



XDO. DO MERCANTIL N. 1

PONTEVEDRA

SENTENCIA: [REDACTED]

RUA HORTAS S/N 2ª PLANTA

Teléfono: 886206479 Fax:

Correo electrónico: mercantill.pontevedra@xustiza.gal

Equipo/usuario: XX

Modelo: N04390

N.I.G.: 36038 47 1 2023 0000275

JVB JUICIO VERBAL [REDACTED]

Sobre OTRAS MATERIAS

DEMANDANTE D/ña. XXXX

Abogado/a Sr/a. [REDACTED]

DEMANDADO D/ña. RENAULT ESPAÑA COMERCIAL SA

Procurador/a Sr/a. [REDACTED]

Abogado/a Sr/a. [REDACTED]

SENTENCIA

PONTEVEDRA, 6 de julio de 2023.

Vistos por D. [REDACTED], Magistrado Titular del Juzgado Mercantil N° 1 de los de esta ciudad, los presentes autos de Juicio Verbal n° [REDACTED], seguidos a iniciativa de Dª. XXX, asistida por la letrada Sra. [REDACTED], frente a Renault España Comercial, S.A. (RENAULT), representada por el procurador Sr. [REDACTED] y asistida por el letrado Sr. [REDACTED].

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La demandante presentó, el día 5 de mayo de 2023, escrito de demanda de Juicio Verbal contra RENAULT, en reclamación de cantidad por daños derivados de actividades infractoras del derecho de la competencia. Alegaba que la demandada había formado parte de un cartel, cuya existencia habría determinado el incremento del precio de compra de automóviles, según habría señalado la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y habría terminado por confirmar el Tribunal Supremo. Él había adquirido un turismo de la marca Renault con sobrecoste debido a ese motivo, lo que le había generado unos perjuicios estimados en 1.051,15 euros, más los intereses legales.

Admitida la demanda, se dio traslado a la demandada, quien formuló contestación mediante escrito de 31 de mayo de 2023, en el que se opuso a la demanda alegando la prescripción de la acción, la falta de legitimación activa, la falta de prueba acerca de los perjuicios denunciados en la demanda y la falta de requisitos para la procedencia de una indemnización.

SEGUNDO.- Solicitada la celebración de vista, la misma tuvo lugar el 3 de julio de 2023, con la asistencia de ambas partes. Al inicio del acto fueron resueltas las cuestiones procesales planteadas.

La demandante ratificó su demanda y propuso prueba documental y pericial.

La demandada ratificó su escrito de contestación y también propuso prueba documental y pericial.

Admitida toda la prueba propuesta y practicada del modo que obra en autos, quedó el asunto visto para dictar sentencia.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Interviene la demandante en el proceso ejercitando una acción de responsabilidad por daños derivados de prácticas infractoras del derecho de la competencia, mediante la cual pretende que la demandada le abone la cantidad de 1.051,15 euros, más intereses desde la fecha de adquisición del vehículo. Señala que habría adquirido el turismo marca Renault matrícula XXX, el 28 de octubre de 2010, por el importe de 10.511,55 euros. El día 23 de julio de 2015 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) habría dictado resolución, en el asunto S/0482/13, en la que se habría sancionado a RENAULT, entre otras entidades, por realización de prácticas infractoras del derecho de la competencia, consistentes en el intercambio de información confidencial, futura y estratégica en las áreas de gestión empresarial y marketing desde febrero de 2006 hasta julio del año 2013. La sanción a RENAULT habría sido confirmada en última instancia por la Sentencia del Tribunal Supremo (STS) de 6 de mayo de 2021. Estas conductas habrían ocasionado daños a la demandante, al haber tenido que pagar un sobrecoste equivalente al 10% del precio pagado por el vehículo, según habría determinado su perito. La actora habría realizado una reclamación a la demandada el 5 de mayo de 2022, que no habría obtenido respuesta satisfactoria.

RENAULT se opone a la demanda alegando varias excepciones. Como primer motivo de oposición, señala que la acción ejercitada por la actora estaría prescrita. No serían aplicables en este caso las disposiciones de la Directiva 2014/104, ni las introducidas en nuestro derecho por el Real Decreto Ley 9/2017, lo que supondría la inaplicabilidad del plazo de prescripción de 5 años previsto ahora en el art. 74.1 de la Ley de Defensa de la Competencia (LDC). Así, continuaría rigiendo el art. 1968.2 del Código Civil (CC), que fijaría el plazo de un año para la prescripción de la acción de daños. Además, y en cualquier caso, el plazo de prescripción se iniciaría cuando la parte demandante hubiese conocido los datos necesarios para el ejercicio de su acción, lo que en este caso habría



ocurrido con la publicación de la resolución de la CNMC, el 28 de julio de 2015, cuando distintos medios de comunicación se habrían hecho eco de la nota de prensa emitida al efecto. Ello, sin que la interposición de recursos contencioso-administrativos por parte de las entidades sancionadas produzca la suspensión de los plazos de prescripción. En segundo lugar, sostiene RENAULT que la demandante habría adquirido un vehículo comercial ligero, una furgoneta modelo Kangoo, mientras que la resolución de la CNMC solamente se referiría a los coches de pasajeros; de tal modo que los vehículos comerciales ligeros quedarían fuera de su ámbito objetivo. Esta distinción entre estos dos tipos de vehículos habría sido establecida por la Comisión Europea, por ejemplo, en la Decisión de 5 de julio de 2017, caso M.8849 fusión Opel/Peugeot, en la Decisión de 10 de diciembre de 2019, caso M.9360, o en la Decisión de 21 de diciembre de 2020, caso M.9730. También el Real Decreto 2822/1998 distinguiría entre turismo, o automóvil para transporte de personas con un mínimo de cuatro ruedas y un máximo de ocho plazas más el conductor, y el furgón o furgoneta, o automóvil concebido para el transporte de mercancías con cuatro ruedas o más, con cabina integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, incluido el conductor. Además, no todos los sancionados por la CNMC comercializarían furgonetas, los datos de automóviles matriculados en 2013 mencionados en la resolución se referirían solamente a turismos, y los datos sobre el parque de automóviles de España se referirían también a turismos exclusivamente. En tercer lugar, las conductas sancionadas por la CNMC, en las que ella habría estado implicada, podrían no haber dado lugar a un incremento del precio de venta de los automóviles al comprador final. Así, se habría tratado de la sanción de infracciones "por objeto", de tal modo que no se habría evaluado la posible incidencia sobre los precios. Además, durante el periodo de la infracción y debido a la fuerte crisis económica, la venta de turismos en España se habría reducido de manera drástica (especialmente entre los años 2008 y 2014). En esta situación, la finalidad de los fabricantes de vehículos, mediante la información intercambiada, habría sido mantener abiertos los canales de distribución. Así, RENAULT habría reducido los precios de venta de los vehículos a los concesionarios para que éstos mantuviesen sus márgenes y pudiesen ampliar los descuentos a los clientes finales, de modo que el precio de los vehículos de su marca habría llegado a ser significativamente más bajo que en otros países de nuestro entorno como Alemania, Francia y Reino Unido. En cuarto lugar, la demandante no probaría haber sufrido daño alguno, dada la falta de adecuación de su informe pericial. Dicho informe adolecería de graves deficiencias que invalidarían sus resultados. Así, no habría manejado datos sobre precios de vehículos, sino que sólo habría tenido en cuenta la resolución de la CNMC, las guías de la propia CNMC y de la Comisión Europea, y la STS que habría confirmado la sanción a RENAULT. Tampoco habría analizado las consecuencias de las conductas sancionadas, y habría basado su conclusión del sobreprecio del 10% atendiendo a meros datos estadísticos sobre carteles anteriores. Por otro lado, no podría ser aplicable el interés legal en caso de ser concedida una indemnización puesto que no habría constancia del pago del precio, no podría ser concedido ese interés en un asunto de este tipo sino desde

la demanda o reclamación, y en todo caso no sería la forma más adecuada de actualización del valor del daño, sino que sería preferible atender a la evolución del IPC. En los fundamentos de derecho de su escrito añade que la demandante no acreditaría el pago del precio de adquisición del vehículo.

SEGUNDO.- DERECHO APLICABLE A LA ACCIÓN EJERCITADA

Nos encontramos en este litigio ante el ejercicio de una acción de reclamación de daños derivada del que se viene denominando "cártel del coche", de las llamadas acciones *follow on*, la cual se fundamenta en la resolución de 23 de julio de 2015 de la CNMC, dictada en el asunto S/0482/13 Fabricantes de Automóviles. En esta resolución fue sancionada RENAULT, entre otras entidades, por la realización de conductas cuyas consecuencias resume del siguiente modo en sus páginas 83 y 84: *Esta Sala considera que nos encontramos ante un intercambio información que encaja plenamente en las características de acuerdo colusorio restrictivo de la competencia descritas en las Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 del TFUE a los acuerdos de cooperación horizontal. Como consecuencia de la información intercambiada, los participantes conocían las principales cifras y resultados económicos obtenidos por sus competidores en los mercados de venta (nuevos y usados) y postventa (taller y venta de recambios), los beneficios por departamentos en importes totales y en porcentaje, las cifras de gastos (en porcentaje y en total), así como el beneficio neto antes de impuestos, (en porcentaje y en total) y los márgenes comerciales de la Red de concesionarios de las marcas participantes en el intercambio.*

Es indudable, a raíz de cuanto se ha señalado, que el tipo de información aquí intercambiada debe ser considerada información estratégica de las empresas, por lo que su puesta en conocimiento al resto de competidores rompe con la lógica empresarial y quebranta las normas básicas del correcto funcionamiento competitivo del mercado.

De la documentación obrante en el expediente del que trae causa la presente resolución, se concluye que las partes llevaron a cabo las conductas descritas, siendo prueba inequívoca de ello el contenido de los correos electrónicos obtenidos en las inspecciones, las anotaciones manuscritas de las empresas, las reuniones entre competidores, la información proporcionada en las contestaciones a los requerimientos de información, la información proporcionada por el solicitante de clemencia y la acreditación de otro tipo de conductas llevadas a cabo por las empresas incoadas que suelen ser características de las conductas habituales constitutivas de un cártel, como es la ocultación deliberada de los acuerdos ilícitos.

Pese a que el intercambio de información sensible como la acreditada y en las circunstancias analizadas en este expediente constituye un supuesto de restricción de la competencia por su objeto y ello es por sí suficiente para apreciar el ilícito administrativo y



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

determinar las responsabilidades correspondientes, también ha quedado probado que la conducta ha ocasionado efectos perniciosos sobre la competencia efectiva en el mercado, al provocar una artificial disminución de la incertidumbre de las empresas en relación a la política comercial de sus competidoras y una correlativa disminución de la competencia durante los años en los que se produjeron los intercambios de información analizados (sic).

La participación de RENAULT tuvo lugar entre febrero de 2006 y julio de 2013.

Esta resolución de la CNMC fue recurrida en vía judicial por parte de RENAULT y fue confirmada, en lo que a esta entidad respecta, por la Sentencia de la Audiencia Nacional (SAN), Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 27 de diciembre de 2019 y, en última instancia por la STS, Sala 3ª, nº 633/2021.

Por tanto estamos ante una acción ejercitada tras la entrada en vigor de la Directiva 2014/104, "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"; y también tras la trasposición de dicha Directiva al derecho interno español mediante la reforma operada en la LDC por el Real Decreto Ley 9/2017; pero se refiere esa acción a unos hechos que ocurrieron con anterioridad a tales novedades normativas. Ello plantea la duda acerca si es posible la aplicación al caso de estas nuevas normas y de los criterios orientadores que resultan de la Directiva, algo que niega la demandada.

Dejaremos a un lado la cuestión de la normativa aplicable en relación con la prescripción de la acción, pues de ello trataremos en el Fundamento siguiente, y nos referiremos ahora únicamente a las normas que van a regir la cuestión que constituye propiamente el fondo del asunto litigioso planteado. En relación con esto, el punto de partida viene determinado por el art. 22 de la Directiva 2014/104, que excluyó la aplicación retroactiva de las disposiciones sustantivas derivadas de ella, y excluyó también la aplicación del resto de disposiciones derivadas de ella (las de carácter procesal), a acciones ejercitadas antes del 26 de diciembre de 2014. Consecuentemente, la disposición transitoria 1ª del Real Decreto Ley 9/2017 vedó la posibilidad de aplicar retroactivamente las modificaciones introducidas en la LDC por su art. 3, que son las que se consideran de carácter sustantivo. De tal manera y en principio, habría que estar en este litigio únicamente al art. 1902 del CC, sobre responsabilidad extracontractual por daños, y a la jurisprudencia que ha ido modulando su interpretación, y no podrían ser aplicadas las nuevas normas de la LDC derivadas de la Directiva 2014/104.

Sin embargo, eso no es exactamente así, porque hay alguna de las normas derivadas de la Directiva, que era considerada *a priori* como sustantiva, pero que puede ser de aplicación por ser realmente de naturaleza adjetiva. La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (STJUE) de 22 de junio de 2022, asunto C-267/20, al responder a una serie de cuestiones prejudiciales planteadas por la Audiencia Provincial de León, confirmó, en un supuesto similar al aquí en cuestión (el denominado "cártel del camión"), que el art. 17.1 de la Directiva 2014/104 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 (sic). Es decir, la normativa resultante de la trasposición de ese art. 17.1 de la Directiva es aplicable a una acción por daños ejercitada después del 26 de diciembre de 2014 (y después de su propia entrada en vigor, evidentemente), aunque derive de una infracción del derecho de la competencia ya finalizada antes de la vigencia de dicha Directiva. Esto es lo que se da en este caso, en que la infracción concluyó en julio de 2013 (conforme a la resolución de la CNMC), pero la acción se ha ejercitado incluso después de la entrada en vigor de las modificaciones introducidas en la LDC por el Real Decreto Ley 9/2017.

De tal modo, resulta aquí de aplicación lo recogido en el art. 76.2 de la LDC, en el que se traspuso el referido art. 17.1 de la Directiva, que acoge el criterio de la estimación judicial del daño al disponer que *si se acreditara que el demandante sufrió daños y perjuicios pero resultara prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificarlos con precisión en base a las pruebas disponibles, los tribunales estarán facultados para estimar el importe de la reclamación de los daños (sic).*

Y si ese art. 76.2 resulta de aplicación, también podrá ser interpretado a la vista del contenido del mencionado art. 17.1 de la Directiva, del cual es trasposición, en cuanto dice que *los Estados miembros velarán por que ni la carga de la prueba ni los estándares de prueba necesarios para la cuantificación del perjuicio hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho al resarcimiento de daños y perjuicios. Los Estados miembros velarán por que los órganos jurisdiccionales nacionales estén facultados, con arreglo a los procedimientos nacionales, para estimar el importe de los daños y perjuicios si se acreditara que el demandante sufrió daños y perjuicios pero resultara prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificar con precisión los daños y perjuicios sufridos sobre la base de las pruebas disponibles (sic).*

Sin perjuicio de lo anterior, la aplicación del criterio de estimación judicial del daño ya era posible en nuestro derecho aun cuando no fuese aplicable la previsión al respecto de la Directiva



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTITZA

2014/104, y así lo ha confirmado la STS nº 923/2023 cuando señala que *la facultad del juez de fijar la indemnización del daño producido por la conducta infractora del Derecho de la competencia mediante una estimación ya estaba reconocida en nuestro ordenamiento jurídico como consecuencia necesaria del principio de indemnidad del perjudicado propio del art. 1902 CC y del art. 101 TFUE (sic).*

E incluso antes, ya existía una bien fundada doctrina de la Audiencia Provincial de Pontevedra sobre criterios aplicables en acciones de reclamación de daños derivados de infracciones del derecho de la competencia, fijada con ocasión de multitud de Sentencias dictadas en relación con asuntos del "cártel del camión"; y podemos citar a modo de ejemplo una de las primeras, como es la Sentencia nº 108/2020, la cual señala: *En definitiva, sin perjuicio de lo que más adelante se dirá, la presunción de la causación del daño a consecuencia de la conducta colusiva de los cárteles, y la posibilidad de la estimación judicial del daño en los casos de dificultad probatoria para su cuantificación, son principios plenamente vigentes en la interpretación del art. 1902 en el contexto de las acciones de daños (sic).*

TERCERO.- PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Antes de entrar propiamente en el fondo del litigio planteado, nos ocuparemos de una circunstancia impeditiva, en la que trata de sostener parte de su defensa la entidad demandada, cual es la prescripción de la acción de reclamación de daños ejercitada en la demanda.

Sostiene la demandada, primeramente, que sería aplicable aquí el plazo prescriptivo de un año previsto en el art. 1968.2 del CC, y nunca el de 5 años resultante de la trasposición de la Directiva 2014/104, recogido ahora por el art. 74.1 de la LDC. Ello, puesto que, en virtud del art. 22 de esa Directiva, las normas nacionales de trasposición de sus disposiciones sustantivas no podrían ser aplicadas con efecto retroactivo; así lo vendrían reconociendo los Juzgados y Tribunales Mercantiles españoles. A ello, añade que, en todo caso, ese plazo de prescripción se iniciaría cuando la parte demandante hubiese conocido los datos necesarios para el ejercicio de su acción, lo que en este caso habría ocurrido con la publicación de la resolución de la CNMC, el 28 de julio de 2015, cuando distintos medios de comunicación se habrían hecho eco de la nota de prensa emitida al efecto. Esta fijación del *dies a quo* para el plazo de prescripción en relación con la fecha de la publicación de la resolución sería mantenida tanto por los Juzgados y Tribunales Mercantiles españoles, como por el TJUE.

Pues bien, efectivamente, tal como ha confirmado la STJUE de 22 de junio de 2022, asunto C-267/20, las disposiciones de la Directiva 2014/104 sobre prescripción de la acción de reclamación de daños, recogidas en su art. 10, son de carácter sustantivo. Eso conllevaría

el sometimiento de las normas nacionales de trasposición a los límites del art. 22.1 de la misma Directiva. Así, señala tal STJUE:

46 En este contexto, procede señalar que de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que, a diferencia de los plazos procesales, el plazo de prescripción, al conllevar la extinción de la acción judicial, se refiere al Derecho material, ya que afecta al ejercicio de un derecho subjetivo que la persona afectada ya no podrá invocar de manera efectiva ante un tribunal (véase, por analogía, la sentencia de 8 noviembre de 2012, Evropaïki Dynamiki/Comisión, C-469/11 P, EU:C:2012:705, apartado 52).

47 Por consiguiente, como ha señalado, en esencia, el Abogado General en los puntos 66 y 67 de sus conclusiones, procede considerar que el artículo 10 de la Directiva 2014/104 es una disposición sustantiva a efectos del artículo 22, apartado 1, de dicha Directiva (sic).

Ahora bien, esto no implica que el nuevo plazo de prescripción de la acción de reclamación de daños, surgido de la trasposición de la Directiva, sea inaplicable al supuesto de ejercicio de acciones derivadas de infracciones del derecho de la competencia producidas y agotadas antes incluso de la publicación de la propia Directiva. Recordamos que, en el caso de RENAULT, según la resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015, la infracción cesó en julio de 2013. La misma STJUE de 22 de junio de 2022 ha señalado que, cuando el plazo de prescripción de la acción fijado por la normativa nacional anterior a la trasposición de la Directiva 2014/104, no se había agotado antes de la llegada de la fecha límite para dicha trasposición, que era el 27 de diciembre de 2016, resulta ya de aplicación el nuevo plazo. A tal efecto, recoge: *48 En segundo lugar, toda vez que consta en el caso de autos que la Directiva 2014/104 fue transpuesta al ordenamiento jurídico español cinco meses después de que expirara el plazo de transposición previsto en su artículo 21, ya que el Real Decreto-ley 9/2017, que transpone esta Directiva, entró en vigor el 27 de mayo de 2017, ha de verificarse, para determinar la aplicabilidad temporal del artículo 10 de dicha Directiva, si la situación de que se trata en el litigio principal se había consolidado antes de que expirara el plazo de transposición de la misma Directiva o si continuaba surtiendo sus efectos tras la expiración de ese plazo.*

49 A tal efecto, habida cuenta de las particularidades de las normas de la prescripción, de su naturaleza y de su mecanismo de funcionamiento, en particular en el contexto de una acción por daños ejercitada a raíz de una resolución firme por la que se declara la existencia de una infracción del Derecho de la Unión en materia de competencia, procede examinar si, en la fecha de expiración del plazo de transposición de la Directiva 2014/104, a saber, el 27 de diciembre de 2016, se había agotado el plazo de prescripción aplicable a la situación de que se trata en el litigio principal, lo que implica determinar el momento en el que comenzó a correr ese plazo de prescripción (sic).



Por tanto, para ver qué plazo de prescripción es aplicable a la acción de daños ejercitada aquí, el general del art. 1968.2 del CC o el específico y más moderno del art. 74.1 de la LDC, habrá que entrar a determinar antes en qué momento se situó el *dies a quo* que implicaba el inicio de la prescripción; ello nos lleva a entrar en la segunda de las cuestiones que RENAULT plantea al oponer esta excepción. Nuevamente, acudiremos a la STJUE de 22 de junio de 2022, la cual fija una doctrina en esta materia, directamente relacionada con el asunto aquí en cuestión; no en vano, dicha STJUE responde a una serie de cuestiones prejudiciales planteadas en relación con las reclamaciones de daños derivadas del denominado "cártel del camión", en el que la infracción del derecho de la competencia finalizó en enero de 2011 y las acciones de daños también fueron ejercitadas después de la expiración del plazo de trasposición de la Directiva 2014/104.

Como hemos apuntado ya, RENAULT sostiene que, en relación con el cártel del que ella formó parte (que se viene denominando "cártel del coche"), el plazo de prescripción de las acciones de daños comenzó con la publicación de la nota de prensa sobre las sanciones impuestas por la CNMC, a partir de finales de julio de 2015. Por tanto, el plazo de prescripción aplicable sería el de un año del art. 1968.2 del CC, y se habría agotado ya cuando llegó el último día previsto para la trasposición de la Directiva 2014/104, el 27 de diciembre de 2016. Sin embargo, nosotros no podemos aceptar esa postura.

En primer lugar, hemos de partir de lo fijado en la propia STJUE de 22 de junio de 2022, cuando dice: *50 Pues bien, por lo que se refiere al momento a partir del cual comenzó a correr dicho plazo de prescripción, procede recordar que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, ante la inexistencia de una normativa de la Unión en la materia aplicable ratione temporis, corresponde al ordenamiento jurídico interno de cada Estado miembro regular el modo de ejercicio del derecho a solicitar la reparación del daño resultante de una infracción de los artículos 101 TFUE y 102 TFUE, incluyendo las relativas a los plazos de prescripción, siempre que se respeten tanto el principio de equivalencia como el principio de efectividad, principio este último que exige que las normas aplicables a los recursos destinados a garantizar la salvaguardia de los derechos que el efecto directo del Derecho de la Unión confiere a los justiciables no hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el ordenamiento jurídico de la Unión (véase, en este sentido, la sentencia de 28 de marzo de 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, apartados 42 y 43) [...]*

52 Es igualmente cierto que, cuando un órgano jurisdiccional nacional debe resolver un litigio entre particulares, incumbe a dicho órgano jurisdiccional, en su caso, interpretar las disposiciones nacionales de que se trate en ese litigio, en la medida de lo posible, a la luz del Derecho de la Unión y, más concretamente, de la

letra y de la finalidad del artículo 101 TFUE, sin proceder, no obstante, a una interpretación contra legem de esas disposiciones nacionales (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de enero de 2021, *Whiteland Import Export*, C-308/19, EU:C:2021:47, apartados 60 a 62).

53 A este respecto, procede recordar que una norma nacional que fija la fecha a partir de la cual se inicia el plazo de prescripción, la duración y las condiciones de la suspensión o de la interrupción de este debe adaptarse a las particularidades del Derecho de la competencia y a los objetivos de la aplicación de las normas de este Derecho por las personas afectadas a fin de no socavar la plena efectividad de los artículos 101 TFUE y 102 TFUE (véase, en este sentido, la sentencia de 28 de marzo de 2019, *Cogeco Communications*, C-637/17, EU:C:2019:263, apartado 47).

54 En efecto, el ejercicio de las acciones por daños por infracción del Derecho de la Unión en materia de competencia exige, en principio, que se realice un análisis fáctico y económico complejo (sentencia de 28 de marzo de 2019, *Cogeco Communications*, C-637/17, EU:C:2019:263, apartado 46).

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

56 En este contexto, procede considerar que, a diferencia de la norma aplicable a la Comisión, que figura en el artículo 25, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003, según la cual el plazo de prescripción para la imposición de sanciones comenzará a contar a partir del día en que se haya cometido la infracción o, respecto de las infracciones continuas o continuadas, a partir del día en que haya finalizado la infracción, 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 cesado la infracción y de que la persona perjudicada tenga conocimiento o haya podido razonablemente tener conocimiento de la información indispensable para ejercitar su acción por daños.

57 En caso contrario resultaría prácticamente imposible o excesivamente difícil ejercitar el derecho a solicitar una indemnización (sic).



Por tanto, para garantizar la salvaguardia de los derechos reconocidos a todos los ciudadanos por el Derecho de la Unión y para propiciar que su ejercicio no sea prácticamente imposible o excesivamente difícil, en materia de reclamación de daños derivados de infracciones del derecho de la competencia, habrá que tener en cuenta que el ejercicio de las correspondientes acciones requerirá de complejos estudios fácticos y económicos. A ello habrá que atender a la hora de determinar en qué momento podrían o habrían podido razonablemente los perjudicados tener un conocimiento de los datos indispensables para poder ejercitar sus acciones. Esos datos los clarifica la STJUE de 22 de junio de 2022 en este sentido: *60 De ello se deduce que 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 (sic)*. A tales datos añade otro en su apartado 70, en el que se refiere al conocimiento de la *duración exacta (sic)* de la infracción.

En el caso del "cártel del camión", cuando fue dictada la resolución sancionadora de las infracciones del derecho de la competencia, que era la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016 (Asunto AT.39824 Camiones), se emitieron las correspondientes notas de prensa, de las que se hicieron eco los medios de comunicación. Lo mismo ha sucedido en este caso del "cártel del coche" con la resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015, según resulta de la documentación acompañada a la contestación a la demanda de RENAULT (su documento nº 2). No obstante, la STJUE de 22 de junio de 2022 ha considerado 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. Señala dicha STJUE en relación con esta circunstancia: *67 Como ha señalado el Abogado General, en esencia, en los puntos 125 a 127 de sus conclusiones, primero, los comunicados de prensa 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 artículo 30 del Reglamento n.º 1/2003, deben mencionar los nombres de las partes y el contenido principal de la decisión en cuestión, incluidas las sanciones impuestas.*

68 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, en 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 (sic).

De tal manera, podemos considerar que es doctrina del TJUE que las simples notas de prensa, relativas a las sanciones impuestas por infracciones del derecho de la competencia, no tienen la virtualidad suficiente como para determinar el inicio del plazo de prescripción para el ejercicio de acciones de reclamación por los daños derivados de dichas infracciones. Ello, por dos motivos fundamentales: primero, porque las notas de prensa y las consiguientes noticias no suelen contener todos los detalles que un perjudicado necesita conocer para ejercitar su acción y, segundo, porque, en cualquier caso, a ningún perjudicado le puede ser exigible un deber de diligencia que le obligue a llevar un seguimiento de las publicaciones de notas o comunicados de prensa. De hecho, como podemos observar en la resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015, uno de sus contenidos esenciales, en relación con el posible ejercicio de acciones de daños por los perjudicados, es el de las fechas en que los sancionados participaron en la infracción, fechas que son distintas para cada uno de esos más de 20 infractores (ver páginas 102 a 104 de dicha resolución). Es obvio que ni en la nota de prensa emitida en su día por la CNMC (documento nº 2 de la contestación), ni tampoco en las noticias que la siguieron constan la mayor parte de datos esenciales que cualquier perjudicado necesitaría conocer para ejercitar su acción. Se menciona la identidad de los sancionados y se ofrece un pequeño resumen de la conducta infractora, pero no se concretan las marcas que cada infractor comercializaba, no se refieren los datos temporales de participación de cada infractor, y no se dan detalles acerca de en qué consistieron en concreto las prácticas anticompetitivas, entre otros extremos.

Así las cosas, la mencionada STJUE consideró que, en el caso del "cártel del camión", el plazo para la prescripción de las acciones de daños solamente podía entenderse iniciado a raíz de la publicación del resumen de la Decisión de la Comisión Europea en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), lo que tuvo lugar el 6 de abril de 2017 (ver apartados 71 y 72 de la STJUE).

El problema, en el caso que aquí nos ocupa, es que, a diferencia de las Decisiones de la Comisión Europea, las resoluciones de la CNMC no son objeto de publicación en ningún diario oficial. Ciertamente, esas resoluciones se anuncian y se cuelgan en la propia página web de la CNMC (www.cnmc.es), pero si, tal como señala el TJUE, no se le puede exigir a los ciudadanos en general un deber de diligencia que implique un seguimiento de las notas y comunicados de prensa relativos a determinados hechos, mucho menos se les puede exigir que entren a diario en todas las páginas web de todos los entes y organismos públicos para hacer un seguimiento de las decisiones que adoptan o de los expedientes que están tramitando.

De tal modo, asumir que cualquiera de los hitos a que nos hemos referido (publicaciones en la web de la CNMC o noticias de prensa), pudiese implicar el *dies a quo* o día inicial para el cómputo del plazo de prescripción de la acción de daños, supondría hacer prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio de esa



acción para cualquier ciudadano medio; lo que, a su vez, supondría impedir en la práctica el ejercicio de un derecho reconocido en el Derecho de la Unión, como es el de obtener una indemnización por los daños derivados de una infracción del derecho de la competencia.

No obstante, es preciso admitir que hay otro principio de general aplicación, tanto en el Derecho español como en el europeo, como es el de seguridad jurídica, lo que hace necesario establecer cuál sería el hecho o circunstancia que determinaría el inicio del cómputo del plazo de prescripción de la acción de daños que pueden ejercitar los que se consideren perjudicados por los hechos sancionados por la CNMC. Se trata de un hito que no es fácil de fijar, puesto que, al igual que las resoluciones de la CNMC, las Sentencias que resuelven los recursos intentados contra las mismas tampoco son objeto de publicación en diarios oficiales; sin perjuicio de su incorporación a bases de datos de acceso general (como la dependiente del CENDOJ), o del eco que de tales Sentencias puedan hacerse algunos medios de comunicación. Por ello, consideramos, al igual que se ha determinado en relación con el ejercicio y reconocimiento de otros derechos (por ejemplo, respecto a los relacionados con los efectos de la nulidad o anulación de condiciones generales de la contratación cuando afectan a consumidores), que el momento a tener en cuenta podría ser el de la firmeza de la sanción impuesta por la CNMC para todos los infractores, lo que vendrá determinado por el dictado de la última STS que resuelva un recurso de casación sobre la materia, o por la firmeza de la última Sentencia de la Audiencia Nacional que resuelva un recurso contencioso-administrativo contra la resolución de la CNMC, y que no sea recurrida en casación, si es esto lo que ocurre en último lugar.

Otra opción, por la que no nos inclinamos (porque, en teoría, hasta la última Sentencia se podría llegar a declarar que las prácticas sancionadas no eran realmente contrarias al derecho de la competencia), pero que también podríamos considerar bastante razonable, sería la de anudar el comienzo del plazo de prescripción de la acción de daños a la firmeza de la Sentencia que confirme la sanción en relación con cada uno de los infractores. En el caso de RENAULT, ello se habría producido con la STS nº 633/2021, dictada el 6 de mayo de 2021.

Por lo tanto, tal como ya hemos adelantado de alguna manera, la circunstancia decisiva a estos efectos aún no se ha dado, una vez que no todos los recursos han sido resueltos, por lo que no habría comenzado siquiera el plazo de prescripción de la acción de daños. Y, en el caso de que pudiésemos admitir que ese plazo se iniciase con la STS nº 633/2021, ello habría tenido lugar a partir del 6 de mayo de 2021. De cualquier modo, se trataría de un plazo de prescripción no agotado antes de la expiración del límite temporal para la trasposición de la Directiva 2014/104, el 27 de diciembre de 2016, con lo que, de acuerdo con la doctrina de la STJUE de 22 de junio de 2022, asunto C-267/20, resulta aplicable el plazo de prescripción

fijado en la norma de trasposición, es decir, el de 5 años previsto por el art. 74.1 de la LDC.

En conclusión, no hemos de estar en este litigio al plazo de prescripción de un año del art. 1968.2 del CC, sino al de 5 años del art. 74.1 de la LDC; y, en cualquier caso, al no poder entender iniciado aún ese plazo de prescripción o, todo lo más, iniciado el mismo el 6 de mayo de 2021 como muy pronto, la acción aquí ejercitada no puede ser considerada prescrita. Y a estos efectos es irrelevante que el propio actor pudiese creer que era aplicable ese plazo de prescripción de un año, al contrario de lo que pretende la demandada; no importa cuál sea la norma que el demandante considera oportuna, pues el Juez ha de atender siempre a la que resulte realmente aplicable.

CUARTO.- LEGITIMACIÓN ACTIVA

Sostiene la entidad demandada, sin mayores explicaciones, que la actora carecería de legitimación activa para actuar en el proceso, puesto que no aportaría justificante del pago del precio del vehículo por el que reclama.

Esta alegación ha de ser íntegramente rechazada, pues, atendiendo a las circunstancias concurrentes, debemos considerar que la documental aportada por la actora (sus documentos nº 1 y 2), es suficiente como para considerar acreditado que adquirió el coche en cuestión y que abonó el precio fijado. Hay que tener presente a estos efectos el tiempo que ha transcurrido desde la operación (más de 12 años hasta la demanda, pues data el evento de febrero de 2011), motivado en gran medida por la duración del cártel al que perteneció RENAULT (desde febrero de 2006 hasta julio de 2013, según confirma la CNMC), y la dificultad que ello añade a la obtención de cualquier prueba, considerando especialmente que los particulares, como la demandante, ni siquiera tienen las obligaciones de conservación de documentación en los términos en que las normas se lo exigen a los empresarios (6 años en el caso de éstos, según el art. 30 del Código de Comercio, y nunca más de 10 años conforme resulta de la Ley General Tributaria). También es preciso considerar que la factura aportada por la actora aparece expedida a su nombre y no presenta indicios de irregularidad o falsedad.

Esta valoración sobre la legitimación activa ha sido validada por la SAP Pontevedra nº 108/2020 (y ratificada después por las SAP Pontevedra nº 213/2020 y 169/2021), referida a asuntos muy similares al que aquí nos ocupa, como son los relativos a las reclamaciones de daños derivados del llamado "cártel del camión", cuando señala que *en un contexto de dificultad probatoria, al que la persona física demandante resultaba por completo ajena, no resulta admisible a la sociedad que ha participado en un cártel durante 14 años que, escudándose en esta situación por ella creada, simplemente rechazar*



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

la legitimación sobre la base de una supuesta falta de fehaciencia documental sobre la adquisición del vehículo (sic).

QUINTO.- ÁMBITO OBJETIVO DE LA RESOLUCIÓN DE LA CNMC

Sostiene RENAULT que la resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015 solamente habría sancionado a las entidades a que se refiere por prácticas infractoras del derecho de la competencia relacionadas con el mercado de turismos, pero no con el de furgonetas o vehículos comerciales ligeros como el de la demandante.

Pues bien, no podemos compartir esta postura de la demandada, puesto que una correcta interpretación de la resolución de la CNMC nos lleva a deducir que las prácticas infractoras que sanciona se referían a todos los vehículos que las entidades sancionadas comercializaban. Hay dos razones fundamentales. Primero de todo, llama especialmente la atención el hecho de que, si RENAULT consideraba que las furgonetas y otros vehículos a cuya comercialización se dedica, distintos de los turismos, estuviesen fuera del ámbito objetivo de la resolución e la CNMC no hubiese mencionado esa cuestión cuanto la impugnó ante la Audiencia Nacional ni después cuando acudió en casación a la Sala 3ª del TS.

En segundo lugar, en los hechos probados de esa resolución de la CNMC, a la hora de mencionar a las entidades infractoras, en su punto 19 referido a RENAULT, señala que *comercializa los vehículos automóviles de las marcas RENAULT y desde junio de 2005 también DACIA en España* (sic, página 12); y añade a continuación que su objeto *incluye, entre otros, la compra y venta, alquiler o permuta de vehículos automóviles nuevos y usados* (sic). No se refiere, por tanto, la CNMC solamente a la comercialización de turismos, sino en general a la de vehículos automóviles. Y, como bien ha señalado la propia RENAULT, el Real Decreto 2822/1998 define el automóvil como el *vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin* (sic). Definición en la que caben tanto los turismos como las furgonetas y furgones.

También en los hechos probados de la resolución se señala que *el mercado afectado en este expediente sancionador es el de la distribución y comercialización de los vehículos automóviles en España* (sic, página 15), redundando en la idea de que se está refiriendo a todos los vehículos comercializados por las entidades sancionadas, no sólo a los turismos.

Y, ya definitivamente, cuando en la página 17, también dentro de los hechos probados, se hace referencia al marco normativo existente en España sobre los distintos vehículos, menciona el Real Decreto 2822/1998, y de entre las definiciones que éste ofrece en su anexo II al referirse a las diversas categorías de vehículos, recoge solamente la de "vehículo a motor" y la de "automóviles". De tal

modo, si la CNMC pretendiese castigar únicamente unas prácticas infractoras que habrían afectado al mercado de los turismos, con exclusión de otros automóviles, habría especificado dentro de las definiciones de productos afectados, la de "turismo". Además, ello revela que, en todo su texto, la CNMC ha tenido en cuenta los conceptos normativos de "vehículo a motor" y de "automóvil", y no ha usado esos términos al azar o como expresiones vulgarizadas.

Con ello es suficiente para desmentir el imaginativo argumento empleado aquí por la demandada, aunque podríamos añadir muchas otras menciones contenidas a lo largo de los hechos probados de la resolución de la CNMC, que hacen referencia siempre a vehículos a motor y a automóviles, pero nunca a turismos o coches de pasajeros. Y si en esa resolución se han recogido en ciertos apartados datos relativos específicamente al volumen de ventas de turismos, o solamente a cuántos turismos formaban el parque de automóviles en España en un determinado momento, no ha podido ser más que a efectos ilustrativos o ejemplificativos. De modo que tales datos no desmienten para nada los hechos probados recogidos que, como decimos, se refieren de manera constante a que las prácticas infractoras del derecho de la competencia afectaron a los automóviles (o incluso a los vehículos a motor), y no sólo a turismos o coches de pasajeros.

El que la Comisión Europea haya marcado la distinción entre coches de pasajeros y vehículos comerciales ligeros en diversas Decisiones, nada tiene que ver con el asunto que aquí nos ocupa. La existencia de esas dos clases o categorías de vehículos será innegable, pero la resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015 no ha definido las conductas infractoras del derecho de la competencia refiriéndose a una sola de ellas en particular, sino que, como hemos indicado ya, considera que esas conductas afectaron al mercado de vehículos automóviles; un concepto que comprende las dos categorías definidas en esas Decisiones de la Comisión Europea, e incluso puede que más.

SEXTO.- CONSTATACIÓN DEL DAÑO

Resuelto lo precedente, toca ahora determinar si la conducta anticompetitiva por la que fue sancionada en su día RENAULT generó daños (por soportar sobrecostes), a los compradores finales de vehículos de las marcas que esta entidad comercializaba y, de ser ese el caso, a cuánto ascendieron esos daños en términos económicos en el caso de la demandante.

Como punto de partida tomaremos la doctrina fijada en su día por la STJUE de 14 de diciembre de 2000, asunto C-344/98, anterior en el tiempo a la Directiva 2014/104 y a sus normas de trasposición al ordenamiento jurídico español, con lo que no hay duda de que puede ser tenida en cuenta en el caso que nos ocupa, independientemente de que la infracción del derecho de la competencia de que aquí se trata haya ocurrido antes o después de la existencia y vigencia de aquella



legislación (Directiva y normas de trasposición). Tal STJUE recuerda que las normas contenidas en los Tratados Comunitarios en materia de juego de la competencia en el mercado (hoy en día arts. 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, 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 (sic)*, 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 (sic). A consecuencia de ello, cuando la Comisión Europea haya adoptado alguna Decisión en materia de defensa de la competencia, los órganos jurisdiccionales nacionales están vinculados por los hechos en ella descritos; en concreto, señala la STJUE: *cuando los órganos jurisdiccionales nacionales 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 [...] (sic)*.

Como de la garantía y protección de derechos reconocidos en los Tratados Comunitarios se trata, el mismo efecto ha de ser predicado de las resoluciones que, sobre la defensa de la competencia en el mercado, hayan adoptado los organismos internos de los Estados, pues de lo contrario tales derechos podrían resultar burlados. Esto mismo lo reconoce actualmente el art. 75.1 de la LDC el cual señala que 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 (sic).

Pues bien, admitiendo, como señala RENAULT, que la resolución de la CNMC sanciona una infracción por objeto, que las conductas infractoras consistieron en intercambios de información, que esos intercambios se referían al mercado mayorista, y que la información intercambiada no se refería directamente a precios de venta, también es cierto que en la misma se señala que esa infracción tuvo influencia en el precio de venta de automóviles a los compradores finales, al contrario de lo que RENAULT sostiene. Así, dice la CNMC en la página 25 de su resolución 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 (sic). Además, en la página 27 insiste la CNMC en que la información confidencial intercambiada por los infractores comprendía gran cantidad de datos, entre los que destaca 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 (sic). Es decir, confirma la CNMC que parte de los datos confidenciales intercambiados influyó en la fijación del precio final de venta de los vehículos por parte de los concesionarios, que son quienes los introducen en el mercado minorista.

*Pero, es más, la STS n° 633/2021, que desestimó definitivamente el recurso intentado por RENAULT contra la resolución de la CNMC (al igual que las SSTS que resolvieron los recursos de otros fabricantes sancionados), confirmó que las prácticas anticompetitivas sancionadas afectaron a los precios de venta de automóviles a los compradores finales. En este sentido expone, en su Fundamento de Derecho Cuarto (páginas 22 y 23): *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.**

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 (sic).

*Como culmen, la misma STS n° 633/2021, hace suya y reafirma la doctrina emanada de anteriores pronunciamientos de la CNMC, también en su Fundamento de Derecho Cuarto (página 19), en el siguiente sentido: *Es un acuerdo entre competidores, que por la propia lógica de su carácter fraudulento para otros competidores, los consumidores y para el interés general, se hace con ocultación y que tiene por finalidad afectar al mercado de cualquiera de las formas posibles, pero siempre buscando el beneficio de los cartelistas y en detrimento del interés general (sic).* Es decir, cualquier influencia de la infracción en el mercado de automóviles tuvo que serlo en beneficio de los infractores y en perjuicio de los intereses de los que acudían a ese mercado, esto es, los compradores.*

A todo lo anterior se une otro hecho especialmente relevante, constatado por la CNMC, y es que los infractores que participaron en el cártel sancionado copaban prácticamente el 100% del mercado de automóviles en España (página 24 de la resolución). 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 infractoras en los precios finales de venta.



Con todo ello, podemos deducir dos hechos irrefutables que resultan de la resolución de la CNMC y de las SSTs que la confirman:

a) las conductas infractoras de la competencia en que RENAULT tomó parte influyeron en el precio final de venta de automóviles; y b) 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. Vinculados como estamos a estos hechos, no podemos considerar siquiera las pruebas en que la demandada trata de sostener la inexistencia del daño.

Por tanto, sin ni siquiera acudir a la presunción *iuris tantum* de la existencia del daño que admite la Audiencia Provincial de Pontevedra (su Sentencia nº 108/2020 ya mencionada, entre otras muchas), y que también podría resultar de reconocidos estudios sobre cárteles (entre los que destacamos el reconocido por la Comisión Europea, *Quantifying antitrust damages de 2009*, comúnmente denominado "Informe Oxera", que confirma que en el 93% de los casos los cárteles aplican sobrepuestos), podemos afirmar que en este caso queda suficientemente acreditada la producción de daños a los compradores finales de automóviles; daños traducidos, necesariamente, en el pago de un sobrecoste a la hora de realizar la compra.

SÉPTIMO.- DETERMINACIÓN DE LA COMPENSACIÓN

Constatada la producción de daños derivados de las prácticas infractoras del derecho de la competencia, la cuestión más compleja con la que se enfrenta la parte que reclama (y, por supuesto, el propio juzgador), es la de la cuantificación de dichos daños. Para ello, atendiendo al criterio recogido en la STS nº 651/2013 (dictada en relación con el denominado "cártel del azúcar"), 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 automóviles, de no haber 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 la competencia, basta que ese escenario hipotético que se representa sea razonable.

A esos efectos ha aportado la parte demandante un dictamen pericial elaborado por un economista. La demandada niega la corrección de ese informe y, de hecho, hemos de mostrarnos de acuerdo con las críticas que dicha demandada y sus peritos formulan.

Ante todo, el perito ha reconocido su incapacidad, a la hora de determinar un posible sobrecoste en la adquisición del vehículo de la demandante, mediante el manejo de datos económicos referidos a fabricación, matriculación y precios de automóviles. Así lo señala en la página 15 de su informe. Por ello, decide acudir a lo que denomina como "método indirecto", que no es otro que aplicar las conclusiones

del Informe Oxera de 2009 sobre cuantificación de daños ocasionados por cárteles. De ahí, sin realizar mayores análisis, deduce que la mayoría de los cárteles ocasionan costes excesivos de alrededor de un 20%, por lo que él señala en este caso un sobreprecio del 10% por considerarlo prudente.

Lo anterior revela, además, que no ha tenido en cuenta realmente el perito ninguno de los modelos o métodos de determinación del daño que vienen siendo admitidos por la práctica judicial y por las distintas autoridades de defensa de la competencia. Ello a pesar de que en las primeras páginas del informe señala que ha consultado la "Guía de la CNMC sobre cuantificación de daños por infracciones de la competencia", y la "Guía de la Comisión Europea 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".

Además, como ya se puede colegir de lo que hemos señalado, se ha prescindido en el informe de cualquier estudio del mercado afectado por la infracción, con lo que no se ha manejado realmente ningún dato objetivo sobre precios de venta de automóviles, ni durante el periodo de cártel, ni tampoco en momentos anteriores o posteriores, con lo que en modo alguno se llega a representar el escenario hipotético necesario para determinar el daño, al que se refiere la mencionada STS nº 651/2013.

Por ello, como adelantamos, no podemos considerar las conclusiones alcanzadas en este dictamen pericial.

Por su parte, la entidad demandada ha presentado un informe, elaborado por la entidad RBB Economics y firmado por seis economistas. Es un informe que dedica una importante parte a criticar el método seguido por la pericial de la demandante, mientras que el resto de su contenido gira en torno a que las conductas colusorias por las que RENAULT fue sancionada, por sus propias características y por las peculiaridades del mercado del automóvil, no fueron susceptibles de generar daños. No obstante, como ya señalamos en el Fundamento anterior, tanto la CNMC como el TS han confirmado que alguna de esas conductas causó daños por su influencia en la fijación de los precios finales de venta de automóviles. Sólo por estos motivos podemos descartar las conclusiones de esta pericial; a pesar de ello, aún dedicaremos unas líneas a exponer por qué, de todos modos, no podríamos compartir sus conclusiones.

No obstante, comenzaremos señalando que sí compartimos, las críticas que estos peritos realizan a la pericial de la demandante (punto 4 del informe, páginas 52 y siguientes); aunque, en esencia, el informe se queda casi solamente en eso. Y es que, atendiendo a su contenido, lo que no podemos considerar es que cumpla con las determinaciones señaladas en la ya mencionada STS nº 651/2013, pues no contiene 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 automóviles, de no haber existido el cártel.



Fuera de las páginas dedicadas directamente a la crítica del informe de la parte demandante, en su punto 2 (páginas 13 a 36), se dedica este informe a exponer los métodos de análisis sugeridos en la Guía Práctica de la Comisión Europea y a ofrecer unas conclusiones, de las que resulta incluso un incremento del precio del 1,02%, obtenido de una comparación de la evolución de los márgenes de beneficios de la demandada para cada modelo de coche, no de la evolución de los precios de los vehículos (aunque el perito señala que ese incremento carece de relevancia). Es decir, se ha tomado, a la hora de determinar si la demandante pudo pagar o no un sobreprecio por su vehículo, no el precio de venta de ese y otros vehículos, sino una información sobre márgenes de beneficios globales referidos categorías amplias, integradas por modelos de coche (por ejemplo, beneficios globales por ventas del modelo Clio 1 en su conjunto, y así sucesivamente). Además, se funda ese resultado en una base de datos económicos supuestamente proporcionados por Renault (que el perito señala que es información sensible de la demandada), que no consta en las actuaciones, lo que nos sustrae el conocimiento de una información de gran relevancia.

A continuación, el punto 3 del informe se dedica, meramente, a describir las características del mercado de los coches y de la propia información intercambiada entre los partícipes en el cártel sancionado. De modo que, en realidad, tras exponer que el mercado de automóviles está muy atomizado, que comprende productos muy diferentes, que hay una asimetría de los costes que soportan los fabricantes, que es dinámico y con demanda fluctuante y que los concesionarios juegan un importante papel en la fijación de precios, y tras señalar que la información intercambiada por RENAULT sólo se referiría a concesionarios independientes (y no a los de la propia entidad), y que nunca se habría referido a datos claves de la política comercial de la empresa, únicamente llegan los peritos a la conclusión de que no cabría presumir que las prácticas sancionadas tuvieran como efecto una elevación de los precios de los vehículos de la marca Renault en España. Frente a esas afirmaciones, es preciso señalar, ante todo, que aunque pudiésemos compartir esta presunción, debemos recordar que los adquirentes finales de automóviles podrían haber soportado igualmente un sobrecoste en su adquisición, aunque no hubiesen subido los precios durante el periodo de cártel (y aquí se admite que subieron hasta, al menos, un 1,02%). Ese periodo coincidió con una época de grave crisis económica en España, con lo que el sobrecoste podría resultar, precisamente, del mantenimiento de los precios, cuando en las circunstancias concurrentes y en una situación de mercado sin infracción esos precios quizá deberían haber bajado. Esto no lo analizan los peritos. En segundo lugar, y en cualquier caso, como ya hemos descrito en el Fundamento anterior, las prácticas anticompetitivas en que RENAULT tomó parte implicaron una afectación de los precios finales de venta de los coches, en beneficio de las

empresas infractoras y en perjuicio de los compradores finales de coches.

De tal modo, nos encontramos aquí con un caso en el que la existencia del daño ocasionado por las prácticas infractoras de la competencia está acreditada, pero en el que, a la vista de las pruebas que las partes han podido aportar, no resulta posible su cuantificación. En este contexto resulta aplicable el criterio de estimación judicial del daño, tal como ha admitido la STJUE de 22 de junio de 2022, al considerar de carácter procesal el contenido del art. 17.1 de la Directiva 2014/104 y, por tanto, el de las normas nacionales que lo traspusieron (en España el art. 76.2 de la LDC), tal y como ya hemos señalado ya en el Fundamento Jurídico Segundo. Recordemos que decía esa STJUE que *el art. 17.1 de la Directiva 2014/104 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 (sic).*

Esta misma posibilidad ya había sido contemplada además, con anterioridad, por la Audiencia Provincial de Pontevedra, en Sentencias como la nº 108/2020 (a la que han seguido otras muchas en el mismo sentido), donde dice: *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 criterio jurisprudencial consolidado (sic).*

Pues bien, en este sentido, hemos de estimar un perjuicio razonable equivalente al **10%** del precio total de adquisición de los automóviles. Se trata de una cifra o porcentaje que, por un lado, semeja adaptada a las circunstancias del caso, especialmente en lo que se refiere al ámbito temporal del cártel en el que participó la demandada (siete años), y a que datos objetivos que conocemos por experiencia (tomados, por ejemplo, de Eurostat), apuntan a una desviación del precio final de los automóviles en torno a ese porcentaje, si se compara el mercado cartelizado español con el no cartelizado de algún otro país europeo. Por otro lado, también concuerda este porcentaje con lo que los más destacados estudios sobre cárteles, como el "informe Oxera", han venido considerado como sobreprecio medio resultante (de hecho, el propio "informe Oxera" apunta a una variación positiva de los precios de ese 10%).

Además, se ha de tener en cuenta la extrema dificultad que puede tener un consumidor como el demandante para lograr aportar una mejor prueba que pueda aclarar en mayor medida el perjuicio real que pudo sufrir; acceder a más datos sobre el mercado y a informes



técnicos más completos y mejor respaldados podría suponer un gasto superior a la indemnización esperada, lo que haría prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho al resarcimiento. De tal modo, no le era exigible un mayor esfuerzo probatorio cuya desatención pudiese motivar una estimación inferior del daño. En este sentido ya contamos con doctrina jurisprudencial como la emanada de la STS nº 923/2023, seguida por otras varias, cuando se reconoce: *obviar la desproporción que se advierte fácilmente, en un caso como este (en que un camionero reclama por el sobreprecio pagado por la compra de un camión), entre el interés litigioso y el coste que podría generarle la práctica de las diligencias necesarias para acceder a la documentación que pudiera ser relevante en ese caso concreto y la elaboración del posterior informe pericial. Desproporción que convertiría en claramente antieconómica la reclamación judicial del demandante (sic).*

Por lo tanto, la compensación por el coche de la actora ha de ascender a los **944,35 euros**, que suponen el 10% de los 9.443,54 euros que constituyeron el precio de compra abonado realmente por dicha actora. Si nos fijamos en la factura aportada (documento nº 2 de la demanda), resulta que, del precio total de 10.511,55 euros recogido, fueron descontados 700 euros correspondientes a alguna ayuda pública (Plan RE-Movete Galicia), por lo que la demandante pagó finalmente 9.811,55 euros. Además, de ese precio total abonado, 311,87 euros más IVA correspondieron a gastos de transporte, que nada tiene que ver con el precio del vehículo, sino que se refiere a un servicio aparte.

Por otro lado, se tiene en cuenta incluso lo abonado en concepto de impuestos aplicables al precio, puesto que, al fijarse los mismos en un porcentaje, el sobrecoste ha determinado también el pago de una cantidad superior por ese concepto de tal modo que para el adquirente son conceptos que forman parte del propio precio que paga.

OCTAVO. - Respecto a los intereses reclamados en la demanda, hemos de atender a la STS nº 923/2023 que, en casos de reclamación de daños derivados de prácticas infractoras del derecho de la competencia, señala: *No se trata por tanto de una indemnización por mora, basada en los arts. 1101 y 1108 CC, sino de una medida destinada a que el resarcimiento del daño sufrido por la víctima de la conducta infractora del Derecho de la competencia sea pleno, contrarrestando el efecto del transcurso del tiempo entre el momento de la producción del daño y el momento en que se acuerda la reparación de dicho daño. Se trata de una exigencia derivada del art. 101 TFUE, en la interpretación que le ha dado la jurisprudencia del TJUE.*

6.- Al considerar que procede el pago de intereses de la indemnización desde el momento en que se produjo el daño (el pago del precio del camión) porque es una medida necesaria para que el resarcimiento sea pleno, y no porque se ha producido una mora en el

pago, deviene irrelevante la objeción derivada de la máxima in illiquidis non fit mora (sic).

Además, hay que destacar la STJUE de 16 de febrero de 2023, asunto C-312/21, la cual señala, en su considerando 35, en relación con el derecho al pleno resarcimiento de un perjudicado por infracciones del derecho de la competencia: *35 Así, al recordar, en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2014/104, la obligación de los Estados miembros de velar por que cualquier persona física o jurídica que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción del Derecho de la competencia pueda reclamar y obtener pleno resarcimiento de dicho perjuicio y al definir este concepto, en el artículo 3, apartado 2, de esa Directiva, como el derecho a indemnización por el daño emergente y el lucro cesante, más el pago de los intereses, el legislador de la Unión quiso confirmar la jurisprudencia existente, como se desprende del considerando 12 de dicha Directiva, de modo que las medidas nacionales de transposición de esas disposiciones se aplican necesariamente con efecto inmediato al conjunto de las acciones por daños que estén comprendidas en el ámbito de aplicación de la misma Directiva, como lo corrobora el artículo 22, apartado 2, de esta (sic).* Es decir, la manera de lograr una íntegra reparación del daño sufrido por el perjudicado no es aplicar una fórmula basada en la evolución del IPC, sino lo equivalente al interés legal.

Con ello, el interés legal aplicable empezará a devengarse desde el 28 de octubre de 2010, que es la fecha de adquisición del vehículo que puede deducirse de la documentación aportada y que, por otro lado, no ha sido realmente discutida por la demandada. Independientemente del momento en que se hubiese completado el pago del precio, el daño debemos entenderlo generado cuando quedó fijado el importe sobre el que se iba a determinar el gasto en que había de incurrir la demandante para llevar a efecto la adquisición de su vehículo.

NOVENO.- Conforme al art. 394.2 de la LEC, en los procesos declarativos, *si fuere parcial la estimación o desestimación de las pretensiones, cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad, a no ser que hubiere méritos para imponerlas a una de ellas por haber litigado con temeridad (sic).* En este litigio la estimación de las pretensiones ejercitadas en la demanda es parcial, sin que se hayan detectado circunstancias suficientes que indiquen temeridad en la conducta procesal de ninguna de las partes, por lo que no procede efectuar pronunciamiento alguno sobre las costas.

Vistos los artículos citados y demás de pertinente aplicación.

FALLO



Se ESTIMA PARCIALMENTE la demanda interpuesta por D^a. XXXX, contra Renault España Comercial, S.A., y se CONDENA a la demandada a abonar a la demandante en concepto de indemnización por daños la cantidad total de **944,35 EUROS**, junto con el interés legal computado desde el 28 de octubre de 2010. Sin expreso pronunciamiento sobre las costas del proceso.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

Esta Sentencia ES FIRME y contra la misma NO CABE RECURSO, por razón de la cuantía del proceso, no superior a 3.000 EUROS.

Notifíquese esta Sentencia a las partes, llévase al Libro de su clase y déjese testimonio suficiente en los autos.

Así por esta mi Sentencia la pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACIÓN.- La anterior sentencia ha sido leída por el Sr. Juez que la dictó en el día de la fecha, hallándose celebrando audiencia pública. Doy fe.

DILIGENCIA.- La anterior sentencia ha quedado depositada en la secretaria de mi cargo una vez leída y publicada. Doy fe.

Pontevedra, 6 de julio de 2023.

EL LETRADO DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA