



WWW.CONSULTORESTECNICOS.ES

Roj: **SJM BI 13697/2022 - ECLI:ES:JMBI:2022:13697**

Id Cendoj: **48020470012022100341**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Bilbao**

Sección: **1**

Fecha: **23/11/2022**

Nº de Recurso: **526/2022**

Nº de Resolución: **340/2022**

Procedimiento: **Juicio verbal**

Ponente: **MARCOS FRANCISCO BERMUDEZ AVILA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 1 DE BILBAO

BILBOKO MERKATARITZA-ARLOKO 1 ZENBAKIKO EPAITEGIA

BARROETA ALDAMAR, 10 - 3ª planta - CP/PK: 48001 Bilbao

TEL.: 94-4016687 FAX: 94-4016973

Correo electrónico/ Helbide elektronikoa: mercantil1.bilbao@justizia.eus / merkataritza1.bilbo@justizia.eus

NIG PV/ IZO EAE: **48.04.2-22/021287**

NIG CGPJ / IZO BJKN : **48020.47.1-2022/0021287**

Procedimiento / Prozedura: **Juicio verbal / Hitzezko judizioa 526/2022 - B**

Materia: DERECHO MERCANTIL: OTRAS CUESTIONES

S E N T E N C I A Nº 340/2022

En Bilbao, a 23 de noviembre de 2022

Procedimiento: JV 526/22

Sobre: Reclamación de daños y perjuicios derivados de una infracción de las normas de defensa de la competencia. Cártel de los concesionarios de automóviles.

Demandante: Rodolfo .

Procurador/a Sr/Sra.: M. Arruza

Letrado/a Sr./a: I. Gorostiaga

Demandado/a/s: Renault España Comercial, S.L. (en rebeldía)

Vistos por mí, Marcos Bermúdez Ávila, Magistrado-Juez del Juzgado de lo Mercantil nº 1 Bilbao, los presentes autos.

ANTECEDENTES

PROCESALES

1. La demanda

Fue presentada el 20 de julio de 2022. En ella el actor, tras alegar los hechos y fundamentos de derecho que tuvo por convenientes sobre su condición de consumidor, la adquisición del vehículo por importe de **16.500 euros**, la existencia del cartel y la cuantificación del daño termina solicitando la condena de la mercantil demandada al pago de la suma de **2.227,37 euros**, en concepto de sobrepago pagado por el actor con sujeción al informe pericial aportado, o subsidiariamente la que se determine por el juzgado en concepto de daño derivado de la práctica anticompetitiva, con sus intereses legales y las costas del procedimiento.



2. Rebeldía de la mercantil demandada

Emplazada en la forma que obra en autos, la mercantil demandada deja transcurrir el plazo para la contestación a la demanda sin personarse ni contestar, por lo que fue declarada en situación de rebeldía por diligencia de ordenación de 29.09.2022.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

La reclamación va a ser parcialmente estimada, condenando a la mercantil demandada a abonar al demandante el 5% del precio final del vehículo adquirido en su concesionario, con sus intereses legales.

Concurren en este caso los presupuestos exigibles para el éxito de la reclamación, siquiera parcialmente. La mercantil demandada no ha comparecido en autos para cuestionarlos: (i) la resolución sancionadora de la Comisión recoge el impacto de la conducta infractora en el precio de los vehículos comercializados, impidiendo la aplicación de mayores descuentos u otros beneficios comerciales en la transacciones comerciales cartelizadas; (ii) las resoluciones de la jurisdicción contencioso-administrativa que confirman la sanción descartan que la conducta infractora tuviese un alcance "procompetitivo"; (iii) correspondía a la demandada la prueba de que, en este caso, el cartel no produjo un sobrecoste al adquirente, y no lo ha hecho (no se persona para hacerlo); (iv) los informes periciales aportados por las partes, sirven para valorar el cumplimiento de su carga probatoria, pero no son aptos para la cuantificación del sobrecoste, porque no analizan este caso concreto (precio de lista, precio de venta, descuentos aplicados en la operación, extras, etc.), sino que se trata de una estimación estadística del sobrecoste repercutido en el sector en el periodo cartelizado para luego aplicarlo al vehículo del demandante (docs. 5 y 6). Por este motivo, debe hacerse una valoración judicial del daño para compensar al perjudicado, atendiendo a los factores de estimación aplicables.

Primero. Régimen jurídico aplicable para resolver el litigio

Resultan de aplicación lo dispuesto en los artículos 1 de la LDC, 101 del TFUE, el art. 1.902 CC, el art. 217.7 de la LEC; la jurisprudencia que los interpreta (STJUE de 28 de marzo de 2019 y SSTs de 3 de octubre de 2019 y 7 de noviembre 2013); el contenido de la Comunicación de la Comisión sobre la cuantificación del perjuicio en las demandas de los artículos 101 o 102 del TFUE y su *Guía práctica* de cuantificación de la Comisión; y la propia *Guía práctica* elaborada CNMC.

La Directiva de Daños del 2014 y su transposición al derecho interno mediante la nueva redacción de los artículos 71 y ss de la LDC dada por el RDL 9/2017, de 26 de mayo, aunque no resultan de aplicación directa por su entrada en vigor con posterioridad a la infracción, recogen el acervo comunitario y la doctrina jurisprudencial que venía aplicándose a este tipo de reclamaciones, por lo que deben tenerse en cuenta a los efectos de interpretar el precepto legal aplicable para resolver esta acción de responsabilidad contractual, el art. 1902 del CC.

Segundo. Descripción de la infracción y su impacto en la competencia

1. La resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015

La autoridad nacional de defensa de la competencia sanciona a la mercantil demandada y a otras 23 empresas distribuidoras de automóviles de las distintas marcas que se comercializan en el mercado (Citroën, Peugeot, Renault, Toyota, Wolkswagen, Audi, Volvo y Seat) por infringir el art. 1 de la L. 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y el art. 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Dice la resolución (hechos sexto y séptimo) que:

(i) *(L)a infracción está constituida por el **intercambio de información confidencial** comercialmente sensible, actual y futura (...) que cubría la práctica totalidad de las actividades realizadas por dichas empresas mediante su red de concesionarios: venta de vehículos nuevos, usados, prestación de servicios de taller, reparación, mantenimiento y venta de piezas de recambios oficiales .*

(ii) *Pese a que (este) intercambio de información sensible constituye un supuesto de **restricción de la competencia por su objeto** y ello es por sí suficiente para apreciar el ilícito administrativo y determinar las responsabilidades correspondientes, también ha quedado probado que la conducta ha ocasionado efectos perniciosos sobre la competencia efectiva en el mercado, al provocar una artificial disminución de la incertidumbre de las empresas en relación a la política comercial de las competidores y una correlativa disminución de la competencia durante los años en los que se produjeron los intercambios de información analizados .*

(iii) *Si bien (l)a conducta **no se ha materializado en una fijación explícita de precios** o cantidades por parte de los partícipes (...) 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 (...) La disminución de la competencia generada por tales intercambios de información durante los periodos en los que se produjeron **se ha 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.

2. La sentencia de la Audiencia Nacional, Sala de lo contencioso-administrativo, de 19.12.2019 (ROJ SAN 5023/2019)

En el procedimiento seguido ante la Sala de lo contencioso de la Audiencia Nacional, la demandante solicitaba la nulidad de la sanción (y subsidiariamente la reducción de su importe), negando que los intercambios de información por los cuales se les ha sancionado puedan calificarse como constitutiva del cartel, con alineamiento en el comportamiento de los distintos competidores, eliminando con ello la competencia en el mercado. Apoyaba su tesis en el **informe pericial de Compass Lexecon**, según el cual, *este intercambio de información permitió identificar estrategias para reducir eficaz y rápidamente los costes en las redes oficiales de concesionarios, que se tradujo en una mayor rentabilidad de los concesionarios y ello tuvo una relación directa en los precios y en los descuentos ofrecidos al consumidor en la compra de los vehículos; precios que, según expone, se estabilizaron en España frente a la subida de precios que se produjo en el resto de los países de Europa y que, según se refiere en dicho informe, fuer precisamente (este) intercambio de información lo que ocasionó una caída en los precios de los vehículos.*

La Sala rechaza este argumento y desestima el recurso: "no podemos compartir la afirmación de que el intercambio de información supuso un lícito *benchmarking* (...) *figuran en el expediente administrativo números indicios y pruebas que ponen de manifiesto que las empresas fabricantes de automóviles de las distintas marcas mantuvieron entre ellas diversos contactos, bien a través de reuniones o bien a través de correos electrónicos, que implicaron una actuación conjunta y común en un mismo mercado: principalmente perseguían obtener una mayor rentabilidad en las redes oficiales de concesionarios y para ello se comprometieron a remitir de forma periódica -según los datos, podía ser mensual, trimestral o anual- datos que permitían conocer los resultados económicos de sus competidores, así como las medidas estratégicas y comerciales que eran eficaces para mantener la viabilidad de los concesionarios mejorando la venta de vehículos*" (f.d. octavo de la sentencia). Y, en la línea con la resolución de la CNMC impugnada, la Sala, con cita de la STS de 21 de enero de 2019, sostiene que *cuando nos encontramos ante infracciones por objeto (como en el caso enjuiciado) no es necesario analizar la incidencia que dicha conducta infractora tiene sobre el mercado, ya que por su propia naturaleza son aptas para incidir en el comportamiento de las empresas en el mercado, ni es posible rebatir esta afirmación mediante observaciones basadas en que los acuerdos colusiones no tuvieron efectos relevantes en el mercado. Para concluir que, en este caso, "el intercambio de información" reducía la "incertidumbre" a la que se enfrentaban en el mercado conociendo mejor la estrategia comercial de los competidores (cifras de venta y posventa, beneficios, venta de recambios, talleres, beneficio antes de impuestos, márgenes comerciales...), lo que "rompe la lógica comercial y quebranta las normas básicas del funcionamiento competitivo del mercado al permitir que los competidores actuasen en consecuencia modificando su conducta en el mercado* (f.d. 10).

3. La STS de 20 de abril de 2021 (ROJ 1795/2021)

Recurrida en casación por la hoy demandante la sentencia de la AN, vuelve a insistirse en el recurso que el intercambio de información tenía un "**carácter procompetitivo**", argumento que vuelve a ser rechazado por el TS, que considera la concurrencia de los elementos constitutivos de la infracción por el objeto sancionada por la CNMC y desestima el recurso de casación.

Segundo. El derecho a la reparación derivado de la infracción de las normas de defensa de la competencia. La prueba del daño

1. La infracción por el objeto sancionada produjo una disminución en la competencia que se traslada al consumidor final

Así lo dice la resolución de la CNMC y las sentencias que resuelven los recursos contencioso-administrativos interpuestos por la hoy demandante: el intercambio de información no tuvo como finalidad ni efecto la mejora de la competencia en beneficio del adquirente final de los vehículos y sí, en cambio, un impacto en el precio final en forma de menores descuentos y beneficios comerciales.

2. No ha sido practicada prueba alguna que descarte el daño en este caso



La constatación de la infracción y su impacto en el mercado afectado de esta forma, obligaba a la demandada a probar en este juicio que, en contra de lo que se resuelve en la vía jurisdiccional administrativa, nos encontramos con un "cartel de efecto cero" o "procompetitivo" o que, en este caso concreto, el demandante no fue perjudicado por la conducta porque en ningún caso se le hubiesen aplicado mayores descuentos o beneficios comerciales, ya que sus márgenes comerciales no lo hubiesen permitido. Y no lo ha hecho. La demandada se mantiene en situación de rebeldía procesal.

En conclusión, a juicio de quien ahora resuelve, la conducta de la demandada, por su participación en el intercambio de información sancionada como conducta anticoncurrencial, produjo daños al demandante en forma de sobrecoste en la adquisición del vehículo, sin que haya sido demostrado lo contrario por la infractora demandada (art. 1902 CC).

Tercero. La cuantificación de los daños y perjuicios causados. Doctrina general

La STS de 7 de noviembre de 2013 (asunto "cartel del azúcar") establece los parámetros jurisprudenciales aplicables a la cuantificación del daño, que pueden resumirse de la siguiente forma: corresponde la prueba de su cuantificación al demandante, aportando un informe con bases correctas y utilizando un método razonable; incumbe al infractor formular y acreditar una hipótesis y cuantificación alternativa que pueda considerarse mejor fundada; en cualquier caso, la dificultad probatoria no debe impedir que las víctimas reciban un importe de indemnización adecuado al perjuicio sufrido, sino que justifica una mayor amplitud del poder de los jueces para estimar el perjuicio, con la necesaria justificación.

Este criterio jurisprudencial ha quedado *positivizado* de la siguiente forma: corresponde la carga de esta cuantificación al demandante (art. 76.1 LDC) y la de los costes repercutidos al demandado (art. 78.3). Pero si se acreditara que el demandante sufrió daños y perjuicios, pero resultara prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificarlos con precisión en base a las pruebas disponibles, los tribunales estarán facultados para estimar de la reclamación de los daños (art. 76.2).

Quinto. Su aplicación en el presente caso. Las pruebas periciales practicadas no son hábiles para la cuantificación

1. La parte actora cumple con su carga de presentar prueba para acreditar el daño, con la aportación del dictamen pericial que presenta con su reclamación, que cuantifica los perjuicios derivados de la conducta, acudiendo a los métodos estadísticos que considera aplicables.

Pero sus conclusiones no pueden ser aceptadas para llevar a cabo la cuantificación de los perjuicios causados. Como ya se ha adelantado, los informes periciales aportados aplican a la operación de venta del vehículo objeto del pleito el sobrecoste que se calcula para el sector en el periodo cartelizado, pero no analizan concretamente esta operación, con base a los datos de hecho disponibles, para determinar si la política de intercambio de información y limitación de los descuentos, en este caso, ha causado un perjuicio al demandante en forma de sobrecoste, derivado precisamente de la aplicación de menores descuentos de los que le corresponderían.

2. La mercantil demandada no aporta un informe pericial que contenga una "cuantificación alternativa mejor fundada" (STS citada).

Sexto. La estimación judicial de los daños: el 5% del precio de adquisición, con sus intereses legales desde la fecha de compra

Ante la ausencia prueba hábil, debe procederse a la estimación judicial acudiendo para ello a las circunstancias de la infracción sancionada (características del comportamiento infractor, número de empresas infractoras, duración, mercado afectado, cuantía de las multas) y teniendo presente que, de cualquier forma, incluso si se contase con todas las fuentes de prueba posibles (y no es el caso), en este tipo de asuntos únicamente va a ser posible *estimar, no medir con certeza y precisión, cómo habría sido probablemente el hipotético escenario sin infracción* (ap. 123 de la Guía Práctica).

En este caso, el sobrecoste ilícitamente repercutido a la demandante quedará fijado en el **5% del precio de adquisición del vehículo**. Este porcentaje se entiende razonable por lo siguiente:

i) Fijar como indemnización una cifra inferior a este (mínimo) 5% del valor adquisición no parece razonable.

Como se recoge en la *Guía Práctica*, "infringir las normas de competencia expone a los miembros del cártel al riesgo de ser descubiertos y, por tanto, objeto de una decisión por la que se declare una infracción y se impongan multas. El mero hecho de que las empresas participen, a pesar de todo, en tales actividades ilegales indica que esperan obtener substanciales beneficios de sus acciones..." (ap. 140). También en este caso, es razonable pensar que la participación en el cartel de transferencia de información proporcionó beneficios comerciales a las empresas sancionadas (beneficios que incluso han sido valorados en la resolución de la



comisión para la cuantificación de las sanciones). Si la participación en el cartel ha provocado una disminución de los descuentos y beneficios aplicables al consumidor final, con los correlativos beneficios empresariales derivados, es razonable atender la reclamación del demandante. Y no se atendería estableciendo un porcentaje simbólico inferior a este 5%.

ii) Pero, al menos en este caso, y ante la falta de prueba de parte que acredite un perjuicio superior, tampoco parece razonable conceder al comprador del vehículo una cantidad superior.

No se trata de un cartel propiamente de fijación de precios, sino de intercambio de información (aunque tenga repercusión en el precio final del vehículo); ha sido acreditado con el informe pericial de la demandada que no hubo un incremento en el precio de venta de los coches como consecuencia de la conducta infractora en el momento de adquisición del vehículo (lo que no descarta que el precio hubiese sido menor); los descuentos o beneficios comerciales no se aplican con carácter general a todo comprador y en cualquier circunstancia. En este caso, el comprador del vehículo pagó 16.162,09 euros por su Citroën Picasso, sin que se ha acreditado ni el precio de lista de venta al público, ni los descuentos o beneficios comerciales le aplicaron.

A pesar de ello, no parece razonable desestimar íntegramente la reclamación, incluso con estas incertidumbres, cuando ha sido constatada la infracción y su impacto directo en la competencia que se *ha 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 (hecho séptimo de la resolución de la CNMC)*.

iii) Se alinea, por tanto, esta resolución con aquellas que hasta la fecha han declarado probado el daño y cuantificado el perjuicio derivado de la infracción, incluso en un porcentaje e importe superior (SJM Cádiz, de 05.04.2021, ROJ SJM CA 508/2021, que concede 2.000 euros de indemnización; y SJM de Oviedo, de 18.02.2020, ROJ sjm o 569/2020, 1.398 euros).

Otras resoluciones, en cambio, desestiman la reclamación íntegramente (SJM 3 de Oviedo, de 09.03.2020, ROJ SJM O 729/2020, porque "el margen comercial obtenido con la venta del vehículo era manifiestamente inferior al perjuicio que se reclama"; o la SJM de Tarragona, de 02.06.2021, ROJ SJM T 4406/2021, que acude también al "margen reducido" de venta del vehículo para negar que el comprador haya sufrido perjuicio alguno, desestimando también su reclamación).

Séptimo. Intereses y costas

A la cantidad fijada en esta sentencia devengará el importe de los intereses legales (y los procesales correspondientes) desde la fecha de adquisición del vehículo, momento en el que se produjo el daño que ahora queda cuantificado: *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* (considerando 12 de la Directiva de daños).

Y la estimación parcial de la demanda conlleva que no sean impuestas las costas procesales a ninguna de las partes (art. 394 LEC).

FALLO

Es parcialmente estimada la demanda presentada por Jesús Ángel contra PSAG Automóviles Comercial España, S.A. y, en su consecuencia, es condenada la demandada a abonar al actor el **5% del precio de venta del vehículo adquirido (825 euros)**, con sus intereses legales, sin imposición de costas.

Notifíquese la sentencia a las partes, haciéndoles saber que contra ella no cabe recurso. Expídase testimonio de ella, para su unión a los autos, y archívese el original en el legajo correspondiente.

Así lo mando y firmo.

PUBLICACIÓN.- Dada, leída y publicada fue la anterior sentencia por Sr./Sra. Magistrado(a) que la dictó, estando mismo/a celebrando audiencia pública en el mismo día de la fecha, de lo que yo, la Letrada de la Administración de Justicia doy fe, en Bilbao, a 23 de noviembre de 2022.