

Roj: **SJM PO 1224/2023 - ECLI:ES:JMPO:2023:1224**Id Cendoj: **36038470012023100002**Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**Sede: **Pontevedra**Sección: **1**Fecha: **03/07/2023**Nº de Recurso: **56/2023**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **Juicio verbal**Ponente: **MANUEL MARQUINA ALVAREZ**Tipo de Resolución: **Sentencia**

**JUZGADO MERCANTIL Nº 1PONTEVEDRA** Procedimiento: **JUICIO VERBAL Nº 56/2023** Demandante: D. Gines Demandada: Ford España, S.L. **SENTENCIA** PONTEVEDRA, 3 de julio de 2023. Vistos por D. MANUEL MARQUINA ÁLVAREZ, Magistrado Titular del Juzgado Mercantil Nº 1 de los de esta ciudad, los presentes autos de Juicio Verbal nº 56/2023, seguidos a iniciativa de D. Gines, representado por la procuradora Sra. Cochón Castro y asistido por el letrado Sr. Muñiz Castro, frente a Ford España, S.L. (FORD), representada por el procurador Sr. Barral Vila y asistida por el letrado Sr. Martínez García.

#### ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El demandante presentó, el día 20 de febrero de 2023, escrito de demanda de Juicio Verbal contra FORD, en reclamación de cantidad por daños derivados de actividades infractoras del derecho de la competencia. Alegaba que la demandada había formado parte de un cártel, 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 Ford con sobrecoste debido a ese motivo, lo que le había generado unos perjuicios estimados en 4.735,17 euros, lo que incluiría intereses devengados desde la fecha de adquisición del vehículo, más los intereses generados desde la fecha de la demanda. Admitida la demanda, se dio traslado a la demandada, quien formuló contestación mediante escrito de 9 de mayo de 2023, en el que se opuso a la demanda alegando la prescripción de la acción, 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 5 de junio de 2023, con la asistencia de ambas partes. Al inicio del acto fueron resueltas las cuestiones procesales planteadas y se fijó la cuantía del proceso en 4.735,17 euros. El 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 el 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 4.735,17 euros, más intereses desde la fecha de la demanda. Señala que habría adquirido el turismo marca Ford matrícula ....QWH, el 30 de junio de 2006, por el importe de 19.800,01 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 Fabricantes de Automóviles, en la que se habría sancionado a FORD, 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 FORD habría sido confirmada en última instancia por la Sentencia del Tribunal Supremo (STS) nº 683/2021, de 13 de mayo. Estas conductas habrían ocasionado daños al demandante, al haber tenido que pagar un sobrecoste de 2.926,44 euros al momento de adquirir



su turismo, equivalente al 14,78% del precio neto de compra, cantidad que se incrementa con los intereses legales aplicables desde el momento de la compra. El actor habría realizado una reclamación a la demandada, que no habría obtenido respuesta. FORD se opone a la demanda alegando varias excepciones. Como primer motivo de oposición, señala que la acción ejercitada por el actor estaría prescrita. En este ámbito 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, el cual empezaría a contar desde la fecha de la Resolución de la CNMV, el 23 de julio de 2015, cuando la misma ya estaría disponible en la página web del organismo. El demandante no habría dirigido ninguna reclamación desde ese momento hasta el 23 de julio de 2016. En segundo lugar, sostiene FORD que 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 de venta a los clientes finales. Además, en cualquier caso, el demandante no habría adquirido su coche directamente de FORD, sino de un concesionario independiente, que habría sido quien realmente habría fijado el precio final de venta. Ese concesionario, a su vez, habría adquirido el coche de FORD por el precio de 18.486,36 euros, más el IVA correspondiente. En segundo lugar, el demandante habría adquirido su coche por un precio total de 19.800,01 euros, pero ello incluiría el IVA, así como 221,14 euros en concepto de gastos de transporte, que no podrían ser considerados a ningún efecto. Además, el actor habría revendido su coche a un tercero por 3.500 euros, lo que podría implicar que hubiese recuperado cualquier supuesto sobrecoste que hubiese podido soportar al tiempo de adquirirlo. En tercer lugar, el actor habría adquirido el coche fuera del periodo de cártel pues, aunque él lo habría comprado en junio de 2006, FORD se lo habría vendido al concesionario con anterioridad a febrero de 2006, que fue cuando el cártel habría comenzado. En cuarto lugar, sostiene la entidad demandada que las conductas sancionadas por la CNMC en las que ella habría estado implicada no serían aptas para dar lugar a un incremento del precio de venta de los automóviles al comprador final. Así, se habría tratado de meros intercambios de información entre los partícipes (de los que no se podría presumir una influencia en los precios), que no se habría referido a precios de venta de vehículos fijados por los fabricantes. Aunque en la resolución de la CNMC se mencionaría el intercambio de información sobre precios medios, ello se referiría realmente al ingreso de medio de los fabricantes por cada vehículo, y no haría referencia a los precios de venta. Tampoco el intercambio de información sobre márgenes brutos de los fabricantes permitiría conocer los precios de venta de los vehículos, por lo que no podría influir en su fijación. Podría haber habido algún momento en que se llegasen a intercambiar datos sobre márgenes y remuneración a los concesionarios, pero ello solamente habría ocurrido en cuatro ocasiones entre septiembre de 2010 y septiembre de 2012. En quinto lugar, las propias características del mercado de automóviles harían prácticamente imposible que las conductas sancionadas hubiesen podido causar un incremento en el precio de venta al cliente final. La competencia existente entre los concesionarios de distintas marcas (inter marca), así como la competencia entre los propios concesionarios de una misma marca (intra marca), harían que el precio final de venta al cliente siempre fuese competitivo. Y, en relación con ello, influiría decisivamente el poder de negociación de los propios compradores, lo que podría determinar la aplicación de importantes rebajas en muchos casos. Finalmente, el demandante, a quien le correspondería la carga de probar el daño y su relación con las conductas infractoras del derecho de la competencia, no habría cumplido con su propósito, fundamentalmente debido a la falta de adecuación de su informe pericial. Dicho informe no usaría realmente ninguno de los criterios de determinación del daño sugeridos en la Guía Práctica de la Comisión (elaborada al efecto de orientar en el cálculo de los daños derivados de las prácticas infractoras del derecho de la competencia), sino que simplemente aplicaría un método de extrapolación, que presupondría la existencia de un rango de sobreprecio de entre el 10% y el 15% sin justificación alguna; y tampoco utilizaría precios reales abonados por los compradores de automóviles durante el periodo de infracción

**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 FORD, 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 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 FORD tuvo lugar entre febrero de 2006 y julio de 2013. Esta resolución de la CNMC fue recurrida en vía judicial por parte de FORD y fue confirmada, en lo que a esta entidad respecta, por la Sentencia de la Audiencia Nacional (SAN), Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 19 de diciembre de 2019 y, en última instancia por la STS, Sala 3ª, nº 683/2021. 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 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, tal como habría admitido el propio demandante, 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 el dictado de la resolución de la CNMC, el 23 de julio de 2015, momento en que dicha resolución habría sido publicada en la página web del organismo. El demandante no habría formulado ninguna reclamación antes del 23 de julio de 2016, que pudiese interrumpir ese plazo prescriptivo. 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 FORD, 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 FORD 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, FORD 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 el dictado de la resolución de la CNMC el 23 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 23 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", la STJUE de 22 de junio de 2022 ha considerado que 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 (que en ese caso fue la resolución sancionadora de las prácticas anticompetitivas), 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), tal como señala FORD; pero si, tal como ha señalado 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 (ver apartados 67 y 68 de la STJUE de 22 de junio de 2022), 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 las publicaciones en la web de la CNMC, pudiesen 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 FORD, ello se habría producido con la STS nº 683/2021, dictada el 13 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 683/2021, ello habría tenido lugar a partir del 13 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.*

**CUARTO.- CONSTATACIÓN DEL DAÑO** Resuelto lo precedente, toca ahora determinar si la conducta anticompetitiva por la que fue sancionada en su día FORD 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 del 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 FORD, 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 FORD 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 nº 683/2021, que desestimó definitivamente el recurso intentado por FORD 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 página 18: *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 nº 683/2021, hace suya y reafirma la doctrina emanada de la CNMC, en su página 21, en el siguiente sentido: *El intercambio de información entre competidores implicó un aumento artificial de la transparencia en el mercado al desvelar factores relevantes relativos a los precios y condiciones comerciales que resulta incompatible con la exigencia de autonomía que caracteriza el comportamiento de las empresas en el mercado en un sistema de competencia real. Puede afirmarse que el acuerdo de intercambio de información entre competidoras instauró un sistema de conocimiento mutuo y recíproco de las condiciones comerciales con la finalidad de restringir la competencia, acuerdo que tiene por sí un grado suficiente de nocividad para ser considerado restrictivo por su objeto, pues sólo podía pretender la modificación de las condiciones de la competencia en el mercado* (sic). Es decir, en el seno del cártel en que estaba integrada FORD fueron revelados datos relevantes relacionados con los precios de los vehículos, lo cual tuvo un efecto nocivo en el mercado. Evidentemente, sólo pudo haber un efecto nocivo derivado de intercambio de información que podía hacer referencia a precios, cual es una evolución de dichos precios en detrimento para 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 FORD tomó parte influyeron en el precio final de venta de automóviles; y b) esa influencia produjo efectos nocivos en el mercado, efectos que, en estas circunstancias, se tuvieron que traducir necesariamente en el pago por parte de los adquirentes de vehículos 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.

**QUINTO.- 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 una 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 informe aportado por la parte demandante no aplica ninguno de los métodos de estimación del sobrecoste propuestos en la Guía Práctica de la Comisión (métodos comparativos diacrónicos o sincrónicos, en sus diversas modalidades, métodos de simulación basados en costes o en datos financieros), y ha optado por emplear un sistema de "interpolación lineal" que, según la propia perito, "es un caso particular de la interpolación general de Newton". No podemos afirmar que este sistema es completamente inservible para la finalidad perseguida, pero llama la atención que la perito prescinda de todos los métodos sugeridos en una guía elaborada por especialistas en efectos de infracciones del derecho de la competencia, y proponga la utilización de uno no contemplado en dicha guía, si siquiera proceder a explicar los motivos de esta elección. En segundo lugar, aun cuando el sistema o método empleado pudiese ser adecuado, lo cierto es que tal como lo ha usado la perito del demandante, sus resultados no pueden ser admitidos en modo alguno. Según se presenta en el propio informe la fórmula empleada, resulta que la misma sirve para determinar el valor de una determinada variable en un momento o intervalo concreto, siempre y cuando consten con certeza sus valores en los extremos de la línea empleada, esto es, al inicio y al final del periodo o margen considerado. Pues bien, tal como resulta de la página 11 del informe, el porcentaje de sobrecoste que la fórmula arroja (un 14,78% del precio neto abonado por la compra del vehículo), parte de que la perito ha fijado un extremo inicial de un sobrecoste del 10% y otro extremo final de un sobrecoste de un 15%. Es decir, lo que la perito ha hecho ha sido tomar como cierta la existencia de un sobrecoste de entre el 10% y el 15%, algo que no aparece acreditado, cuando realmente de lo primero que debía tratar su dictamen era de si había o no sobrecoste. Precisamente, de lo que se trata en el proceso es de averiguar en qué sobrecoste para los compradores finales de turismos se tradujeron las prácticas sancionadas por la CNMC, algo que resulta totalmente ignorado en todos sus extremos. No es posible, por tanto, admitir las conclusiones de este dictamen, una vez que no parten de premisas ciertas sino inventadas. 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, al carecer de toda base fáctica y partir de premisas inventadas, no podemos considerar las conclusiones alcanzadas por este perito. Por su parte, la entidad demandada ha presentado su propio informe pericial, elaborado por la entidad KPMG y firmado por cinco economistas. Es un informe extenso (168 páginas) con multitud de definiciones, gráficos y figuras explicativas, lo que le aporta una apariencia de solvencia que no consideramos que tenga en toda su extensión. Ello se debe, fundamentalmente, a que todo él gira en torno a que las conductas colusorias por las que FORD fue sancionada no fueron susceptibles de generar daño alguno, cuando, 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 este motivo podemos descartar las conclusiones de esta pericial que, en lugar de intentar explicar por qué el daño ocasionado sería cuantitativamente inferior al denunciado por el demandante, que era lo procedente, se dedica a negar su existencia, en contra de los pronunciamientos irrefutables acerca de esa cuestión. No obstante, aún dedicaremos unas breves líneas a exponer por qué, de todos modos, no podríamos compartir las conclusiones de este dictamen. No resultan razonablemente asumibles las estimaciones recogidas por estos peritos en el punto 7 de su informe, que les llevan a la conclusión de que las prácticas colusorias en que FORD tomó parte no dieron lugar a sobrecostes para los adquirentes de los vehículos que fabricaba. En los puntos 5.1 y 6.3 del informe se admite que influyó decisivamente en el precio de los vehículos la crisis económica (2007-2008 en adelante), con la reducción del PIB y el incremento de la tasa de paro, lo que dio lugar a una reducción de las ventas. A nadie se le escapa que, en una situación así de economía contraída, con una ciudadanía con menor poder adquisitivo y unos fabricantes de automóviles que ven minorar sus ventas, la consecuencia más razonable sería la reducción de los precios de esos productos. La lógica dicta que, en una situación de mercado adecuadamente competitivo, los fabricantes de automóviles, para lograr captar el decreciente número de potenciales clientes con poder adquisitivo y voluntad para adquirir vehículos, habrían de proceder a ajustar sus precios; así es como se consigue ganar cuota de mercado o, al menos, como se consigue perder menos clientes que los competidores. Ahora bien, tal como resulta del punto 6 de este informe (páginas 65 a 93), no nos es posible conocer la verdadera evolución de los precios abonados por los clientes que adquirieron turismos de FORD durante el periodo de cártel, básicamente por dos motivos. Primero, porque los peritos han tenido en cuenta solamente precios netos que FORD cobró a los concesionarios, pero no lo que los adquirentes finales tuvieron que pagar. Y segundo, porque se han tomado datos directamente proporcionados por la parte, sin realizar labor alguna de contraste, tomando como base que las auditorías no habían encontrado irregularidades. Que una auditoría de las cuentas no halle irregularidades nada tiene que ver con la posibilidad de que los precios de los productos que vende un fabricante o importador puedan estar artificialmente fijados. Además, hemos de recordar que un sobrecoste no tiene que venir dado, necesariamente, por el incremento del precio final de venta a los compradores, sino que también puede obedecer al mantenimiento o reducción de ese precio cuando en un mercado libre de infracción la reducción hubiese sido muy superior. Es decir, no explican convenientemente los peritos si el precio neto de venta de los vehículos de FORD evolucionó durante el periodo de cártel, considerando los años de grave crisis económica, tal como dictarían las reglas del mercado plenamente competitivo. En segundo lugar, los peritos acuden a un método diacrónico temporal para determinar si hubo o no sobrecostes en las ventas a los clientes finales de los vehículos fabricados por FORD. Se usan para ello datos correspondientes al periodo de cártel y datos de los años posteriores a su desaparición o cese de las prácticas colusorias. Dados los términos empleados y las complejas fórmulas y figuras (supuestamente) explicativas utilizadas no se alcanza a comprender adecuadamente el fundamento de las conclusiones alcanzadas; sería preciso ser un especialista en la materia para poder entenderlo, lo cual pone de manifiesto las deficiencias del informe, cuyo fin ha de ser ilustrar y no generar más confusión. No obstante, lo que sí alcanzamos a desentrañar es que, nuevamente, se echa de menos una explicación razonable sobre la no afectación de los precios por la crisis de 2007-2008 en adelante. También resulta significativo que los peritos hayan acudido solamente al método diacrónico temporal a la hora de calcular posibles sobrecostes, y que no hayan tenido en cuenta otros igual de válidos como el comparativo geográfico o el comparativo con otro mercado de producto, sin mayores detalles. Especialmente, el método comparativo geográfico, bien utilizado, debería habernos arrojado datos interesantes a considerar, ello teniendo en cuenta que hay circunstancias muy relevantes, tales como: los mismos modelos de coches fabricados por los implicados en el cártel se venden en otros países de nuestro entorno, muchos de esos países presentan mercados del automóvil *a priori* muy similares al español (Portugal, Italia, Francia...), en esos países no consta la existencia de cárteles similares (salvo Italia) por lo que sus mercados eran suficientemente competitivos, esos países se vieron afectados por la crisis económica en términos similares a España. Una vez que FORD pertenece a un grupo multinacional, bien podría haber recogido datos adecuados de ventas en otros países de la Unión Europea comparables a España, y ello nos hubiera permitido ver cómo evolucionaron los precios en unos y otros lugares durante el periodo 2006-2013. Finalmente, hemos de descartar de manera íntegra los razonamientos y conclusiones contenidas en el punto 7 del informe, que está dedicado a exponer cómo las conductas sancionadas por la CNMC no serían aptas para generar un efecto anticompetitivo sobre los precios de los coches. Y es que, según ya señalamos en los Fundamentos precedentes, tanto la CNMC en su resolución, como el TS, a la hora de resolver definitivamente los recursos intentados por los infractores, han confirmado esa afectación de las prácticas prohibidas sobre los precios. 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 la 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 del actor ha de ascender a **1.954,35 euros** reclamados, que suponen el 10% de los 19.543,49 euros que constituyeron el precio de compra real. 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 (que, además, un consumidor no puede repercutir). Sin embargo, del importe total que consta en la factura aportada con la demanda (documento nº 1), hay que restar lo relativo al transporte del vehículo (221,14 euros más IVA), que nada tiene que ver con el precio del coche, sino que se refiere a un servicio aparte. Dos circunstancias aducidas por la demandada en su escrito de contestación en nada empecen llegar a la conclusión anterior. Primero, en relación con la reventa del vehículo que en su día pudo realizar el demandante, el precio obtenido no implica necesariamente la recuperación del sobrecoste o de parte del sobrecoste abonado en su día a la hora de adquirirlo. Para poder considerarlo sería preciso que la demandada lo hubiese acreditado convenientemente, como corresponde en todo caso que se alega *pass-on* o traslado del sobreprecio aguas abajo, cosa que ni siquiera ha intentado. Segundo, respecto al hecho de que FORD hubiese vendido el vehículo al concesionario en que lo adquirió el demandante antes del mes de febrero de 2006, mes en que comenzó el cártel, también es algo irrelevante. La realidad es que dicho demandante adquirió su vehículo dentro del periodo de cártel; de un cártel en el marco del cual los partícipes se intercambiaban información, según confirma la STS nº 683/2021, sobre: *a) la rentabilidad y facturación de las redes de concesionarios en total y desglosada por venta de automóviles (nuevos y usados) y actividades de postventa (taller y venta de recambios), b) márgenes comerciales y política de remuneración ofrecida por las marcas a sus redes de concesionarios con influencia en el precio final de venta fijado por éstos, con distinción de la retribución fija y la variable a los concesionarios, conceptos incluidos en cada tipología de retribución, sistema de bonus, financiación de campañas, verificación de objetivos y financiación de vehículos adquiridos por los concesionarios, c) estructuras, características y organización de las redes de concesionarios y datos sobre políticas de gestión de las redes, [...] e) campañas de marketing al cliente final, [...] f) políticas adoptadas en relación con el canal de venta externa y mejores prácticas de gestión de sus redes [...]* (sic). Es decir, aun cuando el concesionario hubiese tenido el vehículo en su poder antes de febrero de 2006, el comportamiento de FORD en los meses siguientes hasta el 30 de junio de 2006 (fecha en que el demandante lo adquirió), tuvo influencia sobre los precios finales de venta, pues mucha de la información que se intercambió con sus competidores (teóricos) se refería a los concesionarios y a campañas dirigidas al cliente final. Y, de todos modos, esta demandada no ha podido acreditar en modo alguno que su comportamiento anticompetitivo no



haya afectado en modo alguno al precio de un vehículo adquirido dentro del periodo de cártel, que es algo que sólo a ella correspondía.

**SEXTO.-** 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).* Con ello, el interés legal aplicable empezará a devengarse desde el 30 de junio de 2006 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 el demandante para llevar a efecto la adquisición de su vehículo.

**SÉPTIMO.-** 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. Gines, contra Ford España, S.L., y se CONDENA a la demandada a abonar al demandante en concepto de indemnización por daños la cantidad total de **1.954,35 EUROS**, junto con el interés legal computado desde el 30 de junio de 2006. Sin expreso pronunciamiento sobre las costas del proceso. Esta Sentencia no es firme y contra la misma cabe interponer recurso de apelación en el plazo de **20 DÍAS**, por escrito y expresando los motivos por los que se recurre, ante la Ilma. Audiencia Provincial de Pontevedra. De acuerdo con la Disposición Adicional 15ª de la Ley Orgánica del Poder Judicial, las partes, para poder presentar el recurso tendrán que consignar la cantidad de **50 EUROS** en la cuenta de este Juzgado, abierta en el Banco Santander. Están exentos de esta obligación los titulares del derecho a la justicia gratuita. 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, 3 de julio de 2023.

EL LETRADO DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA