



Universidad de Oviedo
Universidá d'Uviéu
University of Oviedo

Facultad de Derecho

GRADO EN DERECHO

TRABAJO FIN DE GRADO

CÁRTEL DE COCHES

Alumno: Adrián Bárcena Pérez

Convocatoria: Ordinaria segundo semestre

RESUMEN

El día 23 de julio de 2015, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emitió la Resolución número S/0482/13 por la que salieron a la luz una serie de actividades, después confirmadas por sentencias del Tribunal Supremo y la Audiencia Nacional, constitutivas de prácticas colusorias que consecuentemente restringieron la competencia en el mercado, dando lugar a un cártel de coches, prohibidas por la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia y por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Dichas actividades tuvieron lugar durante los años 2006 y 2013 y fueron llevadas a cabo por 21 distintas entidades mercantiles dedicadas a la fabricación de automóviles (en torno al 91% del mercado).

Por consiguiente, se está viendo como principalmente, los Juzgados Mercantiles del ordenamiento jurídico español, en 2023, estudian las demandas interpuestas por los perjudicados que compraron un coche de las marcas infractoras durante los años en que tuvo lugar el cártel, resolviendo diferentes cuestiones relativas a este asunto, tales como el plazo de prescripción de las acciones, la responsabilidad existente entre los infractores, el porcentaje de indemnización del precio de la compraventa que se concede, y demás.

ABSTRACT

On day 23 of July of 2015, the National Commission on Markets and Competition issued the Resolution number S/048/13 that found series of activities, then confirmed by sentences of the Supreme Court and National Audience, constituting collusive practices that consequently restricted the competition in the market, that gave place to a car's cartel, prohibited by the Law 15/2007 of Defense of The Competition and by the Treaty on the Functioning of the European Union. Such activities had place between the years 2006 and 2013 and they were carried out by different 21 commercial companies dedicated to manufacture automobiles (around 91% of the market).

Accordingly, it can be seen how mostly, the Commercial Courts of the spanish legal system, in 2023, study the lawsuits raised by the harmed persons that bought a car brand sanctioned during the years when the cartel occurred, resolving different issues about this matter, like the action's period of prescription, the existed responsibility between the guiltys, the compensation percentage of the prize of the buy that will be given, and more.

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

Art: Artículo.

AN: Audiencia Nacional.

AP: Audiencia Provincial.

CC: Código Civil.

CECA: Comunidad Europea del Carbón y del Acero.

CNMC: Comisión Nacional del Mercado de la Competencia.

JM: Juzgado de lo Mercantil.

LDC: Ley de Defensa de la Competencia.

LEC: Ley de Enjuiciamiento Civil.

Nº: Número

OPEP: Organización de Países Exportadores de Petróleo.

RDL: Real Decreto Ley.

SAN: Sentencia de la Audiencia Nacional.

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

S.A: Sociedad Anónima.

TCE: Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea.

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

TS: Tribunal Supremo.

UE: Unión Europea.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO 1: ¿QUÉ ES UN CARTÉL?.....	6
CAPÍTULO 2: LA DEFENSA DE LA COMPETENCIA EN NUESTRO ENTORNO.....	8
CAPÍTULO 3: DEFENSA DE LA COMPETENCIA, DISTINCIÓN ENTRE OBJETO Y EFECTO	15
CAPÍTULO 4: CONSTATACIÓN DE LA EXISTENCIA DEL CARTEL DE COCHES ENTRE 2006 Y 2013.....	17
CAPÍTULO 5: LA RESPONSABILIDAD CIVIL ENTRE LOS SANCIONADOS POR EL CARTEL	23
CAPÍTULO 6: LOS PLAZOS DE PRESCRIPCIÓN DE LAS CONDUCTAS SANCIONADAS	26
CAPÍTULO 7: VINCULACIÓN DE LOS JUZGADOS DE LO MERCANTIL A LOS HECHOS PROBADOS.....	32
CAPÍTULO 8: LAS CONSECUENCIAS DESFAVORABLES PARA LOS INFRACTORES ...	36
CAPÍTULO 9: SITUACIÓN ACTUAL EN LOS TRIBUNALES	39
CAPÍTULO 10: CONCLUSIONES	41
CAPÍTULO 11: BIBLIOGRAFÍA.....	42
11.1. FUENTES ELECTRÓNICAS.....	42
11.2. NORMATIVA.....	44
11.3. JURISPRUDENCIA COMUNITARIA.....	45
11.4. JURISPRUDENCIA NACIONAL.....	45
CAPÍTULO 12: ANEXOS.....	48

INTRODUCCIÓN

El presente Trabajo de Fin de Grado tiene por objeto el estudio del desarrollo y consecuencias jurídicas y económicas del cártel de coches.

Para ello, se comenzará con una introducción al tema poniendo en conocimiento el significado de un cartel, su peligro para la defensa de la competencia propuesta tanto desde la Unión Europea (UE) como desde España, posteriormente se analizará la Resolución S/0482/13 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por la que se constatará la existencia del cártel de fabricantes de automóviles en España, sobre todo junto con las sentencias de la Audiencia Nacional (AN) y Tribunal Supremo (TS) que entraron a cuestionar la anterior resolución mencionada de la CNMC tras los recursos interpuestos por los fabricantes sancionados en ella, para acabar examinando las cuestiones relativas al plazo de prescripción de las infracciones cometidas, la posible solidaridad entre responsables, el rechazo por los Juzgados de lo Mercantil (JM) de los argumentos formulados por los sancionados de continuar cuestionando los hechos probados constatados previamente, y desde el punto de vista del Derecho Mercantil y en vistas de la protección de la competencia, ¿Qué sería más eficaz, la aplicación de multas y sanciones a través del Derecho sancionador, o la imposición del pago de indemnizaciones a los perjudicados?

Se ha querido tratar este asunto debido a que es una cuestión relativamente reciente, donde actualmente se continúa tratando los distintos casos en los Tribunales, en el que permite mostrar y conocer los efectos por el que sufren los particulares en una situación de mercado que no está siendo realmente libre y competitiva, y donde se puede considerar que aún queda cierta incertidumbre relativa a los particulares perjudicados que pueden reclamar, si entrarían dentro del plazo de prescripción, o el porcentaje de indemnización sobre el valor de la compraventa que se les impone a aquellos en función de la cuantificación del daño y sobrepuestos causados. Además, he tenido la oportunidad de trabajar esta materia durante mi realización de las prácticas externas.

Para llevar a cabo el trabajo se ha tenido que atender principalmente a la Resolución e investigación emitidas por la CNMC y Comisión Nacional de Competencia (CMC), la dirección que han seguido los Tribunales de nuestro país, primeramente, en la AN y TS, y en estos momentos mayormente los distintos JM y Audiencias Provinciales (AP).

CAPÍTULO 1: ¿QUÉ ES UN CARTÉL?

Partiendo de la disposición adicional 4.2 de la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia (LDC), se define el cártel como: *“A efectos de lo dispuesto en esta Ley se entiende por cártel todo acuerdo secreto entre dos o más competidores cuyo objeto sea la fijación de precios, de cuotas de producción o de venta, el reparto de mercados, incluidas las pujas fraudulentas, o la restricción de las importaciones o las exportaciones.”*

Posteriormente, en el 2017, para que la legislación nacional y la europea tuvieran un concepto de cártel más similar, castigando no solo los acuerdos sino también otros secretos y eliminándose el requisito del carácter secreto del cártel, se traspone la directiva 2014/104/UE a través del Real Decreto Ley (RDL) 9/2017, quedando la definición del cártel en su artículo (art.) 81 como: *“Todo acuerdo o práctica concertada entre dos o más competidores cuyo objetivo consista en coordinar su comportamiento competitivo en el mercado o influir en los parámetros de la competencia mediante prácticas tales como, entre otras, la fijación o la coordinación de precios de compra o de venta u otras condiciones comerciales, incluso en relación con los derechos de la propiedad intelectual e industrial; la asignación de cuotas de producción o de venta; el reparto de mercados y clientes, incluidas las colusiones en licitaciones, las restricciones de las importaciones o exportaciones o las medidas contra otros competidores contrarias a la competencia”.*

De este modo, debemos entender el cártel como un acuerdo entre empresas cuyo fin es reducir o eliminar la competencia en un determinado mercado. Desarrollando un control sobre la producción y distribución en este, a través de la colusión entre las empresas implicadas, para así formar una especie de mercado similar a la de un monopolio, teniendo ellas un poder muy significativo sobre el mercado y, por lo tanto, son ellas las que consiguen el máximo beneficio de los consumidores, que son quien se ven perjudicados pagando precios más alto de los que deberían ser, si realmente hubiese libre competencia.

Entre las prácticas prohibidas que la UE y España va a entender como presencia de un cártel, serían (art.1 LDC):

- Acuerdos de fijación de precios.
- Acuerdos para el reparto del mercado.
- Acuerdos para el control de la producción, en miras a limitarla.
- Pactos para acordar vías exclusivas de suministro.

Los cárteles, aunque puede parecer lo contrario, pues España forma parte de una Comunidad, la de la UE, donde se incide y se busca mucho la lucha a favor de la libre competencia, son muy comunes, según una noticia del El Mundo relativa a la actividad de la

CNMC, se recoge que desde el año 2014 hasta hoy, han sido 30 casos considerados oficialmente cárteles que se han tenido que dismantelar, fluyendo el sector de las empresas sancionadas desde la industria láctea o empresas de paquetería hasta fabricantes de pañales (GISELLA A. “El del AVE, el de la leche... récord de cárteles dismantelados en España en sólo cinco años”. *Elmundo*, 2019).

Algunos de los cárteles que más habrían tenido notoriedad, serían el cártel del petróleo, a través de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), fundada en 1960 y que, muchos consideran que desde sus comienzos hasta hoy continúa siendo un cártel pues es una organización internacional que llegó a suponer el 50% del mercado petrolero mundial, rondando hoy en torno al 41-30%, que se dedica a negociar precios para sus miembros y coordinar las políticas necesarias para mantener la estabilidad del mercado, y asegurar el suministro del petróleo junto a los ingresos de los productores (“¿Qué es la OEP y qué países la integran?”. *CNN*, 2020). También está el cártel del azúcar, que tuvo lugar entre 1995 y 1996, alcanzó un total de compensación de daños impuestos por parte de los tribunales españoles de 5 millones de euros.

Pero uno de los cárteles más recientes, y que principalmente ataña a nuestro país ha sido el cartel de camiones, parecido al cártel tratado en este Trabajo de Fin de Grado.

Sus infracciones contra el mercado tuvieron lugar entre principios de 1997 y principios de 2011, y se llevó a cabo por los grandes fabricantes de vehículos europeos diseñados para el transporte de mercancías, y que se estima que afectó a 100.000 individuos (“Cártel de Camiones: cronología y claves”. *Eskariam*).

CAPÍTULO 2: LA DEFENSA DE LA COMPETENCIA EN NUESTRO ENTORNO

Tras el Tratado suscrito por España sobre su adhesión a las Comunidades Europeas en 1985-1986, ha supuesto para nuestra legislación interna la recepción de un importante impacto normativo de las normas comunitarias que protegen la libertad a ultranza, y sobre todo la libertad de competencia para agilizar los mercados y proteger a los consumidores (aplicación inminente de los contenidos del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea), de modo que nuestras relaciones jurídicas no solo estarían sujetas a las normas que alberga el Derecho español, sino que también se rigen por las disposiciones normativas que se establecen en el ámbito de la Unión Europea.

Las diferencias de regulación de la defensa de la competencia entre el Derecho español y el Derecho UE son similares, es obvio que está presente una política centrada en el impulso de la libre competencia centrada en proteger a los vulnerables, minorías, consumidores, y la consecución del crecimiento económico.

En primer lugar, el modelo nacional tiene su fundamento, por un lado, en el artículo 38 de la Constitución de 1978 donde se dice que: *“Se reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado. Los poderes públicos garantizan y protegen su ejercicio”*. Y por otro lado desde 1989, la Ley 16/1989 de Defensa de la Competencia, que fija la importancia de la competencia como la base del mercado, de las libertades individuales y principalmente la libertad de empresa. En ambas disposiciones se deja claro la notoriedad de la obligación necesaria de ser responsabilidad de los poderes públicos de *“evitar prácticas que afecten o dañen seriamente a un elemento tan decisivo en la economía de mercado como es la concurrencia entre empresas, apareciendo así la defensa de la competencia como una necesaria defensa y no como una restricción de la libertad de empresa y de la economía de mercado”* (STC 1 de julio de 1986).

Como posteriormente se hablará de ello, la LDC en su artículo 1 hace referencia a la prohibición de acuerdos entre empresas con el objetivo de fijar precios, repartirse cuotas de mercado, limitar la producción, aplicar condiciones desiguales en las relaciones comerciales o de servicio, o subordinar la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que no tengan relación con el objeto de aquellos. en su artículo 6, prohíbe los abusos por parte de una o varias empresas desde posiciones de dominio, y la prohibición de la competencia desleal contraria al interés público.

El abuso desde posición de dominio puede entenderse como: a) Imponer, directa o indirectamente precios u otras condiciones comerciales desiguales. b) Limitar la producción o distribución dañando al resto de empresas o consumidores de forma injustificada. c) Negarse

sin razón a satisfacer las demandas de compra de productos o prestación de servicios. d) Aplicar condiciones desiguales a las relaciones entre competidores. e) Y la celebración de contratos condicionados a aceptar a otras prestaciones no conectadas.

Otra actividad prohibida que puede incidir en la competencia eficiente del mercado son las concentraciones económicas, entendidas como el cambio de control de una varias empresas a través de fusiones, adquisición de una empresa de la totalidad o parte de una u otras, creación de una empresa en participación y la adquisición del control conjunto sobre una o varias empresas, siempre que a través de los contratos suscritos o derechos que se desprendan se derive una influencia decisiva sobre una o varias empresas por medio de los derechos de propiedad o de uso de la totalidad o parte de las empresas, u otros medios (contratos, derechos...) que permitan influir claramente en la composición, dirección y decisiones de los órganos de la empresa.

Por último, otra de las circunstancias prohibida que hace peligrar la libre competencia es la concesión de ayudas públicas como posible vía de falseamiento indirecto de la competencia efectiva.

Un aspecto importante de tratar es el de que el ámbito nacional de defensa de la competencia se centra en la defensa del interés público, de forma que pueden haber excepciones a conductas que infringen lo anterior dispuesto en la LDC siempre que no posean la suficiente importancia como para perjudicar de manera significativa a la competencia.

Con el objetivo de perseguir los ataques contra lo promulgado en la LDC, España cuenta con la siguiente institución:

- La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), creado en el 2013 tras la unificación de los distintos organismos reguladores que previamente existían junto con el Tribunal de Defensa de la Competencia, para garantizar el correcto funcionamiento de la competencia en todos los mercados y los sectores productivos a través de la sujeción a la normativa de defensa de la competencia (nacional y comunitaria), poderes de supervisión y control, elaboración de actos de promoción de la competencia, actuación como árbitro en conflictos entre operadores económicos, y el desarrollo de informes destinados al control de la concesión de ayudas públicas.

Además, se reconoce la posibilidad de recurrir las decisiones de la autoridad de la CNMC, en primera instancia ante la sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional y, en casación, ante el Tribunal Supremo.

A nivel comunitario, el mercado presente en la Unión Europea se caracteriza por ser un mercado común de todos los Estados Miembros donde se permite la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas. El objetivo prioritario de este mercado común,

denominado mercado interior es dirigir las políticas europeas hacia la eficiencia máxima de la competencia en el mercado y la defensa de la competencia. Para ello, la suscripción del Tratado de la Comunidad Europea del Carbón y Acero (CECA) en 1951, llevó consigo la elaboración de la Política de Competencia de la UE, que persiste actualmente en el TFUE. La Política de Competencias son las normas que la UE dispone para el buen funcionamiento del mercado interior de la Unión evitando que se falsee o restrinja la libre competencia del mercado interior, para lograr el bienestar del consumidor y de la empresa, los agentes económicos compitan de forma igualitaria bajo las mismas condiciones de mercado y así, que se vaya produciendo el crecimiento económico.

Estas normas pueden ser divididas en cinco rasgos:

- Art. 101 TFUE. - Prohibición de acuerdos colusorios contrarios a la competencia. Quedan prohibidos aquellos pactos entre empresas que incidan en la competencia, restringiéndola o impidiendo su libre desarrollo, así como la fijación de precios, limitación de las producciones o la repartición del mercado.
- Art, 102 TFUE. - Prohibición del abuso de posición dominante. Lo que significa, no la existencia de una empresa con una mayor cuota de mercado que el resto, de forma que le permita actuar de forma independiente a estos, sino la práctica por la empresa que este en la situación anterior, de acciones que falseen la competencia, como que establezca precios que estén por debajo del precio de coste, cobro de precios excesivos, ventas vinculadas y agrupadas, y negativa a tratar con concretas terceras partes.
- Reglamento (CE) nº139/2004.- Control de concentraciones. Se prohíben las concentraciones que den lugar a un menoscabo en la competencia debido al aumento de la cuota de mercado, por lo que las adquisiciones de control en otras empresas quedarán sujetas a exámenes e investigaciones, de forma que las que resulten declaradas como obstáculos significativos a la competencia efectiva del mercado común como consecuencia de que se cree o se aumente el abuso de una posición dominante, quedarán declaradas denegadas al resultar incompatibles con la libre competencia propuesta por la Unión.
- Art.107 TFUE. - Prohibición de las ayudas del Estado. Quedan prohibidas las ayudas estatales no justificadas en objetivos de política global con el fin de que se distorsione la realidad de la competencia del mercado interior pues las ayudas públicas pueden ser consideradas como ventajas preferentes y específicas a empresas que afecten al comercio entre Estados miembros. Por ello se recoge la obligación de que los Estados miembros remitan a la Comisión Europea las ayudas estatales que estén previstas

salvo las que entren dentro de las excepciones que establece la Unión (principio de minimis y Reglamento nº 651/2014).

- Servicios de interés económico general de carácter público. Se reconoce a los Estados miembros, que en servicios esenciales como la electricidad, correo, transporte ferroviario... que son prestados por entes públicos (SIEG) van a estar sujetos en estos ámbitos a distintas condiciones que el resto de las empresas del mercado debido a la especial importancia de los servicios, diversidad y capacidad de la discreción de las autoridades, y en base al principio de acceso universal (artículo 36 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE).

Además, la legislación comunitaria en materia de defensa de la competencia se centra sobre todo en los derogados artículos 81 y 82 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea (actualmente artículos 101 y 102 del TFUE, respectivamente) posteriormente desarrollados por los Reglamentos 1/2003 del Consejo y el Reglamento 773/2004 de la Comisión Europea.

El art.81 TCE (ahora artículo 101 del TFUE), establece que *“1. Serán incompatibles con el mercado común y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común y, en particular, los que consistan en: a) fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción; b) limitar o controlar la producción, el mercado, el desarrollo técnico o las inversiones; c) repartirse los mercados o las fuentes de abastecimiento; d) aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a éstos una desventaja competitiva; e) subordinar la celebración de contratos a la aceptación, por los otros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos mercantiles, no guarden relación alguna con el objeto de dichos contratos. 2. Los acuerdos o decisiones prohibidos por el presente artículo serán nulos de pleno derecho.”*

El art.82 TCE (ahora artículo 102 del TFUE) dispone que *“será incompatible con el mercado común y quedará prohibida, en la medida en que pueda afectar al comercio entre los Estados miembros, la explotación abusiva, por parte de una o más empresas, de una posición dominante en el mercado común o en una parte sustancial del mismo. Tales prácticas abusivas podrán consistir, particularmente, en: a) imponer directa o indirectamente precios de compra, de venta u otras condiciones de transacción no equitativas; b) limitar la producción, el mercado o el desarrollo técnico en perjuicio de los consumidores; c) aplicar a terceros*

contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a éstos una desventaja competitiva; d) subordinar la celebración de contratos a la aceptación, por los otros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos mercantiles, no guarden relación alguna con el objeto de dichos contratos.”

Como se ve, lo fijado en ambos artículos sigue la dirección que se marca en lo dispuesto en la Política de Competencia de la UE, ese objetivo final de la protección a ultranza de la libre competencia prohibiendo especialmente las prácticas colusorias y el abuso de posición dominante.

En cuanto a la compensación de daños causadas por actividades que limitan o perjudican la competencia dentro de nuestra legislación nacional, debemos atender al 26 de mayo de 2017 que es cuando se aprueba el Real Decreto Ley 9/2017 por el que como resultado de trasponer la Directiva 2014/104/UE antes mencionada, se introduce en la LDC un nuevo título (Título VI) relativo al refuerzo de la oportunidad de los perjudicados para reclamar los daños sufridos como resultado de prácticas restrictivas de competencia del mercado. (III. Exposición de motivos del Real Decreto Ley 9/2017).

En primer lugar, esta modificación reconoce en el artículo 72 de la Ley de Defensa de la Competencia, el derecho de cualquier persona física o jurídica, víctima de un daño provocado por una infracción del Derecho de la competencia, a reclamar en su total plenitud la reparación de aquel, entendido como un derecho a devolver al perjudicado a la situación anterior en la que habría estado de no haberse cometido el perjuicio, consistiendo por tanto en una indemnización, en la que se incluya el daño emergente (aquel sobrecoste soportado, no repercutido), el lucro cesante, además del pago de intereses.

Las entidades sujetas a la anterior reclamación van a ser conforme al artículo 71.2 de la Ley de Defensa de la Competencia, todas las empresas, asociaciones o sociedades (teniendo en cuenta que la actuación de estas, puede ser atribuida a otra empresa o persona/s que las dirigen) que hayan infringido el Derecho de la competencia, entendido por ello, las conductas antes tratadas reguladas en los artículo 1 y 2 de esta Ley, y los artículos 101 y 102 del TFUE. En principio, esta responsabilidad que se exige a los infractores de indemnizar totalmente a los perjudicados es una responsabilidad solidaria, pues así lo establecería el artículo 73.2 de la Ley, aunque como después se verá, para el caso que nos suscita del cártel de los fabricantes de automóviles, parte de la doctrina aboga por la no presencia de este tipo de responsabilidad en base a que el momento en que se aprueba el Decreto Ley 9/2017 es posterior a la actividad ilícita del cártel, discutiendo entonces su carácter retroactivo como dispone la Directiva 2014/104/UE, además de la posible, aunque difícil capacidad de individualizarse el daño cometido por cada una de las marcas, por una cuestión debatida de

que no todas ellas han ayudado a provocar el mismo tipo de daño en los mismos sectores y durante el mismo periodo de tiempo.

Buscando que se produzca el correcto resarcimiento de los daños, es necesario conocer y defender la existencia del sobrecoste soportado y sus consecuencias ya que es al perjudicado al que le corresponde la carga de la prueba, por ello, la reforma otorga a los perjudicados técnicas que les permitan acceder a los medios de prueba, con base en el artículo 283 bis de la Ley de Enjuiciamiento Civil, a través de poder solicitar después de justificarse en una motivación razonada, la exhibición de pruebas que estén tanto en manos de los infractores de la competencia, o terceros, pudiendo ser estos, autoridades competentes (en este caso podría ser la CNMC), aunque siempre respetando las exigencias de confidencialidad necesaria para proteger la efectividad del proceso, así como los límites recogidas en el apartado i) del art.283 bis LEC (declaraciones emitidas en el marco de un programa de clemencia, solicitudes de transacción, información que fue preparada específicamente para el procedimiento de la autoridad de la competencia, etc.), debiendo ser esta acción confirmada posteriormente por el Tribunal. Esta petición puede ser previa a la interposición de la demanda de reclamación de daños o solicitarse durante el transcurso del procedimiento, y como se ha dicho, los jueces han de considerar que la solicitud esta adecuadamente motivada, considerando siempre el coste proporcional de la exhibición de pruebas o búsqueda de información.

Por lo que corresponde a los órganos jurisdiccionales competentes para conocer de la materia relativa a la Defensa de la Competencia, el artículo 86 bis, apartado 2, de la Ley 7/2022 modificadora de la Ley del Poder Judicial, establece que: *“Los Juzgados de lo Mercantil igualmente serán competentes para conocer de las acciones relativas a la aplicación de los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y de los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, así como de las pretensiones de resarcimiento del perjuicio ocasionado por la infracción del Derecho de la competencia”*.

Es decir, que la competencia objetiva pertenece a los Juzgados de lo Mercantil, mientras que la competencia territorial, se atribuye, a elección del demandante, a los tribunales del domicilio del demandante cuando se considere que sea consumidor, o el domicilio o residencia nacional del demandado (empresa infractora del Derecho de Competencia), o el lugar donde la relación jurídica origen del litigio haya nacido (Artículo 52.3 Ley de Enjuiciamiento Civil). En orden a determinar la competencia territorial para los casos en el que el demandante sea consumidor, se ha de atender al **auto del TS de 20 de diciembre de 2022** (Roj: ATS 17457/2022), que dice: “En los casos en que el demandante tenga la condición de consumidor, rige el fuero electivo previsto en el artículo 52.3 de la LEC (...) será competente, a elección del consumidor

o usuario, el tribunal de su domicilio o el tribunal correspondiente conforme a los artículos 50 y 51".

CAPÍTULO 3: DEFENSA DE LA COMPETENCIA, DISTINCIÓN ENTRE OBJETO Y EFECTO

Es importante distinguir dentro de la defensa de la competencia, el concepto de una infracción por objeto, y el concepto de una infracción por efecto.

Para ello, es a partir de sentencias como la del **TS de 30 de junio de 1966**, o la **sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de noviembre de 2008 (asunto Beef Industry Development Society contra Barry Brothers)**, o la **sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Nederlandse Federative Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebeid**, o la **STS nº43/2019 del 21 de enero**, en las que se establece que una práctica colusoria (como la del cártel de coches) es finalmente calificada como actividad no lo suficientemente perjudicial para la competencia del mercado, podrá ser declarada ilícita en base a los efectos o consecuencias del pacto, en orden a comprobar si se ha dado un resultado que impida, restrinja o falsee la competencia. Ya se establece esto en el art.101 TFUE, al decir que para que un acuerdo se considere ilícito, se ha tenido que tomar en consideración sus efectos y luego deducir que estos tenían por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado interior. De modo que la distinción entre infracciones por objeto e infracciones por efecto recaería en el hecho de que determinados acuerdos colusorios entre empresas pueden ser considerados, nocivos para el correcto desarrollo y funcionamiento de la competencia, cuando no existan indicios para apreciar la existencia de una infracción por objeto, tendrán que examinarse los efectos del acuerdo contrario a la competencia (infracción por efecto), pero no viceversa.

Ahora en cuánto a la doctrina que está siguiendo el TS, es la misma que la dirección marcada desde los tribunales europeos. Por ejemplo, en la **STS 259/2019 del 21 de enero de 2019**, se sometía al Tribunal la tarea de aclarar si las infracciones por objeto requieren no solo la existencia del intercambio de información, sino también que los efectos que conlleven la anterior sean perjuicios en contra de la competencia del mercado, a fin de acreditar si se está ante una conducta ilegal o no. En un primer momento, con la **STSJ de Cataluña 5491/2017**, establecía como necesaria la constatación de una afectación del mercado. Consideración que finalmente niega el TS en esta sentencia, al observar que cuando se esté ante una infracción por objeto, ya declarada, la afectación que un acuerdo colusorio tiene o no, dicha actividad en el mercado no es relevante pues ya por su carácter y naturaleza supone un comportamiento ilícito entre empresas. Además, la sentencia declara que: *“En las infracciones por el objeto no se precisa determinar la incidencia que dicha infracción tiene sobre el mercado y no es posible rebatir esta apreciación basándose en la afirmación de que la conducta enjuiciada no produjo efectos en el mercado”*. Es decir, que un acuerdo colusorio

donde distintas empresas se hayan dedicado al intercambio de información, ese intercambio ya es una conducta antijurídica por sí misma, por su propia naturaleza, no pudiendo eliminar o reducir su antijuridicidad en base a sí perjudicó el mercado o no.

Otra de las sentencias del TS que examinó las “infracciones por objeto” siguiendo la estela del TJUE, fue la **STS nº recurso 1231/2014 del 24 de febrero de 2017**. De ella, se desprende la no necesidad de analizar los efectos de acuerdo en la competencia si se ha verificado ya el objeto contrario a esta: *“Para incurrir en la prohibición establecida en el artículo 101 TFUE, apartado 1, un acuerdo debe tener por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común...el carácter alternativo de esa condición, como indica la conjunción “o”, hace necesario considerar en primer lugar el objeto mismo del acuerdo”*.

En cuanto a los efectos que la anterior doctrina marcada por la jurisprudencia tiene sobre el asunto del cártel de los fabricantes de automóviles, ya se ha declarado la consideración de los intercambios de información y restantes acuerdos cometidos por las distintas marcas de fabricación y prestadores de servicios, como infracción por objeto, en primer lugar declarada por la CNMC en la resolución contra Audi, Seat y Volkswagen junto con el argumento de la doctrina del TS y TJUE, de la no necesidad de analizar los efectos producidos en el mercado por la actividades contrarias al objeto de la competencia: “Los acuerdos de precios, como sucede con los repartos de mercado, son infracciones por objeto, dada la relación directa entre la conducta y su aptitud para producir efectos anticompetitivos. Las incoadas trasladan aquí una argumentación que sería más propia de una reclamación de daños en vía civil. Que el cártel no hubiera tenido efectos reales, en su caso, es un argumento para denegar una eventual indemnización por daños, y un elemento a ser tenido en cuenta a la hora de graduar el importe de la sanción, como algunas de las incoadas sí señalan, pero no afecta al carácter potencialmente dañino para la competencia de la conducta, que es lo relevante en sede de procedimiento administrativo sancionado”.

La aplicación que tiene esto en los tribunales respecto del cártel de coches, lo podemos ver en la **STS 531/2021 del 20 de abril de 2021**. El Juez tuvo que abordar la calificación o no del intercambio de información entre empresas competidoras como infracción por objeto, a partir de la interpretación del artículo 101 TFUE y de la jurisprudencia antes citada del TSJ y del TS. Acaba por apreciar la conducta de las marcas SEAT, AUDI y VOLKSWAGEN como infracción por objeto del artículo 1 LDC más ser constitutiva de un cártel, al tratarse de una *“conducta única y continuada que, por la naturaleza de la información intercambiada y el objetivo perseguido de reducir la incertidumbre y coordinar estrategias comerciales, distorsiona la competencia, con un efecto evidente en beneficio de los partícipes en la conducta”*.

CAPÍTULO 4: CONSTATACIÓN DE LA EXISTENCIA DEL CARTEL DE COCHES ENTRE 2006 Y 2013

En el 23 de julio de 2015 la CNMC, emitió Resolución número S/0482/13 Fabricantes de automóviles, comenzado por la Comisión Nacional de Competencia contra distintas entidades mercantiles que presuntamente vulneraron la competencia infringiendo el art. 1 de la Ley 16/1989 del 17 de julio, de Defensa de la Competencia, el art.1 de la Ley 15/2007 del 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) (mismo contenido que el artículo anterior), y el art.101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) por medio de pactos colusorios que ocurrieron durante 7 años entre febrero de 2006 y agosto de 2013, que contrarios a la legislación comunitaria y nacional de la defensa de la competencia, habrían dañado gravemente el funcionamiento de la libre competencia en el mercado.

Los art.1.1 de la Ley 16/1989 del 17 julio y el art.1.1 de la LDC establecen que: “*Se prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan en:*

- a) La fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio.*
- b) La limitación o el control de la producción, la distribución, el desarrollo técnico o las inversiones.*
- c) El reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento.*
- d) La aplicación, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloquen a unos competidores en situación desventajosa frente a otros.*
- e) La subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio, no guarden relación con el objeto de tales contratos.”*

El art.101.1 y 2 del TFUE dice que: “*1. Serán incompatibles con el mercado interior y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado interior y, en particular, los que consistan en:*

- a. *fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción;*
- b. *limitar o controlar la producción, el mercado, el desarrollo técnico o las inversiones;*
- c. *repartirse los mercados o las fuentes de abastecimiento;*
- d. *aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a éstos una desventaja competitiva;*
- e. *subordinar la celebración de contratos a la aceptación, por los otros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos mercantiles, no guarden relación alguna con el objeto de dichos contratos.*

2. *Los acuerdos o decisiones prohibidos por el presente artículo serán nulos de pleno derecho.”*

En la Resolución anteriormente citada, la CNMC castigó las prácticas infringidas con una sanción de unos 170.893.642 a 21 entidades mercantiles dedicadas al mercado de distribución y comercialización de vehículos de motor, número de empresas que constituyen el 91-90% del total de mercado, y a los servicios de postventa en el territorio español. Además de 2 entidades consultoras que también habrían infringido la Ley de Defensa de la Competencia.

Las actividades que, según la Resolución, la CNMC está castigando, ha sido la conducta probada de una infracción única y continuada prohibida tanto en el art.1 de la Ley de Defensa de la Competencia y por el art.101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, consistente en el intercambio sistemático de información confidencial comercialmente sensible, tanto actual como futura y altamente desagregada, llevadas a cabo a través de la venta de vehículos usados, nuevos, en la prestación de servicios de taller, reparación, mantenimiento y venta de piezas de recambio oficiales.

Esos intercambios de información fueron realizados mediante un acuerdo complejo desarrollado por partes, en tres foros de intercambio:

- Área de la Gestión Empresarial, donde se intercambiaba información acerca de la distribución y posterior comercialización de los vehículos que se entregaban en España. Las empresas que participaron en este foro fueron las que formaban parte de un grupo denominado Club de Marcas. Además, en este foro es cuando intervenía una de las consultoras antes mencionadas también sancionadas, que era Snap-On.

- Área de la Gestión de Postventa. Aquí, el grupo del Club de Marcas, más algunas otras empresas que se sumaron al acuerdo, comenzaron junto a la otra consultora sancionada, Urban Science, un programa de intercambio de información de indicadores de Postventa, con el objetivo de analizar la información intercambiada con miras a que adoptaran una política comercial futura.
- Área de la Gestión de Marketing, durante los períodos denominadas como Jornadas de Constructores, los agentes de marketing de postventa de las empresas sancionadas se dedicaron a intercambiar más información, relativas esta vez, al apartado de marketing.

Debido a que no todas las Marcas cometieron esta infracción durante los mismos espacios de tiempo, y tampoco en las distintas fases de intercambio de información (gestión empresarial, de postventa, y de marketing) (**ver anexo 1**), las sanciones que fija la CNMC, han sido impuestas de forma individualizada a cada una de ellas en función de los grados de incumplimiento de la normativa de defensa de la competencia susceptibles de ser evaluados específicamente para estas.

El factor que más hincapié e importancia se le ha dado de acuerdo con los artículos 64.1 a) y 64.1 d) de la LDC, ha sido la dimensión de la actuación de la empresa en el mercado afectado por la infracción, actuación relacionada directamente con el volumen del mercado afectado por la infracción junto con la duración de la conducta de cada empresa. En total, los factores que se tienen en cuenta en orden a ser valorados han sido: 1.- El porcentaje o valor de mercado afectado entendido como el porcentaje que le corresponde a cada marca de comercialización de automóviles y actividades de postventa. Cuanto mayor facturación en el mercado, mayor participación en la conducta ilegal y, mayor daño/beneficios ilícitos potenciales 2.-La duración de la actividad de cada empresa, que decidieron reducir el porcentaje aplicado a las empresas cuya conducta haya tenido una duración inferior a la media, y particularmente cuando ésta haya sido inferior a los 36 meses. 3.- Participación de las empresas en alguno o todos de los foros de intercambio de información. 4.-Además algunas de las sancionadas habían abandonado alguno o la totalidad de los foros, criterio que se tomó también en cuenta (CITROËN, FORD, MERCEDES y PEUGEOT del foro de Postventa. BMW de los tres. MOTORS, HONDA y TOYOTA del Club de Marcas. KIA, MAZDA, SEAT y VOLKSWAGEN del foro de Postventa y del Club de Marcas).

Asimismo, la imposición de las sanciones ha estado regido por el criterio de proporcionalidad, ya que según el art.64.1 f) de la LDC, tomar en consideración el criterio del beneficio ilícito obtenido por las empresas infractoras tiene particular importancia con el objeto de evitar *"que la comisión de las infracciones tipificadas no resulte más beneficioso para el*

infractor que el cumplimiento de las normas infringidas” (artículo 131.2 de la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común), criterio al que la sentencia del Tribunal Supremo de enero de 2015 reconoce al decir que “las sanciones administrativas previstas para el ejercicio de actividades económicas [...] han de fijarse en un nivel suficientemente disuasorio para que, al tomar sus propias decisiones, las empresas no aspiren a obtener unos beneficios económicos derivados de las infracciones que resulten ser superiores a los costes (las sanciones) inherentes a la represión de aquéllas”. Encima, es importante tener en cuenta este factor para asegurar que las sanciones no resulten en ningún caso desproporcionadas.

Para la sanción de las empresas consultoras mencionadas, que actuaron como cooperadores activos y necesarios para que se produjera el intercambio de información y la estabilidad del cártel, han recibido una sanción del 2% de sus volúmenes de negocio durante 2014.

Por último, SEAT S.A, VOLKSWAGEN AUDI ESPAÑA, S.A y PORSCHE IBÉRICA S.A (estás dos últimas por formar parte del grupo de la primera) han sido beneficiadas con la exención del pago de la multa por reunir los requisitos previstos en el artículo 65 de la LDC. SEAT S.A fue la primera en aportar material probatorio, cooperó de forma eficiente con la CNMC, pusieron a la práctica colusoria, no obligaron a otros a cometer las infracciones, y no llevaron a cabo destrucción de elementos probatorios.

Las actuaciones contra Peugeot Citroën Automóviles España, S.A, Renault España, S.A y Orio Spain, S.L., fueron finalmente archivadas porque no se consiguió acreditar su participación en las anteriores infracciones.

Debido a todo lo anterior, cada uno de los fabricantes sancionados decidió presentar los recursos consecuentes, es decir, primero ante la Audiencia Nacional a través de recurso contencioso administrativo, que, su sección 6 de la Sala de lo Contencioso Administrativo, desestimó dichos recursos en 17 sentencias distintas (SAN 5030/2019 contra BMW IBERICA S.A.U., SAN 5028/2019 contra NISSAN IBERIA S.A, SAN 5029/2019 contra TOYOTA ESPAÑA S.L.U, SAN 5019/2019 contra MERCEDES-BENZ ESPAÑA S.A, SAN 5027/2019 contra CHRYSLER ESPAÑA S.L y FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES SPAIN S.A, SAN 5021/2019 contra CHEVROLET ESPAÑA S.A, SAN 5024/2019 contra GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.U, SAN 5025/2019 contra VOLVO CAR ESPAÑA S.L, SAN 4948/2019 contra URBAN SCIENCE ESPAÑA S.L.U., SAN 5031/2019 contra KIA MOTORS IBERIA S.L, SAN 5023/2019 contra PEUGEOT ESPAÑA S.A y PSAG AUTOMÓVILES COMERCIAL ESPAÑA S.A., SAN 5013/2019 contra HONDA MOTOR EUROPE LIMITED SUCURSAL ESPAÑA, SAN 5009/2019 contra FORD ESPAÑA S.L, SAN 5026/2019 contra SNAP ON, SAN 5020/2019 contra B&M

AUTOMOVILES ESPAÑA S.A, SAN 5015/2019 contra HYUNDAI MOTOR ESPAÑA S.L.U) dictadas todas ella entre el 19 y 27 de diciembre de 2019, confirmando así la resolución S/048/13 impuesta por la Comisión Nacional de Competencia al haberse establecido en ellas que: *“...el intercambio de información analizado cualquiera que haya sido el ámbito de comunicación... encaja en el concepto de infracción única y continuada por cuanto se trataba de un plan común dirigido a una única finalidad económica llevado a cabo por las empresas fabricantes de automóviles que eran competidoras entre sí para la fijación de variables determinantes de su actuación en el mercado...por todo lo expuesto, decimos que la conducta analizada es perfectamente subsumible en el artículo 1 de la Ley 15/2007 por cuanto varias empresas actuaron con un plan preconcebido, único y homogéneo de actuación conjunta participando en un intercambio de información de datos estratégicos, futuros y confidenciales de las empresas que permitía conocer con precisión y fiabilidad las estrategias ya implementadas o futuras, así como la política comercial de las marcas con sus redes oficiales de distribución en relación con las actividades de venta y postventa eliminando así los riesgos derivados de la gestión de las redes de distribución selectiva de cada una de las marcas participantes...Se reducía así la incertidumbre a la que se enfrentaban por cuanto conocían la estrategia comercial de los competidores ya que conocían las principales cifras y resultados económicos obtenidos por sus competidores en los mercados de venta y postventa, los beneficios por departamentos en importes totales y en porcentaje, las cifras de gastos, el beneficio neto antes de impuestos... Además, su puesta en conocimiento al resto de las empresas competidoras rompe con la lógica empresarial y quebranta las normas básicas del funcionamiento competitivo del mercado al permitir que los competidores actuasen en consecuencia modificando su conducta en el mercado”.*

Respecto a la proporcionalidad de las multas, la Audiencia Nacional ratifica su carácter de justamente proporcionada, basándose principalmente en la implicación del 10% del volumen total de negocios de la empresa.

Posteriormente, las marcas sancionadas interponen recurso de casación contra las anteriores sentencias de la Audiencia Nacional ante el Tribunal Supremo. Este, estudiando los art. 1, 4 y 64 de la LDC, y el artículo 101 del TFUE y tomando en consideración la doctrina señalada previamente por el Tribunal Superior de Justicia y por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, se centró esta vez sobre todo en declarar o no la existencia del cártel debido al intercambio de información que cometieron las empresas de fabricantes de automóviles.

La decisión que tomó el TS a través de 13 sentencias dictadas entre el 20 de abril y 1 de diciembre del 2021 (STS 4535/2021 contra TOYOTA ESPAÑA, S.L.U., STS 3623/2021 contra GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L, STS 3582/2021 contra MERCEDES-BENZ ESPAÑA S.A, STS 3476/2021 contra HONDA MOTOR EUROPE LIMITED SUCURSAL

ESPAÑA, STS 2439/2021 contra NISSAN IBERIA S.A, STS 2286/2021 contra BMW IBERICA S.A.U, STS 2021/2021 contra HYUNDAI MOTOR ESPAÑA S.L.U, STS 2040/2021 contra CHRYSLER ESPAÑA S.L y FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES SPAIN S.A, STS 2020/2021 contra URBAN SCIENCE ESPAÑA S.L.U, STS 2047/2021 contra FORD ESPAÑA S.L, STS 2019/2021 contra VOLVO CAR ESPAÑA S.L, STS 1878/2021 contra RECSA, STS 1795/2021 contra PEUGEOT ESPAÑA S.A y PSAG AUTOMÓVILES COMERCIAL ESPAÑA S.A), fue la desestimación nuevamente de los recursos de casación y por el contrario la estimación de las afirmaciones de la CNMC, y por tanto la ratificación de las multas a las marcas sancionadas, proclamando que: *“un intercambio de información entre empresas competidoras referente a precios y otros aspectos comerciales, de las características detalladas en apartados anteriores de esta sentencia, que tiende directamente a hacer desaparecer la incertidumbre en el mercado y tiene aptitud para homogeneizar comportamientos comerciales, es constitutivo de una conducta colusoria incurrida en el tipo infractor muy grave descrito en el artículo 1 en relación con el artículo 62.4 LDC, y tiene encaje en la definición de cartel de la disposición adicional 4.2 de la LDC”*.

CAPÍTULO 5: LA RESPONSABILIDAD CIVIL ENTRE LOS SANCIONADOS POR EL CARTEL

Una de las dudas que podrían surgir en el momento en que se producen las indemnizaciones a favor de las víctimas de la conducta colusoria cometida por las distintas marcas de fabricación de automóviles, es qué tipo de responsabilidad existe entre los infractores protagonistas del cártel, si mancomunada o solidaria. Se tiene que partir desde la Resolución de la CNMC ya citada, nº S/482/13, que afirmaba la actividad contraria a la competencia del mercado fue realizada por veintitrés empresas distintas. Esta afirmación supone una atribución colectiva a todas aquellas empresas, como causantes del daño, luego, además, está imputación colectiva se junta posteriormente con una dificultad a la hora de identificar y responsabilizar cada parte del daño a cada uno de los infractores, ya que una actividad propia de un cártel, como conducta anticompetitiva donde contribuyen varios infractores a la producción del daño es casi imposible individualizar el daño que comete cada uno, y además por la presencia de distintos plazos de prescripción que podría haber a la hora de obtener una indemnización.

Según el artículo 73.1 de la Ley 15/2007 de la Ley de Defensa de la Competencia dispone que: *“Las empresas y las asociaciones, uniones o agrupaciones de empresas, que hubieran infringido de forma conjunta el Derecho de la competencia serán solidariamente responsables del pleno resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados por la infracción”*. Atendiendo a este artículo, en principio, al estar ante una conducta contraria a la competencia cometida conjuntamente por varias empresas, la responsabilidad que debe existir entre ellas tendrá que ser una responsabilidad solidaria. Sin embargo, se encuentran muchas dudas en el mundo de la doctrina, de un lado, algunos juristas en base al momento en el que se aprueba el Decreto-Ley 9/17 por el que se adopta la Directiva 2014/104/UE que traspone a nuestro ordenamiento el contenido mencionado del artículo 73 LDC, pues la actividad ilícita que sanciona la CNMC sería anterior a ese momento, y la Directiva 2014/104/UE menciona la no retroactividad del Título VI de la Ley de Defensa de la Competencia, sección que alberga al artículo 73.

En consecuencia, si finalmente se siguiera la dirección que sostiene la parte que defiende la no aplicación del art.73 LDC, habría que buscar qué normativa es la aplicable en un asunto de responsabilidad extracontractual entre varios sujetos. Ante la falta de una referencia expresa en el ordenamiento jurídico español del carácter de responsabilidad que hay en estos casos, es necesario acudir a la jurisprudencia, donde desde el Tribunal Supremo, se interpretan los arts. 1902, 1137 y 1138 del Código Civil de forma que se posicionan a favor de una responsabilidad solidaria: *“Esta Sala...ha admitido la llamada solidaridad impropia o*

por necesidad de salvaguardar el interés social y proteger a los perjudicados en los casos de responsabilidad extracontractual, entre los sujetos a quienes alcanza la responsabilidad por ilícito culposo, con pluralidad de agentes y posibilidad de que el perjudicado pueda dirigirse contra ellos, como deudor por entero de la obligación de reparar en su integridad el daño causado, conforme dispone el art. 1144 del CC, sin perjuicio de la facultad de repetición ad intra entre los obligados, pero sin que en modo alguno pueda ser esgrimido un contrato contra un tercero perjudicado en demanda de responsabilidad civil derivada de culpa extracontractual...aspecto este de la solidaridad impropia mantenido también por el interés social y beneficio del perjudicado” (STS número 7518/1998 del 12 de diciembre de 1998). La conclusión a la que da lugar lo dispuesto anteriormente por el Tribunal, es que habrá presencia de una responsabilidad impropia de forma que el perjudicado por el cártel está legitimado para dirigirse contra todos o sólo uno de los infractores, sin perjuicio de que cuando se decida demandar a uno sólo de ellos, se permita demandar al resto cuando aún no ha sido la deuda satisfecha en su totalidad -responsabilidad solidaria externa del artículo 1144 CC-. La razón que justificaría este tipo de responsabilidad es el carácter de la actividad colusoria cometida y su elaboración conjunta que supone una dificultad a la hora de individualizar el daño y atribuir la responsabilidad.

Este tipo de responsabilidad solidaria impropia está afectada por los plazos de prescripción de las acciones pues en la jurisprudencia del TS que afirma aquella, también sostiene que: *“si la solidaridad no nace sino de la sentencia, que es la llamada solidaridad impropia, la interrupción de la prescripción respecto a uno de los deudores no alcanza a otro, ya que no era deudor solidario y sólo lo fue desde la sentencia que así lo declaró, no antes”* (STS número 5149/2016, del 25 de noviembre de 2016).

Los requisitos que solicitaría entonces la aparición de la responsabilidad solidaria impropia, sería que la autoridad competente hubiese hecho referencia a que el daño ha sido cometido por una pluralidad de sujetos a través de una actividad “antitrust” o contraria a la competencia (Sentencia del Tribunal Supremo número 5858/1999, del 30 de septiembre de 1999). Esa autoridad competente, no es la CNMC en su resolución constatando la existencia del cártel, sino el correspondiente juez, que es el encargado de analizar las producciones de los daños y su relación de causalidad con la actividad ilícita. Como prueba de esto, es, por ejemplo, la STS número 5819/2013 del 7 de noviembre de 2013 sobre el cártel de azúcar, donde se afirma que la declaración de la infracción por la autoridad competente supone punto inicial para analizar la parte indemnizatoria, y la autoridad competente no es la encargada de tratar de la existencia del daño, ni la culpa de ese daño de los infractores, el encargado es el juez civil.

Es posible que debido a que la actividad del cártel de los fabricantes de automóviles fuera una infracción única y continuada llevada a cabo a través de intercambios de información en relación a distintos mercados (Área de Gestión Empresarial, Área de Gestión de Postventa, Área de Gestión de Marketing), la responsabilidad entre cada una de las marcas sancionadas por la CNMC puede no ser la misma, y por lo tanto no exista una responsabilidad solidaria, pues esta requería que fuese una conducta cometida por una pluralidad de sujetos que es contraria a la competencia de un mismo mercado, no de distintas dimensiones de este.

De este modo, la existencia o no de responsabilidad solidaria por motivo de la anterior cuestión, va a depender en función de que los Tribunales puedan considerar que no haya posibilidad de individualizar el daño de cada marca en período de tiempo y sección de mercado determinado. El hecho de que la mayor parte de esas marcas han estado implicadas en los tres distintos tipos de intercambio de información, puede ser un postulado a favor de las que sólo han participado en una de ellas, es el caso de las marcas Chrysler, Mercedes, Mitsubishi, Porsche, y las consultoras Snap-On y Urban Science. Sin embargo, un argumento que derrumba lo anterior es que los tres tipos de intercambio de información tienen un fondo común, las tres limitan la competencia del mercado de automóviles en distintas secciones.

Aun así, es difícil asemejar el intercambio de información que tuvo lugar en el Área de Gestión de Postventa con los otros dos, de forma que ya habría que atender a una diferenciación entre las marcas que solo participaron en aquella, respecto al resto. Pues poca relación puede establecerse entre el mercado de postventa, y el mercado relativo al mantenimiento y repuestos o recambios de las piezas de los coches.

Otra cuestión que puede incidir a la hora de afirmar la existencia de diferentes responsabilidades entre unas marcas y otras y que podría servir como argumento de defensa a estas, es el distinto período de participación que tienen los co-infractores en cada uno de los tres ámbitos de intercambio de información, cuestión que puede entenderse como un aspecto que puede condicionar la responsabilidad de cada una de aquellas y la cuantificación del daño indemnizable.

CAPÍTULO 6: LOS PLAZOS DE PRESCRIPCIÓN DE LAS CONDUCTAS SANCIONADAS

En el apartado relativo a la prescripción de las acciones ilícitas que provocaron daños a las víctimas del cártel de coches, han aparecido numerosas dudas acerca del plazo de prescripción de aquellas, y cuál sería el momento específico que da lugar al comienzo del cómputo de dicho plazo, bien la fecha de resolución de la CNMC, bien la fecha de las sentencias del Tribunal Supremo y Audiencia Nacional que confirman la resolución, o bien la fecha en la que tuvieron lugar las conductas sancionadas.

Lo primero que debemos hacer para resolver esta cuestión es atender a la LDC, que afirma en su artículo 74, por un lado, en cuánto al plazo de prescripción que: *“La acción para exigir la responsabilidad por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de las infracciones del Derecho de la competencia prescribirá a los cinco años”*. Y por otro lado en cuánto al cómputo del plazo establece: *“El cómputo del plazo comenzará en el momento en el que hubiera cesado la infracción del Derecho de la competencia y el demandante tenga conocimiento o haya podido razonablemente tener conocimiento de las siguientes circunstancias: a) La conducta y el hecho de que sea constitutiva de una infracción del Derecho de la competencia. b) el perjuicio ocasionado por la citada infracción; y c) la identidad del infractor (STS del 4 de septiembre de 2013)”*. Además, posteriormente añade que: *“El plazo se interrumpirá si una autoridad de la competencia inicia una investigación o un procedimiento sancionador en relación con una infracción del Derecho de la competencia relacionados con la acción de daños. La interrupción terminará un año después de que la resolución adoptada por la autoridad de competencia sea firme o se dé por concluido el procedimiento de cualquier otra forma”*.

No obstante, es en este tema donde surge el problema brevemente comentado anteriormente de la capacidad de aplicarse el título VI de la LDC de forma retroactiva, pues esta fue resultado de la Directiva 2014/104/UE, que afirmaba el no carácter retroactivo de aquella (*“Los Estados miembros se asegurarán de que las medidas nacionales adoptadas en virtud del artículo 21 a fin de cumplir con las disposiciones sustantivas de la presente Directiva no se apliquen con efecto retroactivo”*), y pues el Decreto Ley 9/2017 por el que se traspone aquella directiva, es posterior tanto a la fecha en la que se producen las conductas calificadas como cártel de los fabricantes de automóviles, y a la resolución de la CNMC por la que se sancionaban estas.

Partiendo de estos hechos, en principio lo dispuesto en el artículo 74 de la LDC, y lo que ello conlleva (5 años de prescripción y su forma de determinar el cómputo) no sería aplicable al asunto del cártel de coches.

En nuestro ordenamiento jurídico nacional, la alternativa a la aplicación del artículo 74 LDC, la tenemos en el artículo 1968 y 1969 del CC si entendemos que nos encontramos ante acciones de reclamación de responsabilidad extracontractual. Dichos artículos mencionan que el plazo de prescripción de este tipo de acciones es de 1 año, y que se comienza a contar desde, sino hay otra disposición especial que determinara otra cosa, desde el día en que pudieron ejercitarse. Exigiendo los Tribunales en la práctica, que los demandantes interpongan demanda o lleven a cabo otras acciones destinadas a interrumpir la prescripción dentro del plazo legal.

Por el otro lado, si entendemos que estamos ante acciones de reclamación de responsabilidad contractual, serían 5 años (art.1964 del Código Civil), defendiendo la doctrina del TS para estos casos, que no comenzará el computo del plazo hasta que los perjudicados tuviesen conocimiento de la infracción prohibida por la LDC que le ha causado el daño, y esté en condiciones de determinar su alcance. Una capacidad de reclamación muy condicionada a la existencia de una investigación por parte de las correspondientes autoridades, pues en los asuntos que versan sobre cárteles, es muy difícil que la víctima sea consciente de la conducta ilícita sobre el mercado, además en su conocimiento, también inciden otros factores como la posición de la víctima y los efectos que se produjeron. Publicaciones en el Boletín Oficial del Estado, o en el Diario Oficial de la Unión Europea por parte de la Comisión marcarían con claridad la capacidad de las víctimas de conocer la cuestión, existiendo más dudas acerca del papel que podrían jugar noticias en medios de comunicación o decisiones de la Comisión.

Otro aspecto sobre el que el Tribunal Supremo ha incidido, esta vez dentro de la responsabilidad extracontractual ha sido lo recogido en la LEC en los artículos 111 y 114 en relación con lo establecido en el artículo 1969 CC. Se hace referencia a la incertidumbre que puede existir en los momentos previos a la reclamación, esto ocurre sobre todo en casos de responsabilidad civil, se exigiría que el perjudicado tenga un conocimiento claro, cabal, de las totales repercusiones provocadas, para que comience a contar el dies a quo, pues hasta ese momento, el perjudicado no conoce la cuantificación del daño indemnizable. La emisión de una resolución dictada por una autoridad competente como la CNMC, es difícil poder entenderla como motivo suficiente para considerar que todos los perjudicados, o, su gran mayoría con independencia de factores externos, conocen las circunstancias dando a pie a un ambiente de inseguridad jurídica. Sin embargo, esto no se opone a que el perjudicado deba buscar la forma de interrumpir el plazo de prescripción de la acción cuánto antes, ya sea interponiendo demanda o buscando otras alternativas que cumplan con aquel fin, como, por ejemplo, en el caso que nos suscita del cártel de coches, el haber enviado burofax u otro tipo de comunicación extrajudicial a los infractores.

En el ámbito temporal en el que nos encontramos en este caso, anterior a la Directiva 2014/104/UE, la investigación y la consiguiente resolución emitida por la autoridad de competencia no incidiría en el cómputo del plazo de prescripción, pues el Reglamento 1/2003 relativo a la aplicación de las normas sobre competencia prevista en los artículos 81 y 82 del TCE (actualmente artículos 101 y 102 del TFUE) establece que *“los órganos jurisdiccionales nacionales son los competentes para aplicar los artículos 81 y 82 del Tratado”*(materias relativas a acuerdos entre empresas y otras acciones que restringen el mercado común). No obstante, el hecho de la existencia de resoluciones contenciosas administrativas que resuelven los recursos contencioso administrativos formulados contra la Resolución S/0482/13 de la CNMC, obligan a que los jueces del orden civil (incluye los juzgados mercantiles) estén vinculados y condicionados a la firmeza de la resolución dictada por la autoridad competente.

Debido a lo anterior, en base al art.43 LEC y a la jurisprudencia del Tribunal Supremo, se recoge la posibilidad de que los Tribunales suspendan el plazo para dictar sentencia en caso de conocer la existencia de que se está llevando a cabo un proceso de investigación por parte de una autoridad competente, y además la posible revisión del resultado de aquella.

Además, de **la STS 14 de diciembre de 2015** se establece: *“La expresión ‘desde que lo supo el agraviado’ no podía interpretarse en el caso del cártel de camiones sino desde que se publicó la Decisión en el Diario Oficial de la UE el 6 de abril de 2017. (...) Para el cártel de coches, a falta de publicación en un diario oficial e interpuestos recursos contra la resolución de la CNMC, el plazo no puede empezar a contar sino desde que aquella alcanzó firmeza tras la última de las sentencias del Tribunal Supremo (1/12/2021) por aplicación del artículo 1974 CC, al tratarse de obligaciones solidarias. En nuestro caso, aun cuando se reanudara el plazo desde el dictado de la sentencia de la Sala Tercera del TS en virtud del recurso interpuesto por RENAULT ESPAÑA COMERCIAL, S.A, el 06/05/2021, y aunque tomáramos el plazo de un año de prescripción del art. 1968.2 CC, al presentarse la demanda el 05/05/2022 tampoco habría prescrito la acción”*.

Faltaría por analizar ante qué tipo de responsabilidad estamos, si contractual o extracontractual, para conocer el plazo concreto, si 5 o 1 año, que tuvieron a disposición los perjudicados por el cártel de los fabricantes de automóviles para interponer acciones judiciales contra los infractores, o en su defecto, poder interrumpir el plazo de prescripción a través de actos extrajudiciales.

Dentro de la doctrina jurisprudencial relativa al cártel de coches, en principio se daría por sentado que la actividad de este cártel (pero no solo ella, también el resto de las conductas

restrictivas de la competencia en el mercado), conlleva una responsabilidad extracontractual. Así lo han dispuesto sentencias como:

- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº3 de Bilbao, resolución nº367/2022, del 27 de septiembre de 2022**, que dice: *“Lo que hay cuando existe un cártel es un ilícito, acto contrario a las normas de competencia que causa un daño en ámbito de la responsabilidad extracontractual”*.
- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid, resolución nº13560/2022, del 23 de diciembre de 2022**, que dice: *“Si acudimos a la LDC y al ejercicio de las acciones de defensa de la competencia de carácter privado, en la redacción vigente a la fecha de los hechos, tienen naturaleza de responsabilidad extracontractual por daños por lo que la norma nacional en la que se anclaba, antes de la trasposición de la Directiva, y que determina el marco normativo aplicable, es el artículo 1.902 CC”*.
- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Valladolid, resolución nº13190/2022, del 21 de diciembre de 2022**, que dice: *“ejercitándose una acción de responsabilidad extracontractual, hemos de convenir que es necesario que concurran los requisitos jurisprudencialmente exigibles para que se llegue a producir el éxito de la misma (...)”*.
- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de San Sebastián, resolución nº346/2022, del 13 de octubre de 2022**, que dice: *“(...) existe una importante homogeneidad en esta materia, antes y después de la Directiva de Daños y las normas nacionales de trasposición pues los principios fundamentales de la indemnización de los daños causados por conductas cartelizadas habían sido ya fijados en la jurisprudencia del TJUE y en la del Tribunal Supremo. De esa doctrina jurisprudencial resultaba, en este tipo de supuestos, la matización de alguno de los elementos propios del sistema general de responsabilidad extracontractual (...)”*.
- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra, resolución nº9603/2022, del 13 de octubre de 2022**, que dice: *“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”*.

La conclusión a la que han llegado por ejemplo las sentencias anteriores se fundamenta en la **STS nº651/2013 del 7 de noviembre**, la **STJUE del 21 de mayo de 2015, asunto Cartel Damage Claims, Hydrogen Peroxide SA contra Akzo Nobel NV y otros**, y la **STS 344/2012 del 8 de junio de 2012**. Esta última, relativa al cártel del azúcar, sostiene: *“La calificación de extracontractual que Acor Sociedad Cooperativa General Agropecuaria aplica a su responsabilidad por el daño (...), es correcta. (...) la acción ejercitada en la*

demanda no se dirigió a obtener la reparación de un daño producido por incumplimiento o cumplimiento defectuoso de cualquiera de los deberes contractuales generados por los mencionados contratos de compraventa, fueran los expresamente pactados o se tratara de deberes accesorios de conducta nacidos de la buena fe o de los usos negociales - tampoco a la declaración de la invalidez de dichos contratos -, sino que, en los términos previstos en el artículo 13, apartado 2, de la citada Ley 16/1989 , la acción tuvo por objeto que las demandantes obtuvieran de la demandada el resarcimiento de los daños y perjuicios derivados de los acuerdos prohibidos por el artículo 1, apartado 1, letra a), de la misma Ley”.

De este modo, los perjudicados por el cártel de coche, están sujetos al plazo de 1 año (art.1902 y art.1968 CC) desde el 1 de diciembre de 2021, fecha en la que se emite la firmeza de la última sentencia del Tribunal Supremo que resolvían los recursos contenciosos administrativos interpuestos contra la Resolución de la CNMC por los infractores.

Aunque ante la pérdida de oportunidad de haber reclamado, o interrumpido la prescripción antes de que las acciones constitutivas del cártel hubiesen prescrito, no se puede obviar el Derecho de la Unión, la legislación nacional no puede ser contraria a aquella, por lo que sus plazos de prescripción tampoco. El TJUE ha marcado, en el **asunto C-637/17 entre Cogeco Communications Inc, contra Sports TV Portugal S.A, Controlinveste-SGPS S.A, y NOS-SGPS SA**, que los plazos de prescripción de acciones de reclamación por daños no pueden ser tan cortos que resulte imposible o extremadamente difícil tener la oportunidad de reclamar esas acciones. Para el TJUE un caso en el que está corriendo el plazo de prescripción, donde no se conozca la identidad del infractor supone una situación en la que es imposible o muy difícil poder reclamar.

Lo afirmado por la sentencia anterior del TJUE sirvió de apoyo al art.10 de la Directiva 2014/104/UE que recoge, además de la necesidad de que los perjudicados tengan conocimiento de la situación antes de darse el dies a quo, en su apartado tercero afirma que: *“Los Estados miembros velarán por que el plazo para el ejercicio de una acción por daños sea de al menos cinco años”*. Si bien el mismo Tribunal se ha pronunciado respecto a esto, diciendo que es necesario atender a cada asunto concreto, valorando las distintas circunstancias. Por lo que queda a interpretación de los Tribunales nacionales. Un ejemplo es la **sentencia nº 394/2019 del Juzgado de lo Mercantil de Madrid nº3**, donde interpreta la Directiva de forma que afirma lo siguiente: *“En materia de prescripción la finalidad de la Directiva, expuesta en el citado considerando 36, es clara: los plazos no deben ser un obstáculo indebido al ejercicio de la acción. Teniendo en cuenta dicha finalidad junto a la regulación de la interrupción de la prescripción consecuencia de la Directiva, es apropiado concluir que el dies a quo en caso de resoluciones administrativas de autoridades de la competencia nacionales debe comenzar a computarse cuando éstas alcancen firmeza,*

momento en que realmente el perjudicado se encuentra en una verdadera aptitud para litigar". (MARCOS F. "¿Están prescritas las acciones de daños por el <<cártel de coches>>?". *Almacén de Derecho*, 2021).

No obstante, a pesar de la importante tendencia jurisprudencial que se presenta a favor del plazo de 1 año de prescripción para las acciones del cártel de coches, otra parte de la doctrina se coloca a favor del plazo de 5 años. La defensa de esta posición versa sobre dos sentencias relativas al cártel de camiones que serían susceptibles de equipararse a los casos del cártel de coches por analogía, con la relevancia de que una de ellas es procedente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Estas dos sentencias son **la STJUE del 22 de junio de 2022**, y **la Sentencia del JM nº18 de Madrid del 23 de diciembre de 2022**, que esta última repite lo establecido en la primera, pero ya a nivel nacional.

La STJUE del 22 de junio de 2022 (C-267/20) establecería en relación a la interpretación del art.10 de la Directiva 2014/104 y al hecho de que en ambos cárteles los hechos sobre los que se sustancian los litigios continuaban produciendo efectos con posterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto Ley 9/2017 por el que se traspone la Directiva 2014/104: "El artículo 10 de la Directiva 2014/104 debe interpretarse en el sentido de que constituye una disposición sustantiva a efectos del artículo 22, apartado 1, de dicha 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 la citada Directiva, fue ejercitada después de la entrada en vigor de las disposiciones que transponen tal Directiva al Derecho nacional, en la medida en que el plazo de prescripción aplicable a esa acción en virtud de la regulación anterior no se había agotado antes de que expirara el plazo de transposición de la misma Directiva". De este modo según la postura defendida por aquellos que se apoyan en esta sentencia, para atender a los litigios del cártel de coches y el de camiones se ha de atender a lo dispuesto a la Directiva 2014/104 y Real Decreto Ley 9/2017, a pesar de que los hechos constitutivos de infracción hubieran tenido lugar con anterioridad a la entrada en vigor de aquellos, que como se ha comentado anteriormente, impone un plazo de prescripción para las acciones contrarias a la competencia de 5 años.

CAPÍTULO 7: VINCULACIÓN DE LOS JUZGADOS DE LO MERCANTIL A LOS HECHOS PROBADOS

Otra cuestión que es necesario que se aborde en este tema, es la vinculación de los órganos jurisdiccionales nacionales a las decisiones adoptadas por la Comisión, a la hora de pronunciarse cuando se trate de asuntos, acuerdos o prácticas contrarios al artículo 101 TFUE. Así lo dispone el artículo 16 del Reglamento (CE) 1/2003 de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de normas sobre competencia previstos en los arts.81 y 82 del TCE (actualmente artículos 101 y 102 del TFUE): *“Cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas en virtud de los artículos 81 u 82 del Tratado ya haya sido objeto de una decisión de la Comisión, no podrán adoptar resoluciones incompatibles con la decisión adoptada por la Comisión”*.

Lo anterior lo podemos deducir de sentencias como la **SAP de Almería nº40/2023** relativo al cártel de camiones, que afirma: *“Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, que actualmente se encuentra codificada en el artículo 16 del Reglamento no 1/2003, cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas contemplados, entre otros, en el artículo 101 TFUE que ya hayan sido objeto de una decisión de la Comisión, no podrán adoptar resoluciones incompatibles con la decisión adoptada por la Comisión. Este principio se aplica asimismo cuando los órganos jurisdiccionales nacionales conocen de una acción de indemnización del daño ocasionado a consecuencia de un acuerdo o una práctica que se han declarado contrarios al artículo 101 TFUE en una decisión de dicha institución.”*

Esta regla, que aparecería presente en los enjuiciamientos de los asuntos del cártel de coches, tiene su fundamento en un principio de cooperación leal existente entre los órganos jurisdiccionales nacionales junto a la Comisión y órganos jurisdiccionales de la Unión.

La consecuencia de esto se ve en las desestimaciones que se han llevado a cabo por los Juzgados de lo Mercantil (en asuntos que versan sobre el cártel de camiones, pero que, en analogía, se extenderían a los asuntos del cártel de coches) de la postura defensiva de los infractores de la competencia, consistente en negar las actividades ilícitas, ya reconocida su existencia e ilicitud por la Comisión y autoridades de competencia. La razón de esas desestimaciones es por lo analizado anteriormente, la vinculación de los órganos jurisdiccionales nacionales a las decisiones adoptadas por la Comisión en materia de casos de competencia restrictiva del art.101 TFUE.

Ejemplos de ello son numerosas sentencias del cártel de camiones, que lleva ya un mayor recorrido realizado con respecto al cártel de los fabricantes de automóviles, y sobre el

que la Comisión Europea se pronunció y sancionó (Decisión de la Comisión del 19 de julio de 2016):

- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra, nº13252/2022:** *“En línea con lo previsto en el art. 9 de la Directiva, y en el art. 16 del Reglamento 1/2003, (...) no dudamos sobre el carácter vinculante del contenido de la Decisión respecto de la descripción de las conductas imputadas a las empresas sancionadas, y sobre la calificación de tales conductas como violaciones del Derecho europeo de la competencia. (...) Por tanto la acción, la culpabilidad, el nexo causal son elementos cuya constatación material y relevancia jurídica se consumen en el efecto vinculante de la Decisión.”*
- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Islas Baleares, nº13013/2022:** *“En el supuesto enjuiciado, tratándose de una acción follow on, debemos partir de la vinculación a lo resuelto por la Comisión Europea en su Decisión de 19 de julio de 2016. De conformidad con lo prevenido en el artículo 16.1 ("Aplicación uniforme de la normativa comunitaria de competencia") del Reglamento 1/2003, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado de Roma, "cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncien sobre acuerdos, decisiones o prácticas en virtud de los artículos 81 u 82 del Tratado ya haya sido objeto de una decisión de la Comisión, no podrán adoptar resoluciones incompatibles con la decisión adoptada por la Comisión".*
- **Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Toledo, nº13244/2022:** *“Tratándose de una acción follow on, hemos de partir de la vinculación por lo resuelto por la Comisión Europea en su Decisión de 19 de julio de 2016. De conformidad con lo prevenido en el artículo 16.1 del Reglamento 1/2003, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado de Roma. (...) La conducta infractora del derecho de competencia por la demandada en el periodo indicado de 1997 a 2011, queda acreditada por la Decisión de 19 de julio de 2016 de la Comisión Europea que sancionó a fabricantes de camiones medios y pesados entre los que se encontraba la aquí demandada.”*

Entonces, la conclusión a la que nos lleva la jurisprudencia es que a la hora de los jueces estudiar el asunto del cártel que sea, no van a entrar en su pronunciamiento a discutir y analizar la existencia de las conductas sancionadas, así como la calificación de estas como prácticas colusorias, pues porque en virtud de la Decisión de la Comisión, aquello se presume así. Se estaría ante acciones “follow on”, aquellas en la que ante la constancia del cártel a través de la sanción firme declarada por la CNMCMV, la acción judicial del actor y demandante

queda reducida a la acreditación de que han comprado los vehículos correspondientes a las entidades mercantiles participantes del cártel, y que con motivo de ello, habrían sufrido un daño.

No hay duda de la aplicación de estas reglas del Derecho a los enjuiciamientos del cártel de coches en caso de que se emita por la Comisión Europea una Decisión constatando y calificando como ilícito a nivel europeo las actividades de los infractores, por un tema de analogía. El cártel de los fabricantes de automóviles, al igual que el de camiones, versan sobre acuerdos constitutivos de la restricción de competencia del mercado, conductas previstas y prohibidas en los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que los casos de ambos están sujetos al artículo 16.1 del Reglamento 1/2003 que impone esa cooperación leal entre órganos jurisdiccionales nacionales, y las Decisiones adoptadas por la Comisión Europea.

No obstante, el artículo 16 del Reglamento nº1/2003 vincula a los ordenamientos jurisdiccionales nacionales únicamente sobre las instituciones comunitarias, no sobre las autoridades administrativas nacionales, como sería el caso para la vinculación a la Resolución S/0482/13 de la CNMC.

El artículo 75.1 de la LDC dispone: *“La constatación de una infracción del Derecho de la competencia hecha en una resolución firme de 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.”* Lo que significa que la decisión administrativa firme que declare el hecho de una infracción del Derecho de la competencia es vinculante para los tribunales civiles y mercantiles a la hora de tratar un caso de responsabilidad por daños derivados de la infracción, no cabiendo la posibilidad de que en el momento de enjuiciarse el caso se vuelva a retrotraer a la puesta en duda de la existencia de la infracción, pues está ya fue determinada por la autoridad de defensa de la competencia a través de resolución firme. Lo que confirmaría el hecho de que los juzgados mercantiles que conozcan de los asuntos del cártel de coches no pueden atender las peticiones de los infractores de volver a estudiar la existencia o no de las acciones colusorias que llevaron a producir el cártel. (ALEJANDRO H. “La CNMC, los tribunales civiles y los contencioso-administrativos en la aplicación del Derecho de la competencia”. *Almacén de Derecho*, 2016).

Este razonamiento encuentra fundamento en la **STS nº5819/2013 del 7 de noviembre de 2013** que afirmarí­a que: *“La empresa demandada ha tenido plenas posibilidades de defensa y las ha ejercitado tanto ante el Tribunal de Defensa de la Competencia que instruyó y resolvió el expediente administrativo como ante los órganos judiciales contencioso-administrativos ante los que recurrió, por lo que ninguna indefensión le produce la vinculación*

de la jurisdicción civil, en los términos que se ha expresado, a los hechos constitutivos de la conducta anti concurrencial y la consideración de su gravedad, tal como han sido fijados por la sentencia firme recaída en vía contencioso-administrativa”.

CAPÍTULO 8: LAS CONSECUENCIAS DESFAVORABLES PARA LOS INFRACTORES

En orden a lograr la prevención de acciones que infrinjan el Derecho de la Competencia, se establecen dos vías de castigo distintas y compatibles entre sí, por un lado, una sanción o multa administrativa llevada a cabo por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, o una sanción civil, es decir, una imposición de indemnizar por daños y perjuicios a las víctimas de la infracción, impuesta por el juez de lo mercantil.

La CNMC como resultado de los procedimientos sancionadores incoados contra las entidades mercantiles participantes del cártel en base a la Ley 15/2007 del 3 de julio de 2007 y las sanciones y criterios de determinación previstos en la LDC, impuso una multa total cuantificada en casi 171.000.000 de euros a los infractores. Por otro parte, en los tribunales normalmente se está otorgando un porcentaje de indemnización que ronda entre el 5 y el 15% del precio de compraventa por el vehículo (Por ejemplo, en la **sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra, resolución nº9603/2022 del 13 de octubre**: *“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 la actora (tomados de Eurostat), apuntan a una desviación del precio final de los automóviles en torno a ese porcentaje”*. 2

Como se ve el cauce jurisdiccional por el que se sanciona a los infractores es independiente de la sanción administrativa que impone la autoridad competente de defensa de la competencia, en base a la primera vía se estaría buscando proteger los intereses particulares, y con la segunda, defender los intereses generales.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia estaría facultada para la imposición de multas para el control y supervisión de la competencia en los mercados con el fin de proteger al consumidor, empresario y ciudadano dentro de un mercado que funciona en régimen de libre competencia. Este control se ve fundamentado en la LDC.

Su artículo 62 formula una clasificación de los tipos de infracciones que pueden cometer las personas físicas o jurídicas que incumplan lo dispuesto en la Ley de Defensa de la Competencia. Serían infracciones leves las relacionadas con los retrasos de notificación o no notificación de concentraciones económicas. Son infracciones graves actos desleales que falseen la libre competencia, ejercer concentraciones económicas, obstaculizar la inspección de la Comisión. Y son infracciones muy graves la realización de conductas tipificadas en los

arts. 1 de la LDC y 101 del TFUE (el caso del cártel de coches), abusos de posición de dominio, e incumplir una resolución emitida acorde con la LDC.

Las anteriores infracciones se encuentran ligadas a distintos niveles de sanciones, en el caso de las primeras, las leves, son multas de hasta el 1% del volumen de negocio, las graves hasta un 5, y en el caso de las muy graves, llegan hasta el 10%, como fue esta última, el camino seguido por la autoridad de competencia en la Resolución S/0482/13. La noción de volumen de negocios ha de ser calculada en función del total mundial de sus miembros. Con independencia de estas sanciones, cabe que se imponga una multa más de hasta 60.000 euros a cada una de las personas directoras de las entidades participantes en la infracción.

En la Resolución, se fijó la multa administrativa de 171 millones de euros contra los infractores en base al 10% del volumen de negocios total de los infractores en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de las sanciones, año 2014, debiendo analizarse el margen bruto sobre las piezas de los vehículos, la distribución de los vehículos, la prestación de los servicios y actividades de postventa de aquellos, la distribución mayorista y sus redes de concesionarios, y las cuotas de oferta en el mercado.

En cuanto a la sanción civil impuesta por los Tribunales en virtud de las indemnizaciones impuestas a los infractores a favor de los perjudicados del cártel, es necesario atender principalmente al artículo 76 de la Ley de Defensa de la Competencia para cuantificar los daños y perjuicios. En la cuantificación se consideran responsables de los daños y perjuicios causados los infractores del Derecho de la competencia, asignándose un principio general de pleno resarcimiento del daño sufrido (daño emergente, lucro cesante e intereses legales), la carga de la prueba en los casos de los cárteles se atribuye a los demandados, que son los que deban probar la inexistencia del daño. Los posibles sobrecostes solo son indemnizables si el perjudicado demandante es quién los ha sufrido personalmente, presumiéndose si este es cliente indirecto del demandado.

En la STJUE 16 de febrero de 2023 (C-312/21), relativa a la cuantificación de los daños que se producen con motivo de prácticas colusorias, estudiando cuestión prejudicial, confirmó por un lado, el derecho del perjudicado a solicitar la reparación plena del perjuicio causado por conducta contraria a la competencia (daño emergente, lucro cesante e intereses legales), por otro lado, con el objetivo de no hacer prácticamente imposible o muy difícil el ejercicio de la defensa de los derechos que les corresponden a los perjudicados, se obliga a los órganos jurisdiccionales a dotar de medios a los perjudicados en orden a subsanar los defectos o inconvenientes que puedan sufrir por la diferencia de información disponible entre ellos y las empresas infractoras, y por último, el juez nacional deberá verificar, antes de proceder a comprobar el daño, si la parte demandante ha pedido la exhibición de pruebas por parte del

infractor o tercero, pues en caso de imposibilidad práctica de evaluar el perjuicio con motivo de inactividad de la parte demandante, no debe el juez nacional sustituir la falta de acción de este.

CAPÍTULO 9: SITUACIÓN ACTUAL EN LOS TRIBUNALES

Actualmente se puede observar como en los Juzgados de lo Mercantiles y Audiencias Provinciales pertenecientes al ordenamiento jurídico español se abordan, en base a la Resolución de la CNMC S/0482/13, la Ley de Defensa de la Competencia y al derecho de la Unión en materia de competencia, el conjunto de demandas interpuestas por los perjudicados por el cártel de coches constituyentes de reclamaciones que tienen el fin de lograr una indemnización económica acorde al daño y perjuicio sufrido derivado del sobrecoste de los coches comprados ente 2006 y 2013, estando legitimados para reclamar incluso aquellos que ya no son propietarios del vehículo comprado por motivo de una transmisión, o aquellos que lo adquirieron a través de los métodos del leasing y el renting.

Como consecuencia de la ratificación de la citada Resolución por el Tribunal Supremo y la Audiencia Nacional, la tarea de los órganos jurisdiccionales al estudiar las reclamaciones interpuestas se basa principalmente en la cuantificación del daño sufrido. Por ello, desde las asociaciones de consumidores y usuarios, así como desde la Agrupación de Afectados por el Cártel de Coches se promueve la obtención de un informe pericial que acredite y sirva de base para la defensa de un derecho de indemnización ante los Tribunales.

Las demandas de los consumidores están siendo dirigidas a las marcas distribuidoras y no a los concesionarios donde se vendió el vehículo, como pudo haberse entendido en el comienzo de las reclamaciones que eran estos últimos los responsables, cuestión que se despejó desde la jurisprudencia, desestimando aquellas reclamaciones en las que se demandó al concesionario (**Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Murcia nº76/2022** : *“En el supuesto de autos sólo consta que la entidad demandada, la mercantil AUTOMENOR S.A., es el concesionario al que la actora adquirió el vehículo en cuestión pero no es uno de los fabricantes sancionados en la Resolución de la CNMC de fecha 23 de julio de 2015 por su participación en el cártel de intercambio de información confidencial, futura y estratégica en las áreas de gestión empresarial, postventa y marketing, ni una de sus filiales. En definitiva, la demandada carece de legitimación pasiva para soportar la acción que contra ella se deduce”*).

En cuánto a la postura que están siguiendo los Tribunales, es dispar e induce a una situación de incertidumbre pues aquellos aún no están acostumbrados a tratar con este asunto, pues supone notoria novedad. Es muy posible que en el futuro se siga el camino de la postura defendida por los Tribunales en el asunto del cártel de camiones, que cuenta con un porcentaje de estimación de las demandas alrededor del 90%.

Lo que dejaría clara la jurisprudencia es que es esencial para la declaración de existencia del daño, un informe pericial por parte del demandante que lo manifieste a partir de

estudios técnicos, legales y profesionales, desestimando las demandas que no lo acompañen o cuando aquel sea defectuoso con motivo de la escasez de apoyo probatorio en favor del demandante (Por ejemplo en la **sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid, nº 125/2022** se afirmó: *“Debemos determinar que como ha señalado la Audiencia Provincial de Madrid, una vez apreciada la conducta infractora en principio no debe denegarse la concesión de una indemnización alegando que los esfuerzos realizados por el actor no han probado con precisión la cuantía del daño. Es decir, que, en procedimientos de defensa de la competencia, donde se ejercita por el adquirente perjudicado, una acción privada, con asimetría informativa, debe de procederse a formular por éste una hipótesis razonablemente fundada de la estimación de ese daño causado; pero este deber probatorio rebajado no conlleva que puedan estimarse reclamaciones que no incluyen informe pericial alguno, como es el caso”*).

CAPÍTULO 10: CONCLUSIONES

La situación jurídica que han creado las entidades mercantiles que llevaron a cabo las acciones constitutivas del cártel de coches durante el periodo comprendido entre 2006 y 2013 ha supuesto una situación de incertidumbre para los particulares perjudicados y los tribunales. Ya sea debido a la propia dificultad que suponen los cárteles, o el momento en el que se llevo a cabo, anterior a la trasposición de la Directiva 2014/104, o a la complejidad para la determinación del dies a quo a la hora de que se de comienzo al cómputo de prescripción de las conductas sancionadas.

A pesar de estas circunstancias, tras analizarse la situación, con motivo de la labor llevada a cabo por la CNMC, a la legislación relativa a la defensa de la competencia, y a la jurisprudencia marcada sobre este aspecto en los tribunales comunitarios, se puede afirmar que los participantes del cártel de coches habrían cometido daños a la competencia del mercado, y por ello, fueron sancionados en primer lugar por la CNMC, y ahora se enfrentan a numerosos litigios iniciados por los particulares en orden a obtener indemnizaciones que reparen el daño provocado. Todas estas sanciones serían soportadas por los infractores a través de una responsabilidad solidaria presente entre ellos.

En cuanto a los plazos de prescripción de las acciones, los tribunales a través de las interpretaciones tanto de la legislación nacional como comunitaria, han fijado el dies a quo en la fecha en la que se emiten las últimas sentencias del TS que confirman la Resolución de la CNMC, que es cuando se entendería que el particular es plenamente consciente de los efectos provocados por el cártel, y puede cuantificar los daños. Para la señalización del plazo que se aplica, es donde más dudas se presentan, al tener lugar las acciones con anterioridad a la trasposición por España de la Directiva 2014/104, que impone el plazo de 5 años para las conductas que limitan y dañan la competencia en los mercados. Si bien aunque que gran parte de los litigios que se han resuelto sobre este tema establecen el plazo de 1 año, atendiendo a la doctrina fijada desde la jurisprudencia comunitaria en la STJUE del 22 de junio de 2022 para el cártel de camiones, se deben disolver las dudas optando por los 5 años, pues esta sentencia interpreta el art.10 de la Directiva citada de forma que como los efectos del cártel se han estado produciendo en un lapso de tiempo en el que esta ya ha entrado en vigor, es plenamente aplicable, descartando por lo tanto la postura defendida en parte de las sentencias que se pueden contemplar en materia del cártel de coches.

Por último, para los porcentajes de indemnización que los tribunales están actualmente otorgando a los perjudicados, está siendo muy variable, y parece pronto para que se establezca un criterio fijo que se extienda a todos los litigios que se planteen, si bien en general ronda entre el 5 y el 20% del precio de compraventa del vehículo.

[leche... récord de cárteles desmantelados en España en sólo cinco años | Empresas \(elmundo.es\)](#)

- Iberley. “Régimen sancionador en defensa de la competencia”. 2021. Consultado a través de [Régimen sancionador en defensa de la competencia | Iberley](#)
- MARCOS F. “Daños causados por el ‘cártel de los coches’”. *Almacén de Derecho*, 2021. Consultado a través de [Daños causados por el 'cártel de los coches' - Almacén de Derecho \(almacenederecho.org\)](#)
- MARCOS F. “¿Están prescritas las acciones de daños por el <<cártel de coches>>?”. *Almacén de Derecho*, 2021. Consultado a través de [¿Están prescritas las acciones de daños por el "cártel de coches"? - Almacén de Derecho \(almacenederecho.org\)](#)
- MARCOS F. “Las indemnizaciones de daños derivadas del cártel del azúcar”. *Osservatorio permanente sull'applicazione delle regole di concorrenza*, 2014. Consultado a través de [LAS INDEMNIZACIONES DE DAÑOS DERIVADAS DEL CÁRTEL DEL AZÚCAR – Osservatorio Permanente Applicazione delle Regole di Concorrenza \(osservatorioantitrust.eu\)](#)
- MARCOS F. “¿Puede la CNMC calcular el daño causado por el <<cártel de los coches>>?”. *Almacén de Derecho*, 2021. Consultado a través de [¿Puede la CNMC calcular el daño causado por el "cártel de los coches"? - Almacén de Derecho \(almacenederecho.org\)](#)
- Navas & Cusí Abogados. “Reclamaciones judiciales contra el cartel de coches”. 2021. Consultado a través de [Reclamaciones judiciales contra el cartel de coches | Navas & Cusi Abogados \(navascusi.com\)](#)
- PARENTI R. “La política de competencia, Fichas temáticas sobre la Unión Europea”. *Parlamento Europeo*, 2022. Consultado a través de [La política de competencia | Fichas temáticas sobre la Unión Europea | Parlamento Europeo \(europa.eu\)](#)
- *Perito Judicial Group*. “Sentencias y Actualidad en el Cártel de Coches”. Consultado por última vez el 14 de abril de 2023 a través de: [Sentencias y Actualidad en el Cártel de Coches \(peritojudicial.com\)](#)
- RODRÍGUEZ G. “La reclamación de los daños y perjuicios causados por prácticas restrictivas de la competencia”. *DICTVM ABOGADOS*, 2018. Consultado a través de [La reclamación de los daños y perjuicios causados por prácticas restrictivas de la competencia - Dictum Abogados](#)
- SOLANA G. “La defensa de la competencia en España y su relación con la política de competencia de la Comisión Europea”. 2003. Consultado a través de [Microsoft Word - exposicion solana.doc \(fne.gob.cl\)](#)

- SONIA R. “Cártel de coches: cómo reclamar una indemnización si eres uno de los afectados”. *Consumer EROSKI*, 2022. Consultado a través de [Cártel de coches: cómo reclamar indemnizaciones | Consumer](#)

11.2. NORMATIVA

- Código Civil.
- 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.
- Ley Orgánica 7/2022, de 27 de julio, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, en materia de Juzgados de lo Mercantil.
- Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.
- Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
- Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.
- Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.
- Real Decreto-ley 9/2017, de 26 de mayo, por el que se transponen directivas de la Unión Europea en los ámbitos financiero, mercantil y sanitario, y sobre el desplazamiento de trabajadores.
- Reglamento (CE) nº1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia prevista en los artículos 81 y 82 del TCE.
- Reglamento (CE) nº139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas.
- Reglamento (CE) nº773/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del TCE.
- Reglamento (UE) nº651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del TFUE.
- Resolución nº S/0482/13, de 23 de Julio de 2015, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
- Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, 1951.
- Tratado Constitutivo de la Unión Europea.
- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, 1957.

11.3. JURISPRUDENCIA COMUNITARIA

- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 16 de febrero de 2023, asunto C-312/21.
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 22 de junio de 2022, asunto C-267/20.
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 20 de noviembre de 2008, asunto Beef Industry Development Society contra Barry Brothers.
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 21 de mayo de 2015, asunto Cartel Damage Claims, Hydrogen Peroxide SA, contra Akzo Nobel NV y otros.
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, asunto C-637/17 entre Cogeco Communications Inc, contra Sports TV Portugal S.A, Controlinveste-SGPS S.A, y NOS-SGPS SA.
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, asunto Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebeid.

11.4. JURISPRUDENCIA NACIONAL

- Auto del TS de 20 de diciembre de 2022 (Roj: ATS 17457/2022)
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº4948/2019 contra URBAN SCIENCE ESPAÑA S.L.U.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5009/2019 contra FORD ESPAÑA S.L.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5013/2019 contra HONDA MOTOR EUROPE LIMITED SUCURSAL ESPAÑA.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº 5015/2019 contra HYUNDAI MOTOR ESPAÑA S.L.U.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5019/2019 contra MERCEDES-BENZ ESPAÑA S.A.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5020/2019 contra B&M AUTOMOVILES ESPAÑA S.A.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5021/2019 contra CHEVROLET ESPAÑA S.A.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5023/2019 contra PEUGEOT ESPAÑA S.A y PSAG AUTOMÓVILES COMERCIAL ESPAÑA S.A.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5024/2019 contra GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.U.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5025/2019 contra VOLVO CAR ESPAÑA S.L.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5026/2019 contra SNAP ON.

- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5027/2019 contra CHRYSLER ESPAÑA S.L y FIAT CHRYSLER AUTOMÓBILES SPAIN S.A.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5028/2019, contra NISSAN IBERICA S.A.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5029/2019 contra TOYOTA ESPAÑA S.L.U.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5030/2019, contra BMW IBERICA S.A.U.
- Sentencia de la Audiencia Nacional nº5031/2019 contra KIA MOTORS IBERICA S.L.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Almería, nº40/2023.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Islas Baleares, resolución nº13013/2022.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid, resolución nº125/2022.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid, resolución nº13560/2022, del 23 de diciembre de 2022.
- Sentencia del Juzgado de Mercantil de Murcia, resolución nº76/2022, del 19 de julio de 2022.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra, resolución nº9603/2022, del 13 de octubre de 2022.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Pontevedra, resolución nº13252/2022.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de San Sebastián, resolución nº346/2022, del 13 de octubre de 2022.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Toledo, resolución nº13244/2022.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Valladolid, resolución nº13190/2022, del 21 de diciembre de 2022.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil número 3 de Bilbao, resolución nº367/2022, del 27 de septiembre de 2022.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil número 3 de Madrid, nº394/2019 del 18 de noviembre de 2019.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil número 18 de Madrid, del 23 de diciembre de 2022.
- Sentencia del Tribunal Constitucional, del 1 de julio de 1986.
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña nº5491/2017.
- Sentencia del Tribunal Supremo, del 30 de junio de 1966.
- Sentencia del Tribunal Supremo del 4 de septiembre de 2013.
- Sentencia del Tribunal Supremo, del 14 de diciembre de 2015.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº43/2019 del 21 de enero de 2019.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº259/2019 del 21 de enero de 2019.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº344/2012, del 8 de junio de 2012.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº531/2021 del 20 de Abril de 2021.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº651/2013, del 7 de noviembre de 2013.

- Sentencia del Tribunal Supremo nº de recurso 1231/2014 del 24 de febrero de 2017.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº1795/2021 contra PEUGEOT ESPAÑA S.A y PSAG AUTOMOVILES COMERCIAL ESPAÑA S.A.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº1878/2021 contra RECSA.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº2019/2021 contra VOLVO CAR ESPAÑA S.L.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº2020/2021 contra URBAN SCIENCE ESPAÑA S.L.U.
- Sentencia del Tribunal Supremo 2021/2021 contra HYUNDAI MOTOR ESPAÑA S.L.U.
- Sentencia del Tribunal Supremo 2040/2021 contra CHRYSLER ESPAÑA S.L y FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES SPAIN S.A.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº2047/2021 contra FORD ESPAÑA S.L.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº2286/2021 contra BMW IBERICA S.A.U.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº2439/2021 contra NISSAN IBERICA S.A.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº3476/2021 contra HONDA MOTOR EUROPE LIMITED SUCURSAL ESPAÑA.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº3582/2021 contra MERCEDES-BENZ ESPAÑA S.A.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº3623/2021 contra GENERAL MOTORS ESPAÑA S.L.
- Sentencia del Tribunal Supremo nº4535/2021 contra TOYOTA ESPAÑA S.L.U.
- Sentencia del Tribunal Supremo número 5149/2016, del 25 de noviembre de 2016.
- Sentencia del Tribunal Supremo número 5819/2013 del 7 de noviembre de 2013.
- Sentencia del Tribunal Supremo número 5858/1999, del 30 de septiembre de 1999.
- Sentencia del Tribunal Supremo número 7518/1998 del 12 de diciembre de 1998.

CAPÍTULO 12: ANEXOS

ENTIDADES PARTICIPANTES	INTERCAMBIOS DE INFORMACIÓN
AUDI, BMW, CHEVROLET, CITROËN, FIAT, LANCIA, ALFA ROMEO, FORD, HONDA, HYUNDAI, KIA, MAZDA, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, CHRYSLER, JEEP, DODGE, SAAB, SEAT, SKODA, TOYATA, VOLKSWAGEN	ÁREA DE GESTIÓN EMPRESARIAL
AUDI, BMW, CHEVROLET, CITROEN, FIAT, FORD, HONDA, HYUNDAI, KIA, LEXUS, MAZDA, MERCEDES, MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, SEAT, SKODA, TOYOTA, VOLKSWAGEN, VOLVO	ÁREA DE GESTIÓN DE POSTVENTA
AUDI, BMW, CITROEN, FIAT, FORD, HYUNDAI, LEXUS, MAZDA, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, SAAB SEAT, SKODA, TOYOTA, VOLKSAWGEN, VOLVO	ÁREA DE GESTIÓN DE MARKETING