



Roj: **SAP T 1829/2024 - ECLI:ES:APT:2024:1829**

Id Cendoj: **43148370012024100525**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Tarragona**

Sección: **1**

Fecha: **27/11/2024**

Nº de Recurso: **642/2024**

Nº de Resolución: **627/2024**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **MANUEL HORACIO GARCIA RODRIGUEZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Sección nº 01 de la Audiencia Provincial de Tarragona. Civil

Avenida Presid. Lluís Companys, 10 - Tarragona - C.P.: 43005

TEL.: 977920101

FAX: 977920111

EMAIL:aps1.tarragona@xij.gencat.cat

N.I.G.: 4314847120228005835

Recurso de apelación 642/2024 -U

Materia: Recurso contra sentencia P. Verbal

Órgano de origen: Juzgado Mercantil nº 1 de Tarragona

Procedimiento de origen: Juicio verbal (250.2) (VRB) 155/2022

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 4202000012064224

Pagos por transferencia bancaria: IBAN ES55 0049 3569 9200 0500 1274.

Beneficiario: Sección nº 01 de la Audiencia Provincial de Tarragona. Civil

Concepto: 4202000012064224

Parte recurrente/Solicitante: Remedios , Petra

Procurador/a: Maria Jesus Muñoz Perez, Maria Jesus Muñoz Perez

Abogado/a: JOANANDREU REVERTER GARRIGA

Parte recurrida: RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, SA

Procurador/a: Josep Farre Lerin

Abogado/a: Emma Gomariz Vila

SENTENCIA Nº 627/2024

ILTMOS. SRES.:

PRESIDENTE

D. Manuel Horacio García Rodríguez

MAGISTRADOS

Dª Inmaculada Perdigones Sanchez



D^a Raquel Marchante Castellanos

D. Jordi Sans Sánchez

Tarragona, 27 noviembre 2023.

La Sección 1^a de la Audiencia Provincial de Tarragona, formada por los Magistrados del margen, ha visto el recurso de apelación nº 642/2024 frente a la sentencia de 28 mayo 2024, recaído en Juicio Verbal nº 155/2022, tramitado por el Juzgado Mercantil de Tarragona, a instancia de Dña. Remedios y Dña. Petra, como demandantes-apelantes, y RENAULT ESPAÑA COMERCIAL S.A., como demandado-apelado, y previa deliberación pronuncia en nombre de S.M. el Rey de España la siguiente resolución.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.-La sentencia antes señalada, tras los correspondientes fundamentos de derecho, establece en su parte dispositiva lo siguiente:

"Desestimo la demanda presentada por el/la Procurador/a Maria Jesus Muñoz Perez, en nombre y representación de Remedios, Petra, contra **RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, SA.**

Sin imposición de costas a ninguna de las partes".

SEGUNDO.-Las partes antes identificadas han expresado en sus respectivos escritos de apelación y, en su caso, de contestación, las peticiones a las que se concreta su impugnación y los argumentos en que los fundamentan, que se encuentran unidos a los autos.

TERCERO.-El Presidente al amparo de lo dispuesto en el art. 264 LOPJ avoca a Pleno de la Sección para la resolución del recurso y fijación de doctrina.

Fundamenta la decisión del Tribunal el/la Ilmo/a Sr./a Magistrado/a Ponente D. Manuel Horacio García Rodríguez.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Antecedentes.

1.Dña. Remedios y Dña. Petra reclaman el resarcimiento por el sobreprecio abonado en la adquisición de dos turismos marca RENAULT debido al "cartel de automóviles", declarado y sancionado por la Comisión Nacional del Mercado y de la Competencia en su Resolución (NUM000) de 23 julio 2015, con infracción del art. 1 de la LDC y art.101 TFUE.

2.Opuso RENAULT ESPAÑA COMERCIAL S.A. la falta de legitimación activa de una de las demandantes, la inadecuación del procedimiento, la prescripción de la acción resarcitoria, que la resolución de la CNMC no se proyecta ni permite inferir los presupuestos de la acción de responsabilidad referidos a la existencia del daño, ni tampoco al nexo causal entre ese hipotético daño y la conducta infractora.

3.La sentencia de primer grado desestima íntegramente la demanda; tras rechazar la alegada excepción de falta de legitimación activa de la demandante Dña. Remedios al acreditar el título por escritura de aceptación de herencia; argumenta que la acción esta prescrita pues el plazo de prescripción es de un año del art. 1902 CC, a contar desde la publicación de la Resolución de la CNMC en 2015, sin que haya mediado interrupción, y sin que sea aplicable el plazo de 5 años previsto en la Directiva de Daños (STJE 22 junio 2022) y art. 74 LDC, con lo que formulada la demanda en fecha 2-5-2022, debe considerarse prescrita; con costas.

Las demandantes apelan.

SEGUNDO.- Hechos relevantes para la resolución del litigio que resultan de la prueba practicada.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en Resolución de 23 julio 2015 (Expte. NUM000 Fabricantes de automóviles), delimito el alcance de la Resolución en los siguientes términos:

(a) Considera probado que las sancionadas intercambiaron información comercialmente sensible y estratégica en el mercado español de la distribución y los servicios de postventa de vehículos de las marcas participantes, durante el periodo que va desde febrero 2006 hasta agosto 2013.

(b) Las prácticas anticompetitivas acreditadas se realizaron en tres áreas diferenciadas: áreas de gestión empresarial, postventa y marketing.



(c) La investigación y sanción de estas conductas ha sido posible gracias a la solicitud de clemencia presentada por SEAT. SEAT, S.A. y las empresas que forman parte del Grupo al que pertenece (Volkswagen Audi España y Porsche Ibérica) han quedado eximidos de su multa. Entre las compañías sancionadas se encuentra: "16. Renault España Comercial, S.A."

(d) La STS, 3ª, Sección 6ª, nº 633/2021 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, de 6 mayo de 2021, desestima el recurso de casación interpuesto por RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A., contra la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, de 27 de diciembre de 2019.

(e) Con fundamento en ambas resoluciones, las demandantes interpusieron en fecha 2 mayo 2022 demanda de juicio verbal en la que ejercitan una acción de responsabilidad civil extracontractual contra la demandada en orden al resarcimiento del daño padecido en forma de sobrecoste por la compra de dos turismos en fecha 30 julio 2010 y 23 octubre 2007, en concreto dos vehículos marca Renault, uno modelo Koleos y otro Clio, reclamando una indemnización de 2.610,37.-€ y 1.583,73.-€, respectivamente.

TERCERO.- Motivos de oposición. Decisión de la Sala.

1.El recurso defiende la virtualidad de la acción resarcitoria que no está prescrita, bien por aplicación del art. 121-21 CCCat, bien por el nuevo régimen establecido en la STJUE 22 junio 2022 para las acciones derivadas de carteles, en que señala que las notas de prensa no puedan servir de punto inicial para el computo del plazo de prescripción que debe ser de 5 años, o, en fin, porque debe atenderse a la firmeza de la resolución administrativa de la CNMC producida por la desestimación del recurso contencioso-administrativo en STS, 3ª, 633/2021, de 6 mayo, momento a partir del cual se habría de iniciar el computo del plazo de 5 años fruto de la nueva regulación.

2.Comenzado por la prescripción de la acción de resarcimiento cumple señalar lo siguiente.

A nuestro juicio, el dies a quo del plazo prescriptivo de la acción debe venir determinado por la firmeza de la sentencia que desestimó el recurso contra la decisión sancionadora. Como es sabido, la STJUE de 22 junio 2022 descartó, en el caso del cártel de los camiones, que el plazo prescriptivo computara desde la publicación de la nota de prensa que difundía la decisión sancionadora, en aquel caso de la Comisión Europea. En palabras de dicha resolución: "**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**". La sentencia advertía de las insuficiencias de las notas de prensa, cuya falta de datos impedía normalmente a los perjudicados plantear el ejercicio de sus acciones.

Por idéntica razón debemos descartar que la publicación en una página "Web" de la CNMC (no un boletín Oficial) de la nota de prensa en que se dio publicidad a la resolución sancionadora pueda operar como día inicial para el cómputo del plazo de prescripción de la acción. Por mucha publicidad mediática que se haya querido dar a la misma debemos reconocer que su proyección pública es escasa o nula entre los potenciales afectados por la práctica colusoria. Además esa nota de prensa ni siquiera contenía la designación de los fabricantes o empresas afectadas, ni en la descripción de las conductas se da el mínimo indicio para hacer pensar en la efectiva causación de un perjuicio en forma de sobreprecio, ni tampoco de una posible relación causal.

Como señala la SAP Pontevedra, Sº 1ª, 70/2024, de 8 febrero, la complejidad del análisis fáctico y económico que precisa la puesta en juego de una acción de daños obliga a descartar tal momento (pues las notas de prensa tienen claramente una función diferente), y no están destinadas a producir efectos jurídicos frente a terceros, y a identificar uno posterior en el que los perjudicados puedan tomar conciencia de la existencia del perjuicio y de los elementos necesarios para la puesta en marcha del mecanismo indemnizatorio. Toda vez que no existe publicación oficial de las decisiones de la autoridad nacional de competencia, no resulta válido el momento fijado en el caso del cartel de los camiones.

Si descartamos ese momento de la publicación de la nota de prensa de la CNMC, no queda más remedio que acudir a otro posterior que no es otro que el de la fecha de la firmeza de la sentencia que ratifica la decisión administrativa, pues en ese instante es cuando puede ya afirmarse con rotundidad que todos los elementos necesarios para el ejercicio de la acción han quedado fijados formalmente, como verdad judicial. Y este momento posterior hay que identificarlo con la resolución judicial que desestima el recurso de casación interpuesto por RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A., contra la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, de 27 de diciembre de 2019, resuelto por la STS, 3ª, de 6 mayo de 2021, que proporciona una mayor seguridad jurídica. Lo que no impide que algunos perjudicados



hayan podido ejercitar la acción al amparo de la decisión de la CNMV o preservar su derecho mediante sucesivas interrupciones de la prescripción (art. 1973 CC).

3. Pues bien, fijado el día inicial, cumple determinar la norma sustantiva aplicable para conocer el plazo prescriptivo. Descartamos la aplicación del plazo señalado en el art. 121-21 del CCCat, como ya hicimos repetidamente al resolver los asuntos del cartel de fabricantes de camiones, porque la regulación de la competencia en España se encuentra en la Ley 15/2007, de 3 julio, y conforme al reparto competencial establecido en el art. 149.1.1º de la Constitución Española corresponde la legislación mercantil exclusiva al Estado, norma de competencia que debe observarse en bloque, mas cuando esta Ley es especial. Además, la Ley de Defensa de la Competencia únicamente permitió a las comunidades autónomas crear órganos administrativos para aplicar la LDC en relación con las practicas colusorias y abusos de posición dominante, que solo afecten al ámbito de la respetiva comunidad autónoma, reservándose el Estado todas las demás (D.A. 10º). Un elemental criterio de seguridad jurídica obliga a que el plazo sea único para todo el Estado.

La STJUE de 22 julio 2022, en el asunto C-267/20, dictada en el cartel de camiones, considero el plazo de prescripción como una norma sustantiva, como excepción material, y analizó si la situación de la que trataba el litigio principal se había consolidado o no antes de la fecha de expiración del plazo de transposición de la Directiva, el día 27 de diciembre de 2016. El dies a quo en aquel caso quedó fijado por el día de la publicación de la Decisión en el DOUE, el 6 de abril de 2017.

Y como quiera que dicho momento se situaba entre la finalización del plazo de transposición de la Directiva (el 27-12-2016) y el de la entrada en vigor de la norma española de transposición (el 27-5-2017), la sentencia concluyó que la situación se había consolidado antes del plazo de transposición, por lo que **el plazo de prescripción** continuó computando después de la fecha de entrada en vigor del RD-ley de transposición. De ahí concluyó que la situación de que trataba el litigio principal seguía surtiendo efectos con posterioridad, y en tal situación, el artículo 10 de la Directiva es aplicable por razones temporales. Aplicando el plazo de cinco años de la nueva normativa, la acción no se encontraba prescrita cuando se interpuso la demanda (cartel de camiones).

El TS ha mantenido el mismo criterio en su STS 928/2023, de 12 junio. Parte, como declaró el TJUE, que la norma sobre prescripción es de carácter sustantivo y, por tanto, de imposible aplicación retroactiva, en el régimen del art. 22 de la Directiva. En palabras de dicha resolución:

"El carácter sustantivo de la norma sobre prescripción no permite la reactivación de acciones ya extinguidas de acuerdo con el régimen legal precedente, pero sí permite valorar la aplicabilidad de las nuevas reglas a acciones vivas, aún no ejercitadas en el momento de la entrada en vigor de la reforma de la Ley de Defensa de la Competencia (caso objeto del procedimiento), incluso del plazo de transposición de la Directiva (27 de diciembre de 2016). El apartado 74 de la STJUE describe este supuesto como la situación que sigue surtiendo sus efectos después de que hubiese expirado el plazo de transposición de la Directiva (incluso después de la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley 9/2017, que transpone la Directiva). Mutatis mutandis, se trata del mismo supuesto previsto en derecho nacional con carácter general en la Disposición Transitoria Cuarta del Código Civil [...]".

En suma, la Directiva es aplicable a una acción ejercitada con posterioridad a la entrada en vigor del RD-ley de transposición (27-5-2017), en la medida en que, en dicha fecha, el plazo anual de **prescripción de las acciones** de daños (art. 1968.2), no se había agotado desde la fecha del dies a quo (el 6-4-2017). Se trata de la aplicación de la nueva norma a una situación jurídica no consolidada, que nació bajo una norma anterior, pero que no había terminado cuando entró en vigor la norma de transposición (retroactividad media). En el caso actual, el problema resulta más claro, pues el plazo prescriptivo no comienza a correr hasta después de la publicación de la norma española de transposición (27-5-2017), no olvidemos que la sentencia del Tribunal Supremo es de fecha 6 mayo de 2021, y el derecho nació por una infracción competencial finalizada en 2013, por lo que ésta última sería aplicable.

En consecuencia, aplicable el art. 74 de la LDC (que transpuso el art. 10. de la Directiva de daños), el plazo prescriptivo es el de cinco años, por lo que la acción no se encontraba prescrita en el momento de la interposición de la demanda (8-8-2024). El motivo se estima y procede entrar en las demás causas de oposición del recurso.

4. La siguiente cuestión a resolver es si el cartel causó daños, presupuesto necesario para que prospere la acción de resarcimiento.

Del contenido de la decisión sancionadora se toma conocimiento de que la cuota de mercado conjunta de las marcas comercializadas por los fabricantes infractores es, aproximadamente, del 91%. En el año 2013, el 100% de los vehículos matriculados en España correspondieron a marcas de fabricantes afectados por el expediente sancionador. Los intercambios de información afectaron a la distribución y comercialización de



vehículos nuevos, usados, recambios y accesorios, y a las actividades de posventa, a través de las cuales se fideliza a los clientes. La decisión sancionadora describe la estructura del mercado (folios 21 y ss.). Los intercambios de información afectaban a múltiples aspectos, de carácter estratégico, con capacidad para reducir sensiblemente la incertidumbre y crear un entorno anticompetitivo. El período afectado comprende desde febrero 2006 hasta agosto de 2013. Los intercambios de información, a través de un modelo *quid pro quo*, fueron intensos y periódicos, al más alto nivel de dirección.

La STS, 3ª, Sección 6ª, nº 633/2021 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, de 6 mayo de 2021, que desestima el recurso de casación interpuesto por RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A., contra la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, de 27 de diciembre de 2019, concluye que la información intercambiada es apta para reducir la incertidumbre en el proceso de determinación de los precios y en la conducta futura de las competidoras, que afecta gravemente la independencia con la que cada operador debe actuar en el mercado. De hecho, gran parte se refiere a los márgenes comerciales que afectan a precio.

El F.J. 1º de la referida sentencia señala como conclusión que: *"[u] na valoración racional de toda esta prueba lleva necesariamente a concluir que nos encontramos ante una infracción por objeto toda vez que los intercambios de información versaron sobre datos de naturaleza estratégica y comercial que no se podrían haber obtenido de otro modo, con aptitud per se para reducir la incertidumbre y favorecer la coordinación y el objetivo de restringir la competencia, con la consecuencia necesaria de que el consumidor no se benefició de los menores precios de mercado que pudieran resultar de políticas comerciales más agresivas consecuencia del desconocimiento de las propuestas de los competidores"*

Los carteles producen daños. La Guía Práctica de la Comisión (apartado 140), explicita de forma similar la obviedad de que las empresas integrantes de un cártel esperan que éste produzca efectos sustanciales en el mercado en términos de beneficios a costa de sus clientes, pues de lo contrario ninguna empresa asumiría los riesgos derivados de tal actuación. Este es el criterio generalmente asumido por las decisiones de nuestros tribunales, y las sentencias del TS de 2012, 2013 y 2014 así lo han constatado en el caso del cártel de los camiones.

Esta no es una deducción automática. Como señala la citada SAP Pontevedra, Sº 1ª, 70/2024, de 8 febrero, *"se trata de una valoración razonada que concluye que el precio final de venta del producto al cliente, por más que puedan intervenir en su fijación variables diversas, (el problema de la formación de los precios constituye un tema de constante debate en la ciencia económica, por razones teóricas y coyunturales), siempre será más alto si se elimina la incertidumbre que da lugar al precio competitivo. El hecho de que la cuota de mercado de las empresas cartelistas abarque casi la totalidad de la oferta nacional de automóviles, y la imposibilidad de sustituir el producto, junto con la circunstancia de que se veía afectado tanto el mercado de compraventa de vehículos nuevos, como de los usados, así como el mercado de los servicios de posventa y las estrategias de marketing, -actividades complementarias que fidelizan a los clientes-, no puede negarse que creaba un entorno que facilitaba la concertación de precios, durante un prolongado período de tiempo, en el que se produjeron coyunturas económicas extremas, como sucedió con la crisis financiera. Todo ello hacía, además, más difícil que los consumidores pudieran percibir el aumento o mantenimiento de los precios de forma artificial. Si a ello añadimos las características organizativas del cártel, singularmente rígidas, puestas de manifiesto en la decisión, no encontramos ninguna otra explicación satisfactoria que nos haga pensar que las conductas adoptadas por los cartelistas no infligieran daño alguno a los consumidores en términos de precios forzosamente elevados. Estas son las razones esenciales de nuestra convicción, que el demandado no ha conseguido enervar, que se amparan en las reglas generales de las presunciones, (arts. 385 y 386 LEC), y que el TS ha considerado conformes a Derecho en el cártel de los camiones. Por todas resulta ilustrativo el siguiente fragmento de la más reciente STS 1415/2023, de 16 de octubre :*

"13.- Como conclusión de lo expuesto, aunque sea discutible que pueda calificarse como aplicación de la doctrina ex re ipsa, el razonamiento seguido por la Audiencia Provincial ha sido correcto: ha existido una infracción del Derecho de la competencia de enorme gravedad por su duración (14 años), por su extensión espacial (todo el EEE), por la cuota de mercado de los fabricantes implicados en el cártel (aproximadamente un 90%) y, debe añadirse, por la naturaleza de los acuerdos colusorios (no solo el intercambio de información sobre datos concurrenciales sensibles sino también la discusión y acuerdos sobre fijación e incremento de precios brutos).

Y con base en estos hechos y en la propia racionalidad económica de la existencia de un cártel de estas características (con una alta exposición al riesgo de elevadas sanciones, cuya asunción carecería de lógica en ausencia de todo beneficio), aplicando las reglas del raciocinio humano y las máximas de experiencia (reflejadas muchas de ellas en los documentos elaborados por las instituciones de la Unión Europea, como es el caso de la Guía práctica para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los arts. 101 o 102 TFUE), puede presumirse que la infracción ha producido un daño en los

compradores de los productos afectados por el cártel, consistente en que han pagado un precio superior al que habrían pagado si el cártel no hubiera existido.

Esta presunción de existencia del daño, fundada en el art. 386 LEC, no es una presunción legal, y tampoco es iuris et de iure, por lo que admitiría prueba en contrario. Conforme al apartado 3 de este precepto, "frente a la posible formulación de una presunción judicial, el litigante perjudicado por ella siempre podrá practicar la prueba en contrario a que se refiere el apartado 2 del artículo anterior". El art. 385.2 LEC, aplicable por vía de remisión, admite que la prueba en contrario pueda dirigirse "tanto a probar la inexistencia del hecho presunto como a demostrar que no existe, en el caso de que se trate, el enlace que ha de haber entre el hecho que se presume y el hecho probado o admitido que fundamenta la presunción". En el caso de la litis, según resulta de la valoración hecha en la instancia, el informe pericial de la demandada no ha desvirtuado las bases sobre las que se ha fundado la presunción ni su resultado. En consecuencia, debemos partir del hecho presunto (existencia del daño) como hecho cierto."

5.A la hora de cuantificar el perjuicio, como señala el considerando 45 de la Directiva, en casos de infracción del Derecho de la competencia puede constituir un obstáculo significativo para el éxito de la acción de daños y, por tanto, para la eficacia del sistema, pudiéndose comprometer los principios de efectividad y equivalencia, tal como razona también el considerando 46, y reitera la Guía Práctica en su párrafo 2, con cita de las sentencias Manfredi y Courage. Precisamente el entendimiento de que el principio de efectividad y la necesidad de incrementar la seguridad jurídica, se verían comprometidos en acciones de esta clase, es por lo que se estimó conveniente la difusión, con carácter indicativo, antes de la Directiva, de los principales métodos y técnicas para cuantificar el perjuicio, según expresa la Comunicación de la Comisión de 13.6.2013.

En nuestro caso, únicamente la parte actora ha presentado dos informes emitidos por el ingeniero industrial Sr. Candido, mediante el cual se cuantifica el sobrecoste económico soportado por la Sra. Remedios, a consecuencia de la comisión de la infracción establecida en el art. 1 de la LDC, en la suma de 2.610,37.-€, y el sobrecoste de la Sra. Petra en la cantidad de 1.583,73.-€.

Los informes periciales tras reconocer las dificultades y complejidad en la estimación del daño que requiere tomar en consideración los distintos factores que influyen sobre el precio y cualquier otra variable que haya podido verse afectada por una infracción, concluye que el empleo de técnicas econométricas puede resultar imprescindible para obtener estimaciones robustas y precisas. En este sentido, señala que el enfoque contrafactual (situación observada en el mercado cartelizado antes y/o después de la infracción) solo arrojará estimaciones aproximadas razonables en mercados estables en que no se hayan producido variaciones significativas en los factores de demanda y oferta que influyen en el precio.

Por ello se inclina, a partir de la Guía de la Comisión (considerandos 54 y 55), por cuantificar el sobrecoste derivado del cartel haciendo uso de los métodos propuestos en la Guía, y en concreto tres métodos comparativos: el geográfico, el de diferencias con precios francos de fábrica, contrastado mercados sincrónicos en un periodo anterior al cartel y durante el periodo del cartel, y precios publicados en el mercado español contrastando mercados sincrónicos en periodos anteriores y posteriores al cartel y durante el cartel. Utiliza para ello modelos de regresión múltiples y trabajos estadísticos a partir de la comparativa del mercado español con el italiano, los datos de revistas de automoción publicadas en España y los datos del Ministerio de Economía y Hacienda, y concluye un sobrecoste del 12,44% y para los vehículos afectados por este informe del 11,064% del importe reflejado en la factura.

Más, la extraordinaria dificultad probatoria reconocida en el propio informe pericial y que no agota todas las posibles variables que hayan podido intervenir en la fijación del sobreprecio, en un contexto de litigación en masa y teniendo al consumidor como protagonista con recursos limitados para acceder a informes periciales más exhaustivos, nos lleva a aplicar la facultad de estimación judicial del daño que reconoce el Abogado General en el párrafo 74 de las conclusiones en el asunto C-267/20 cuando afirma que en estos procedimientos (asuntos de cárteles) la cuantificación que deriva de la evolución del mercado afectado de no existir la infracción es una tarea casi imposible de cumplir. Este argumento de las conclusiones colma de inicio la exigencia de que resulte prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificar con precisión el daño.

Como señala la STS 924/2023 para el cartel de camiones, las propias características del cártel contribuyen a considerar que, en este caso, la falta de idoneidad del informe presentado por el actor para cuantificar el sobreprecio no supone una inactividad que impida la estimación judicial del daño. Se está ante una situación de extraordinaria dificultad o imposibilidad de acreditación del daño lo que constituye el presupuesto para su estimación judicial, teniendo en cuenta que dicho criterio es admitido por el TJUE (Sentencia 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). En resumen, se aprecian insuficiencias y dificultades para la cuantificación del daño, reconocidas por el propio autor del informe, lo



que justifica el recurso a su estimación judicial sin que ello pueda calificarse como arbitrariedad sino como arbitrio judicial, al haberse aclarado las razones que llevan a esta solución estimativa (en este sentido, STS núm. 927/23, de 12 de junio, entre otras).

6. Desde esta Sección 1ª se ha atendido en las sentencias relativas al cartel de camiones, a una estimación judicial del daño ante las dificultades probatorias que presenta su cuantificación, que se fijó de manera prudencial y atendido el criterio sostenido en procesos idénticos al presente por otros tribunales de apelación en un 5% del precio de adquisición, criterio aceptado por las STS de 12, 13 y 14 junio 2023, y también para el cartel de coches por otros tribunales de apelación (SAP Pontevedra, Sº 1ª, 40/2014, de 8 febrero, SAP León, Sº 1ª, 35/2024, de 12 enero y SAP Asturias, Sº 1ª, 115/2024, de 12 febrero).

Por lo expuesto, establecemos las siguientes sumas indemnizatorias en concepto de 5% de sobreprecio según el precio de adquisición de cada turismo, aparte impuestos:

1º.- Por el turismo con matrícula NUM001 , comprado por precio de 23.594,06.-€, aparte impuestos, 1.179,70 euros.

2º.- Por el turismo con matrícula NUM002 , comprado por precio de 14.314,65.-€, aparte impuestos, 715,73 euros.

Los intereses legales o moratorios son de aplicación desde la fecha de adquisición del camión y estos hay que referirlos al interés que contempla el art. 1.108 CC. Los intereses del art. 576 LEC o intereses procesales se fijan desde la sentencia de instancia que reconoce ya una cantidad incluso superior a la concedida en apelación.

CUARTO.- Régimen de costas.

Al estimar en parte el recurso no se hace pronunciamiento sobre las costas (art. 398.2 LEC), tampoco sobre las de instancia al estimar en parte la demanda (art. 394 LEC).

FALLO

El Tribunal decide:

1º.- Estimar en parte el recurso de apelación formulado por Dña. Remedios y Dña. Petra frente a la sentencia de 28 mayo 2024, dictada por el Juzgado de Mercantil de Tarragona, en Procedimiento Verbal nº 155/2022, que se revoca, y en su lugar se acuerda estimar en parte la demandada y condenar a la demandada RENAULT ESPAÑA COMERCIAL S.A. al pago de las siguientes cantidades:

(a) *A favor de Dña. Remedios .*

- Por el turismo con matrícula NUM001 , comprado por precio de 23.594,06.-€, aparte impuestos, 1.179,70 euros.

(b) *A favor de Dña. Petra .*

- Por el turismo con matrícula NUM002 , comprado por precio de 14.314,65.-€, aparte impuestos, 715,73 euros.

Cada una de las sumas dinerarias antedichas devengará el interés legal desde la respectiva fecha de adquisición de cada turismo, más el interés del artículo 576 desde la fecha de la sentencia de primera instancia.

2º.- No nos manifestamos sobre las costas del recurso y la instancia.

La presente sentencia no es firme en Derecho y contra ella podría interponer ante este Tribunal recurso de casación, siempre que la resolución del mismo presente interés casacional, para ante el Tribunal Supremo, o ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, si la casación se fundamenta, exclusivamente o junto a otros motivos, en la infracción de Derecho civil catalán; en el plazo de veinte días hábiles

contados desde el día siguiente a su notificación, previa constitución y abono de las tasas y depósito que en su caso resulten legalmente exigibles.

Remítase testimonio de esta sentencia al Juzgado de procedencia, para su cumplimiento, con devolución de las actuaciones originales.

Así por esta nuestra sentencia de la que se unirá certificación al rollo, la pronunciamos, mandamos y firmamos.