



JDO. 1A.INST.E INSTRUCCION N. 1 PALENCIA

SENTENCIA: 00046/2023

UNIDAD PROCESAL DE APOYO DIRECTO

OR4 ORDINARIO DEFENSA COMPETENCIA-249.1.4 0000222 /2022

Procedimiento origen: ORD PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0000223 /2022

Sobre RECLAMACION DE CANTIDAD

DEMANDANTE D/ña. R

Procurador/a Sr/a. [REDACTED]

Abogado/a Sr/a. [REDACTED]

DEMANDADO D/ña. PSAG AUTOMOVILES COMERCIAL ESPAÑA S.A. [REDACTED]

Procurador/a Sr/a. [REDACTED]

Abogado/a Sr/a. [REDACTED]

SENTENCIA N° 46/2023

En Palencia, a catorce de enero de dos mil veintitrés.

Vistos por D^a PALOMA MARTIN GALLEGO, Magistrada-Juez del Juzgado de lo Primera Instancia e Instrucción n° 1, y de lo Mercantil de Palencia, los presentes autos de procedimiento ordinario en reclamación de daños derivados de infracción de la normativa sobre competencia seguidos al n° OR4 222/2022, promovidos por el Procurador Sr. [REDACTED] en nombre y representación de D. R [REDACTED], bajo dirección letrada de D. [REDACTED] frente a PSAG AUTOMÓVILES COMERCIAL ESPAÑA, S.A., representada por la Procuradora Sra. [REDACTED] bajo dirección letrada de D. [REDACTED] dicta la presente resolución sobre la base de los siguientes

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por el Procurador Sr. [REDACTED] en nombre y representación de D. [REDACTED] se formula frente a PSAG AUTOMÓVILES COMERCIAL ESPAÑA, S.A., demanda de responsabilidad extracontractual en reclamación de daños y perjuicios causados por infracción de las normas de competencia, solicitando una sentencia por la que:

1. Condene a la demandada a abonar a mi mandante, la cantidad de TRES MIL OCHOCIENTOS SESENTA EUROS CON OCHO CÉNTIMOS (3.860,08€), en resarcimiento de los daños sufridos por la

practica concertada, así como los intereses legales desde la adquisición del bien y los procesales desde la interposición de demanda.

2. Condene al demandado al pago de las costas devengados en la instancia.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda se emplazó a la parte demandada a fin de que compareciera debidamente representada por abogado y procurador y contestara a la demanda, compareciendo la demandada y contestando dentro del plazo conferido, solicitando la íntegra desestimación de la demanda, con condena en costas a la parte actora.

TERCERO.- Convocadas las partes a la celebración de la audiencia previa para el día 08/02/2023, se celebró con la asistencia de las partes, sin avenencia, se propusieron, resultando admitidos, los siguientes medios de prueba:

- Parte actora: documental y pericial de D. [REDACTED]
- Parte demandada: documental, más documental (presentación del informe Oxera de 23/09/2022), pericial de KPMG, intervención en la pericial de la parte actora, ofrecimiento de sala de datos y, caso de llevarse a cabo, ampliación de su informe pericial

De la prueba indicada, resultó admitida en su totalidad la propuesta por la parte actora, y de la parte demandada fue inicialmente admitida toda, salvo la sala de datos y la correspondiente ampliación de informe pericial.

Formulado recurso de reposición por la parte actora respecto de la admisión de la más documental relativa al informe Oxera, presentado por la parte demandada en la mañana del día de la Audiencia Previa, se estimó el recurso, acordando que el mismo (Ac. 113), quedara fuera del procedimiento. La parte demandada formuló protesta a efectos de segunda instancia.

A continuación, consultadas las agendas del Juzgado y de los Letrados, quedó señalado el juicio para el día 06/03/2023.

Llegada tal fecha, se practicó la prueba propuesta y admitida consistente, con el resultado obrante en la grabación videográfica y, previo trámite de conclusiones, quedaron las actuaciones conclusas, y a la vista, para dictar Sentencia.

CUARTO.- En la tramitación de este juicio se han observado todas las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO.- Por el Procurador Sr. [REDACTED] se ejercita frente a PSAG AUTOMÓVILES COMERCIAL ESPAÑA, S.A, acción de reclamación de daños y perjuicios derivados de responsabilidad extracontractual, causados por infracción de las normas de competencia, acción y procedimiento para cuyo conocimiento es competente este Juzgado.

En concreto el origen del daño para el reclamante es la adquisición por el mismo de un vehículo Citroën C4 Picasso HDI 110 FAP CMP SX, por un precio de 22.794,73€, que fue matriculado [REDACTED], en el concesionario Autos Pisuerga S.L., pedido que se formalizó el 03/12/2007 (Ac. 6 del expediente digital). Reclama, por el sobrecoste, en acción *follow-on* derivada de infracción de normas de Derecho de la Competencia, el importe de 3.860,08€, que supone un 16,93% del precio de adquisición.

SEGUNDO.- Basa su reclamación la demandante, *grosso modo*, en que en 2015 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sancionó con 171 millones de euros a empresas fabricantes y distribuidores de marcas de automóviles en España por prácticas restrictivas de la competencia, por acuerdos en la fijación de precios. Entre las empresas sancionadas se encuentra la demandada en el presente procedimiento. Se trata de vehículos comprados entre 2006 y 2013. La sanción de la CNMC fue ratificada por la Audiencia Nacional y la decisión de esta ha sido a su vez confirmada por el *Tribunal Supremo en Sentencia 531/2021 de 20 de abril de 2021*; por lo que ha devenido firme.

Siendo éste el planteamiento de la parte actora, y ejercitándose una acción de responsabilidad extracontractual, hemos de convenir que es necesario que concurren los requisitos jurisprudencialmente exigibles para que se llegue a producir el éxito de la misma; esto es:

- a) acción u omisión culposa o negligente de aquél contra el que se ejercita la acción;
- b) daños y perjuicios causados al que reclama, y

c) relación de causalidad entre el actuar u omitir imprudentemente y el daño producido.

Como refiere la *Sentencia nº 470 de la Audiencia Provincial de Murcia, Sección 4ª, de 20 de junio de 2019* : "cuando se ejercita una acción autónoma o no consecutiva (*stand-alone*), el actor debe probar la concurrencia de todos estos presupuestos; sin embargo, en la acción *follow-on* (como la que aquí nos ocupa), la prueba del primer elemento (a) viene dada por la Decisión sancionadora de la CNMC, que resulta vinculante para los órganos judiciales (*art. 16 Reglamento (CE) Nº 1/03* y ahora además *artículo 9 de la Directiva* y *art. 75 LDC*, que extiende esa fuerza vinculante a las decisiones de las autoridades nacionales de competencia), y que ya había sido establecida con carácter general por el TJUE (entre otras, en la sentencias *Delimitis*, de 28 de febrero de 1991), pero se mantiene la necesidad de acreditar los restantes presupuestos b) y c)."

La demandada se opuso a la demanda, alegando prescripción, y disconformidad respecto a la responsabilidad de la demandada, disconformidad con la existencia de la propia acción sancionada por la CNMC en cuanto a que produzca el efecto que se demanda, disconformidad con la existencia del daño, disconformidad con la existencia de relación de causalidad, y disconformidad con la cuantificación del daño del informe pericial del actor.

En la Resolución de 23-7-2015, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 1 LDC, la cual se refiere a una infracción única y continuada del artículo 1 LDC, se sancionaba a los destinatarios de la Decisión figurando entre los sancionados PSAG, empresa distribuidora de la marca en España, por su participación en, según página 25 de la Resolución:

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, fecha de la realización de las inspecciones citadas. En estos intercambios habrían participado 20 empresas distribuidoras de las marcas AUDI, BMW, CHEVROLET, CITROËN, 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.

2.- 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, VW, LEXUS, MERCEDES, MITSUBISHI (esto es, B&M; en los elementos probatorios que constan en el expediente se identifica por la citada marca), PORSCHE y VOLVO, con la colaboración de URBAN desde 2010.

3.- 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.

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.

Todo ello forma parte de un acuerdo complejo, en el que se subsumen múltiples acuerdos de intercambio de información comercialmente sensible, participando 14 del total de las marcas incoadas, en concreto, 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.

Además, como se expone en la página 27 de la Resolución, los intercambios de información confidencial abarcaban datos relativos a rentabilidad, facturación de redes de concesionarios, márgenes comerciales, política de remuneración, estructura y organización de sus concesionarios, condiciones de estrategias comerciales, marketing al cliente final, fidelización, etc.

Por ello, en resumen, se ejercita por los adquirentes de vehículos a motor del grupo PSAG, una acción follow-on derivado de una Decisión de la CNMC, que se circunscriben a la de 23-7-2015. Se dirige contra una destinataria de la Decisión.

Dicha Resolución fue recurrida, dictándose sentencia por la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de diciembre de 2019, desestimando el recurso contra la Resolución, imponiendo diversas multas, por apreciar la comisión de la infracción al considerar que intercambiaron información con otras empresas fabricantes e importadoras de vehículos de motor en España, información determinada en su fundamento de derecho 7 que viene a establecer que "Dada la diversidad y multitud de datos intercambiados que, además, en su gran mayoría, afectan a la estrategia de las redes de concesionarios, esta Sala entiende que para poder determinar cuál es la naturaleza y características de la información intercambiada entre los distintos fabricantes de automóviles es conveniente relatar previamente el funcionamiento y estructura de este mercado que se caracteriza porque las marcas de automóviles en España aplican la modalidad de la distribución selectiva a través de una Red oficial de concesionarios, que permite limitar el número de los distribuidores y establecer unos criterios de selección cualitativos, para garantizar una calidad y solvencia de las empresas integradas en la red. En ese sistema de distribución selectiva la organización de la actividad comercial de la venta, de servicio posventa, marketing y el modelo de negocio del distribuidor en su conjunto se configura por la marca hasta el punto de que son las empresas distribuidoras de los vehículos a través de sus redes oficiales de concesionarios quienes comunican un precio de venta recomendado para que sea el concesionario quien finalmente establezca libremente el precio final de venta aunque 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. Aunque las redes de concesionarios actúan en su nombre y por cuenta propia, no obstante el proveedor de las marcas le impone una serie de obligaciones relacionadas con la previsión de venta y entrega, vehículos en stock, de exposición y demostración, garantía por defectos, gestión de relaciones con los clientes o promoción comercial, así como la obligación de entregar toda la documentación relativa a la actividad comercializadora del concesionario, como resultados de ventas, prestación de servicios postventa o previsiones de demanda con objeto de facilitar al proveedor la realización de las actividades de estrategia y promoción comercial, la realización de estudios de mercado, campañas de rellamada y taller, entre otras".

Esta resolución fue recurrida, dictándose finalmente la STS de 20-4-2021, que desestima el recurso del recurrente, analizando en su fundamento cuarto la base del recurso de casación, consistente en "La controversia casacional se centra en determinar si el intercambio de la aludida información entre empresas fabricantes y distribuidoras de automóviles constituye una restricción por objeto -como entendió la resolución administrativa sancionadora- o si, como defienden las recurrentes, en atención a la naturaleza de la información intercambiada -que, en su alegato, no versaba sobre precios- no existen elementos suficientes para poder apreciar la existencia de una infracción por objeto, por tratarse de una conducta legítima, en tanto que justificada por las circunstancias concurrentes en el momento en el que se llevó a cabo y por la ausencia de un análisis riguroso por parte de la CNMC de los diferentes aspectos apuntados en la STJUE Budapest Bankantes reseñada Los intercambios consisten en datos desagregados (con desglose de unidades vendidas, ingresos, resultados económicos de la actividad y en porcentaje sobre los ingresos, importes de beneficios respecto a vehículos nuevos, usados, recambios y postventa) datos actuales que se transmiten una vez obtenidos, de forma confidencial y secreta (con identificación por dígitos y de forma oculta) facilitados con carácter periódico(con carácter semestral o la remisión mensual, trimestral o anual en función del informe a elaborar por Urban), siendo, en suma, información comercial sensible y apta para reducir la incertidumbre en el proceso de determinación de los precios y en la conducta futura de las

competidoras, que afecta gravemente la independencia con la que cada operador debe actuar en el mercado.

Vemos así que gran parte de la información compartida entre las empresas del automóvil se refiere a la remuneración y márgenes comerciales de las redes de concesionarios que incorpora datos relativos a elementos y variables de los precios con influencia en el precio final de venta"

- Directiva de Daños y Real Decreto-Ley 9/2017 de 26 de mayo.

Se dictó Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea Texto pertinente a efectos del EEE, para su trasposición a más tardar en fecha 27-12-2016 (art. 21).

Se traspuso la misma, conforme Real Decreto-ley 9/2017, de 26 de mayo, por el que se transponen Directivas de la Unión Europea en los ámbitos financiero, mercantil y sanitario, y sobre el desplazamiento de trabajadores y además en el mismo se determina respecto al derecho transitorio en su DT 1ª que "1. Las previsiones recogidas en el artículo tercero de este Real Decreto-Ley no se aplicarán con efecto retroactivo. 2. Las previsiones recogidas en el artículo cuarto de este Real Decreto-Ley serán aplicables exclusivamente a los procedimientos incoados con posterioridad a su entrada en vigor". Por tanto, respecto a derecho sustantivo, se establece su carácter no retroactivo, y respecto al derecho procesal, se aplicará a la nueva normativa, según el citado Real Decreto.

- Régimen legal aplicable.

En relación con el régimen legal aplicable, si acudimos a la propia Directiva a su art. 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".

Así, el régimen general aplicable que debe de atenderse en estas reclamaciones se circunscribe en teoría al vigente a la fecha de producción de los hechos que son desde 2006 hasta 2013 en relación al cartel, y la demandada desde marzo de 2010 hasta agosto de 2013, 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 este sentido se ha pronunciado la práctica totalidad de la jurisprudencia menor, destacando por todas la SAP Madrid, secc. 28, de 28-1-2022, que determina en su fundamento quinto en relación con el cartel de camiones que: "El comportamiento infractor se estuvo produciendo entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011. Esa es la referencia cronológica de interés. Porque la aplicación de la Directiva 2014/104/UE 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 y a su norma de transposición al Derecho español, el Real Decreto Ley 9/2017 (que modificó la Ley 15/2007, de Defensa de la competencia), dado que la fecha de ocurrencia de los hechos es anterior a la vigencia de esas normativas. El principio de interpretación conforme a directiva tiene su límite en los postulados de la no retroactividad y de la seguridad jurídica que rigen en el Derecho de la Unión, por lo que los acontecimientos que aquí nos ocupan quedan fuera de su ámbito de aplicación temporal. La irretroactividad de la nueva norma sustantiva está además enunciada en el artículo 22 de la Directiva y en la disposición transitoria primera del RDL 9/2017. La acción de reclamación debe quedar sustentada, por lo tanto, en la tradicional responsabilidad civil extracontractual (artículo 1902 del C. Civil y sentencia de la Sala 1ª del TS 651/2013, de 7 de noviembre, sobre el cártel del azúcar), en relación con las previsiones contenidas en el artículo 101 del TFUE, que considera ilícitos los acuerdos colusorios, y en el artículo 16 del Reglamento (CE) 1/2003, que obliga a la aplicación uniforme de la normativa comunitaria de la competencia y a que los tribunales tengan presente el sentido de las Decisiones adoptadas por la Comisión europea. A la luz, todo ello, de la jurisprudencia que emana del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), dado que se trata de materia que interesa al Derecho comunitario".

TERCERO.- En orden a la cuestión atinente a la legitimación activa, hemos de decir que si bien es cierto que a tenor del Registro de la DGT (art.2 del RD 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos) los datos contenidos en el mismo "no prejuzgarán las cuestiones de propiedad", de manera que por sí solos, las licencias y permisos de circulación no acreditan la titularidad, la aportación de consuno de estos documentos y pólizas de *leasing*, facturas, albaranes, documentación contable etc., justifican suficientemente en estos litigios (que no versan sobre la titularidad dominical de los vehículos y que cuentan con la dificultad añadida de la no obligación de conservar la documentación; en el caso de las empresas más allá del periodo del art.30 C.Com) la condición de posibles perjudicados; cumpliéndose así el principio "inspirador" (dado que no es de aplicación por no estar entonces en vigor, como luego veremos) del art.12-1 de la Directiva 2014/104/UE, que dispone: "Para garantizar la plena efectividad del derecho al resarcimiento pleno establecido en el artículo 3, los Estados miembros velaran por que, con arreglo a las disposiciones previstas en el presente capítulo, el resarcimiento de daños y perjuicios pueda reclamarlo del infractor cualquiera que los haya sufrido, con independencia de que se trate de un comprador directo o indirecto, y se eviten indemnizaciones muy por encima de los daños y perjuicios causados al demandante por la infracción del Derecho de la competencia, así como la falta de responsabilidad del infractor." En el mismo sentido, *sentencia de la A.P de Pontevedra de 29 de junio de 2020 y 6 de octubre de 2020 y sentencia 165/2021 de la A.P de Valladolid de 12 de marzo de 2021*, entre otras.

En el presente caso la legitimación activa es clara, por ser el actor el comprador del vehículo, tal como se acredita por las hojas de pedido y transferencias, por tanto, eventual perjudicado por el acuerdo. Así como la legitimación pasiva, en cuanto que la demandada es la fabricante de aquél; afectada por la sanción.

CUARTO.- En cuanto a la prescripción, cabría discutir si procede aplicar el plazo de prescripción de cinco años del artículo 74 LDC, cuando la acción haya sido ejercitada tras la entrada en vigor del precepto pero la infracción haya sido anterior, o el régimen ordinario de un año precedente del art. 1902 CC, en relación con el art. 1968 CC, desde que lo supo el agraviado.

Los hechos relevantes de este caso (i.e. la infracción y la transacción que dio lugar al daño reclamado) tuvieron lugar

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

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

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

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

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

"El artículo 10 de la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por

daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea, debe interpretarse en el sentido de que constituye una disposición sustantiva a efectos del artículo 22, apartado 1, de dicha Directiva y de que en su ámbito de aplicación temporal está comprendida una acción por daños que, aunque se derive de una infracción del Derecho de la competencia que finalizó antes de la entrada en vigor de la citada Directiva, fue ejercitada después de la entrada en vigor de las disposiciones que transponen tal Directiva al Derecho nacional, en la medida en que el plazo de prescripción aplicable a esa acción en virtud de la regulación anterior no se había agotado antes de que expirara el plazo de transposición de la misma Directiva.

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

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

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

Así las cosas, el plazo de prescripción es de cinco años y no de un año pero, aunque se aplicara éste, dado que el cómputo no puede iniciarse sino desde las sentencias del TS que confirmaban las de la Audiencia Nacional, adquiriendo firmeza

con ello la resolución administrativa de la CNMC, al ser la última *sentencia del Tribunal Supremo, Sala Tercera, en este caso de 01/12/2021*, interponiéndose la demanda en abril de 2022, no ha transcurrido un año desde el inicio del cómputo.

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

- (i) la conducta constitutiva de la infracción;
- (ii) la calificación de tal conducta como infracción del Derecho de la competencia;
- (iii) el hecho de que la infracción le ocasionó un perjuicio;
- Y
- (iv) la identidad del infractor que haya causado ese perjuicio.

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

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

Para el cártel de coches, a falta de publicación en un diario oficial e interpuestos recursos contra la resolución de la CNMC, el plazo no puede empezar a contar sino desde que aquella alcanzó firmeza tras la última de las *sentencias del Tribunal Supremo (1/12/2021)* por aplicación del *art.1974 CC*, al tratarse de obligaciones solidarias. En nuestro caso, aun cuando se reanudara el plazo desde el dictado de la *sentencia de la Sala Tercera del T.S en virtud del recurso interpuesto por PSAG Automóviles Comercial España SA, el 20/04/2021*, y aunque tomáramos el plazo de un año de prescripción del *art.1968.2 CC*, al presentarse la demanda el 22/04/2022 tampoco habría prescrito la acción.

Por todo lo cual la excepción no puede ser acogida.

QUINTO.- Como recuerda el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Valladolid en Sentencia de 07/12/2022, y su Ponente, D. Javier Escarda, en este procedimiento se plantea una acción de reclamación de cantidad derivada de ilícito competencial declarado por la CNMC, esto es, la conocida como acción "*follow on*"; consecutiva a una infracción declarada. El ilícito se proclamó en virtud de resolución de 23-7-15 que constató la existencia de infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia mediante tres conductas diferenciadas:

A) Intercambios de información comercialmente sensible sobre la estrategia de distribución comercial, los resultados de las marcas, la remuneración y márgenes comerciales a sus redes de concesionarios con efecto en la fijación de los precios de venta de los automóviles, así como en la homogeneización de las condiciones y planes comerciales futuros de venta y posventa de los automóviles en España desde, al menos, 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 caso, AUTOMÓVILES CITROËN ESPAÑA S.A (CITROËN) y PEUGEOT ESPAÑA S.A (PEUGEOT) - conjuntamente denominadas PSAG Automóviles Comercial España S.A, participó según la resolución de la CNMC en los tres foros de intercambio.

La decisión de la CNMC fue recurrida y ulteriormente confirmada tanto por la *Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo (sección sexta) de la Audiencia Nacional de 19-12-19* como por la *Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 20-4-21*. En concreto, ésta última, y en relación con el alegato de la demandada en tanto a que el acuerdo plasmado no tuvo relevancia o materialización en el precio final de adquisición del vehículo, sancionándose una mera "conducta de riesgo", señaló:

"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".

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

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

Sentada la incidencia de los acuerdos en el precio, dada la naturaleza de la infracción y la materia que nos ocupa, es evidente que la actora gozaba de la presunción del daño, aunque no por el *art.76.3 LDC* al no estar vigente, sino por aplicación de la doctrina jurisprudencial. En tal sentido las recientes *SSAP Barcelona secc. 15ª, de 10 de enero de 2020*, han reconocido la vigencia de la regla *ex re ipsa* a la litigación *follow on*. De igual manera la *SAP Valencia, 9ª, de 16 de diciembre de 2019*, señala:

"6) Añadimos, finalmente, que también nuestro Tribunal Supremo, en diversos supuestos (propiedad industrial,

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

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

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

Dicha sentencia dictada en el conocido caso del "cártel del azúcar" señala que será preciso la representación de un escenario hipotético en el que se expongan los precios de compra que habrían tenido los productos o servicios afectados (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.

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

En efecto, el perito de la parte demandante ha optado en este caso, tras enunciar los diversos métodos de análisis existentes, por un método comparativo respecto a otros mercados cercanos geográficamente, usando como único factor de corrección el PIB per cápita de los distintos mercados analizados. Expresa que dicho método puede arrojar los cálculos más exactos ya que utiliza cifras reales de productos

iguales, lo que repercute en una exactitud mayor a la hora de calcular importes. Aduce que no utiliza un método diacrónico por cuanto que *"...los modelos de automóviles van variando con el tiempo y no permanecen constante durante la duración total del cártel"*; lo que no compartimos pues puede ser cierto para determinados modelos pero no para la generalidad, existiendo además bases de datos suficientes pues es notorio que existen en España varias revistas y páginas web especializadas del sector, que publican regularmente precios, y lo han hecho antes, durante y después del periodo cartelizado.

Alude en el informe que para recopilar los precios durante la duración del cártel, se utilizan los históricos de precios de revistas que son referentes en los mercados automovilísticos referenciados (*Autobild* en Alemania, *La Revue Automobile* en Francia o *Automoto* en Italia). Así, partiendo de esos datos y con el PIB como factor de corrección, halla una media que deduce del precio de venta real, alcanzando la conclusión de que el importe pagado en exceso por la parte actora, como consecuencia de la fijación de precios de compra por el cártel de vehículos, asciende a 3.860,08€, sobre un total de precio base de 22.794,73 euros. El perito no lo expresa, pero ello implica un 16,93% de sobrecoste en el precio abonado por el vehículo en cuestión.

Pues bien, pese al esfuerzo realizado, el informe parece un tanto pobre. Hace una peculiar utilización del PIB per cápita o renta per cápita, ajustando el precio en cada mercado al porcentaje que correspondería conforme al español. Mas no toma en consideración que el precio del vehículo en cada país poco tiene que ver con su producto interior bruto (así basta ver que el precio para el modelo en cuestión es casi idéntico en Alemania y Francia) y no considera el poder adquisitivo (PPA) como factor relevante. Desecha factores de corrección tan importantes como la demanda y sobre todo los costes (no son iguales, sobre todo los laborales, los de un Citroën fabricado en España y en Francia), así como la inflación (factor absolutamente determinante pues incide directamente en el precio y notablemente diferente en los países utilizados). No aporta los listados de precios seleccionados haciendo una vaga remisión a sus fuentes (revistas) y ni siquiera coincide el año de compra y el modelo concreto (a tenor de los pantallazos incorporados al informe), tan solo la motorización.

El informe por tanto no es acogible. La complejidad de la cuestión exigía un examen o análisis más detallado, tomando en cuenta más variables y métodos más convincentes (ni siquiera era preciso utilizar complejas técnicas de regresión

econométrica) para lo que se podía haber valido de las mismas fuentes utilizadas.

Por tanto, la estimación del daño no es adecuada.

Existiendo contra-informe de la demandada, que pudiera estar mejor fundado, toda vez que el aportado por la demandada lo que sostiene es la inexistencia del daño, y no cuantifica un escenario alternativo de modo fundado, que permita valorar un perjuicio diferente.

Señala la sentencia del TS arriba reseñada que:

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

Y añade la SAP Valladolid, secc. 3ª, de 18-2-22 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.

Así pues, nos encontramos ante un supuesto de hecho en el que se ha acreditado la existencia de daño derivado de ilícito competencial pero en el que, con las pruebas traídas al proceso, no es posible proceder a su cuantificación. Es por ello que resultará de aplicación el criterio de estimación judicial del daño que se ha plasmado en la ya citada STJUE de 22-6-22, que sostuvo el carácter procesal del contenido del artículo 17 Directiva 2014/104 y 76.2 LDC nacional: constituye una disposición procesal a efectos del artículo 22 apartado 2 de la citada Directiva y de que en su ámbito de aplicación temporal está comprendida una acción por daños que, aunque se derive de una infracción del Derecho de la competencia que finalizó antes de la entrada en vigor de dicha Directiva, fue ejercitada después del 26 de diciembre de 2014 y después de la entrada en vigor de las disposiciones que transponen tal Directiva al Derecho nacional.

En esta línea también la AP Pontevedra en Sentencia 108/2020: si la demandante no atiende suficientemente la carga de probar el perjuicio, resulta legítimo en infracciones de esta clase, caracterizadas por la enorme dificultad probatoria y por la extrema onerosidad de acceso a las fuentes de prueba, que el tribunal identifique un método de valoración razonable, según resulta de criterio jurisprudencial consolidado.

La SAP Valladolid -sección 3ª- de 3-11-21 también se hace eco de que "la regla "ex re ipsa" permite desprender de la infracción declarada por la autoridad el daño efectivo causado en el mercado, cuando tal resultado es su natural consecuencia"; "Los Tribunales nacionales, basándose en este conocimiento empírico, han declarado que es probable que, por regla general, los cárteles den lugar a costes excesivos y que cuanto más duradero y sostenible ha sido un cártel, más difícil le resultaría a un demandado alegar que no había habido un impacto negativo sobre los precios en un caso concreto".

Por todo ello, se considera un perjuicio razonable equivalente al 5% del precio total de adquisición de los vehículos. Se considera que es una cifra que se adapta a las circunstancias de este supuesto de hecho: ámbito temporal del cártel en el que participó la demandada -90 meses- y al hecho de que los datos objetivos aportados por la actora permiten vislumbrar una desviación del precio final de alrededor de ese porcentaje.

Por último, no se puede perder de vista -como así ha efectuado el TS en Auto de 13-10-22- que, a diferencia del cártel de camiones, en el cártel de coches, muchos demandantes, como es el caso, son consumidores, lo que aún dificulta más el acceso a fuentes de prueba en aras a determinar el perjuicio real sufrido. Una pericial exhaustiva, perfectamente fundada y muy bien razonada podría suponer un sobrecoste procesal contrario al principio de efectividad y que haría dificultoso el ejercicio del derecho de resarcimiento.

Así las cosas, habiendo sido adquirido el vehículo por un precio de 22.794,73€, que fue matriculado [REDACTED] pedido que se formalizó el 03/12/2007 (Ac. 6 del expediente digital), aplicando un 5% al precio total de adquisición, la compensación por el coche del actor ha de ascender a 1139,74 euros. En ello se incluyen los impuestos aplicables al precio toda vez que al fijarse los mismos en un porcentaje, el sobrecoste ha determinado también el pago de una cantidad superior por este concepto.

Como refiere la *Sentencia de la A.P de Valencia de 24 de febrero de 2020* (de plena aplicación, aunque referida al cártel de camiones): "para fijar la conclusión expresada hemos tomado en consideración los elementos resultantes de la Decisión de la Comisión, los criterios jurisprudenciales que establecen elementos de ponderación, y la prueba practicada en el proceso. En particular, hemos valorado: a) La naturaleza del cártel, en el que la conducta sancionada no es la fijación de precios netos, sino el intercambio de información en relación con las listas de precios brutos, b) las características del mercado de camiones (altamente cíclica) c) la heterogeneidad del producto final (descrito en el parágrafo 26 de la Decisión) con la enorme posibilidad de variantes que inciden en el precio de venta de cada camión, tal y como manifestaron los peritos en el acto de la vista, incluso con diferencias de 50.000 euros, según expresó el Sr. Millán, d) la propia política de enormes descuentos aplicados a los compradores de camiones en los precios de venta sobre el precio de lista bruto inicial (descrita en el apartado 27 de la Decisión). Pero también, la dificultad probatoria y el desequilibrio en la posición de las partes para rechazar el argumento de daño cero a que se refiere la parte demandada, que no ha ofrecido cuantificación alguna, limitándose a negar cualquier sobrepeso, daño o incidencia de la conducta infractora en el comportamiento del mercado. O la eventual incidencia de crisis económica y la ausencia de datos para valorar sus efectos en el amplio periodo de cartelización.

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

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

Así, haciendo nuestros esos criterios, que no adoptan una decisión salomónica, sino que ponderan diversas circunstancias, estimamos que la cantidad con la que debe ser indemnizada la demandante por el sobrecoste abonado es del 5% del importe de compra.

Finalmente, no se ha practicado en el procedimiento prueba alguna que permita afirmar una repercusión aguas abajo del sobrecoste producido en la adquisición del vehículo, teniendo en cuenta que nos encontramos ante un consumidor final, para fines distintos de los profesionales o que, al menos, ninguna prueba se ha practicado al respecto para afirmar que en una reventa posterior, se pudiera haber repercutido el sobrecoste inicial al ulterior adquirente.

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

SEXTO.- De los intereses.

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

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

Estos efectos, según la propia Guía, vienen configurados por la depreciación monetaria y la oportunidad perdida para la parte perjudicada de tener el capital a su disposición, parámetros indemnizatorios que se consideran plenamente concurrentes en el presente caso, atendiendo al dato objetivo del tiempo trascurrido desde que se produjo la transferencia

económica por los perjudicados para la adquisición de los vehículos y la consiguiente falta de disponibilidad del quantum en que se ha determinado el perjuicio irrogado por el sobreprecio soportado por aquellos a consecuencia de la conducta anticompetitiva de la demandada y las otras mercantiles integrantes del trust.

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

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

SÉPTIMO.- A virtud de lo preceptuado en el art.394 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, siendo parcialmente estimada la demanda, no procede hacer expresa imposición de costas.

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

FALLO

ESTIMAR PARCIALMENTE la demanda formulada por el Procurador Sr. [REDACTED] en nombre y representación de D. R [REDACTED], bajo dirección letrada de D. [REDACTED] frente a PSAG AUTOMÓVILES COMERCIAL ESPAÑA, S.A., representada por la Procuradora Sra. [REDACTED] bajo dirección letrada de D. [REDACTED] y, en consecuencia:

- CONDENAR a la demandada a abonar al demandante la cantidad de 1.139,74€, en resarcimiento de los daños sufridos por la practica concertada, así como los intereses legales de esta cantidad desde la adquisición del bien (03/12/2007) hasta la fecha de la presente resolución, y desde esta y hasta su completo pago, los intereses procesales del art.576 LEC.
- No se hace expresa imposición de costas.



MODO DE IMPUGNACION.- Notifíquese la presente resolución a las partes, haciéndoles saber que es firme, y que contra la misma no cabe interponer recurso alguno.

Así, por la presente, resolviendo definitivamente en Primera Instancia, lo pronuncio, mando y firmo.

LA MAGISTRADA-JUEZ

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.