

Dossier juridique
Derecho Mercantil

Cártel de coches



tirant
PRIME

Dossier jurídico
Cártel de coches

Almudena Sanabria y Rocío Cabral, Autoras

1. INTRODUCCIÓN

El denominado “Cártel de Coches” hace referencia a un acuerdo colusorio entre diversos fabricantes de automóviles en España que operó entre los años 2006 y 2013. Durante este periodo, aproximadamente 25 marcas de automóviles intercambiaron información comercial confidencial, con el fin de restringir la competencia y fijar precios de forma concertada, en perjuicio directo de los consumidores.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) incoó en 2013 el expediente sancionador S/0482/13 contra un grupo de fabricantes e importadores de vehículos por la realización de prácticas contrarias al Derecho de la competencia, consistentes en intercambios sistemáticos de información estratégica.

Las conductas objeto de sanción consistieron en el intercambio de datos sensibles sobre precios y estrategias comerciales, lo cual permitió a las marcas armonizar sus políticas comerciales y eliminar incertidumbres competitivas. Esta coordinación supuso, en la práctica, la fijación indirecta de precios, reduciendo la libertad de elección del consumidor.

Entre las marcas implicadas se encuentran: Alfa Romeo, Audi, BMW, Chevrolet, Chrysler, Citroën, Dodge, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Jeep, Kia, Lancia, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Seat, Skoda, Toyota, Volkswagen y Volvo.

Los consumidores que adquirieron vehículos nuevos entre febrero de 2006 y agosto de 2013 se vieron potencialmente afectados por un sobreprecio derivado de dichas prácticas restrictivas de la competencia. Se estima que el número de afectados podría ascender a unos 10 millones.

Los perjudicados pueden ejercitar acciones de reclamación de daños por el sobrecoste soportado. Existen agrupaciones, como la Agrupación de Afectados por el Cártel de Coches (AACC), que prestan asistencia jurídica para canalizar dichas reclamaciones.

La acción de daños se encuentra sujeta a un plazo de prescripción de cinco años, de acuerdo con lo dispuesto en el Derecho de la Unión Europea. En virtud de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de

junio de 2022, dicho plazo debe computarse conforme a la Directiva 2014/104/UE, extendiéndose hasta abril de 2026.

2. NATURALEZA DE LA INFRACCIÓN SEGÚN LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO

La CNMC declaró que los hechos constituían una infracción del artículo 1 de la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia (LDC), y del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), normas que proscriben las prácticas concertadas, decisiones de asociaciones de empresas y acuerdos entre empresas que tengan por objeto o efecto restringir la competencia.

El Tribunal Supremo, en una serie de trece sentencias dictadas en 2021, confirmó las resoluciones sancionadoras de la CNMC, consolidando la doctrina sobre la calificación jurídica de los intercambios de información como práctica colusoria.

En su Sentencia 675/2021, de 13 de mayo, el Alto Tribunal señaló que, aunque ni la LDC ni el TFUE hacen referencia expresa a los intercambios de información entre competidores como prácticas prohibidas, la Comunicación de la Comisión Europea 2011/C 11/01 establece que ciertos intercambios tienen una elevada probabilidad de generar efectos anticompetitivos, por lo que deben considerarse restrictivos por objeto.

Así, en la Sentencia 531/2021, de 20 de abril, el Tribunal afirma que la información intercambiada reunía las características propias de una práctica colusoria, al referirse a datos estratégicos, desagregados y actuales, tales como ventas, precios, márgenes comerciales, servicios financieros o precios de recambios. Estos intercambios eliminaron la incertidumbre propia de la competencia y permitieron que las empresas ajustaran sus políticas comerciales a las estrategias de sus competidores, en lugar de competir de forma autónoma.

El Tribunal concluye que estas conductas constituían una restricción de la competencia por objeto, al instaurar un mecanismo de coordinación entre operadores del mercado que eliminaba riesgos competitivos y aumentaba artificialmente la transparencia.

Asimismo, se pronuncia sobre la aplicación del artículo 1 y la disposición adicional cuarta de la LDC y del artículo 101 del TFUE, recurriendo a la jurisprudencia del TJUE y a su propia doctrina. La Sentencia 356/2021, de 9 de marzo, ya había sistematizado los criterios para calificar determinados intercambios de información como infracción por objeto, especialmente en el contexto de licitaciones públicas.

Entre las principales conclusiones, destaca que:

“El intercambio de información entre competidores implicó un aumento artificial de la transparencia en el mercado, al revelar factores relevantes relativos a precios y condiciones comerciales, lo que resulta incompatible con la autonomía que ha de regir el comportamiento empresarial en un entorno competitivo.”

Y respecto a la calificación como cártel, el Supremo sostiene que:

“El intercambio de información entre competidores que elimina la incertidumbre sobre el comportamiento comercial ajeno y facilita la homogeneización de estrategias, constituye una infracción muy grave del artículo 1 en relación con el artículo 62.4 LDC, y se encuadra en la definición de cártel contenida en la disposición adicional cuarta, tanto en su redacción original como en la dada por el Real Decreto-ley 9/2017.”

3. RECLAMACIONES DE LOS CONSUMIDORES

Los consumidores que adquirieron vehículos de las marcas implicadas durante el período comprendido entre 2006 y 2013 ostentan el derecho a reclamar una indemnización por los daños sufridos como consecuencia del sobreprecio.

A raíz de las sentencias del Tribunal Supremo dictadas en 2021, comenzaron a interponerse demandas ante los Juzgados de lo Mercantil. Las primeras resoluciones judiciales se dictaron en octubre de 2022.

Una de las principales controversias procesales fue la relativa al plazo de prescripción de la acción. Se debatió si debía aplicarse el plazo de un año previsto en el artículo 1968.2 del Código Civil, o el plazo de cinco años introducido por la Ley de Defensa de la Competencia tras la transposición de la Directiva 2014/104/UE.

El Tribunal Supremo, siguiendo la interpretación del TJUE en su sentencia de 22 de junio de 2022, estableció que si la acción no había prescrito antes del 27 de diciembre de 2016 (fecha límite de transposición de la Directiva), resultaba aplicable el nuevo plazo de cinco años. En consecuencia, las acciones derivadas del cártel de coches se sujetan a este plazo ampliado.

En cuanto al dies a quo, los tribunales han adoptado mayoritariamente como fecha inicial la de firmeza de la Sentencia 531/2021, de 20 de abril, que confirmó la resolución de la CNMC respecto a una de las empresas integrantes del cártel. Por tanto, el plazo de prescripción expira en abril de 2026.

Si bien la mayoría de las resoluciones judiciales están siendo favorables a los consumidores, también se han dictado sentencias desestimatorias, especialmente por la insuficiencia probatoria en la acreditación del daño y del nexo causal.

Por ejemplo, el Juzgado de lo Mercantil n.º 5 de Madrid dictó la primera sentencia estimatoria en estos procedimientos, pero también la Sentencia

153/2022, de 10 de octubre, TOL9.276.088, desestimatoria frente a Volvo, al considerar que dicha marca no participó en los intercambios de información sancionados por la CNMC, limitándose su actuación a otras conductas colusorias vinculadas al mercado de posventa.

Asimismo, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia dictó la Sentencia TOL9.267.339, en la que desestimó la demanda por no quedar acreditado debidamente el nexo causal, dada la insuficiencia del informe pericial aportado, cuyo autor reconoció la falta de datos relevantes custodiados únicamente por la marca demandada (Toyota), necesarios para una estimación fundada del sobreprecio.

LEGISLACIÓN.-

- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea **TOL3.711.558**
- Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia **TOL1.082.683**
- Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, 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 **TOL4.568.941**

JURISPRUDENCIA.-

Sentencias favorables

- **Sentencia del Juzgado de lo mercantil, de 27/09/2022 RES:897/2022 TOL9.269.445**

Sentencia pionera que estima parcialmente la demanda contra Peugeot España SA, condenando a ésta al pago de 1.176,81 euros más intereses legales.

SEGUNDO.- ACCIÓN CONCRETA EJERCITADA. RÉGIMEN LEGAL APLICABLE.

a) Acción concreta ejercitada. EXP NUM000 FABRICANTES DE AUTOMÓVILES.

2.1 Se ejercita en este procedimiento una acción de reclamación de cantidad como consecuencia del ejercicio de la acción de daños y perjuicios derivados de una decisión de la CNMC sobre práctica restrictiva de la competencia. Se ejercita una acción follow on, derivada de una decisión adoptada por la CNMC. No se debe establecer en la sentencia en el fallo la declaración de la responsabilidad de Peugeot por los daños como consecuencia del cartel de coches (petición primera del suplico de la actora), al margen de su análisis como presupuesto de la petición de resarcimiento, pues dicha declaración es

presupuesto de la verdadera acción que se ejercita, petición de resarcimiento.

4.8 Relacionado con estas dos resoluciones, en cuanto a la necesidad de determinar en este cartel de coches la fecha de inicio de prescripción, se debe dejar constancia que es un procedimiento donde se dictó resolución en 2015, que ha alcanzado la firmeza en el año 2021 (6 años después), y por otro lado que no existe una publicación equiparable a la publicación de la Decisión en el DOCE, al margen de la página web de la CNMC.

4.9 En relación con los tribunales españoles, podemos destacar distintas resoluciones (exponiendo algunas de este año) que analizan la prescripción, algunas determinando el dies a quo en la fecha de la firmeza de la resolución (Sentencia del Juzgado Mercantil 3 Madrid del cartel de los sobres, si bien se declaró la firmeza de la sentencia durante el procedimiento, o STS de 22-3-2021 que manifiesta que " no tiene sentido que la compañía recurrida dé valor a la resolución administrativa de 30 de abril de 2010 a los efectos de la prescripción, al entender que tras su notificación ya tenía el asegurado constancia de la existencia del siniestro; pero se la niegue como elemento de convicción para acreditar la situación laboral objeto de cobertura, con lo que incurre en un comportamiento claramente contradictorio con afectación a la excepción articulada y que determina, en el contexto expuesto, que se deba aceptar la tesis del recurso, en tanto en cuanto postula, al menos, como día inicial del plazo de la prescripción, el de la firmeza de la resolución administrativa"), otras determinando la fecha de la Resolución en otros carteles (ST AP Barcelona de 15-7-2022), y otras (en cuanto a la prescripción en el cartel de camiones, desde la publicación, por todas ST AP Madrid Sección 28 de 8-7-2022).

4.12 Debemos atender a distintos criterios de ponderación en este cartel en concreto. En primer lugar la Resolución nacional data del año 2015 donde existen pluralidad de sancionados, por 3 conductas distintas, y multitud de recursos, ante AN y TS, con fechas de firmeza del TS coincidentes en el año 2021. En segundo lugar en la citada resolución existen 3 carteles sancionados (por venta, postventa y marketing), y relacionados con ellos se sancionó por la CNMC en multitud de Resoluciones a distintos concesionarios. Si atendemos al plazo en dicha fecha 2015, debería fijarse 1 año desde el año 2015, dilatándose la firmeza de la resolución hasta el año 2021, donde finalmente se determina en este cartel la "antijuricidad de la conducta del cartel por objeto".

4.13 Por ello puede determinarse que puede ser contrario al Derecho de daños y al derecho al pleno resarcimiento el establecimiento de un dies a quo como es el de la Resolución de la CNMC o publicación en su página web, que sanciona a multitud de afectados por 3 carteles distintos, sin más consideraciones, estableciéndose recurso frente a ellos por motivos

relacionados en todo caso con el cartel por objeto, desestimado en todos los recursos, y coincidente con otro cartel como es el de concesionarios.

4.14 Por ello, en un escenario actual, con distintos criterios de interpretación de la "plena capacidad para litigar" parece más prudente fijar el dies a quo en el momento de la firmeza de la Resolución administrativa, pues no puede acreditarse por los demandados que los actores tuvieran plena capacidad para litigar en el cartel que nos ocupa en la fecha de la Resolución del año 2015.

En este caso de cartel de coches, debemos de acudir a los indicios que conllevan a acreditar la existencia de daño, puesto que existen múltiples indicios, claros y manifiestos, desde un punto de vista cuantitativo y cualitativo, como son la existencia de un cartel de tal envergadura de 2006 a 2013 (7 años), la entidad de las personas jurídicas afectadas, la pluralidad de entidades afectadas, el importe de los precios de los productos sobre los que se realizaba el cartel, la cuantía de las multas establecidas, y la información de la CNMC, que en todo caso refiere un cartel, como se expone en la página 27 de la Resolución, consistente en que los intercambios de información confidencial abarcaban datos relativos a rentabilidad, facturación de redes de concesionarios, márgenes comerciales, política de remuneración, estructura y organización de sus concesionarios, condiciones de estrategias comerciales, marketing al cliente final, fidelización, etc.

Con base en la Resolución de la CNMC y a las ST AN y STS, y el tiempo, los sancionados en cuanto al cartel consistente en estrategia de distribución comercial, los resultados de las marcas, la remuneración y márgenes comerciales a sus Redes de concesionarios con efecto en la fijación de los precios de venta de los automóviles, así como en la homogeneización de las condiciones y planes comerciales futuros de venta y posventa de los automóviles en España desde, al menos, 2004, hasta julio de 2013, ("Club de Marcas"), la importancia de las multas por su cuantía, la pluralidad de afectados derivado de las múltiples ventas de dichos vehículos en España y el efecto producido consistente en fijar condiciones y planes de las marcas, homogeneizándolos, en relación, como no puede ser de otra manera, con carácter principal sobre los precios, al margen de cualquier variable sobre los mismos, sin acreditarse de ninguna manera salvo alegación genérica de la demandada, considerando además que la parte demandada ostenta una disponibilidad probatoria conforme 217 LEC (que no utiliza debidamente al realizar una pericial que critica la del actor, y que manifiesta que no ostenta datos para su cuantificación) se considera probado el daño causado por dicho cartel demandado y la relación de causalidad entre la acción y el daño.

- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 5 de Madrid (octubre 2022) TOL9.276.088**

Sentencia pionera se concede una indemnización del 5 % del precio del vehículo (~1.170 €), estableciendo que un informe pericial estadístico basta para probar el daño

Alega en su demanda que ha cuantificado el sobreprecio en base a tabla de precios medios de BOE de 22-12-17 y refiere legislación de defensa de la competencia, Directiva 2014, resoluciones judiciales varias, artículos del código civil en materia contractual y extracontractual.

1.2 La demandada se opuso a la demanda, alegando prescripción, y disconformidad respecto a la responsabilidad de la demandada por cuanto no ha sido sancionada por el cartel de Club de Marcas en relación a comercialización, disconformidad con la existencia de la propia acción sancionada por la CNMC, disconformidad con la existencia del daño, disconformidad con la existencia de relación de causalidad, y disconformidad con la cuantificación del daño del informe pericial del actor.

1.3 Por tanto habrá que analizarse en esta demanda la prescripción y en cuanto al fondo, disconformidad con la propia acción entablada concreta en primer extremo en cuanto a no haber sido sancionada la demandada por el cartel de Club de Marcas en relación a comercialización, y en su caso respecto al resto de elementos relativos a dicha acción determinada en la Resolución de la CNMC, con la relación de causalidad entre la conducta sancionada por la Comisión y la demanda efectuada contra la demandada, y disconformidad con la existencia de daño, y disconformidad con la cuantificación del daño.

Resolución de la Comisión en fecha 23-7-2015, siendo confirmada la misma por STS de 6-5-2021, siendo destinatarios de la resolución en lo que aquí nos interesa Volvo Car España SA, empresa distribuidora de la marca Volvo en España, por su participación en los intercambios de información con competidoras en el Foro de Postventa desde marzo de 2010 hasta agosto de 2013 y en las Jornadas de Constructores en abril de 2010 (PÁG 87).

3º En la citada resolución del TS se determina que **dicha conducta es una infracción por objeto, con efectos perniciosos sobre la competencia efectiva en el mercado**. Se determina que es una infracción única y continuada, si bien especifica e individualiza las conductas y las responsabilidades de cada uno de los sancionados.

Atendiendo al inicio de la prescripción o fijación del dies a quo , debe de fijarse por ello el plazo de 5 años, al ser cuestión sustantiva y nacer en el año 2021 en este caso. El régimen legal previo a la transposición de la Directiva quedaba fijado en 1 año (fecha de resolución), pero si atendemos a la fecha en la que empezó a computarse (2021), debemos acudir al CC 1939 Cc y sus Disposiciones Transitorias, estando en todo caso al cómputo de 5 años, pues si ni siquiera ha nacido el derecho a prescribir, debe prevalecer el criterio del

TJUE de 5 años que computa incluso a los que están prescribiendo (STJUE 22-6-2022).

4.16 Por lo anteriormente expuesto considero que debe de considerarse como fecha de inicio la de la firmeza de la Resolución, 6-5-2021, y debe de aplicarse el plazo de 5 años al iniciarse su cómputo después de la transposición de la Directiva, habiéndose presentado la demanda en el año 2022, 1-3-2022, debiendo desestimarse la prescripción alegada.

- **Sentencia de Audiencia Provincial de Zamora / Zaragoza nº 302/2023 TOL9.718.534**

Se reconoce que, debido a la colusión, se presume daño al consumidor, estimando un 7 % del precio de compra (~1.680 €)

Pues bien, además de esa aplicación directa de dicho precepto, la propia Directiva 2014/104 en su considerando 12 señala que "La presente Directiva confirma el acervo comunitario sobre el derecho de resarcimiento por los daños y perjuicios ocasionado por infracciones del Derecho de la Competencia..." Tanto la Sentencia TJUE 5 de julio de 2014 (caso Kone) ya citada, como la Sentencia TJUE de 13 de julio de 2006, (caso Manfredi, C-295/04 y C-298/04) ya hacían referencia al principio de efectividad respecto al derecho de toda persona a la reparación del perjuicio por infracción de la libre competencia.

También el Reglamento CE 1/2003, de 16 de diciembre de 2002 se expresaba en esta línea.

No obstante, lo cual, es preciso reiterar que la "interpretación conforme" (deseable en todo caso) tiene dos límites que es preciso respetar: la seguridad jurídica y el principio de irretroactividad de las normas. Es decir, que esa interpretación del Derecho interno conforme al Derecho de la Unión sólo resulta exigible una vez hubiera terminado el plazo de trasposición de la correspondiente Directiva, sin que haya sido incorporada al Derecho interno (S.T.J.U.E. de 17 de octubre de 2018 y 28 de marzo de 2019, C637/17. Caso Cogeco).

Como resaltó la Comisión Europea en sus observaciones al asunto que dio lugar a la STJUE de 22 de junio de 2022 (C-267/20, DAF & Volvo), las cuestiones planteadas por la Audiencia Provincial de León tenían por objeto determinar si ciertas disposiciones de la Directiva "se aplican a una situación como la del litigio principal, es decir, a una acción de daños ejercitada con posterioridad a la entrada en vigor de la normativa de transposición, pero referida a hechos o a una decisión adoptada por la autoridad anteriores a dicha entrada en vigor".

La sentencia de 22 de junio de 2022, el TJUE considera relevante que la "consolidación" de las situaciones jurídicas tenga en cuenta, como hito temporal para determinar la irretroactividad, la fecha límite para la

transposición de la Directiva. Desde el vencimiento del plazo de transposición procedería la interpretación del Derecho nacional conforme a la Directiva, "de tal forma que la situación en cuestión resulte inmediatamente compatible con las disposiciones de dicha Directiva sin proceder, no obstante, a una interpretación contra legem del Derecho nacional".

Recapitulando .- El plazo de prescripción es de 5 años a contar desde las sentencias del Tribunal Supremo que ratificarán las previas de la Audiencia Nacional, confirmando la sanción impuesta a los fabricantes de vehículos por conductas contrarias a la competencia. (Ss.T.S. de abril a diciembre de 2021).

En efecto, la experiencia muestra que esos comportamientos dan lugar a reducciones de la producción y alzas de precios que conducen a una deficiente asignación de los recursos en perjuicio especialmente de los consumidores".

Y ello en base a tres elementos cumulativos que conducen al carácter anticompetitivo: 1) creación artificial de transparencia del mercado; 2) información limitada a las partes y 3) idoneidad para afectar a la conducta competitiva.

- **Sentencia Juzgado de lo Mercantil N.º 2 de Valladolid de 04-12- 2022 TOL9.601.372**

Se condena a Renault al pago de un 7 % del precio de compra del precio total a favor del consumidor

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

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

Por todo ello, se considera un perjuicio razonable equivalente al 7% del precio total de adquisición de los vehículos. Se considera que es una cifra que se adapta a las circunstancias de este supuesto de hecho: ámbito temporal del cártel en el que participó la demandada -siete años- y al hecho de que los

datos objetivos aportados por la actora permiten vislumbrar una desviación del precio final de alrededor de ese porcentaje.

Por último, no se puede perder de vista -como así ha efectuado el TS en Auto de 13-10-22- que a diferencia del cártel de camiones, en el cártel de coches, muchos demandantes, como es el caso, son consumidores, lo que aún dificulta más el acceso a fuentes de prueba en aras a determinar el perjuicio real sufrido. Una pericial exhaustiva, perfectamente fundada y muy bien razonada podría suponer un sobrecoste procesal contrario al principio de efectividad y que haría dificultoso el ejercicio del derecho de resarcimiento.

Así las cosas, la compensación por el coche de la actora ha de ascender a 811,51 euros, un 7% de los 11.593 euros que supusieron el precio de compra real. En ello se incluyen los impuestos aplicables al precio toda vez que al fijarse los mismos en un porcentaje, el sobrecoste ha determinado también el pago de una cantidad superior por este concepto.

Sentencias desfavorables

- **Sentencia del Juzgado de lo mercantil, de 10/10/2022 REC:153/2022 TOL9.276.088**

Madrid 5. Contra Volvo en la cual se resuelve que el consumidor no acredita debidamente el nexo causal, al no haber participado Volvo en la conducta causante del daño

5.19 Pues bien, se considera que la relación de causalidad entre la acción por la que ha sido sancionada Volvo por la CNMC (postventa y constructores) y el daño que alega el demandante (por la adquisición de su vehículo en el año 2013) no queda probado en este caso en concreto, pues la demandada no ha participado en la conducta relevante (como se alega por la demandada), que es la que determina la prueba de la relación de causalidad entre la acción sancionada (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 con efecto en la fijación de los precios de venta de los automóviles, así como en la homogeneización de las condiciones y planes comerciales futuros de venta y posventa de los automóviles en España desde, al menos, 2004, hasta julio de 2013). Los intercambios de información comercialmente sensible, sobre sus servicios y actividades de posventa, así como respecto a sus actividades de marketing en España desde marzo de 2010 hasta, al menos, agosto de 2013 así como los intercambios de información comercialmente sensible relativa a las condiciones de las políticas y estrategias comerciales actuales y futuras con respecto al marketing de posventa, campañas de marketing al cliente final, programas de fidelización de clientes, las políticas adoptadas en relación con el canal de Venta Externa y las Mejores Prácticas a adoptar por cada una de las citadas marcas, con ocasión de las denominadas "Jornadas de Constructores", no conducen a acreditar de una manera clara y

manifiesta el sobreprecio en la adquisición del vehículo por el actor, pues a priori un intercambio de información sobre actividades de postventa o sobre campañas de marketing al cliente final pueden tener una incidencia sobre la adquisición de materiales o servicios o asistencia en cuanto a la postventa, o sobre una posible incidencia a la hora de promover un mayor espacio en el mercado, pero dichas conductas a mi entender ostentan una escasa o nula incidencia sobre la adquisición (indirecta) de un vehículo por un consumidor a través de concesionario oficial o no oficial.

Por ello, en el marco de una reclamación o petición de resarcimiento por un perjudicado en el ámbito privado de la defensa de la competencia, en la adquisición de un vehículo como el de los demandados, Volvo, únicamente sancionados en dos conductas y diferenciada su responsabilidad en cuanto al cartel de postventa y marketing, debe de acreditarse por el actor la relación causal concreta entre la conducta por la que se ha sancionado al demandado, y el sobrecoste producido por la adquisición de su vehículo, extremo que no se ha realizado por el actor, y que a mi entender en este caso en concreto, al no formar parte el demandado de la conducta infractora que refirió intercambio de información en cuanto a la comercialización, y solo en cuanto a postventa y marketing, no que acreditado por cuanto la conducta sancionada relativa al club de Marcas, consistente en intercambiar información comercialmente sensible sobre una estrategia de distribución comercial, remuneración y márgenes comerciales, con efecto en la fijación de los precios de venta de los automóviles, es la conducta que guarda relación directa con las peticiones de resarcimiento en la adquisición de vehículos por los consumidores como adquirentes indirectos.

5.23 Podría entenderse que derivado de una sanción por una conducta única y continuada según CNMC y AN y TS, la cual engloba 3 conductas, conllevaría a apreciar una responsabilidad de todos los sancionados por todas las conductas, por dicho carácter único y continuado, pudiendo considerar este extremo como una responsabilidad solidaria impropia, pero entiendo que dicha conducta considerada como única y continuada a los efectos de sanción en una misma resolución incluye también una diferenciación en cuanto a conductas y responsabilidades de los sancionados, y en este ámbito privado de reclamaciones privadas por conductas colusorias, debe prevalecer el carácter diferenciado de dichas conductas, como es en este caso, que una simple determinación de relación de causalidad por la consideración de una infracción única y continuada.

5.24 Todo ello sin perjuicio de que el actor pueda reclamar, en el ámbito de la responsabilidad solidaria impropia entre los autores de una conducta colusoria concreta como es la realizada por los diferentes integrantes del Club de Marcas, en su caso, y respecto a cualquiera de los sancionados por dicha conducta primera, atendiendo al régimen de responsabilidad impropia de cualquiera de los partícipes en una conducta colusoria, determinado tanto en el nuevo marco legal de LDC tras transposición en 2017

de la Directiva de Daños 2014, como al marco jurisprudencial determinado con carácter previo tanto por el TJUE como por el TS o por los juzgados de lo Mercantil.

- **Sentencia del Juzgado de lo mercantil, de 21/10/2022 REC:148/2022 TOL9.267.339**

Valencia 3. Contra Toyota. Desfavorable al consumidor por falta de prueba del nexo causal. Pericial insuficiente.

164.- Antes de eso, el propio perito expresó que las insuficiencias de su informe pericial se correspondían con la escasa disponibilidad de datos. Y reconoció que, para la elaboración de un informe pericial más ortodoxo e intenso, sería necesario el acceso a datos comerciales que únicamente custodia Toyota (aproximadamente, minuto 34 de la vista principal). Pues bien, entre otros extremos, esa era precisamente la finalidad de la medida de acceso acordada.

165.- Eso me autoriza a sostener que la parte actora (i) ha desarrollado una estrategia y construido un relato que únicamente perseguían provocar que este proceso quedase abocado a un escenario de insuficiencia probatoria, (ii) basando su demanda en un informe pericial que no es tal, (iii) impostando después un espíritu colaborativo que remediase esa insuficiencia para (iv) tratar de entorpecer el desarrollo de una actividad probatoria plena y donde (v) el juez se viera forzado a la estimación judicial del daño, (vi) con acatamiento de la doctrina jurisprudencial de la Audiencia Provincial de Valencia. Nunca fue un sobreprecio del 14'38%. Siempre se confió en el saldo que ofreciese la estimación judicial sobre el cielo de la suerte.

- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 18 Madrid de 22-11-2022 TOL9.333.240**

Desfavorable al consumidor por falta de prueba del nexo causal. Pericial insuficiente.

7.17 Como se ha determinado por la instancia superior, las facultades de estimación del tribunal no exoneran al demandante de la carga procesal de tener que aportar un estándar mínimo de prueba sobre el específico daño sufrido, por imprecisa que resulte la cuantificación, excluyéndose periciales como las que nos ocupa. La propia ST AP Citada determina que en estos casos "de manera que el tribunal acabase por aplicar directamente tal o cual porcentaje según estudios genéricos, ni que acudiera, sin más, al puro arbitrio judicial. Cuando el demandante hubiera debido estar en condiciones de efectuar un esfuerzo para concretar una hipótesis razonable y técnicamente fundada sobre datos contrastables no podrá soslayarse el que prescinda de ello y acuda a planteamientos que resulten insostenibles". Y además en dicha Sentencia de 31-1-2022 se vino a determinar que " Por ello no deben confundirse las facultades estimativas con el estándar mínimo de prueba. Las facultades estimativas son aplicables para corregir el problema

que representa la aproximación a la cuantía de los daños en los informes periciales, pero no exoneran al demandante de ofrecer una valoración de los daños al menos aproximativa y razonable (aunque no resulte precisa o se introduzcan variables necesariamente hipotéticas) de acuerdo con los hechos que sustentan la infracción, aplicando alguno de los métodos aceptados en la teoría económica. Por ello, no puede admitirse que se prescinda de cualquier método para sustituirlo por un porcentaje aplicado a escala universal a cualquier cártel".

7.18 Por lo expuesto, se desestima la demanda por esta insuficiencia probatoria del actor.

Estimación parcial por falta de la justificación en la cuantificación del precio

- **Sentencia de Audiencia Provincial de Madrid 33/2023 de 21 de julio, TOL9.714.331**

Establece un porcentaje indemnizatorio estimativo, el 5% sobre el precio de adquisición, para los casos en que el informe pericial no justifica suficientemente el incremento de precio que las prácticas colusorias habían provocado, partiendo de la base de que dicho incremento existió, y con el objeto de que no quede impune por las dificultades probatorias.

"Nos situamos, por lo tanto, ante el trance de procurar que el menoscabo patrimonial padecido por el perjudicado por el cártel no quede sin el adecuado resarcimiento en asuntos de la índole del que aquí nos ocupa. Hay que responder a la problemática de la cuantificación del sobre coste en los casos en los que, pese a los esfuerzos dedicados por la parte actora para atender el estándar mínimo probatorio exigible en este tipo de casos, el resultado ofrecido no resultase plenamente asumible por el órgano judicial a causa de la detección de determinadas carencias o errores metodológicos en la prueba técnica que debía proporcionar soporte a la reclamación. Con el designio de tratar de ofrecer seguridad jurídica en el seno de la polémica para cuantificar adecuadamente el daño que admitimos que necesariamente fue ocasionado, nos sumamos al criterio, ya sustentado en significativos precedentes en el seno de la sección 28ª de la AP de Madrid y sostenido también en las sentencias nº 2/2023, de 28 de abril, y 3/2023, de 19 de mayo, ambas de la sección 32ª de la AP de Madrid, de que, a falta de otra posibilidad más idónea, lo procedente es establecer de forma estimativa una cantidad razonable y ponderada a los efectos de identificar un sobre coste aproximado que, en ausencia de mejores pruebas que pudieran revelar lo contrario, podía servir para superar esta clase de breves. Y de forma prudencial, que es coherente además con la información obrante en el expediente, estimamos que puede cifrarse el perjuicio generado por efecto del cártel en un mínimo del 5% sobre el precio de adquisición. Ello supone una solución bastante prudente para la materialización de la estimación judicial del daño, que acude a un porcentaje muy moderado para huir del riesgo de

incurrir en el exceso al realizar una evaluación meramente estimativa y que asegura que, cuando menos, la parte demandante pueda cubrir, en todo caso, un mínimo que compense el incremento de precio que hemos considerado que debió soportar. Ese mínimo ha sido respaldado también por la jurisprudencia más reciente, aunque a propósito de otra operativa anticoncurrencial distinta, referida al cártel de los camiones (sentencias de la Sala 1ª del TS, números 923/2023, 924/2023, 925/2023, 926/2023, 927/2023 y 928/2023, de 12 de junio; 939 /2023, 940/2023, 941/2023 y 942/2023, de 13 de junio; y 946/2023, 947/2023, 948/2023, 949/2023 y 950/2023, de 14 de junio)."

Este criterio ha sido seguido en muchas de las siguientes sentencias dictadas, cuando la insuficiencia probatoria hubiera hecho imposible una condena, o cuando los informes periciales aportados por los consumidores realizan estimaciones que exceden con mucho del porcentaje indicado.

- **Sentencia n. ° 316/2023 de 4 de octubre, del Juzgado de lo Mercantil n. ° 5 de Madrid, TOL9.756.524:**

"6.14 Atendiendo a que la pericial de la actora, superado el umbral de suficiencia, contiene defectos manifiestos, y que el demandado no formula una cuantificación alternativa, debe estarse al criterio que determina la AP de Madrid, en cuanto a la estimación judicial del daño en un 5 % de la cantidad objeto de compra de dicho vehículo a motor. Este tanto por ciento era el que aplicaba este juzgador con anterioridad en este cartel, por lo que se mantiene dicho criterio de estimación judicial del daño. A propósito de esta estimación judicial del daño, la AP de Madrid determina que "Y de forma prudencial, que es coherente además con la información obrante en el expediente, estimamos que puede cifrarse el perjuicio generado por efecto del cártel en un mínimo del 5% sobre el precio de adquisición. Ello supone una solución bastante prudente para la materialización de la estimación judicial del daño, que acude a un porcentaje muy moderado para huir del riesgo de incurrir en el exceso al realizar una evaluación meramente estimativa y que asegura que, cuando menos, la parte demandante pueda cubrir, en todo caso, un mínimo que compense el incremento de precio que hemos considerado que debió soportar. Ese mínimo ha sido respaldado también por la jurisprudencia más reciente, aunque a propósito de otra operativa anticoncurrencial distinta, referida al cártel de los camiones (sentencias de la Sala 1ª del TS, números 923/2023, 924/2023, 925/2023, 926/2023, 927/2023 y 928/2023, de 12 de junio; 939 /2023, 940/2023, 941/2023 y 942/2023, de 13 de junio; y 946/2023, 947/2023, 948/2023, 949/2023 y 950/2023, de 14 de junio)."

En cuanto a las **Audiencias Provinciales**, en su revisión de las sentencias dictadas en primera instancia, también es mayoritaria la tendencia a favor de los consumidores. Sin embargo, son muchos los matices que intervienen en la determinación de la causa del sobreprecio en la adquisición de vehículos y un análisis minucioso puede llevar a la Audiencia a fallar en sentido contrario a la resolución recurrida, a favor del fabricante.

- **Sentencia Audiencia Provincial de La Rioja 270/2024 de 6 de junio (TOL10.191.037),**

Considera que Toyota, a pesar de pertenecer al cártel y haber desarrollado la conducta colusoria, no es responsable en la venta de un Lexus, porque en el momento de la compra no comercializaba en España esa marca:

“Por consiguiente, es meritorio que TOYOTA ESPAÑA SLU carece de legitimación pasiva ad causam .

La intervención de TOYOTA en el cártel de vehículos no pudo ser causa de ningún sobreprecio en la adquisición del vehículo LEXUS producida en abril de 2007, pues en aquel momento TOYOTA no comercializaba ni distribuía vehículos de esa marca en España. Dicho de otra forma, Toyota fue ajena a la distribución y comercialización del vehículo que el demandante compró en abril de 2007, por lo que aunque la demandada ya participase en el cártel de vehículos en aquel momento, eso nunca pudo producir un sobreprecio en la adquisición de un vehículo de una marca (LEXUS), no afectada en ese momento por el cártel.”

- **Sentencia Audiencia Provincial de Valencia n. ° 18/2025 de 18 de febrero (TOL10.544.065)**
-

Idéntica a la anterior, no se condena a Toyota en la venta de otro vehículo Lexus por no considerar acreditado que su participación como comercializadora tuviera influencia en la fijación del precio.

- **Sentencia Audiencia Provincial de León n° 793/2024 de 18 de diciembre (TOL10.410.013)**

Falla favor de los fabricantes de vehículos en varias ocasiones debido a que el informe pericial aportado por el consumidor no acreditaba el nexo causal por basarse en datos estadísticos o estimaciones, en lugar de centrarse en la factura de adquisición del vehículo en concreto y las circunstancias de su compra.

“8.- Como se afirma en la SAP de Madrid 16/2024, citada por la apelante en su recurso, “la determinación del sobreprecio sufrido por la actora como consecuencia de la conducta sancionada no puede determinarse en base a la fórmula basada en un modelo econométrico que se fundamenta en una suposición o variables que no tienen en cuenta las circunstancias de adquisición de cada vehículo, y han sido elegidas por el perito por considerarlas adecuadas, pero no obedecen a la realidad del caso concreto. Por ello, no puede admitirse que el cálculo del precio de adquisición de los vehículos, que es el fundamento de la acción de reclamación de daños y perjuicios, se realice en base a una fórmula matemática que no tiene en

cuenta las circunstancias de la adquisición de los vehículos. En consecuencia, si bien la documentación aportada en autos ofrece indicios de la adquisición del vehículo por la parte actora, no acredita en modo alguno cual fue el precio pactado y en consecuencia, que la actora sufriera un sobre coste como consecuencia de la conducta ilícita. En este sentido se pronuncian las sentencias de la sección 28 de esta Audiencia Provincial, de 30 de mayo de 2023 (Roj: SAP M 9331/2023- ECLI:ES:APM:2023:9331), de la Audiencia Provincial de Alicante, sección 8, de 27 de abril de 2022, Rollo 1080/21 o de la Audiencia Provincial de Pontevedra, sección 1, de 11 de abril de 2022 (ROJ: SAP PO 1006/2022 - ECLI:ES:APPO:2022:1006)."

- **Sentencia de la A.P. de Valladolid con n. ° 26/2025 de 23 de enero (TOL10.466.337):**

Estima el porcentaje de incremento en el 5% sobre el precio de adquisición del vehículo, en los casos en que el informe pericial del consumidor no justifique suficientemente un perjuicio mayor, o por hacerlo siguiendo el criterio utilizado para la cuantificación, en los mismos casos, y por el mismo porcentaje, en el Cártel de Camiones.

"21.-Como consecuencia de todo lo expuesto, el importe de la indemnización será el equivalente al 5% del precio de adquisición de los camiones objeto de litigio, con los intereses legales desde la fecha de adquisición (sentencias 940/2023, de 13 de junio ; 941/2023, de 13 de junio ; 946/2023, de 14 de junio ; 947/2023, de 14 de junio ; y 1415/2023, de 16 de octubre)."

Dadas las similitudes que presenta el cartel de los camiones con el que ha afectado a los otros vehículos como los que nos ocupan (este último ha afectado a todo el territorio nacional, lo formaron la gran mayoría de marcas que en el mismo operan, su duración fue de largos años, etc...), dicho reiterado criterio jurisprudencial es trasladable al presente caso. En su consecuencia ha de fijarse en un 5% del precio abonado por los actores el importe del perjuicio que les irrogó la conducta ilícita que enjuiciamos. Ni en la demanda ni en la pericia que aporta se pone de manifiesto concorra circunstancia excepcional alguna en las adquisiciones realizadas por los demandantes que justifique un perjuicio de mayor entidad que posibilitare apartarse de ese 5%, por lo que estimamos parcialmente el recurso y en tal sentido revocamos la sentencia apelada."

Al mismo argumento recurre la A.P. de León en su Sentencia 749/2024 de 28 de noviembre, valorando el daño en un 5% del coste de adquisición (TOL10.354.646), o la A.P. de Barcelona en su Sentencia 129/2025 de 23 de enero (TOL10.463.606)

Sentencias del Tribunal Supremo que dieron base a las reclamaciones de consumidores en esta materia:

- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 15/02/2021
REC:5428/2020 TOL8347537

- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 20/04/2021 REC:2681/2020 TOL8430603
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 06/05/2021 RES:633/2021 TOL8431625
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 17/05/2021 RES:689/2021 TOL8447476
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 13/05/2021 RES:675/2021 TOL8447625
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 06/05/2021 RES:640/2021 TOL8447771
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 13/05/2021 RES:684/2021 TOL8451156
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 13/05/2021 RES:683/2021 R TOL8451468
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 31/05/2021 RES:759/2021 TOL8473271
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 17/09/2021 RES:1145/2021 TOL8601679
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 27/09/2021 RES:1171/2021 TOL8611358
- Tribunal Supremo. Sala Tercera, de 05/10/2021 RES:1205/2021 TOL8615038

RESOLUCIÓN DE LA CNMC

- Resoluciones Administrativas S/0482/13 - FABRICANTES AUTOMÓVILES de 23/07/2015. **TOL6.138.583**

Asunto: El caso S/0482/13 involucra a varios fabricantes de automóviles en relación con la existencia de prácticas prohibidas que infringen la normativa de competencia, específicamente en el contexto de un cártel.

- Resoluciones Administrativas S/0482/13 - FABRICANTES DE AUTOMÓVILES **TOL8.890.776**

El caso VS/0482/13 involucra la vigilancia de conductas en el sector de fabricantes de automóviles, específicamente sobre la existencia de prácticas prohibidas que podrían constituir un cártel.

CONCLUSIONES. –

PRIMERO. – El denominado “Cártel de Coches” constituyó una infracción muy grave del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia y del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, al restringir la competencia mediante el intercambio de información sensible entre fabricantes.

SEGUNDO. – El Tribunal Supremo ha confirmado que los intercambios de información estratégica entre competidores constituyen prácticas colusorias por objeto, incluso sin que exista una fijación directa de precios.

TERCERO. – Los consumidores que adquirieron vehículos nuevos entre febrero de 2006 y agosto de 2013 tienen derecho a reclamar una indemnización por el sobreprecio derivado de estas prácticas anticompetitivas.

CUARTO. – El plazo de prescripción de la acción es de cinco años y comienza a computarse desde la firmeza de las sentencias del Tribunal Supremo dictadas en 2021, conforme a la Directiva 2014/104/UE y la jurisprudencia del TJUE.

QUINTO. – La acción ejercitada es una acción de daños *follow-on*, basada en la resolución firme de la CNMC, por lo que no es preciso volver a acreditar la existencia del cártel, pero sí el daño y su nexo causal.

SEXTO. – La jurisprudencia admite la estimación judicial del daño en un porcentaje prudencial (habitualmente entre el 5 % y el 7 %) cuando existen indicios de perjuicio y la prueba pericial del consumidor resulta insuficiente.

SÉPTIMO. – Las demandas son desestimadas cuando no se acredita el nexo causal entre la conducta sancionada y el vehículo adquirido, o cuando la pericial se basa en datos genéricos, no individualizados.

OCTAVO. – La responsabilidad de las marcas debe analizarse individualizadamente, atendiendo a su participación concreta en el cártel y a su intervención en la comercialización del vehículo en el momento de la compra.

NOVENO. – La carga probatoria del daño puede flexibilizarse cuando el consumidor carece de acceso a los datos relevantes en poder del fabricante, conforme al principio de efectividad del Derecho de la competencia.

DÉCIMO. – El caso refuerza el derecho de los consumidores a un resarcimiento efectivo frente a conductas colusorias, y la necesidad de interpretar las normas nacionales conforme al Derecho de la Unión Europea.

FORMULARIOS.-

- Demanda de acción individual de reclamación por infracción del derecho de defensa de la competencia contra fabricantes y concesionarios de vehículos por prácticas concertadas de fijación de precios (cártel de coches) **TOL8.636.836**
- Reclamación extrajudicial cártel de vehículos **TOL10.002.367**

DOCTRINA.-

- **La compensación del daño antitrust**

Eduardo Pastor Martínez

- **Responsabilidad civil por la infracción del Derecho de la competencia**

Fecha : 12/10/2022

TOL9.304.074 al TOL9.304.079

- **Actos de Competencia Desleal y su Tratamiento Procesal**
- Autores : Elisabet González Pons, Killian Beneyto, Alicia Armengot Vilaplana, Alicia Armengot Vilaplana, Killi... | Fecha : 21/10/2020. TOL8.207.594

CONSULTAS.-

1.Cartel de vehículos.

TOL9.306.734 | Título : Cartel de vehículos | Fecha : 10/11/2022 | Tipo : Consulta | Emisor : Editorial Tirant | Supuesto : Buenos días:

En un procedimiento reclamando los daños y perjuicios por el cartel de vehículos

2. Cartel vehículos principio de solidaridad. TOL9.141.282 | Título : CARTEL VEHICULOS PRINCIPIO DE SOLIDARIDAD | Fecha : 30/06/2022 | Tipo : Consulta | Emisor : Editorial Tirant | Supuesto : Buenas tardes.
En los supuestos de vehículos incluidos en el cartel, respecto de cuyos fabrican...

3. Cártel vehículos kilómetro cero y nueva ley eficiencia.

TOL10.546.633 | Título : cártel vehículos kilómetro cero y nueva ley eficiencia | Fecha : 08/05/2025 | Tipo : Consulta | Emisor : Editorial Tirant | Supuesto : Buenos días.Se me presenta el siguiente caso: consumidor que compra un vehículo en 2013 en un concesionario.

4. Cartel de coches.

TOL8.909.173 | Título : CARTEL DE COCHES | Fecha : 24/03/2022 | Tipo : Consulta | Emisor : Editorial Tirant | Supuesto : Buenos días. Me surge la siguiente duda al poner la demanda reclamando daños y perjuicios

5. Cartel de coches.

TOL8.764.660 | Título : CARTEL DE COCHES | Fecha : 03/01/2022 | Tipo : Consulta | Emisor : Editorial Tirant | Supuesto : Una persona compró un renault en 2008. Lo ha vendido en 2019. Se ha enterado lo del cartel de coches.

BIBLIOTECA.-

- **Derecho Europeo de Compensación de los Daños Causados por los Carteles y por los Abusos de Posición de Dominio de Acuerdo con la**

Purificación Martorell Zulueta, Nuria Auxiliadora Orellana Cano, Bernardo Hernández Bataller, Carlos Gómez Asensio, Carmen Estevan de Quesada, Julia Suderow, Francisco GONZÁLEZ CASTILLA, Roger Van den Bergh, Francisco Marín Castán, Ignacio SANCHO GARGALLO, Juan Ignacio RUIZ PERIS, Jakob Rüggeberg

2018 - 384 páginas - 1 edición - Tirant lo Blanch

- **La influencia del derecho europeo en los proceso de daños por infracción del Derecho de la Competencia**

Paul Hitchings. 2024 - 764 páginas - 1 edición - Tirant lo Blanch

- **Nuevas tendencias en el derecho de la competencia y de la propiedad industrial e intelectual IV**

Pablo I. Fernández Carballo Calero, Fco. José Torres Pérez, Anxo TATO PLAZA, Sara Louredo Casado, Julio Costas Comesaña

2024 - 935 páginas - 1 edición - Editorial Tirant Lo Blanch

- **La compensación del daño antitrust**

Eduardo Pastor Martínez. 2024 - 824 páginas - 1 edición - Editorial Tirant Lo Blanch

2024 - 824 páginas - 1 edición - Editorial Tirant Lo Blanch

TARJETAS.-

Cartel: Tirant Prime



Dossier juridique
Derecho Mercantil

Cártel de coches



tirant
PRIME