 1.841,38 euros, intereses y costas.

Las cantidades tenían su origen en el sobreprecio satisfecho por el actor en la compra del vehículo marca Nissan, modelo Qashqai 2JIA52G, con matrícula RLS . La compra se efectuó el día 15 de mayo de 2007. La actora considera que el sobreprecio se produce como consecuencia de las conductas anticompetitivas de la demandada, sancionadas por la resolución S/0482/13 dictada el 28 de julio de 2015, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que en la actualidad ha devenido firme.

2. Los motivos de oposición en la contestación a la demanda de Nissan se contraen a los siguientes, por lo que interesa la íntegra desestimación de la demanda:

1) La prescripción de la acción ejercitada.

2) Falta de nexo causal entre los hechos reflejados en la sanción administrativa (intercambio de información confidencial) y los daños causados. La conducta sancionada no determina la prueba de la existencia de un sobreprecio.

3) Son los concesionarios y no los fabricantes los que determinan el precio de venta final de los vehículos. Considera la parte que no hay prueba alguna que permita determinar cómo se estableció el precio final de venta en el supuesto de autos.

4) La resolución de la CNMC no fija criterios para cuantificar el daño.

5) Inexistencia de prueba pericial presentada por la parte actora. Insuficiencia probatoria.

6) Imposición de costas. Solicitud de imposición a la parte actora con expresa declaración de temeridad y mala fe.

SEGUNDO.- Acción concreta ejercitada. Régimen legal aplicable.



1. La representación de la parte demandante interpone demanda contra un fabricante de turismos a quien imputa un sobreprecio en la compra de un vehículo. Para justificar la existencia de ese sobreprecio la parte demandante hace referencia a una sanción administrativa, impuesta por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia a un conjunto de fabricantes de vehículos en España.

La sanción se adoptó en julio de 2015, pero que no fue firme hasta el 7 de junio de 2021, fecha en la que el Tribunal Supremo dictó sentencia rechazando el recurso de casación interpuesto por la demandada NISSAN contra la sentencia dictada por la Audiencia Nacional en el recurso en el que solicitaba la nulidad del acuerdo sancionador.

La parte actora ha esperado a la firmeza de la resolución administrativa, agotada la instancia judicial, para el ejercicio de una acción de reclamación de daños vinculada a ese expediente administrativo firme. Se trata de una acción conocida como "follow on", que parte de la realidad del daño sufrido a partir de los hechos acreditados como sancionables por el expediente administrativo. A juicio de la parte demandante, al quedar acreditado el daño sufrido por el particular, el objeto de la reclamación judicial se limita exclusivamente a la cuantificación del mismo. **En definitiva, la actora, en su condición de adquirente de vehículo a motor de NISSAN, ejercita una acción follow on, derivada de una Decisión de la CNMC, dictada el 23 de julio de 2015 y dirige la misma frente a una destinataria de la Decisión.**

2. En relación con **el régimen legal aplicable**, si acudimos a la propia Directiva 2014/104/UE (Directiva de daños) y a su artículo 22, aplicación en el tiempo, en el mismo se determina que los estados miembros aseguren que las medidas nacionales conforme el art. 21 **no se apliquen con carácter retroactivo.**

Atendiendo al Código Civil, el art. 2.3 Cc determina que "3. Las leyes no tendrán efecto retroactivo, si no dispusieren lo contrario" y el art. 9.2 CE determina que "3. La Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos".

Por ello, a mi juicio, el régimen general aplicable que resulta aplicable a estas reclamaciones se circunscribe, en principio, al vigente a la fecha de producción de los hechos (desde 2006 hasta 2013) en relación al cártel, y por ello dicho régimen se circunscribe a la LDC en la fecha de producción de los hechos, **siendo una acción de reclamación que se sustenta en el art. 1902 CC. En definitiva, la Ley aplicable al caso sería la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia, sin que la reforma operada en la misma por el RD Ley 9/2017, de 26 de mayo de 2017, debiera afectar, en principio, ni al plazo de prescripción (que tras la reforma se fija en 5 años ex art 74 LDC), ni a la presunción de daños del art 79 LDC.**

3. Por otro lado se hace referencia a las sentencias dictadas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en el llamado Cártel de los camiones, así como los distintos criterios judiciales que en la práctica judicial española se han dictado en materia de reclamación de daños por ese cártel, criterios sobre los que todavía no hay pronunciamientos relevantes del Tribunal Supremo.

Por ello y a pesar de las similitudes que pueden tener alguna de las cuestiones de hecho y de derecho entre las reclamaciones de daños de afectados por uno y otro cartel, no puede hacerse un trasvase automático o acrítico los criterios que se hayan podido aplicar en unos y otros expedientes sancionadores.

TERCERO.- Sobre la prescripción de la acción ejercitada por el demandante.

1. En lo que afecta a la prescripción son dos las cuestiones que se plantean:

1.1. En cuanto al plazo aplicable, si debe tenerse en cuenta el de 5 años, derivados de la Directiva de 2014, siendo que la demandada defiende que el plazo es el propio de la acción de responsabilidad extracontractual previsto en el Código civil (un año, conforme al artículo 1968 del CC).

1.2. En cuanto a la fecha inicial de cómputo de este plazo, si la misma refiere a la fecha en la que adquirió firmeza la sanción administrativa (la sentencia del Tribunal Supremo de 7 de junio de 2021), siendo que la parte demandada lo referencia a la fecha en la que se conoció la sanción administrativa, en el año 2015, fecha en la que se publicita la sanción por la CNMC.

2. En cuanto a la primera de las cuestiones, la referida al plazo aplicable para la acción ejercitada, la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de 22 de junio de 2022 (ECLI:EU:C:2022:494) fija criterios que son útiles para resolver este primer punto:

"Procede declarar que el artículo 10 de la Directiva 2014/104 [en el que se establece el plazo de 5 años para el ejercicio de esta acción] 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 por una infracción del Derecho de la competencia 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."

La Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Secc. 15ª, de 4 de noviembre de 2022 (Sentencia nº 1592/2022), aplica ya este plazo de 5 años en el Cártel de los Camiones:

"En cuanto al cómputo del plazo, la Sentencia señala que debe analizarse de acuerdo con la normativa nacional, si bien considera que la plena efectividad de los artículos 101 y 102 del TFUE, más allá de lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva de Daños, exige que la infracción haya cesado y que el perjudicado haya dispuesto de toda la información indispensable para ejercitar la acción (apartados 50 y 61). En este caso, finalizada la infracción el 18 de enero de 2011, el TJUE señala que el conocimiento de la información indispensable para el ejercicio de la acción no pudo alcanzarse por el perjudicado con el comunicado de prensa de la Decisión, difundido el 19 de julio de 2016, sino con la publicación de la Decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea, a saber, el 6 de abril de 2017 (apartados 71 y 72). Por ello, dado que el plazo de prescripción comenzó a correr después de que expirara el plazo de transposición de la Directiva (el 17 de diciembre de 2016) en ningún caso se habría agotado en esa fecha, por lo que resulta de aplicación el plazo de 5 años del artículo 76."

2.1. Sin embargo, este criterio judicial no puede aplicarse de modo automático, ya que en este caso la sanción administrativa es más de un año anterior a la fecha en la que expiraba el plazo de transposición, por lo que si tomo como referencia la fecha de la sanción administrativa sería de aplicación el plazo de la responsabilidad extracontractual de un año.

3. En relación a la determinación de la fecha inicial de cómputo del plazo para el ejercicio de la acción. De nuevo los criterios judiciales citados del TJUE y de la Audiencia de Barcelona no son aplicables ya que la sanción se impuso en 2015, pero la demandada recurrió dicho acto administrativo.

Como punto de partida procede indicar que la demandada defiende que la fecha de cómputo inicial sea la sanción y, sin embargo, cuestionó ante la Audiencia Nacional dicha resolución administrativa planteando la nulidad radical de la misma atendiendo a los siguientes argumentos: la caducidad del procedimiento, la ilicitud de la inspección en la sede social de Nissan por falta de concreción en la autorización, la vulneración del derecho de defensa en el procedimiento sancionador y cuestiona la obtención de indicios de prueba a partir del programa de clemencia al que se acogió uno de los infractores.

De haberse apreciado cualquiera de estos motivos del recurso en vía jurisdiccional, la sentencia que hubiera tenido que dictar la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional hubiera sido de nulidad de la sanción o del procedimiento de inspección.

A ello debe sumarse que en el cártel de coches se dictó resolución en 2015, que ha alcanzado la firmeza en el año 2021 (6 años después), y por otro lado que no existe una publicación equiparable a la publicación de la Decisión en el DOCE, al margen de la página web de la CNMC. Debemos atender a distintos criterios de ponderación en este cártel en concreto. En primer lugar, la Resolución nacional data del año 2015 donde existen pluralidad de sancionados, por 3 conductas distintas, y multitud de recursos, ante AN y TS, con fechas de firmeza del TS coincidentes en el año 2021. En segundo lugar, en la citada resolución existen 3 cárteles sancionados (por venta, postventa y marketing), y relacionados con ellos se sancionó por la CNMC en multitud de Resoluciones a distintos concesionarios. Por ello puede determinarse que puede ser contrario al Derecho de daños y al derecho al pleno resarcimiento el establecimiento de un dies a quo como es el de la Resolución de la CNMC o publicación en su página web, que sanciona a multitud de afectados por 3 carteles distintos, sin más consideraciones, estableciéndose recurso frente a ellos por motivos relacionados, en todo caso, con el cártel por objeto, desestimado en todos los recursos, y coincidente con otro cártel como es el de concesionarios. Por ello parece más prudente y razonable fijar el dies a quo en el momento de la firmeza de la Resolución administrativa, pues no puede acreditarse por los demandados que los actores tuvieran plena capacidad para litigar en el cártel que nos ocupa en la fecha de la Resolución del año 2015.

Por lo tanto, partiendo de que la fecha inicial para el ejercicio de la acción no sea la del acuerdo sancionador, sino de la firmeza del mismo, agotada la vía administrativa, cabe concluir que la acción no habría prescrito incluso aplicando el plazo general de las acciones extracontractuales del Código civil, pues en el presente caso la Demanda se presentó el 1 de marzo de 2022.

CUARTO.- Sobre la prueba de la vinculación entre el precio pagado por el comprador final de los turismos y el comportamiento sancionado por la CNMC. Relación causal y daño.



1. No se discute que el expediente sancionador y la decisión de 2015 de la CNMC se refieren a comportamientos contrarios a las normas de libre competencia por objeto y no por efecto. **Partiendo de la propia decisión sancionadora se puede concluir que hay una conexión clara, directa e inequívoca entre los comportamientos sancionados y el precio final pagado por el adquirente de un vehículo :**

1.1. En el apartado de hechos acreditados de la resolución (folio 25 de 106) se indica que Nissan intervino en:

"1. 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."

1.2. En el folio 26 de la resolución se indica:

"Estos intercambios de información confidencial comprendían, por tanto, gran cantidad de datos, tales como (i) la rentabilidad y facturación de sus correspondientes Redes de concesionarios en total y desglosado por venta de automóviles y actividades de posventa; (ii) los márgenes comerciales y política de remuneración ofrecida por las marcas a sus Redes de concesionarios; (iii) las estructuras, características y organización de sus Redes de concesionarios y datos sobre políticas de gestión de dichas Redes; (iv) las condiciones de sus políticas y estrategias comerciales actuales y futuras de marketing de posventa; (v) las campañas de marketing al cliente final; (vi) los programas de fidelización de sus clientes."

1.3. En el folio 27, al referirse a los datos que se intercambiaron las empresas afectadas por el cartel, la resolución indica:

"Los intercambios de información confidencial comprendían gran cantidad de datos:

- la rentabilidad y facturación de sus Redes de concesionarios en total y desglosado por venta de automóviles (nuevos y usados) y actividades de posventa (taller y venta de recambios),

- 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.

[...]

- así como las cifras de ventas mensuales desagregadas por modelos de automóviles."

1.4. Al describir el mercado en el que se desarrolla la conducta colusoria (folio 17) la Comisión considera:

"De acuerdo con dicho sistema de distribución selectiva, el fabricante/distribuidor mayorista (la marca) vende el producto al concesionario/distribuidor minorista, que venderá el automóvil al cliente final en calidad de empresa independiente en nombre y por cuenta propia. Si bien la fijación del precio de venta final del automóvil es responsabilidad del concesionario, está estrechamente relacionado con la política de remuneración establecida por la marca a su Red de concesionarios. Dicha remuneración se compone de una retribución fija o margen básico, no dependiente de la cantidad de vehículos vendidos por el concesionario y percibido como un menor precio (descuento) del precio pagado por el concesionario a la marca, y una retribución variable dependiente de la consecución de los objetivos de volumen de ventas y de satisfacción y lealtad de los clientes y que es percibida por el concesionario de modo diferido en el tiempo y de manera periódica."

1.5. En el folio 36 del acuerdo sancionador se precisa:

"En el expediente constan tablas que reflejan la información intercambiada, por marcas, conteniendo: unidades vendidas de vehículos nuevos y usados, facturación total acumulada en euros y en porcentaje con un desglose de la venta de los vehículos nuevos, usados, servicios de talleres y venta de recambios; los gastos indirectos ajenos y extraordinarios, con las cifras del beneficio antes de impuestos en euros y en porcentajes, los gastos financieros de los vehículos nuevos en euros, los costes por unidad y el número de concesionarios en porcentaje incluidos en la muestra. Las tablas reflejan la información detallada para cada marca, incluyendo ratios económicos como el número de unidades y el precio medio de los vehículos nuevos y de ocasión, la facturación total de vehículos nuevos y usados, los gastos generales de su Red de concesionarios, la tasa de absorción de los gastos generales y distintos ratios económicos confidenciales y estratégicos como el ratio resultante de dividir los resultados económicos de vehículos nuevos y de ocasión entre las unidades de

dichos vehículos nuevos y de ocasión vendidos. Consta en el expediente el acuerdo, adoptado en el VI Foro de Directores de Posventa, de la inclusión en las tablas que venían intercambiándose de un código semafórico identificando aquellas situaciones por encima o por debajo del 25% del valor medio de las marcas que hubiesen aportado su información."

1.6. En el folio 47 se reitera:

"Es incuestionable que información actualizada relativa a precios, cantidades, listas de clientes o costes de producción se refiere a elementos claros de estrategia competitiva y como regla general será calificada como información estratégica a los efectos de calificar la conducta. Ello no obsta para que, dependiendo de las características concretas de los mercados afectados, elementos de información menos evidentes puedan también ser especialmente estratégicos y sensibles para la competencia. Tal es el caso de la amplia información intercambiada mediante las conductas objeto de este expediente, en lo relativo a aspectos tales como remuneración y márgenes comerciales a las Redes de concesionarios, con influencia en el precio final de venta fijado por éstos, así como condiciones de políticas y estrategias comerciales."

1.7. En el folio 92 la Comisión considera que:

"Algunos elementos permiten valorar el grado de lesividad y el carácter dañino de la conducta dentro de las prohibidas por el artículo 1 de la LDC. En este sentido, la conducta no se ha materializado en una fijación explícita de precios o cantidades por parte de los partícipes si bien no cabe duda de que constituye un intercambio de información periódica, detallada, sensible y estratégica, con identificación de las marcas, sobre márgenes comerciales y políticas de retribución de las redes de concesionarios para eliminar incertidumbres sobre la evolución del mercado y asegurar su estabilidad, lo que se traduce en una significativa restricción de la competencia en la fijación de los precios finales y en la determinación de las condiciones comerciales de los automóviles distribuidos por las respectivas redes de concesionarios, así como de los servicios posventa prestados en ellos."

2. Ni en el recurso de nulidad ante la Audiencia Nacional ni en el Recurso de Casación ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo se aborda directamente la conexión entre los comportamientos sancionados y el precio pagado por el comprador final del vehículo. No fue objeto de los recursos, sin embargo, es interesante reseñar que en distintos pasajes de la sentencia del Tribunal Supremo se considera esa relación entre los comportamientos sancionados y el precio final satisfecho por el comprador:

2.1. (Hecho octavo, punto 15): "El valor estratégico de los datos intercambios resulta también patente, y de forma especialmente relevante, en relación con la información suministrada sobre el sistema de retribución de las marcas a los concesionarios. Recordemos que el precio de venta recomendado comunicado por la marca es la cantidad que resulta de restar al precio franco fábrica la retribución fija. Así, el incentivo ligado a la retribución variable (rápel de volumen por cumplimiento de objetivos, o rápel ligado al cumplimiento de objetivos de ventas de modelos específicos, o rápel de regularidad) se presenta como el elemento competitivo principal entre los concesionarios. El intercambio de información sobre este último permitía conocer a las empresas participantes el precio final fijado por las distintas redes, disminuyendo así la competencia en el mercado."

2.2. (Fundamento jurídico Tercero): "La información intercambiada y detallada en la resolución sancionadora comprende una gran cantidad de datos que recaen sobre: a) la rentabilidad y facturación de las redes de concesionarios en total y desglosada por venta de automóviles (nuevos y usados) y actividades de postventa (taller y venta de recambios), b) 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, con distinción de la retribución fija y la variable a los concesionarios, conceptos incluidos en cada tipología de retribución, sistema de bonus, financiación de campañas, verificación de objetivos y financiación de vehículos adquiridos por los concesionarios."

2.3. Y, específicamente, en ese mismo fundamento, cuando la Sentencia afirma 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. Así lo afirmamos ya en nuestra sentencia nº 1359/2018, de 25 de julio (rec. 2917/2016)."

3. Por lo tanto, se puede concluir del propio contenido de la sanción administrativa que, aun siendo un expediente administrativo en el que se sanciona por el objeto de los hechos infractores, hay una conexión clara e inequívoca entre el intercambio de información reiterado durante varios años en distintos escenarios y el



precio de mercado de los vehículos comprados por los adquirentes finales. La autoridad administrativa no tiene porqué analizar una posible infracción por efecto ya que, acreditado el objeto del intercambio de información, la administración podía imponer la sanción, sin necesidad de que hubiera una prueba directa e inequívoca del daño a los compradores finales.

3.1. En la resolución administrativa se identifican tres ámbitos en los que se produce ese intercambio de información. La identificación de esos tres ámbitos también es determinante para establecer el período durante el que se produjo el intercambio de información y la participación de Nissan en estos foros:

- El denominado club de la marca. Foro que, conforme sintetiza el propio perito de la demandada en su dictamen: "en el que se intercambiaba información sobre las estrategias de distribución comercial, los resultados de las marcas, y la remuneración media y los márgenes comerciales a sus redes de concesionarios, comenzó en febrero de 2006 y finalizó en julio de 2013. Este fue el único intercambio de información relacionado con la distribución y comercialización de automóviles nuevos. Nissan Iberia participó en el Club de Marcas entre junio de 2008 y julio de 2013" (folio 4 del dictamen)

- El foro de postventa, "en el que se intercambiaba información sobre servicios posventa y actividades de marketing, comenzó en marzo de 2010 y finalizó en agosto de 2013. Nissan Iberia participó en el Foro de Postventa entre marzo de 2010 y agosto de 2013", según indica el informe pericial de la demandada.

- Las jornadas de constructores, "en las que se intercambiaba información sobre las estrategias y políticas comerciales relativas a la comercialización de posventa, las campañas a clientes finales y los programas de fidelización, comenzaron en abril de 2010 y finalizaron en marzo de 2011. Nissan Iberia solo participó en este intercambio en marzo de 2011."

4. En consecuencia, cabe llegar a esta primera conclusión, sin perjuicio de la valoración que de la prueba pericial practicada en este caso, en lo que afecta a los datos concretos que puedan servir para justificar o rechazar la conexión, el nexo causal, entre los comportamientos sancionados y los criterios para fijar el precio final que paga el comprador de un vehículo en un concesionario. **En definitiva, lo que se ha querido analizar en este Fundamento de Derecho es que los hechos referidos en la resolución sancionadora permiten presumir que las comunicaciones existentes entre los sancionados tenían una incidencia directa sobre los precios de venta finales.**

Por ello procede abordar el examen de la prueba pericial de la parte demandada sobre este extremo.

QUINTO.- Sobre la valoración de la prueba pericial de la parte demandada para acreditar que, pese a probarse la existencia de intercambios de información, estos intercambios no incidieron en la determinación de los precios de venta por el adquirente final.

1. La parte demandante aporta informe pericial de la firma Compass Lexecon, que consta elaborado el 1 de septiembre de 2022. En el presente caso la actora no ha aportado informe pericial y la demandada por medio de su escrito de 2 de noviembre de 2022 manifestó que no requería la presencia de su perito al acto de la vista a los efectos de ratificación y aclaración de su dictamen.

2. Para excluir la existencia de un nexo causal entre los comportamientos sancionados (intercambios de información confidencial en los términos descritos) y los precios de venta de vehículos al comprador final, el dictamen acude a dos métodos de análisis amparados por la Guía Práctica de la Comisión Europea (Guía Práctica: 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 de 11 de junio de 2013). Estos métodos los define a partir del folio 6 del dictamen:

2.1. Una comparación temporal o método diacrónico de los precios de Nissan durante y después de la infracción a partir de los datos Boletín Oficial del Estado (BOE).

Respecto de los datos facilitados por el BOE, el propio dictamen afirma que "los Datos BOE proporcionan información de los vehículos comercializados nuevos en cada año entre 2005 y 2021. Para cada vehículo se incluye información sobre el precio medio del vehículo sin descuentos con un año de antigüedad y sus principales características (modelo comercial, tipo de combustible, potencia del motor, número de cilindros, cilindrada y emisiones de CO2)."

En el propio dictamen (folio 6) se advierte que: "A la hora de implementar el método de comparación hemos tenido en cuenta que existen factores ajenos a la infracción que influyen en los precios que pueden cambiar a lo largo del tiempo, tales como, cambios en las características de los vehículos a lo largo del tiempo y cambios en las condiciones de oferta y demanda de los vehículos. Como se sugiere en la Guía Práctica de la Comisión, la mejor manera de tener en cuenta todos los factores que influyen en los precios y de estimar con precisión

el supuesto impacto de la Infracción es utilizar el análisis de regresión. El análisis de regresión es una técnica estadística estándar ampliamente utilizada en este tipo de casos."

Para concluir que " **no hay una diferencia estadísticamente significativa entre los precios medios de los vehículos Nissan vendidos durante y después del Periodo de Infracción. Esto significa que la información pública disponible a partir de Datos BOE indica que no hay evidencia empírica de la existencia de un sobreprecio.**"

2.2. El segundo método empleado es el de diferencias en diferencias ("DiD"), que utiliza como referencia un mercado geográfico o de producto no afectado y un periodo no afectado por la infracción. Utilizando dos referencias se estima el efecto potencial de la infracción a partir de las diferencias observadas a lo largo del tiempo y entre mercados.

Para ese estudio comparativo el dictamen acude a un dato estadístico facilitado por Eurostat (la Oficina Estadística de la Unión Europea), que publica un índice de Precios de Consumo Armonizado de automóviles o HICP de automóviles (folio 5 del dictamen).

En el dictamen se especifican los parámetros utilizados por este índice:

"El HICP de automóviles recoge precios efectivos de venta al público incluyendo impuestos y otros gastos relacionados con la adquisición de los vehículos. Eurostat calcula el HICP como el precio medio ponderado de los diferentes tipos de vehículos (turismos, furgonetas de pasajeros y vehículos familiares y similares con tracción a dos o a cuatro ruedas) tanto nuevos como usados incluidos en la cesta en cada momento del tiempo."

Los datos disponibles abarcan el período 1998 a 2021, de frecuencia mensual. Se ha utilizado como mercado de referencia para comparar el de la Eurozona en su conjunto. Tanto para períodos afectados por el comportamiento sancionado, como para períodos no afectados.

En el folio 7 del dictamen se hace referencia a que hay algunos factores que influyen en los precios y que han evolucionado de forma diferente entre los diferentes países, "entre estos factores se encuentran, por ejemplo, la evolución general de los precios en cada región, los costes de producción o la evolución de la demanda de vehículos."

Para tener en cuenta el efecto de estos factores y aislar el impacto de la Infracción han utilizado el análisis de regresión. **Concluyendo que la aplicación de la metodología DiD a los datos públicos disponibles del HICP en España y en la Eurozona utilizando el análisis de regresión indican que no hay evidencia empírica de que la Infracción haya generado un sobreprecio.**

3. Respecto del primero de los métodos empleado, el método diacrónico, el propio dictamen identifica las limitaciones del mismo (folio 16):

- a) Los precios de los vehículos en los Datos BOE no reflejan los precios finalmente pagados por los clientes ya que los Datos BOE no incluyen descuentos.
- b) Los precios de los vehículos en los Datos BOE no reflejan precios de vehículos nuevos porque incluyen la depreciación sufrida por el automóvil durante el primer año de vida del mismo.
- c) Los Datos BOE no recogen todas las características de los vehículos incluidos en los datos.
- d) Los Datos BOE no proporcionan ninguna información sobre los costes de fabricación de los vehículos.

3.1. Estas limitaciones permiten cuestionar los resultados del dictamen dado que, según el propio relato de hechos relevantes del acuerdo sancionador de la CNMC, el intercambio de información no sólo permitía a los fabricantes conocer el precio o coste de fabricación. Basta reproducir las afirmaciones que contiene el acuerdo sancionador en el folio 92:

"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."



3.2. Además, en el propio dictamen pericial se hace referencia a una serie de factores que, a juicio de los peritos, pudieran haber afectado al precio al margen de la infracción (folio 19 y 20), lo que les lleva a aplicar una serie de ajustes (análisis de regresión) que describen a partir del folio 20 y que llevan a concluir (folio 23, punto 2.42) que " **la diferencia no es estadísticamente diferente de cero**. El coeficiente estimado tiene un p-valor de 0,687, lo que indica que la diferencia entre los precios antes y después de la Infracción se debe, con una alta probabilidad, a variaciones aleatorias en los datos. En concreto, la probabilidad de estimar un efecto sobre los precios del 0,2% o más si el verdadero efecto sobre los precios fuera del 0% sería de más del 68,7%, muy por encima del umbral científico convencional del 5%."

3.3. Esta conclusión no puede ser acogida y ello por cuanto: (i) 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.

Además, la demandada podría contar con otra información mucho más fiable ya que bastaba con que hubiera facilitado los datos de los que disponía respecto del precio de venta de los propios vehículos fabricados y comercializados por Nissan durante el período anterior a la infracción, el período afectado por la infracción y el posterior. Por lo menos el precio de venta al concesionario, así como los descuentos, incentivos o rápeles ofrecidos a los concesionarios para favorecer los objetivos de venta.

4. Respecto del segundo de los métodos empleado, el de diferencias en las diferencias, lo desarrolla a partir del folio 16 del dictamen, hasta el folio 19. En el dictamen se indica que los precios recogidos por el índice publicado por Eurostat son precios efectivos de venta al público incluyendo en este caso impuestos y otros gastos relacionados con la adquisición del vehículo.

4.1. A partir del folio 24 del dictamen se desarrolla este segundo método. En el folio 26 se acompaña la figura 7, en la que se muestra la diferencia entre la evolución del precio en España y en la Eurozona.

En el inicio del cartel hay una evidencia visual clara que permite constatar que se produce un incremento de precios finales en España superior al que se produce en la Eurozona en el año 2007. Es cierto que esa diferencia se reduce drásticamente en el año 2008/2009, para quedar en 2010 el precio medio en España por debajo del precio medio en la Eurozona. Pero en el dictamen no se tiene en cuenta o, por lo menos, no se explica con precisión la incidencia que sin duda tuvo la crisis económica y financiera de 2008-2013, en la compra y precio de vehículos, especialmente en España, donde los efectos de la crisis fueron más severos que en otros países.

4.2. A partir del folio 27 (ordinal 2.52 y siguientes) el dictamen aplica una fórmula para realizar el ajuste (análisis de regresión), para concluir que incluso durante el período cartelizado pudo haberse producido un descenso generalizado en los precios: "el efecto estimado oscila entre -2,9% y el -0,5% cuando utilizamos información del periodo completo. Cuando excluimos el periodo previo a la entrada del Euro y el periodo afectado por la pandemia, el sobreprecio estimado oscila entre -2,3% y -1,1%."

4.3. No obstante el dictamen no explica porqué se aplican los correctivos o ajustes para ese análisis de regresión. Tampoco la incidencia que la severa crisis económica de 2008/2013 ha podido tener en los precios finales de vehículos en España. Nissan tenía en su mano información que podría reflejar la variación en los precios de los vehículos Nissan antes, durante y después del período cartelizado.

5. En definitiva, ninguno de los métodos empleados por la demandada en su dictamen permiten considerar acreditado que, pese al comportamiento infractor, no hubo una incidencia directa entre el intercambio de información probado en la sanción y la determinación del precio de venta al adquirente final del vehículo. **En consecuencia , sobre la prueba practicada, procede concluir que hay un sobrecoste en ese precio final y que ese sobrecoste está directamente vinculado al intercambio de información sancionado por la CNMC.**

SEXTO.- Sobre la determinación del daño efectivamente sufrido por el demandante. Supuesto de insuficiencia probatoria.

1. El objeto de la prueba pericial en este tipo de procedimientos es determinar cómo habrían evolucionado los precios finales de compra de los vehículos en un escenario ideal, en el que no se habría producido el comportamiento sancionado. Ese escenario ideal debería compararse con la evolución, en principio conocida, de los precios de venta al adquirente final.

2. A la hora de acceder a los datos útiles para poder determinar la evolución real de precios finales y la evolución ideal de los mismos en un escenario no cartelizado, debe tenerse en cuenta que el acceso a la información de estos datos no es la misma para el perjudicado/demandante y para el infractor/demandado.

2.1. La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de junio de 2022 (ECLI:EU:C:2022:495) hace referencia a la asimetría en el acceso a la información en el § 55:



"ha de tenerse en cuenta que los litigios relativos a infracciones del Derecho de la Unión en materia de competencia y del Derecho nacional en esa misma materia se caracterizan, en principio, por una asimetría de información en detrimento de la persona perjudicada por la infracción, como se recuerda en el considerando 47 de la Directiva 2014/104, lo que hace que sea para el perjudicado más difícil obtener la información imprescindible para ejercitar una acción por daños que para las autoridades de competencia recabar la información necesaria para ejercitar sus prerrogativas de aplicación del Derecho de la competencia".

2.2. Es cierto que la referencia de esta cita a la Directiva 2014/104 no sería de directa aplicación al supuesto de autos. Sin embargo, esa Directiva y la interpretación que de la misma hace el TJUE en la sentencia citada hacen referencia a situaciones que se producen en procedimientos judiciales muy anteriores, por lo que la apreciación del Tribunal de Luxemburgo a ese desequilibrio en cuanto al acceso a datos relevantes puede trasladarse sin problema a supuestos anteriores a la entrada en vigor de la citada norma europea.

3. Supuesto de insuficiencia probatoria . Como se indicaba, ***una vez apreciada la conducta infractora en principio no debe denegarse la concesión de una indemnización alegando que los esfuerzos realizados por el actor no han probado con precisión la cuantía del daño. Es decir, que en procedimientos de defensa de la competencia, donde se ejercita por el adquirente perjudicado una acción privada, con asimetría informativa, debe de procederse a formular por éste una hipótesis razonablemente fundada de la estimación de ese daño causado; pero este deber probatorio rebajado no conlleva que puedan estimarse reclamaciones que no incluyen informe pericial alguno como es el caso.***

3.1. En relación a ello, determina la **SAP Madrid, Sección 28ª, de 28-1-2022** que " *Corresponde al tribunal nacional valorar si el demandante ha acreditado el cumplimiento de los presupuestos que dan lugar a la indemnización. No obstante, no debe perderse de vista el principio de efectividad, con arreglo al cual no debe incurrirse en posturas que conviertan en prácticamente imposible o excesivamente difícil el derecho a una plena compensación derivada de los daños causados por la infracción de las normas de competencia. De ahí que, una vez apreciada la conducta infractora, no debería denegarse la concesión de indemnización simplemente porque los esfuerzos realizados por el demandante no consiguieran como resultado probar con suficiente precisión la cuantía del daño sufrido (sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 2006, "Manfredi", apartado 98, y CSWP 2008, 197).*

Ahora bien, ello no supone que pueda resultar admisible que los reclamantes incurran en desidia con respecto al esfuerzo probatorio que de un modo adecuado debe desplegarse en esta materia para justificar la reclamación indemnizatoria. Para evitarlo deben valerse de medios de prueba adecuados a ese fin, tales como la prueba pericial (artículo 335 de la LEC), que puede tener especial valor para la comprensión de escenarios económicos hipotéticos que puedan ser comparados (contraste entre lo que ocurrió y lo que debería haber ocurrido en ausencia de infracción) u otras alternativas. Como también debe tenerse presente que el principio de adquisición procesal permite al juzgador tomar en cuenta la información relevante proporcionada por las otras partes que puedan ofrecer soluciones alternativas razonables.

Pero lo que no resulta admisible es que puedan prosperar reclamaciones que, porque no aporten prueba alguna o las presenten carentes de método riguroso y científico, presenten tales carencias que impliquen un intento de alterar los presupuestos del régimen de responsabilidad derivado de los daños por infracciones del Derecho de la Competencia. Porque al amparo de éste puede defenderse un cierto grado de inversión de la carga de la prueba, mas no una completa exoneración de esfuerzo probatorio que incumbe al demandante. Exigir un estándar de prueba mínimo es completamente necesario a fin de evitar que pueda incurrirse en abusos en la reclamación o en errores en la fijación de la indemnización. Porque la cuantificación de la reclamación indemnizatoria debe sustentarse en una hipótesis razonable y técnicamente fundada sobre datos contrastables (sentencia de la Sala 1ª del TS nº 651/2013, de 7 de noviembre)"

En el presente caso no nos encontramos ni siquiera ante una prueba pericial totalmente insuficiente, sino ante la ausencia de toda prueba aportada por la parte demandante, debiendo entender que las facultades de estimación del tribunal no exoneran al demandante de la carga procesal de tener que aportar un estándar mínimo de prueba sobre el específico daño sufrido, por imprecisa que resulte la cuantificación. En definitiva, como indica la Sentencia indicada *"Por ello no deben confundirse las facultades estimativas con el estándar mínimo de prueba. Las facultades estimativas son aplicables para corregir el problema que representa la aproximación a la cuantía de los daños en los informes periciales, pero no exoneran al demandante de ofrecer una valoración de los daños al menos aproximativa y razonable (aunque no resulte precisa o se introduzcan variables necesariamente hipotéticas) de acuerdo con los hechos que sustentan la infracción, aplicando alguno de los métodos aceptados en la teoría económica."*

3.2. Por lo expuesto, se desestima la demanda por esta insuficiencia probatoria del actor.

SÉPTIMO.- Sobre las costas del procedimiento.



1.Conforme al **artículo 394.1 LEC** , a pesar de la desestimación de la demanda, no se imponen costas atendiendo a las dudas de derecho existentes en el momento de presentación de la demanda y en el de la sentencia, en relación a este tipo de demandas del "cártel de coches" en los juzgados de lo Mercantil de Barcelona, en el que no se han dictado Sentencias en este momento y en el que no existe ninguna resolución de segunda instancia.

FALLO

Que **debo desestimar y DESESTIMO ÍNTEGRAMENTE** la demanda interpuesta por Ceferino frente a NISSAN IBERIA, S.A., a la que absuelvo de todos los pedimentos frente a la misma deducidos. No se condena en costas a ninguna de las partes.

Notifíquese la presente Sentencia a las partes, haciéndoles saber que es FIRME y que frente a ella no cabe recurso alguno (artículo 455. 1 LEC).

Líbrese testimonio de la presente resolución para su unión a los autos principales y llévese el original al libro de Sentencias de este Juzgado.

Así por esta mi sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

La Magistrada

Puede consultar el estado de su expediente en el área privada de sejudicial.gencat.cat

Los interesados quedan informados de que sus datos personales han sido incorporados al fichero de asuntos de esta Oficina Judicial, donde se conservarán con carácter de confidencial, bajo la salvaguarda y responsabilidad de la misma, dónde serán tratados con la máxima diligencia.

Quedan informados de que los datos contenidos en estos documentos son reservados o confidenciales y que el tratamiento que pueda hacerse de los mismos, queda sometido a la legalidad vigente.

Los datos personales que las partes conozcan a través del proceso deberán ser tratados por éstas de conformidad con la normativa general de protección de datos. Esta obligación incumbe a los profesionales que representan y asisten a las partes, así como a cualquier otro que intervenga en el procedimiento.

El uso ilegítimo de los mismos, podrá dar lugar a las responsabilidades establecidas legalmente.

En relación con el tratamiento de datos con fines jurisdiccionales, los derechos de información, acceso, rectificación, supresión, oposición y limitación se tramitarán conforme a las normas que resulten de aplicación en el proceso en que los datos fueron recabados. Estos derechos deberán ejercitarse ante el órgano judicial u oficina judicial en el que se tramita el procedimiento, y las peticiones deberán resolverse por quien tenga la competencia atribuida en la normativa orgánica y procesal.

Todo ello conforme a lo previsto en el Reglamento EU 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, en la Ley Orgánica 3/2018, de 6 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y en el Capítulo I Bis, del Título III del Libro III de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.