



Roj: **SJM VA 13962/2022 - ECLI:ES:JMVA:2022:13962**

Id Cendoj: **47186470022022100040**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Valladolid**

Sección: **2**

Fecha: **04/12/2022**

Nº de Recurso: **94/2022**

Nº de Resolución: **6/2023**

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **ALBA MARIA PEREZ-BUSTOS MANZANEQUE**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

JDO. DE LO MERCANTIL N. 2

VALLADOLID

SENTENCIA: 00006/2023

SENTENCIA

En Valladolid, a cuatro de diciembre de dos mil veintidós,

La Ilustrísima Señora Doña Alba Pérez-Bustos Manzaneque, Magistrada del Juzgado Mercantil dos de esta ciudad, ha visto los autos de juicio ordinario, registrados con el número 94/22, promovidos por el Procurador de los Tribunales Don Bruno Cano Vázquez, en representación de Doña Eloisa y bajo la asistencia letrada de Don Jorge Ulises Corona Herrero Alejo frente a RENAULT ESPAÑA COMERCIAL SA -en adelante RENAULT-, representada por Doña Cristina Goicoechea Torres y bajo la asistencia letrada de Doña Natalia Gómez Bernardo y Don Luis Loras Oteo.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La parte demandante Doña Eloisa formuló ante este Juzgado demanda de juicio ordinario en fecha 6-5-22 frente a RENAULT, alegando, en apoyo de sus pretensiones, los hechos y los fundamentos de Derecho que consideró de aplicación al caso, y terminó suplicando al Juzgado la estimación de su demanda y en su virtud se les condene a abonar al actor la suma que pretende en concepto de reclamación de cantidad derivada de ilícito competencial.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda, se dio traslado a la demandada para que compareciese y contestase a la misma en el plazo de veinte días. RENAULT ESPAÑA COMERCIAL SA formuló contestación en el sentido de oponerse en fecha 20-6-22, oponiéndose a las pretensiones interesada frente a ella e interesando la desestimación íntegra de la demanda formulada de contrario.

TERCERO.- Convocadas las partes a la preceptiva audiencia al juicio que señala la Ley, y llegado que fue el día señalado, el 29-9-22, comparecieron las partes, exhortándose a las mismas para que llegaran a un acuerdo, que no se logró, afirmándose y ratificándose en sus respectivos escritos de demanda y contestación así como realizando las manifestaciones que obran en autos y solicitando el recibimiento del pleito a prueba, todo lo cual consta debidamente registrado en soporte apto para la grabación y reproducción del sonido y de la imagen, con el resultado que obra en las actuaciones. Por Providencia de 15-11-22 se acordó el mantenimiento de la tramitación del proceso por los cauces del juicio ordinario.

CUARTO.- Acordado el recibimiento del pleito a prueba, y llegado que fue el día señalado para el juicio, el 24-11-22, se practicó la prueba propuesta y admitida en los términos que consta en la grabación, y que, en aras a la brevedad, se tiene por reproducido. Tras ello, las partes formularon oralmente sus conclusiones en los términos que obran en autos.

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

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Pretensiones de las partes.- La demanda presentada por Doña Eloisa tiene por objeto que RENAULT le abone la cantidad de 4.149,33 ros derivados de ilícito competencial.

Su reclamación trae causa en la adquisición que operó el pasado 29-5-09 del vehículo Renault Megane Dynamique ...NKH por importe de 20.860,80 euros.

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

Entre las marcas involucradas en dicho cártel se encuentra RENAULT y la situación generó sobrecostes que perjudicaron a los consumidores de los vehículos, que se vieron obligados a pagar un precio superior al que habrían abonado. En concreto, la actora cifra ese sobrecoste en un 13,26% del precio de compra y en consecuencia reclama la cantidad referida.

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

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

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

Y finalmente, cuestiona la legitimación activa, considerando que sólo se ha aportado la primera página del contrato de financiación.

SEGUNDO.- Doctrina legal y jurisprudencial.- Análisis de la acción que se ejercita.- En este procedimiento se plantea una acción de reclamación de cantidad derivada de ilícito competencial declarado por la CNMC, esto es, la conocida como acción "follow on". En concreto, el ilícito se proclamó en virtud de resolución de 23-7-15 que constató la existencia de infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia mediante tres conductas diferenciadas:

A) Intercambios de información comercialmente sensible sobre la estrategia de distribución comercial, los resultados de las marcas, la remuneración y márgenes comerciales a sus redes de concesionarios con efecto en la fijación de los precios de venta de los automóviles, así como en la homogeneización de las condiciones y planes comerciales futuros de venta y posventa de los automóviles en España desde, al menos, 2004, hasta julio de 2013, fecha de la realización de las inspecciones citadas. En estos intercambios habrían participado 20 empresas distribuidoras de las marcas AUDI, BMW, CHEVROLET, CITROEN, FIAT-LANCIA-ALFA ROMEO, FORD, HONDA, HYUNDAI, KIA, MAZDA, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, CHRYSLER-JEEP-DODGE, SAAB, SEAT, SKODA, TOYOTA Y VW, con la colaboración de SNAP-ON desde noviembre de 2009.

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

C) Intercambios de información comercialmente sensible relativa a las condiciones de las políticas y estrategias comerciales actuales y futuras con respecto al marketing de posventa, campañas de marketing al cliente final programas de fidelización de clientes, las políticas adoptadas en relación con el canal de Venta Externa y las Mejores Prácticas a adoptar por cada una de las citadas marcas, con ocasión de las denominadas "Jornadas de Constructores", en los que habrían participado 14 empresas distribuidoras de las marcas de automóviles que participaban en los anteriores intercambios de información, en concreto, AUDI,

BMW, CITROEN, FIAT, FORD, HYUNDAI, MAZDA, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, SEAT, SKODA, TOYOTA, VW, LEXUS, RENAULT, SAAB y VOLVO desde abril de 2010 a marzo de 2011.

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

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

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

De esta manera, la demandada en este supuesto de hecho, RENAULT ESPAÑA, participó, según la resolución de la CNMC en dos de los tres foros de intercambio.

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

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

Por último, y en tanto al régimen legal aplicable, se ha de estar a la normativa vigente a la fecha de producción de los hechos, esto es: en el ámbito del Club de Marcas desde febrero de 2006 hasta julio de 2013 y en las Jornadas de Constructores desde abril de 2010 hasta marzo de 2011; de esta manera se estará a la Ley de Defensa de la Competencia vigente en estos lapsos de tiempo puesto que 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 aseguren que las medidas nacionales conforme al artículo 21 no se apliquen con carácter retroactivo. En efecto, el Real Decreto precitado estableció en su Disposición Transitoria Primera que "las previsiones recogidas en el artículo tercero no se aplicarán con efecto retroactivo. Las previsiones recogidas en el artículo cuarto serán aplicables exclusivamente a los procedimientos incoados con posterioridad a su entrada en vigor".

De esta manera, la acción se sustenta en el artículo 1902 del Código Civil.

En conclusión, en relación al derecho sustantivo se prohíbe la retroactividad y en relación al derecho procesal resultará de aplicación la nueva normativa. En esta línea la SAP Madrid secc 28, de 28-1-22 que estableció, en relación al cártel de camiones: "el comportamiento infractor se estuvo produciendo entre el 17-1-97 y el 18-1-11. Esa es la referencia cronológica de interés. Porque la aplicación de la Directiva 2014/104/UE 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 trasposición al Derecho español, el Decreto Ley 9/2017, dado que la fecha de ocurrencia de los hechos es anterior a la vigencia de estas normativas. (...). la acción de reclamación debe quedar sustentada por lo tanto en la tradicional responsabilidad extracontractual (artículo 1902 del Código Civil)".

TERCERO.- Prescripción.- El plazo de prescripción de las acciones por daños se determina en el artículo 1969 CC que establece que se producirá desde el día en que pudieron ejercitarse las acciones que no tengan previsto otro plazo. Por su parte, el artículo 74 LDC establece:

"El cómputo del plazo comenzará en el momento en el que hubiera cesado la infracción del Derecho de la competencia y el demandante tenga conocimiento o haya podido razonablemente tener conocimiento de las siguientes circunstancias:

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

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

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

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

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

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

En nuestro país, el TS en Sentencia de 22-3-21 se fijó que:

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

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

En esta línea, la citada STJUE de 22-6-22 prevé que las publicaciones de notas de prensa en los medios de comunicación no pueden determinar en general el comienzo del plazo de prescripción para el ejercicio de las acciones de daños por los perjudicados. Este tipo de documentos, *razona, contienen, en principio, información menos detallada sobre las circunstancias del asunto de que se trate y sobre las razones por las que un comportamiento restrictivo de la competencia puede calificarse de infracción, que los resúmenes de las decisiones de la Comisión publicados en el Diario Oficial de la Unión Europea, que, según el art. 30 Reglamento 1/2003, deben mencionar los nombres de las partes y el contenido principal de la decisión en*



cuestión, incluidas las sanciones impuestas. Además, los comunicados de prensa no están destinados a producir efectos jurídicos frente a terceros, en particular las personas perjudicadas. Constituyen, en cambio, documentos breves destinados, ne principio, a la prensa y a los medios de comunicación. Por lo tanto, no puede considerarse que exista, por parte de las personas perjudicadas por una infracción del Derecho de la competencia, un deber general de diligencia que los obligue a llevar un seguimiento de la publicación de tales comunicados de prensa.

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

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

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

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

Es por ello que el dies a quo se fijará en la fecha de firmeza de la resolución, 6-5-21, y se ha de aplicar el plazo de 5 años toda vez que se inicia su cómputo después de la trasposición de la Directiva. Como quiera que la demanda se presentó en fecha 6-5-22, la excepción de prescripción no puede ser acogida.

CUARTO.- Valoración de la prueba.- Falta de legitimación activa. Relación de causalidad.- Una vez determinada la acción y no acogida la excepción de prescripción, avanzaremos en aras a examinar la excepción esgrimida por RENAULT en el sentido de falta de acreditación de la legitimación activa toda vez que únicamente se ha aportado la primera página del contrato de financiación.

En este sentido, la SAP de Valencia de 15-6-20 en materia del "cartel de camiones" considerar conveniente "la cualidad del perjudicado -desde una perspectiva amplia del concepto- a quienes, dentro del periodo de cartelización, pagaron de más en la adquisición de la propiedad o del derecho a la explotación de los bienes cartelizados con independencia de la fórmula del pago de precio (al contado, a plazos, a través de arrendamiento financiero o un renting". Y en esta línea la SAP Pontevedra de 8-10-20: "solemos repetir que la legitimación para el ejercicio de la acción de daños corresponde a quien ha sufrido el perjuicio: si éste ha consistido en el pago de un sobreprecio, es claro que el legitimado primario será quien adquirió el vehículo por compraventa, o a través de cualquier otro medio de adquisición, como es el caso del leasing, en la medida en que este contrato permite aplazar el pago a través de una fórmula de financiación indirecta, normalmente generadora de obligaciones para la parte arrendataria".

Es por ello que, pese a que no se haya traído a las actuaciones la factura de compra, prueba idónea en este sentido, sí que consideramos que la parte actora ostenta legitimación activa concebida ésta en sentido amplio.

Así, pasamos a examinar la relación de causalidad entre el ilícito competencial y el daño concreto sufrido por el demandante.

Hemos de partir en este sentido de la STJUE de 14-12-2000 que recuerda que las normas contenidas en los Tratados Comunitarios en materia de competencia en el mercado (artículos 101 y 102 TFUE) producen efectos directos en las relaciones entre particulares y crean directamente derechos en favor de los justiciables que los órganos jurisdiccionales nacionales deben tutelar y que todas las autoridades de los Estados miembros, incluidos los órganos jurisdiccionales, han de adoptar todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del Derecho comunitario y de abstenerse de las que puedan poner en peligro la realización de los objetivos del Tratado. En consecuencia, en materia de defensa de la competencia, los órganos jurisdiccionales nacionales están vinculados por los hechos en ella descritos; en concreto, cuando *los órganos jurisdiccionales se pronuncian sobre acuerdos o prácticas que ya han sido objeto de una Decisión de la Comisión, no pueden dictar resoluciones que sean incompatibles con Dicha decisión.*



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

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

En la Sentencia de RENAULT se confirmó que las prácticas anticompetitivas sancionadas afectaron a los precios de venta de automóviles a los compradores finales. Así, en el Fundamento Cuarto se constata que: "No debe olvidarse que la información no pública referida a los márgenes comerciales con los que se opera sirve para conformar el precio final. Así, el incentivo ligado a la retribución variable (cumplimiento de objetivos, rappel de regularidad etc...) integra el precio y se presenta como el elemento competitivo principal entre los concesionarios de automóviles. De modo que el intercambio de información sobre dichos márgenes permite conocer a las empresas el precio final que se puede fijar y los márgenes de maniobra existentes, disminuyendo la competencia en el mercado. (...). Aún siendo datos referidos al presente "se trata de una información con proyección futura", pues desvela elementos esenciales del precio que se puede aplicar en el futuro, lo que implica poner en conocimiento del competidor información que revela no sólo la estrategia comercial actual sino la correspondiente a un futuro cercano, con el resultado objetivo de reducir la incertidumbre del comportamiento en el mercado, lo que permite alcanzar la conclusión. Al igual que lo hicimos en la citada sentencia, de que el intercambio de esta información constituye una práctica concertada que puede considerarse una infracción por el objeto ya que por su propia naturaleza era apta para incidir en el comportamiento de las empresas en el mercado.

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

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

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

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

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

SEXTO.- Daño y cuantificación.- Prueba pericial.- Para proceder a la cuantificación del daño, se ha de tomar como punto de partida la STS 651/2013 dictada en el marco del conocido como "cártel del azúcar" y según la cual será precisa la representación de un escenario hipotético en el que se expongan los precios de compra



que habrían tenido los productos o servicios afectados, aquí los coches, si no hubiera existido el cártel. Como es prácticamente imposible llegar de manera exacta a la determinación de la situación que se habría dado sin la infracción del derecho de competencia, basta que ese escenario hipotético que se representa sea razonable.

El perito de la parte demandante, que es Ingeniero Técnico Industrial con experiencia en la tasación de vehículos, ha acudido en este caso, tras enunciar los diversos métodos de análisis existentes, por el método comparativo respecto a otros mercados cercanos geográficamente, usando como 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 exactas y productos iguales, lo que repercute en una exactitud mayor a la hora de calcular importes. Para recopilar los precios -detalla en el informe- 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, alcanza la conclusión de que el importe pagado por la parte actora por la fijación de precios de compra por el cártel de vehículos asciende a 4.149,33 euros sobre un total de 20.860,80 euros. El perito no lo expresa, pero ello implica alrededor de un 20% del precio abonado por el vehículo en cuestión.

En el acto del juicio precisó que realiza las valoraciones vehículo a vehículo y que utiliza tres mercados a modo de factores de corrección, el alemán, francés e italiano y ello porque "a la fábrica le cuesta lo mismo fabricar para un país que para otro, salvo los coches que van para América que necesitan una suspensión más alta. Tampoco a la marca le cuesta mucho ponerlos en el país que toque porque ese transporte no es caro". Escogió estos tres países porque se compensan entre sí toda vez que los precios en Alemania son siempre más bajos, en Francia pueden estar arriba o abajo y en Italia siempre son más caros. Los vehículos que emplea para la comparación son el mismo modelo, con la misma equipación que el que debe tasar -alegó que cuando hay extras que vienen en factura se descuentan-, aunque reconoció que el mercado automovilístico ha variado mucho. También admitió que los únicos que pueden saber cuánto ha aumentado el sobreprecio a consecuencia del ilícito son los responsables de las marcas en sí, fuera de ello, considera imposible saberlo con exactitud, de hecho, consideró que a diferencia del cártel del azúcar en que se podía calcular el sobreprecio al céntimo, en este caso cada vehículo cuenta con 2000-3000 piezas y por tanto la labor no se puede realizar. Esta afirmación dota de credibilidad a su relato, ya que por todos es conocido lo dificultoso de precisar en un porcentaje exacto el daño generado. También reconoció que en relación a este demandante en concreto, el precio del vehículo es más alto en Italia que en Alemania pese a que el PIB del primer país es más bajo, alegó ser consciente de que el PIB no es el único factor que influye pero reiteró que necesita acogerse a método de determinación y éste es el suyo. Con posterioridad alegó que intuye que el mercado italiano también estaba cartelizado.

Pues bien, este perito aporta explicaciones que no resultan bastantes, algo que va en contra de lo que es exigible a un informe pericial, cuya finalidad es ilustrar al juzgador sobre materias acerca de las cuales no posee conocimientos suficientes. No se ofrece tampoco una exposición de los datos objetivos empleados para su realización de manera completa (datos de ventas de automóviles y de la variación de dichas ventas, elementos temporales....) ni se determina la influencia en los resultados obtenidos.

Se trata de un informe de cierta debilidad y no en vano alcanza una conclusión en torno al sobreprecio que excede de lo que viene siendo habitual para este tipo de supuestos, esto es, entre un 5% y un 10%. La complejidad de la cuestión exigía un examen o análisis más detallado, tomando en cuenta más variables o métodos -bastaría con la aplicación de los que él mismo manifiesta conocer en su informe- y en consecuencia no podemos concluir que sea soporte probatorio suficiente para el fundamento de su pretensión cuantificatoria. Pese a ello, se insiste, se es consciente de lo difícil de la tarea que le fue encomendada.

SÉPTIMO.- Daño y cuantificación.- Por su parte, La entidad demandada ha aportado un informe elaborado por RBB Economics y suscrito por cuatro peritos economistas, entre los que se incluye el actuante en juicio, el señor Jose Antonio . Pues bien, pese a que se trata de un informe prolijo y bien elaborado, no se considera que, en profundidad, cuente con solvencia bastante para desvirtuar la demanda. Y ello por la premisa de la que parte, que no es otra que la de que los ilícitos competenciales que fundamentan este proceso pudieran ser susceptibles de haber generado daño pero aún no están en condiciones de cuantificarlo. En el apartado 4 se hace un análisis de "probabilidad de efectos" pero en el juicio se matizó que el de los coches es un mercado en el que influyen muchísimos factores: modelos, variación de demanda por ejemplo y que ello dificulta la cartelización. Ya hemos indicado que tanto la CNMC como la Audiencia Nacional y el Tribunal Supremo en última instancia ha destacado que sí hubo cartelización y que ésta sí generó daño. Es por ello que esta premisa errónea hace que la pericial no deba ser valorada. Lo correcto hubiera sido utilizar la prueba pericial para determinar el daño ocasionado en términos cuantitativos.

Pese a ello, será analizada. La prueba sigue el método comparativo y de análisis de regresión, partiendo para ello de información de ventas y financiera muy detallada. En el informe se destaca que para cuantificar el



eventual daño generado necesitan entre 6 y 9 meses y que el comienzo de los trabajos se produjo en abril de 2022. Pues bien, es ese dato el que se hubiera debido aportar a estas actuaciones, pudiendo exponer la parte lo inacabado de la tarea, en su caso, ya que su propio plazo se podría haber cumplido en octubre de este año.

El perito de la parte contraria, el señor Jose Antonio, sostuvo en el acto del juicio que el perito actor hace comparaciones de precios entre países, pero que se trata de una actuación dificultosa y confusa porque hay muchos factores que inciden en el precio. Considera que para aproximarse más al sobreprecio buscado sería necesario extraer una muestra más representativa de la que realiza el demandante y ello desde el punto de vista econométrico. Los precios de revista incluyen los descuentos que efectúan los concesionarios y no sabe muy bien si son precios reales o aproximados porque en ellos no se especifica cuál es su fuente, no sabe muy bien qué están comparando hasta el punto de que los precios de las distintas revistas no coinciden con los que ellos manejan. El ajuste por PIB per capita del señor Abelardo no soluciona el problema de falta de comparabilidad, insiste en que hay muchos otros factores.

Sostuvo que ellos mismos "están realizando la cuantificación del daño, pero no tienen el resultado todavía" - lo que puede llevar a pensar que algún daño sí que habrá y así lo reconoció en sala para después corregir que "están analizando si ha habido efecto"- y lo están haciendo por vía econométrica. Han recabado información financiera y de ventas de varios países. La variabilidad de los modelos no impide acudir a la econometría, de hecho, esta variabilidad hace más necesario, a su juicio, acudir a ella. Arguye que existen toda una serie de factores que limitan los efectos: es un mercado fragmentado, la coordinación es más difícil con varias marcas involucradas, es un mercado muy dinámico... entre otros.

Consideró asimismo que la información que se intercambiaron es relativa a concesionarios, no a todos sino a algunos, y que no se puede perder de vista que dichos concesionarios pueden llegar a ofrecer a sus clientes entre un 20-30% de descuento en relación al precio de compra.

El propio señor Jose Antonio manifestó haber actuado como perito en las actuaciones ante la CNMC y es por ello que tiene amplio conocimiento de la información que allí se abordó. Reconoció asimismo -y esto explica las divergencias en el mercado italiano que intuía el perito de contrario- que están analizando información de otros países pero descartando Italia porque también tiene un expediente sancionador similar al que aquí interesa en trámite. También mantiene - y ello dota asimismo de honestidad a su relato- que el coste de fabricación de los coches es muy similar para todos los países, varía el transporte -aunque no puede precisar en qué porcentaje- y concluyó reseñando que el encargo exacto que le hizo Renault en abril de 2022 fue que, "con la resolución de la CNMC encima de la mesa, analizaran si se han generado efectos y, en su caso, cuáles, pues no se puede presumir la existencia de daños". Preguntado acerca de qué cree que van a concluir al respecto (desde abril de 2022 a noviembre ha transcurrido un lapso de tiempo notable como para poder avanzar alguna conclusión) respondió que no puede adelantar cuál va a ser su conclusión toda vez que es un trabajo muy exhaustivo.

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

Por último, resulta llamativo que la prueba pericial se haya basado en esencia en el método de regresión para calcular eventuales sobreprecios y no se hayan tenido en cuenta otros también válidos como el comparativo geográfico o el comparativo con otros productos en el mercado en la misma época. En particular, el método comparativo geográfico que podría haber arrojado luz al permitir analizar circunstancias destacadas observando si los mismos modelos de coches implicados en el cártel se han vendido en países similares de nuestro entorno como Portugal, Italia - más allá de lo ya narrado al respecto- o Francia en similares condiciones pero en términos de respecto a la competencia.

La SAP Valladolid -sección 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 7% 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 -siete años- 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 sobre coste procesal contrario al principio de efectividad y que haría dificultoso el ejercicio del derecho de resarcimiento.

Así las cosas, la compensación por el coche de la actora ha de ascender a 1460,25 euros, un 7% de los 20860,80 euros que supusieron el precio de compra real. En ello se incluyen los impuestos aplicables al precio toda vez que al fijarse los mismos en un porcentaje, el sobre coste ha determinado también el pago de una cantidad superior por este concepto.

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

Así pues, el interés legal aplicable empezará a devengarse desde el 29-5-09 fecha de adquisición del vehículo en cuestión.

NOVENO.- Costas.- En virtud del criterio del vencimiento consagrado en el art. 394 LEC, y habida cuenta de que se ha producido una estimación parcial de la demanda, cada una de las partes abonará las costas ocasionadas a su instancia.

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

FALLO

Que estimando parcialmente la demanda formulada por la representación procesal de Doña Eloisa frente a RENAULT ESPAÑA COMERCIAL SA, debo condenar a ésta última a abonar a la primera la cantidad de mil cuatrocientos sesenta euros con veinticinco céntimos (1460,25), más los intereses correspondientes, abonando cada una de las partes las costas ocasionadas a su instancia.



Contra esta Sentencia cabe recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Valladolid en aplicación del artículo 455 LEC, recurso que deberá interponerse en el plazo de veinte días.

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

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ