



Roj: **SJM PO 4184/2023 - ECLI:ES:JMPO:2023:4184**

Id Cendoj: **36038470012023100007**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Pontevedra**

Sección: **1**

Fecha: **20/03/2023**

Nº de Recurso: **170/2022**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **Juicio verbal**

Ponente: **MANUEL MARQUINA ALVAREZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

JUZGADO MERCANTIL Nº 1

PONTEVEDRA

Procedimiento: JUICIO VERBAL Nº 170/2022

Demandante: D. Teodosio

Demandada: Renault Comercial España, S.A.

SENTENCIA

PONTEVEDRA, 20 de marzo 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 170/2022, seguidos a iniciativa de D. Teodosio, representado por el procurador Sr. Escariz Vázquez y asistido por la letrada Sra. Vázquez Iglesias, frente a Renault Comercial España, S.A. (RENAULT), representada por el procurador Sr. Martínez Melón y asistida por los letrados Sres. Gómez Bernardo y Loras Oteo.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El demandante presentó, el día 7 de julio de 2022, 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 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 Renault con sobrecoste debido a ese motivo, lo que le había generado unos perjuicios estimados en 1.831,09 euros, más los intereses correspondientes.

Admitida la demanda, se dio traslado a la demandada, quien formuló contestación mediante escrito de 20 de septiembre de 2022, 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.- Realizadas las actuaciones anteriores, y reconducida inicialmente la tramitación conforme a las normas del Juicio Ordinario, se señaló fecha para la celebración de la audiencia previa, la cual tuvo lugar el 9 de enero de 2023, con la asistencia de ambas partes.

Al inicio del acto, de conformidad con la doctrina fijada por el Tribunal Supremo, se acordó seguir los trámites del Juicio Verbal y se procedió al señalamiento de la vista, tal como resulta del art. 422.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC).

TERCERO.- La vista se celebró el 1 de febrero de 2023 y a ella asistieron ambas partes.

El actor ratificó su demanda y propuso prueba documental y pericial.



La demandada ratificó su oposición y propuso prueba documental y pericial.

Admitida la prueba que se estimó pertinente y practicada del modo que obra en autos, quedaron los autos vistos 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 1.831,09 euros, más los intereses correspondientes. Señala que habría adquirido el turismo marca Renault matrícula ...FHY , el 30 de noviembre de 2010, por el importe de 13.086,13 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 RENAULT, entre otras entidades, por realización de prácticas infractoras del derecho de la competencia, consistentes en el intercambio de información confidencial comercialmente sensible, actual y futura, altamente desagregada y que era parte de un acuerdo complejo, que subsumía múltiples acuerdos de intercambio de información que cubría la práctica totalidad de las actividades realizadas por las empresas afectadas mediante su red de concesionarios. Tales intercambios de información habrían adoptado tres tipologías: a) intercambio de información comercialmente sensible sobre la estrategia de distribución comercial, los resultados de las marcas, la remuneración y márgenes comerciales a sus redes de concesionarios; b) intercambios de información comercialmente sensible sobre sus servicios y actividades de posventa, así como respecto a las actividades de marketing en España; y c) intercambios de información comercialmente sensible relativa a las condiciones de las políticas y estrategias comerciales actuales y futuras con respecto al marketing de posventa, campañas de marketing al cliente final, programas de fidelización de clientes, políticas adoptadas en relación con el canal de venta externa y las mejores prácticas a adoptar por cada una de las marcas, con ocasión de las denominadas "jornadas de constructores". La demandada habría tomado parte en la primera conducta entre febrero de 2006 y julio de 2013, y en la tercera entre abril de 2010 y marzo de 2011. La propia resolución de la CNMC confirmaría que varias de las conductas de intercambio de información realizadas habrían tenido efecto directo en la fijación del precio final de los automóviles. 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 al demandante, al haber tenido que pagar un sobre coste de 1.313,76 euros al momento de adquirir su turismo, cantidad que habrá de incrementarse con los intereses legales. El 7 de abril de 2022, el actor habría realizado una reclamación a la demandada.

RENAULT se opone a la demanda alegando varias excepciones; e incluso procede, en el propio escrito de contestación y fuera del trámite legalmente previsto (art. 343.2 de la LEC), a la tacha del perito del demandante, por supuesto interés económico directo en el asunto al ser el impulsor de una plataforma de reclamaciones frente a los fabricantes de vehículos. Como primer motivo de oposición, señala que la acción ejercitada por el actor 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, ya en 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 produzca la suspensión de los plazos de prescripción. En segundo lugar, sostiene esta entidad demandada 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. 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, REANULT 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 tercer lugar, el demandante no probaría haber sufrido daño alguno, dada 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), ni en el borrador de la Guía de la CNMC; y tampoco aclararía los datos y modelos econométricos empleados. En concreto, en el llamado método de "diferencia en la diferencia" no utilizaría datos de precios transaccionales en el mercado analizado, no explicaría qué serie concreta del IPC de los vehículos en España y en el resto de la Zona Euro habría usado, ni expondría la fórmula econométrica con la que habría determinado el escenario contrafactual. Por otro lado, el método denominado "ARIMAX" no sería adecuado para determinar el posible sobrecoste derivado de prácticas infractoras del derecho de la competencia, puesto que lo que buscaría sería predecir valores futuros atendiendo a la evolución de valores pasados, pero sin tener en cuenta factores externos como, por ejemplo, la crisis económica. A mayores, el perito no concretaría qué datos habría empleado a la hora de elaborar este método. Y en lo que respecta al método "comparativo geográfico", no tendría en cuenta el informe todos los factores que podrían influir en el resultado, o no expondría los motivos por los que el mercado elegido para efectuar la comparación, el irlandés, sería el más adecuado. En último lugar, añade que, en cualquier caso, no podría pretender el demandante calcular cualquier supuesto sobrecoste en la adquisición de su vehículo teniendo en cuenta el precio con impuestos (IVA y/o impuesto de matriculación).

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 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 derivada 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).

A mayores de lo anterior, también es preciso recordar la 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 el "cártel del camión". Antes de la STJUE de 22 de junio de 2022 ya aventuraba nuestra Audiencia la posibilidad de la aplicación del criterio de estimación judicial del daño, e incluso iba más allá y consideraba que podía llegarse a la presunción de la existencia de daños derivados de los cárteles. Podemos mencionar en este sentido, y entre otras muchas, su Sentencia nº 108/2020, la cual señala: *desde el punto de vista material no existen dudas sobre que la norma jurídica aplicable para resolver el litigio viene constituida por el art. 1902 del Código Civil, como norma nacional de articulación de las acciones de daños derivadas de las infracciones privadas del Derecho de la competencia (cfr. STS 651/2013, de 7 de noviembre, cártel del azúcar). Estas acciones encontraban fundamento en la jurisprudencia comunitaria antes de la promulgación de la Directiva (SSTJ 20.9.2001, Courage, C- 453/99, y 13.7.2006, Manfredi, C-295 y 298/04, entre otras), que enlazaron las acciones de daños con el Derecho primario (arts. 80 y 81 TCEE, hoy arts. 101 y 102 TFUE). Y de dicha doctrina jurisprudencial, nacional y comunitaria, resulta posible inferir reglas de interpretación de los requisitos de aplicación del art. 1902 sustantivo singulares*



o específicas en el ámbito del Derecho de la competencia, que cubren los dos aspectos en discusión: presunción y cuantificación del daño.

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, por las siguientes razones:

a) porque a ellos se llega desde la aplicación del efecto directo del art. 101 TFUE, ("norma de orden público esencial para el funcionamiento del mercado interior", según la sentencia Manfredi), y del Reglamento 1/2003; normas que reconocían ya el derecho al pleno resarcimiento de los perjudicados por los perjuicios sufridos por infracciones del Derecho de la competencia;

b) por la necesidad de tomar en cuenta los principios comunitarios de equivalencia y de efectividad, de modo que las normas nacionales, -el art. 1902-, no pueden aplicarse de manera descontextualizada, de modo que en la práctica hagan imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho de resarcimiento reconocido en el TFUE, ni en forma menos efectiva de la que resulte en el enjuiciamiento de demandas similares en el Derecho nacional;

c) la Directiva, a la vez que establece normas materiales y procesales novedosas, confirma el acervo comunitario sobre el ejercicio de las acciones de daños derivados de conductas infractoras del Derecho de la competencia; este acervo comunitario, sintetizado en las resoluciones del TJ mencionadas (sentencias Courage, Manfredi, Kone, entre otras), exige el respeto a aquellos principios, y establece criterios de valoración judicial del daño;

d) otras disposiciones comunitarias, como la Comunicación de la Comisión sobre cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los arts. 101 y 102 TFUE, así como su Guía Práctica, reconocen igualmente el derecho al pleno resarcimiento, si bien dentro del marco de interpretación de las normas por parte del Derecho interno. La Guía Práctica, con cita del informe Oxera, reitera que estudios empíricos han demostrado que en el 93% de los casos examinados los cárteles ocasionan costes excesivos (vid. apartado 141), que concuerdan con otros estudios y con la práctica seguida por los tribunales (apartado 145); en la misma línea pueden citarse el Informe Ashurt de 2004, el Libro Verde de 2005, y el Libro Blanco de 2008;

e) en Derecho español, la finalidad de la íntegra reparación del daño, como es notorio, ha determinado una evolución jurisprudencial en diversos aspectos de aplicación del art. 1902, tanto en materia de causalidad, como en la afirmación de una presunción sobre daños in re ipsa, (SSTS 8.4 y 21.4.2014, por todas);

f) el principio de facilidad probatoria (art. 217 Ley de Enjuiciamiento Civil), y su aplicación jurisprudencial, modula, según es conocido, las reglas de distribución de la carga de la prueba; como expresa la Directiva, (considerando 14), las pruebas para acreditar la causación de daños y sus efectos no suelen estar al alcance de los demandantes, y esta realidad, -la disponibilidad probatoria-, ya era tenida en cuenta por el ordenamiento patrio, pese a la inexistencia de normas procesales específicas de acceso a fuentes de prueba;

g) finalmente, la posibilidad de que los tribunales cuantifiquen el perjuicio sobre la base de estimaciones aproximadas o por consideración a razones de equidad, tampoco supone una técnica ajena o exorbitante a la interpretación jurisprudencial de la responsabilidad extracontractual. Así lo han entendido las resoluciones dictadas por diversos órganos judiciales al resolver exactamente la misma cuestión (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, ya en 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, Evropaiki 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 el 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 racione 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 7). 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 7 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.

Por otro lado, tampoco se puede pretender que los anuncios realizados en determinadas webs y en ciertos medios de comunicación por la OCU, puedan fijar el inicio de ningún plazo de prescripción. En primer lugar, porque, evidentemente, ninguno de tales anuncios fue insertado en un diario oficial, de tal modo que se asegurase que tuviese la necesaria difusión entre la ciudadanía en general. En segundo lugar, porque no consta que ninguno de tales anuncios fuese acompañado de la información objetiva esencial (en el sentido exigido por el TJUE), que cualquier posible perjudicado medio necesitaría para plantearse la posibilidad real de ejercitar una acción de daños. En tercer lugar, porque tales anuncios no dejan de ser una suerte de comunicaciones interesadas, en el sentido de que quien los hace lo que pretende es captar la atención de personas que, de algún modo, puedan después aportarle beneficios, bien por contratar sus servicios (a cambio de la correspondiente retribución), bien por contribuir a su mayor presencia o relevancia en la sociedad (a cambio de afiliaciones o contribuciones). Y, como comunicaciones interesadas, ni van acompañadas de todos los datos esenciales referidos, ni tampoco los datos ofrecidos son totalmente objetivos; más bien se anuncia una facilidad en el acceso a una compensación que no se corresponde con las dificultades reales con que se encuentran este tipo de reclamaciones.

Además, también es preciso tener en cuenta que cualquiera de los anuncios, noticias y publicaciones referidos, a que apela RENAULT en su escrito de contestación a la demanda y otros que nos resultan conocidos, fueron realizados cuando la resolución de la CNMC de 23 de julio de 2015 ni siquiera era firme. En este sentido, hay que recordar que la mayor parte de los infractores sancionados presentaron recursos ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional y, posteriormente, recurrieron en casación las Sentencias dictadas por dicha Sala ante el Tribunal Supremo. Las STS, Sala 3ª, resolviendo esos recursos de casación, se fueron dictando a lo largo del año 2021, e incluso hay algún recurso aún no resuelto en el fondo; en concreto, el recurso de casación de RENAULT fue desestimado por la STS nº 633/2021. Con esto, semeja también excesivo exigir a los ciudadanos en general no sólo la obligación de estar al tanto de la difusión de los datos objetivos necesarios para el posible ejercicio de una acción de daños, aun a falta de publicaciones en diarios oficiales,



sino exigírselo incluso aunque la resolución de la que esos datos podían resultar no es firme y podría estar sujeta a la posibilidad de ser anulada, en todo o en parte, o modificada en sus contenidos esenciales, por una Sentencia.

Por todo lo anterior, y en definitiva, asumir que cualquiera de los hitos a que nos hemos referido (publicaciones en la web de la CNMC, noticias de prensa, anuncios de la OCU), 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.

CUARTO.- 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 y sus antecesoras comercializaban 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).*

No obstante, ninguna dificultad debe resultar en este proceso acerca de esa cuestión, una vez que la propia demandada admite en su escrito de contestación a la demanda (página 2, último párrafo), que los "pronunciamientos fácticos" de la resolución de la CNMC son inamovibles y se ha de partir de ellos en todo caso en este litigio.

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 nº 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 nº 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.

Esta conclusión se alcanza sin necesidad de entrar a analizar en profundidad las pruebas al efecto aportadas por la parte demandante, especialmente su informe pericial. No obstante, podemos destacar una conclusión de dicho informe que, por semejar basada en datos objetivos (se aportan enlaces a las fuentes consultadas en sus páginas finales), ofrecen la imagen de un escenario en el que, efectivamente, durante los años que duró el cártel sancionado los compradores finales de automóviles hubieron de asumir sobrecostos. Así, según los datos de matriculaciones de vehículos y de precios de vehículos obtenidos de la Oficina de Estadística de la Unión Europea (Eurostat) que el perito recoge, durante el periodo de cártel en España bajaron considerablemente las ventas de vehículos (bajadas que llegaron a rebasar el 50%), sin embargo, los precios, en contra de la lógica de la situación de mercado y en contra de lo que ocurría en otros países europeos, tuvieron una variación mínima e incluso llegaron a experimentar una subida media si se considera todo el periodo. Destaca el perito que se trata de una situación muy similar a la de Italia, donde también fueron sancionados los fabricantes de automóviles por prácticas anticompetitivas, por parte de la Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (la autoridad italiana de la competencia). La situación parece distinta en otros países europeos, donde las caídas en las ventas de vehículos durante la crisis posterior a 2008 fueron acompañadas de bajadas en los precios finales de venta. De este diverso comportamiento de los precios en situaciones similares se deduce que el hecho de que en España no bajasen los precios, como sí sucedió en otros países, se debió a la existencia del cártel sancionado por la CNMC.

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 un economista. La demandada niega la corrección del contenido de ese informe, por lo que tendremos que analizar si los métodos seguidos y las conclusiones alcanzadas pueden ser considerados lo suficientemente razonables como para reconocer las cantidades mencionadas en el mismo; y adelantamos que no podemos compartir esas conclusiones en su totalidad.

A la hora de estimar el sobrecoste en que se habría traducido el daño resultante de las prácticas infractoras del derecho de la competencia, acude el perito como modelo preferencial al llamado método de la "diferencia en la diferencia", de cuya aplicación deduce que ese sobrecoste habría ascendido al 11,92% en relación con el precio total abonado por la compra de automóviles durante el periodo de cártel. Sin embargo, compartiendo las críticas realizadas por RENAULT y sus peritos, no podemos aceptar esta conclusión, por varios motivos. El primero viene determinado por la dificultad en la comprensión del método, pues el perito ha aportado unas



explicaciones y unas descripciones no aptas para ser asimiladas por quien no sea experto en el análisis de modelos econométricos, algo que va en contra de lo que es exigible a un informe pericial, cuya finalidad es ilustrar al juzgador sobre materias acerca de las cuales no posee conocimientos suficientes. En segundo lugar, no se ofrece, en relación con este método, una exposición de los datos objetivos empleados (datos de ventas de automóviles manejados, datos de los impuestos o de las ayudas públicas que se señala que se han tenido en cuenta, datos de la variación de las ventas de vehículos que también se señala que se han tenido en cuenta, datos temporales), como tampoco una descripción de su influencia en los resultados obtenidos. Tercero, el perito señala que tiene en cuenta unas variables que podrían influir en el precio de venta final de automóviles como los impuestos y las ayudas públicas a la compra, pero no explica por qué emplea éstas en concreto y desecha otras que ni siquiera menciona; ello es importante puesto que, en función de la variable utilizada, el resultado de la fórmula puede cambiar bastante. A modo de ejemplo, no tiene en cuenta el perito, o no lo expone, la relevancia que podrían tener a lo largo del tiempo de duración del cártel circunstancias como la inflación en España, la variación en el precio de las materias primas para la fabricación de coches, o las mejoras tecnológicas introducidas por los fabricantes. Y, en último lugar, tampoco se motiva suficientemente en la pericial qué valor o importancia se le otorgaría a cada una de las variables utilizadas, lo que es especialmente relevante, ya que el peso que cada una tenga en la fórmula también es determinante del resultado.

Como segundo método, a modo de refuerzo, acude el perito a uno de comparación diacrónico temporal y, dentro del mismo, emplea dos modelos, el denominado "ARIMA" y otro denominado "ARIMAX". Mediante el primero deduce el porcentaje de exceso en que habrían caído las ventas de automóviles durante el periodo de cártel, comparando esas ventas con las del año 2005, e incluso del año 2004 (variarían entre un 21,1% y un 23,6%), y relaciona directamente ese exceso de caídas en las ventas con las prácticas infractoras. Sin embargo, no se recoge la fórmula de la que derivan esos números; es decir, se presenta el resultado, pero no las operaciones de las que deriva; y tampoco se exponen, por ejemplo, las circunstancias que se han tenido en cuenta a la hora de examinar esa reducción de las ventas. Después, resulta que el modelo "ARIMAX", con el que se calculan los sobrepuestos, además de adolecer del mismo defecto de presentar resultados, pero no las operaciones que los arrojan, parte de los datos del modelo "ARIMA", con lo que al final las carencias y defectos de ambos modelos vienen a ser las mismas.

Un último método empleado como refuerzo es el comparativo geográfico, en el que el perito presenta de manera paralela la evolución de los precios de los automóviles durante el periodo de cártel en España y en Irlanda, que es el mercado usado como contrafactual. Es el método que se nos antoja más fiable por ser el mejor explicado, aunque brevemente, y por estar basado en datos objetivos obtenidos de Eurostat. No obstante, tampoco podríamos admitir la totalidad de sus conclusiones puesto que no se ofrece una explicación suficiente de los motivos por los que el perito tiene en cuenta el caso de Irlanda y no el de otros países que podrían resultar más similares a España en cuanto a mercado automovilístico (podría ser una elección *ad hoc*); y tampoco se expone por qué no se valoran posibles diferencias entre los mercados español e irlandés que podrían influir en los números obtenidos (impacto de la crisis económica de la época, características propias de la economía de cada uno, preferencias de la población a la hora de comprar coches).

Por su parte, la entidad demandada ha presentado un informe pericial, elaborado por la entidad RBB Economics y firmado por cuatro economistas. Es un informe que dedica la mitad de su extensión a criticar los métodos usados en la pericial del 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. Además, la propia perito que ha defendido el informe en el acto de la vista ha admitido expresamente que no se puede negar la existencia de daño a los compradores de vehículos, aunque señaló que, desde su punto de vista, ese daño no podría presumirse, sino que tendría que ser cuantificado. 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, aunque no exactamente en idénticos términos (como se puede deducir de lo que antes hemos señalado), las críticas que estos peritos realizan a la pericial del demandante (punto 2 del informe, páginas 14 a 29); 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 elaborado por el perito de la parte demandante, y tras un punto 3 (páginas 30 a 34) dedicado a exponer los métodos de análisis sugeridos en la Guía Práctica de la Comisión Europea y a describir los trabajos que RBB Economics está realizando cara a futuros informes, el punto 4 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. Y no llevan a cabo los peritos esa exposición como antecedente de un estudio acerca de los efectos, o de la carencia de efectos, que las conductas sancionadas habrían podido tener sobre los precios finales de venta de automóviles durante el periodo de cártel.

En realidad, tras exponer en el informe 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. Ante todo, 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. 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. Y, en tercer lugar, la perito que asumió la defensa del informe en el acto de la vista, como también hemos señalado ya, ha admitido que no se pudo negar la existencia de daños derivados del cártel.

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 los datos objetivos aportados por el actor (tomados 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.



Por lo tanto, la compensación por el coche del actor ha de ascender a **1.308,61 euros** reclamados, que suponen el 10% de los 13.086,13 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).

SEXTO.- Respecto a los intereses reclamados en la demanda, habrá que estar a lo dispuesto por los arts. 1101 y 1108 del CC, conforme a los cuales habrá de abonar el interés legal de la cantidad adeudada, en concepto de daños y perjuicios, el que haya faltado al cumplimiento de sus obligaciones. En un caso de responsabilidad extracontractual por daños regido por el art. 1902 CC, para lograr la plena reparación del perjudicado, ese interés habrá de ser computado desde el momento de la producción del daño, traducido aquí en el de la compra del vehículo. Coincide esta solución, además, con la que propone la misma Directiva 2014/104; aun cuando no sea directamente aplicable al caso, debemos recordar su considerando nº 12 cuando señala que *cualquier persona que haya sufrido un perjuicio ocasionado por tal infracción puede solicitar resarcimiento por el daño emergente (damnum emergens), el lucro cesante (pérdida de beneficios o lucrum cessans), más los intereses, con independencia de si en las normas nacionales estas categorías se definen por separado o conjuntamente. El pago de intereses es un elemento esencial del resarcimiento para reparar los daños y perjuicios sufridos teniendo en cuenta el transcurso del tiempo, y debe exigirse desde el momento en que ocurrió el daño hasta aquel en que se abone la indemnización [...]* (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 noviembre de 2010, fecha de adquisición según la factura aportada (documento nº 1 de la demanda). 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.

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. Teodosio, contra Renault Comercial España, S.A., y se CONDENA a la demandada a abonar a la demandante en concepto de indemnización por daños la cantidad total de **1.308,61 EUROS**, junto con el interés legal computado desde el 30 de noviembre de 2010. Sin expreso pronunciamiento sobre las costas del proceso.

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, 20 de marzo de 2023.

EL LETRADO DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ