



# **GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS**

**CURSO ACADÉMICO 2022/2023**

## **TRABAJO FIN DE GRADO**

**EL SOBREPRECIO PROVOCADO POR EL CÁRTEL DE  
COCHES EN ESPAÑA**

**THE OVERPRICING CAUSED BY THE CAR CARTEL IN  
SPAIN**

Autor: Blas Díaz Fernández

Director: Nuria Sánchez Sánchez

Julio de 2023

## ÍNDICE

RESUMEN.....	4
1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. MARCO TEÓRICO.....	7
2.1 EL DERECHO DE LA COMPETENCIA.....	7
2.2. CÁRTELES.....	8
2.3. ANTECEDENTES EN ESPAÑA.....	10
2.4. DAÑOS DE ALGUNOS SUPUESTOS DE CÁRTELES.....	13
2.5. LA SANCIÓN DE LA CNMC.....	15
2.6. CONSUMIDORES AFECTADOS.....	17
3. ANÁLISIS DESCRIPTIVO.....	18
4. ANÁLISIS ECONÓMICO.....	24
5. CONCLUSIÓN.....	31
BIBLIOGRAFÍA.....	32

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 2.5 / 1.....	16
Tabla 3 / 1 .....	19
Tabla 4 / 1 .....	25
Tabla 4 / 2 .....	26
Tabla 4 / 3 .....	28
Tabla 4 / 4 .....	29
Tabla 4 / 5 .....	29

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 3 / 1.....	20
Gráfico 3 / 2.....	22
Gráfico 3 / 3.....	23

## RESUMEN

Una de las principales dificultades en las acciones de indemnización por daños causados por el cártel de fabricantes de automóviles, tras la resolución de la CNMC en julio de 2015, es probar la existencia de daños y su relación de causalidad con el cártel, así como su cuantificación. Las particularidades de este cártel dificultan la identificación del perjuicio, que podría afectar a los concesionarios de automóviles, y posteriormente, a los compradores. Para tener éxito en las demandas de indemnización, es fundamental establecer la relación de causalidad y cuantificar el daño.

Por otro lado, las acciones de los compradores de vehículos nuevos de las marcas implicadas también se ven afectadas por el solapamiento temporal y geográfico del cártel de fabricantes con otros cárteles de diferentes concesionarios que operan en la mitad de las marcas afectadas.

A fin de cuentas, para calcular el daño indemnizable de los compradores de vehículos, se requiere estimar la diferencia entre los precios cartelizados y los precios que habrían existido en ausencia del cártel en los mercados afectados. Sin embargo, no es suficiente recurrir a estimaciones genéricas de perjuicios causados por otros cárteles en mercados diferentes, y tampoco se puede esperar que la CNMC realice este cálculo.

### **Palabras clave:**

Cártel, Fabricantes, Automóviles, Daños, Concesionarios, Compradores.

## **ABSTRACT**

One of the main difficulties in seeking damages for the harm caused by the car manufacturers' cartel, following the CNMC's resolution in July 2015, is proving the existence of damages and their causality with the cartel, as well as quantifying them. The particularities of this cartel make it difficult to identify the harm, which could affect car dealers and subsequently buyers. To be successful in indemnification claims, it is essential to establish causality and quantify the damage.

On the other hand, the actions of buyers of new vehicles from the affected brands are also affected by the temporal and geographical overlap of the manufacturers' cartel with other cartels of different dealers operating in half of the affected brands..

Ultimately, calculating the compensable damage for vehicle buyers requires estimating the difference between cartelized prices and the prices that would have existed in the absence of the cartel in the affected markets. However, it is not sufficient to rely on generic estimates of harm caused by other cartels in different markets, not can it be expected that the CNMC will perform this calculation.

### **Keywords:**

Cartel, Manufacturers, Cars, Damage, Dealers and Buyers.

## 1. INTRODUCCIÓN

El trabajo que a continuación se presenta está centrado en el estudio del sector automovilístico en España, durante los años 2006 y 2013 años en los que el cártel de coches estuvo operativo hasta la sentencia que concluyó con ello en 2015. Es conocido este tema a nivel mundial por la repercusión que tuvo en la época y que posteriormente ha seguido estando constante hasta el día de hoy.

Como metodología de investigación se utilizan bases de datos generadas por el Instituto Nacional de Estadística y páginas especializadas en documentación de vehículos. También se ha empleado programas informáticos como es el Excel, que utiliza hojas de cálculo y análisis de datos y por otro lado Gretl como software de análisis econométrico.

Uno de los objetivos que se plantea es conocer qué es un cártel, cómo funcionan estas organizaciones de carácter desleal y sobre todo los daños causados hacia los consumidores, que fueron los principales afectados en este caso.

Estudiaremos el panorama de España como uno de los principales países europeos fabricantes de automóviles y a través de un análisis descriptivo, el proceso de matriculaciones y su posterior evolución a lo largo de los años, junto al producto interior bruto e índice de precios al consumidor.

Por último, el principal objetivo del trabajo, haremos un estudio econométrico para llegar a conocer el porcentaje de sobrecoste que los clientes pagaron por comprar un vehículo en este periodo de tiempo. Para ello utilizaremos unas bases de datos con las características de los vehículos de cinco marcas que fueron participes del cártel en los años de actuación teniendo en cuenta la inflación del periodo de los años estudiados y realizando una serie de procesos que durante el trabajo iremos comentando.

## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1 EL DERECHO DE LA COMPETENCIA

La competencia surge cuando operadores económicos compiten entre sí de forma pacífica en el mercado y puede definirse atendiendo a tres dimensiones: la social, la económica y la moral. La primera predica que es una dinámica que favorece la cooperación entre individuos cuyo deseo de mejorar únicamente encuentra su satisfacción cuando sus acciones están orientadas a la producción de aquello querido por los demás. Según la segunda, que es la que interesa en este trabajo, la concurrencia en el mercado se caracteriza por la eficiente asignación de recursos para que los productos y servicios que se ofrecen sean los de mayor calidad y, a la vez, menor coste. Desde el punto de vista moral, una sociedad de libre mercado se proclama como aquella con un sistema económico éticamente superior a otros más totalitarios.

A nivel legal, no existe una definición autónoma de competencia: siempre es descrita como un proceso que regula la actividad económica de la forma que designan todos los actores que operan en ese mercado. Por esta adaptabilidad a las circunstancias, *“es ésta, precisamente, la competencia que, tal cual se manifieste, ha de ser mantenida, protegida y promovida para que puedan jugar las fuerzas del mercado”*.

Se asume que hay concurrencia en un mercado cuando las empresas *“están sujetas a un grado razonable de restricción competitiva por parte de sus competidores actuales o potenciales y de clientes”*. Por tanto, el derecho de la competencia es la rama del derecho que busca preservar la competencia en el mercado, mejorarla o, al menos, impedir *“su afectación en una medida perjudicial para la sociedad”*. El Tribunal Constitucional, por su parte, lo ha definido como *“legislación ordenada a la defensa de la libertad de competencia mediante la prevención y, en su caso, represión de las situaciones que constituyan obstáculos creados por decisiones empresariales para el desarrollo de la competencia en el mercado”*.

Esta rama del derecho encuentra su justificación tanto a nivel de la Unión Europea, como nacional. Respecto al primero, el artículo 3.3 del Tratado de la Unión Europea (TUE) indica que debe establecerse un mercado interior en la Unión Europea, que se define en el art. 26 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) como

*“un espacio sin fronteras interiores, en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada”*. La necesidad de que este mercado incluya un sistema de defensa de la competencia se encuentra en el Protocolo núm. 27 sobre el mercado interior y la competencia. Por su parte, en derecho español, la provisión constitucional relevante es el artículo 38 de la Constitución Española (CE), que señala la economía de mercado como sistema económico del estado donde operará la libertad de empresa, sin perjuicio de la existencia de sectores regulados.

La política de competencia y esta rama del derecho no tienen una única finalidad. Por un lado, mantener el nivel de competencia en el mercado, prevenir las externalidades que causan las prácticas que la falsean y limitar sus efectos una vez producidas. Por otro lado, pretende ser un medio para la integración del mercado, preservar la difusión del poder de mercado, proteger la libertad económica y a los operadores del mercado y distribuir los recursos económicos de forma eficiente.

### **2.2. CÁRTELES**

El término cártel deriva del alemán Kartell, los cárteles surgieron en Alemania en el último tercio del siglo XIX, conformando poderosas corporaciones industriales alentadas por el Estado, especialmente en los sectores siderúrgico y químico, no siendo ajenas a este proceso de concentración de capital otras potencias capitalistas como Estados Unidos o Japón. De acuerdo con el diccionario de la Real Academia Española, la segunda acepción de la palabra “cártel” es *“convenio entre varias empresas similares para evitar la mutua competencia y regular la producción, venta y precios en determinado campo industrial”*. Por ende, se denomina cártel al acuerdo formal entre empresas que se encuentran en un mismo sector, con la finalidad de eliminar la competencia. Una definición técnica de cártel se basaría en la asociación o acuerdo formal de varias empresas de un mismo sector con el fin de mejorar y preservar una buena posición en el mercado. Las empresas que forman parte de este conservan su propia personalidad jurídica, su independencia financiera y no se hallan vinculados a una administración común. El cártel surge siempre con la finalidad de limitar la competencia y aumentar los beneficios de las empresas. Suele versar sobre precios o sobre otros aspectos de la competencia.

Cabe resaltar, como norma fundamental en esta materia y el origen del resto de la regulación nacional, el artículo 101.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión

Europea, pues considera incompatibles con el mercado común todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y 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 en el mercado, declarando, por ende, que quedan terminantemente prohibidos. Se establece una prohibición directa y con carácter retroactivo de estos acuerdos. Uno de los conceptos más básicos del Derecho de la competencia es sin duda el de cártel, característico de las conductas que cabe calificar más netamente antitrust, o contrarias al el Derecho de la competencia. La doctrina se refería al mismo como *“todo acuerdo o medida horizontal de origen concertado y limitativa de la competencia”*. La Ley española de Defensa de la Competencia incorporó un concepto legal en 2007: *“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”*.

En el Real Decreto-ley 9/2017, de 27 de mayo, junto con la llamada “Directiva de Daños”, se incorporó al Derecho español un concepto de cártel muy importante respecto de la regulación anterior: *“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”*.

Así, el nuevo concepto de cártel amplía nuevas conductas, considera la enumeración como ejemplificativa, también incorpora las “prácticas concertadas” y, por último, elimina el carácter secreto del cártel.

La CNMC define el cártel como: *“La actividad que consista en coordinar el comportamiento de una empresa en el mercado o influir en los parámetros de competencia a través de conductas tales como la fijación, directa o indirecta, de precios, de otras condiciones comerciales o de servicio, de cuotas de producción o de ventas, los intercambios de información sobre precios a aplicar o cantidades proyectadas; el reparto de mercados, incluidas las pujas fraudulentas, la restricción de las importaciones*

*o las exportaciones o los boicots colectivos, todas ellas comprendidas en el concepto de cártel*". Los compradores de productos cartelizados sufren las consecuencias de la colusión, sufren un daño económico cierto. Ya lo dice la Exposición de Motivos de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, que destaca las bondades de una economía de mercado regida por el principio de libre competencia: *"una competencia efectiva entre las empresas constituye uno de los elementos definitorios de la economía de mercado, disciplina la actuación de las empresas y reasigna los recursos productivos a favor de los operadores o las técnicas más eficientes. Esta eficiencia productiva se traslada al consumidor en forma de menores precios o de un aumento de la cantidad ofrecida de los productos, de su variedad y calidad, con el consiguiente incremento del bienestar del conjunto de la sociedad"*.

### 2.3. ANTECEDENTES EN ESPAÑA

La mayoría de los países europeos no contaron con una legislación de Defensa de la Competencia hasta después de la Segunda Guerra Mundial, bajo el impulso norteamericano y de la aplicación del Plan Marshall. Posteriormente, los trust fueron sustituidos por compañías matrices o holding para establecer y controlar los mercados, se continuó dando dicha denominación de manera general a cualquier grupo de empresas de tipo económico que lograra monopolizar una actividad económica. Esto es la razón histórica por la cual los juristas norteamericanos continuaron llamando a esta disciplina antitrust law, que se puede traducir al español como "derecho antimonopolio". La experiencia estadounidense ha servido de base y ejemplo a la mayoría de los demás países y a la Unión Europea. Durante el siglo XX podemos afirmar que el modelo de legislación en materia de la competencia se encuentra en Alemania, pues en este país proliferaron múltiples cárteles eliminando así la competencia en los mercados. Uno de los casos que más eco produjo en el espacio europeo fue el de Microsoft. La Comisión determinó que había constituido un abuso de posición de dominio, pues la multinacional llevaba a cabo, entre otros pactos, acuerdos de vinculación al incluir en la venta del su sistema operativo su propio reproductor multimedia.

En los años 90 en España las empresas azucareras pactaron los precios del azúcar y se consumía el azúcar en diversos productos cuyos precios habían sido pactados. A partir del 4 de diciembre de 1986, como consecuencia de la aplicación en España de la normativa comunitaria debido a la adhesión a la entonces Comunidad Económica Europea, todos los fabricantes del azúcar quedaron obligados a respetar las normas de

la competencia, entre las que se prohíben pactar precios. En definitiva, la CEE obligó a abandonar viejas prácticas ineficientes y se dejaba atrás tiempos más permisivos con las prácticas restrictivas de la competencia.

Sí que es cierto que para entender el estado actual de la jurisprudencia nos tenemos que remontar a las primeras decisiones sobre el cártel del azúcar. La Resolución Azucarera, declaró acreditada la realización de una práctica restrictiva como la fijación de precio de venta del azúcar para usos industriales en 1995 y 1996. Por aquel entonces, el Tribunal de Defensa de la Competencia impuso diversas sanciones a las empresas condenadas. Las empresas que elaboraban productos como galletas, turrónes, helados... acudieron a la jurisdicción ordinaria ya que se les había causado un perjuicio con ese pacto en el precio del azúcar y esos daños tenían que ser motivo de resarcimiento. El Tribunal Supremo les concedió la razón en la famosa sentencia del cártel del azúcar, de 7 de noviembre de 2013. Con la Sentencia del Tribunal Supremo mencionada se inicia en España el camino de reconocer la indemnización de daños y perjuicios derivados de ilícitos anti concurrenciales, en este caso los causados por la creación del cártel del azúcar. Supuso un buen ejemplo de reclamación privada de daños antitrust como resultado de una decisión de la autoridad de defensa de la competencia.

Desde el inicio se ponen de manifiesto las cuestiones problemáticas en las reclamaciones indemnizatorias que se centran fundamentalmente en la prueba del daño y su cuantificación. En el caso concreto de las reclamaciones de los fabricantes de dulces, llevó a que al Tribunal Supremo, por aplicación de la responsabilidad extracontractual, a derivar de la existencia del cártel, el daño por la fijación concertada de precios por encima de los que hubieran resultado de la libre competencia, estimando lo que habría ocurrido de no haberse producido la práctica restrictiva de la competencia, tomando en consideración los precios del azúcar en el período anterior al inicio de la actividad del cártel. El éxito de las reclamaciones de daños antitrust requiere que la realización de una práctica prohibida por el Derecho de la Competencia vaya acompañada de un daño que ha de ser probado por quién interpone la acción de daños y perjuicios. Desde la sentencia del Tribunal Supremo 651/2013, de 7 de noviembre, Sala de lo Civil, que condenó a Ebro Foods (antigua Ebro Puleva), de este modo revoca la sentencia absolutoria de la AP de Madrid 12900/2011, de 3 de octubre de 201130 que resolvió desestimar la demanda al considerar que no hubo concertación y que los precios fueron el resultado de una negociación individual entre Ebro Foods y cada una de las demandantes.

Por otro lado, como ya hemos expuesto el cálculo y la valoración del importe de los daños provocados suponen una gran problemática. En la sentencia del TS 651/2013, de 7 de noviembre, se realizan consideraciones para las condiciones y requisitos que tienen que cumplir los informes periciales de evaluación y cuantificación del daño. Precisamente su Fundamento de Derecho 7.º plantea la valoración de los daños y más concretamente en su párrafo tercero, cuando determina que en relación con el informe pericial aportado por las demandantes: *“pone de manifiesto la imposibilidad de realizar una reproducción perfecta de cuál hubiera sido la situación si no se hubiera producido la conducta ilícita, pero eso es un problema común a todas las valoraciones de daños y perjuicios”*. Es decir, estima lo que habría ocurrido de no haberse producido tal práctica, tomando en consideración los precios del azúcar en ese período anterior al inicio de la actividad del cártel. Por otra parte, el informe pericial que apoya la contestación a la demanda tiene que proporcionar una cuantificación alternativa y mejor fundada, a pesar de que el TS, haciendo referencia al informe aportado por Ebro, no realizó. Por todo lo expuesto, el TS censuró la solución adoptada por la sentencia del juzgado de primera instancia en el caso de conceder el 50 por 100 de la indemnización solicitada, considerando la situación como “salomónica”<sup>31</sup> carente de la adecuada justificación.

El tercer problema que se abordó en el cártel del azúcar se relaciona con las alegaciones de los infractores en los cárteles de bienes intermedios de existencia del daño por el traslado de los perjuicios a los clientes. Ebro presentó este argumento en la vía administrativa en sus recursos ante la Audiencia Nacional contra la resolución del TDC, con fundamento en la aparente subida de los precios de los productos derivados del chocolate, cacao, galletas, pastelería, etc. Por lo tanto, desde el inicio de este tipo de procedimientos por reclamaciones de daños se ha planteado la invocación de los cartelistas de la defensa del passing-on, que consiste en afirmar que los afectados por el cártel repercutieron a sus clientes el daño mediante el aumento de precios, situación que se estudia con mucho más detenimiento y profundidad más adelante en este trabajo.

No obstante, si se acredita este traslado o repercusión del sobreprecio a los clientes, no sería motivo suficiente para excluir necesariamente que pueda existir un daño indemnizable. Según se recoge en el FD 5.º, párrafo tercero de la STS de 7 de noviembre de 2013: *“Es necesario probar que con ese aumento del precio cobrado a sus clientes ha logrado repercutir el daño sufrido por el aumento del precio consecuencia de la actuación del cártel. Si el aumento del precio no ha logrado repercutir todo ese*

*daño porque se ha producido una disminución de las ventas, (...) no puede estimarse la defensa del passing-on o no puede hacerse en su totalidad*". Los fabricantes de dulces no presentaron prueba alguna sobre este asunto, y para el Tribunal Supremo existen indicios de que la repercusión del sobreprecio no habría supuesto un traslado de todo el daño, atendiendo a la pérdida de competitividad y el perjuicio a la imagen comercial de la industria española del dulce, pues provocaría una disminución de sus ventas. Añade en el FD 5.º, párrafo cuarto, de la STS analizada: *"no es excusa que justifique esta falta de prueba (...). En consecuencia, ha existido una ausencia de prueba sobre extremos relevantes para poder estimar la defensa del passing-on"*. En síntesis, las reflexiones aportadas por el TS en esta sentencia son muy esclarecedoras en lo relativo a los daños, su cuantificación, y la defensa del passing on.

## **2.4. DAÑOS DE ALGUNOS SUPUESTOS DE CÁRTELES**

A continuación, enumeraremos ejemplos de diferentes carteles para reflejar cómo la CNMC y la CE sancionan a las grandes empresas de diferentes sectores por crear estos carteles. En primer lugar, al mencionar el Cartel del Sobre de papel debido a que la Comisión Nacional de la Competencia el 25 de marzo de 2013 multó con un millón de dólares a quince fabricantes españoles de sobres de papel, ya que habían creado y mantenido un cártel en esta zona, iniciado en 1977, coincidiendo con el hecho de que se convocó a las primeras elecciones democráticas en España hasta el 2010. Se acordó fijar el precio y difundir la oferta en el sobre impreso del proceso electoral y partidos políticos, y el desarrollo de la producción sobres corporativos para grandes clientes, los precios de los sobres blancos y contratos de limitaciones tecnológicas en el mercado nacional de sobres de papel.

Para el 25 de marzo de 2019, el Juzgado de lo Mercantil 3º de Barcelona dictó sentencia al Cartel de sobres de papel para pagar 4,1 millones de euros a cinco clientes corporativos (entre ellos Cortefiel, Venga y Mutua) afectados por la creación de los citados servicios.

Por otro lado, el Asunto AT.39914 de la Comisión Europea denominado "Cártel del EURIBOR", por el que se imponen a siete bancos europeos diversas multas, por la comisión de infracción de la competencia, al constituir un cártel en el sector de los derivados sobre los tipos de interés en Euros, relacionados con el tipo de interés en la

## EL SOBREPRECIO PROVOCADO POR EL CÁRTEL DE COCHES EN ESPAÑA

oferta del mercado interbancario “Euríbor” o con el índice medio del tipo de Euro a un día “EONIA”. La manipulación del “Euríbor” trata de la modificación intencionada de dicho tipo referencial, en el período comprendido entre el 29 de septiembre de 2005 al 30 de mayo de 2008. Aún más, el 11 de julio de 2019, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sancionó a las principales industrias lácteas que operan en España por infringir las normas antitrust entre los años 2000 y 2013. Estas industrias intercambiaron información sobre precios de compra de leche cruda de vaca, volúmenes de compra de ganaderos con el fin de coordinar sus estrategias comerciales, impidiendo a los ganaderos obtener precios de mercado para su leche cruda, todo ello es lo que se conoce como el “Cártel de la leche”. En su resolución, la CNMC estima que las industrias lácteas manipularon el precio más de un 10% a la baja. El 19 de noviembre de 2021 en la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso) fijó nuevos criterios motivados de manera precisa sobre la fijación de precios a favor de unos fabricantes de turrónes (en el caso del “cártel de turrónes”), exponiendo que imprescindible aportar pruebas suficientes que demuestren los impactos negativos. Todo ello podría afectar dicha decisión al procedimiento abierto por la CNMC ya que la AN pone en riesgo las reclamaciones del cártel de la leche, se queda a la espera de la futura resolución sobre este cártel.

En el año 2015, el “Cártel de coches” fue el nombre que le dio la CNMC a la agrupación de diferentes marcas fabricantes de coches en España, que pactaron el precio de la venta de los coches. Estas empresas automovilísticas acordaron un plan en común para establecer el precio de venta de los coches, entre el mes de febrero de 2006 y julio de 2013. En ese año se emite una Resolución de la CNMC en 2015 multa a los principales fabricantes de automóviles integrantes de este cártel. El 17 de septiembre de 2021 la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo ratificó las multas impuestas ante los fabricantes sancionados por alterar el precio de los coches. Podría ser el inicio de múltiples reclamaciones indemnizatorias de las personas que han adquirido un coche durante esas fechas, aunque surge la duda ya inicial sobre el plazo de prescripción de las acciones. A propósito de este asunto, es importante destacar, que los fabricantes sancionados suponen un 90% de la cuota del mercado del motor, lo que implica una multitud de afectados. Este escenario se traduce en las dudas sobre las posibilidades de reclamar una indemnización por el perjuicio sufrido abriéndose la vía que podría dar lugar a multitud de procedimientos sobre estas reclamaciones.

## 2.5. LA SANCIÓN DE LA CNMC

La CNMC ha impuesto una multa total de 171 millones de euros a veintiuna empresas que operan en el mercado de distribución y comercialización de vehículos de motor y/o servicios de postventa en España. Además, dos empresas consultoras también han sido sancionadas por prácticas contrarias a la Ley de Defensa de la Competencia.

En concreto, se ha comprobado que las empresas sancionadas llevaron a cabo un intercambio sistemático de información confidencial altamente detallada y actual, abarcando todas las actividades realizadas en sus redes de distribución y postventa, como la venta de vehículos nuevos y usados, servicios de taller, reparación, mantenimiento y venta de piezas de recambio oficiales. Estas prácticas infringen el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia y el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Las marcas participantes en estas conductas representan aproximadamente el 90% del mercado de distribución de automóviles en España, incluyendo tanto marcas generalistas como algunas marcas premium. Se ha demostrado que las empresas llevaron a cabo estos intercambios de información de manera oculta y secreta, utilizando mecanismos específicos facilitados por las empresas consultoras Urban Science y Snap-On.

Los intercambios de información se realizaron en tres ámbitos o foros diferentes, dentro de un acuerdo complejo que se extendió desde febrero de 2006 hasta agosto de 2013. Estos ámbitos incluían la distribución y comercialización de vehículos, los servicios de postventa y el área de marketing.

Durante las inspecciones realizadas por la CNMC en las sedes de varias empresas en julio de 2013, se obtuvieron pruebas de esta conducta ilícita, que se suman a la información proporcionada por SEAT, S.A.

Este intercambio de información sensible ha tenido efectos negativos en la competencia efectiva del mercado, al reducir artificialmente la incertidumbre de las empresas en relación con las estrategias comerciales de sus competidores. Esto se ha traducido en menores descuentos para los consumidores, políticas comerciales menos agresivas por parte de las marcas y un menor esfuerzo por diferenciarse a través de servicios de mayor calidad.

En cuanto a las empresas consultoras Snap-On y Urban Science, la CNMC considera que desempeñaron un papel determinante como facilitadores activos del cártel, al ser

## EL SOBREPRECIO PROVOCADO POR EL CÁRTEL DE COCHES EN ESPAÑA

instrumentos clave en el intercambio de información y en el mantenimiento de la conducta infractora a lo largo del tiempo.

Como resultado, se ha impuesto una multa a un total de 23 operadores. Sin embargo, la CNMC ha eximido a SEAT, S.A., Volkswagen Audi España, S.A. y Porsche Ibérica, S.A., pertenecientes al mismo grupo, del pago de la sanción debido a su colaboración como solicitantes de clemencia. Estas empresas proporcionaron pruebas suficientes para iniciar las inspecciones y durante la investigación del caso, lo que permitió a la CNMC detectar y acreditar la existencia de este cártel

Las sanciones que se impusieron son las siguientes:

Tabla 2.5/1 Cuantías y marcas involucradas.

1. Automóviles Citroën España, S.A: 14,768 millones de euros
2. B&M Automóviles España, S.A.: 776.012 euros
3. BMW Ibérica, S.A.U. : 8 millones de euros
4. Chevrolet España, S.A.U.: 138.580 euros
5. Chrysler España, S.L.: 265,5 euros
6. Fiat Group Automobiles Spain, S.A.: 6,968 millones de euros
7. Ford España, S.L.: 20,234 millones de euros
8. General Motors España, S.L.U.: 22,827 millones de euros
9. Honda Motor Europe Limited sucursal en España, S.L.: 609.325 euros
10. Hyundai Motor España, S.L.U.: 4,415 millones de euros
11. Kia Motor Iberia, S.L.: 2,074 millones de euros
12. Mazda Automóviles España, S.A.: 656.390 euros
13. Mercedes Benz España, S.A.: 2,379 millones de euros
14. Nissan Iberia, S.A.: 3,157 millones de euros
15. Peugeot España, S.A.: 15,722 millones de euros
16. Renault España Comercial, S.A.: 18,203 millones de euros
17. Snap-on Business Solutions, S.L.: 52.785 euros
18. Toyota España, S.L.: 8,657 millones de euros
19. Urban Science España, S.L.U.: 70.039 euros
20. Volvo Car España, S.A.: 1,706 millones de euros

**Fuente:** CNMC, 2015

## 2.6. CONSUMIDORES AFECTADOS

La Plataforma de Afectados por el Cártel de Coches ha presentado una denuncia que se considera la mayor reclamación en la historia de España. Según la estimación que realizaron hasta diez millones de españoles podrían recibir compensaciones de hasta 7.000 euros cada uno, lo que representaría la indemnización más cuantiosa jamás registrada en el país.

Como durante el periodo comprendido entre esos años las marcas no tuvieron ninguna necesidad de realizar promociones, campañas... se produjo una falta de competitividad por lo que le cliente pagaba mucho más de lo hubiese sido sin la existencia de dicho cártel.

Estas asociaciones que se han creado para proteger al cliente están compuestas por un equipo técnico legal de abogados y peritos judiciales expertos en estas materias, para llegar a reclamar cualquier venta que se produjo en esos años lo que abarca entre un 5 y 15% del precio de compra del vehículo. Por consecuencia se han habilitado multitud de calculadoras donde se puede comprobar si el vehículo está afectado o no y cuanto le correspondía según las características técnicas de dicho vehículo.

Según la sentencia del 22 de junio del TJUE aclara las dudas sobre el plazo de reclamación, *“se tiene en cuenta el artículo 10 de la Directiva 2014/14 de 26 de noviembre de 2014, en el que se concede un plazo de 5 años para reclamar desde la firmeza de la sanción. En este caso, las sentencias firmes del tribunal supremo tienen fecha de entre el 20 de abril de 2021 y el 01 de diciembre de 2021, dependiendo del fabricante de coches implicado.”* (Cártel del Coche)

Se necesitará saber en estos casos sobre el vehículo los datos y fechas de la transacción comercial, la marca, el modelo, la fecha y precio de compra, la matrícula y la documentación sobre el servicio postventa y repuestos.

Después de la resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en 2015, los fabricantes involucrados iniciaron una batalla legal para evitar las sanciones impuestas. Sin embargo, en 2021, el Tribunal Supremo confirmó las multas para las 23 empresas que formaron parte del cártel, con la excepción de SEAT. La sentencia más reciente, que ratificó la sanción a Toyota, se emitió el 1 de diciembre de 2021.

## EL SOBREPRECIO PROVOCADO POR EL CÁRTEL DE COCHES EN ESPAÑA

A partir de ese momento, comenzó un plazo de un año (aunque algunos expertos legales argumentan que podría ser más prolongado) para que los clientes afectados presenten sus demandas. Numerosos despachos de abogados y asociaciones de consumidores se han lanzado a buscar clientes, ofreciendo atractivas ofertas que prácticamente permiten a los afectados acudir a los tribunales sin asumir ningún costo ni riesgo. Existen una gran cantidad de potenciales clientes disponibles, y se estima que entre 7 y 9 millones de compradores de vehículos podrían tener derecho a indemnización. Sin embargo, debido al desconocimiento o la falta de interés, se espera que solo alrededor de 200.000 lleguen a presentar sus casos ante los juzgados.

Uno de estos despachos es "Redi", que lleva el caso de Joan y el de otras 47.000 ventas de vehículos. Este despacho se creó con abogados que venían de defender a cartelistas.

*"Este es un cártel en el que creo que hay una confusión en el público generalizada bastante increíble. Mucha gente considera que ya les han sancionado, yo reclamo y voy a ganar, pero esto para nada es así",* explica Andoni de la Llosa, socio del despacho Redi. (20minutos, Pablo Rodero, 2022)

### 3. ANÁLISIS DESCRIPTIVO

En este análisis descriptivo se examinarán los antecedentes del mercado de automóviles en España, sus efectos en el mercado y en los consumidores, al igual que la sanción impuesta por la Comisión Nacional de la Competencia (CNC). Además, se discutirán las implicaciones y lecciones aprendidas a partir de este caso.

El objetivo de este análisis es proporcionar una comprensión más profunda, así como destacar la importancia de la competencia y la necesidad de luchar contra las prácticas anticompetitivas en cualquier mercado.

La entrada en el siglo XXI se destaca por la gran expansión para el sector con la globalización, con un creciente mercado asiático y el aumento de la demanda de países emergentes. Esto a España le benefició ya que experimentaba un crecimiento plausible. El incremento de automóviles en España subió un 37% entre 2000 y 2005, se consolidó como uno de los sectores más importantes de la economía española representando en 10% del PIB y dando trabajo a más de 250000 personas. Con la

## BLAS DÍAZ FERNÁNDEZ

crisis económica empezó un declive mundial en 2008, afectó a la demanda y produjo una caída de las ventas, aumento del petróleo y la competencia de países con costes laborales más bajos.

Durante el periodo comprendido entre 2006 y 2013, un grupo de empresas automotrices que operaban en España, dentro de las cuales se encontraban Seat, Volkswagen-Audi España, Porsche Ibérica, Audi Volkswagen España, Volkswagen Navarra entre otras, establecieron un acuerdo ilegal para coordinar los precios de los coches en el mercado español. Esta práctica anticompetitiva, conocida como el cartel de coches en España, tuvo efectos negativos en el mercado de coches y en los consumidores, como fueron la restricción de la oferta y la reducción de la competencia y demás.

A continuación, se presenta un cuadro con las fechas en las que se operaron dichas prácticas desleales.

Tabla 3/1. Periodos de actuación de las marcas.

MARCA	PERÍODO
BMW	JUNIO 2008 – AGOSTO 2013
CITROËN	FEBRERO 2006 – JULIO 2013
CHEVROLET	FEBRERO 2006- AGOSTO 2013
CHRYSLER	ABRIL 2008- JULIO 2010
FIAT GROUP (ALFA ROMEO Y LANCIA)	FEBRERO 2006- AGOSTO 2013 Y DESDE JULIO 2010 JEEP Y DOGE
FORD	FEBRERO 2006- JULIO 2013
HONDA	ABRIL 2009- AGOSTO 2013
HYUNDAI	MARZO 2010 – AGOSTO 2013
KIA	MARZO 2007-NOVIEMBRE 2012
MAZDA	MARZO 2010- NOVIEMBRE 2012
MERCEDES	MARZO 2010- FEBRERO 2011
MITSUBISHI	MARZO 2010 – AGOSTO 2013
NISSAN	JUNIO 2008- AGOSTO 2013
OPEL	FEBRERO 2006- JULIO 2013
PEUGEOT	FEBRERO 2006- JULIO 2013
PORSCHE	JUNIO 2010- AGOSTO 2013
RENAULT	FEBRERO 2006- JULIO 2013
SEAT	FEBRERO 2006- ENERO 2013
TOYOTA	FEBRERO 2006- AGOSTO 2013
VOLKSWAGEN (AUDI Y SKODA)	OCTUBRE 2008- JUNIO 2013
VOLVO	MARZO 2010- AGOSTO 2013

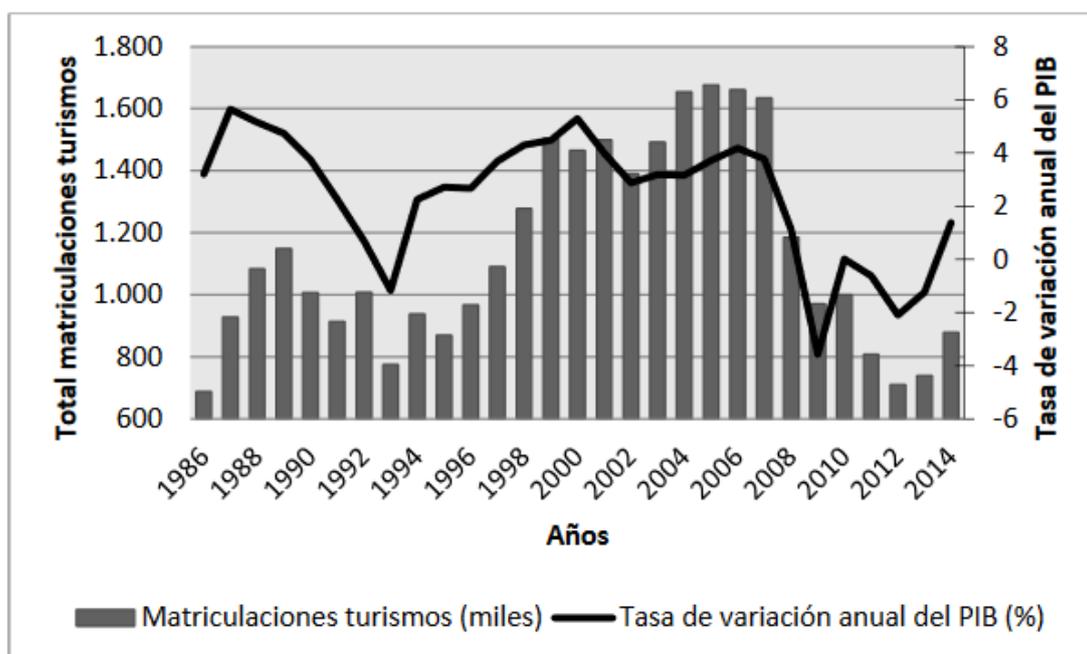
*Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la CNMC*

## EL SOBREPRECIO PROVOCADO POR EL CÁRTEL DE COCHES EN ESPAÑA

En Europa, España ocupa el segundo lugar en producción de vehículos, con 3,8 millones de unidades fabricadas, sólo superada por Alemania. Otros países como Francia (1,35 millones) o Italia (0,8 millones) producen menos que España. Sin embargo, algunos países del este de Europa, donde se han instalado recientemente numerosas marcas, han superado a Italia en producción. En 2020, la República Checa produjo 1,13 millones de vehículos, Eslovaquia 943.000 y Polonia, Rumanía y Hungría superaron las 400.000 unidades. (Investinspain, 2023)

La industria del automóvil es la más productiva de Europa, fabricando más de 2 millones de vehículos con sólo 16 fábricas, incluyendo las de montaje y componentes. En comparación, Alemania tiene 41 plantas en funcionamiento, Francia y Gran Bretaña 30 y 22 en Italia. Además, en España se producen más coches por trabajador que en cualquier otro país europeo, con una media de 18 unidades anuales por trabajador en las plantas de fabricación, frente a la media de la Unión Europea de 7,4. La productividad española supera la de las plantas francesas (10,6 coches por trabajador), alemanas (6,4) o italianas (5,7), y sólo se acerca a países como Eslovenia (13,2), Eslovaquia (12,8) o los Países Bajos (11,9). En España, se producen principalmente coches pequeños, pero los acuerdos y convenios colectivos para mantener la competitividad han dado sus frutos en los últimos años. (Asociación europea de constructores, ACEA).

Gráfico 3/1. Evolución del PIB y matriculaciones de turismos.



Fuente: Instituto nacional de Estadística (2015) y Ministerio de Economía y Competitividad (2015).

Entre 1986 y 2006, España experimentó un aumento significativo en las matriculaciones de turismos y en el crecimiento del PIB. En el período de 20 años, el total de matriculaciones de turismos en España aumentó de aproximadamente 820,000 en 1986 a más de 1,600,000 en 2006, lo que representa un aumento de más del 95%. Durante el mismo período, la tasa de variación anual del PIB de España creció a una tasa promedio del 3,3%, con fluctuaciones anuales que oscilaron entre -1,2% y 5,1%.

El análisis de la relación entre las matriculaciones de turismos y la tasa de variación anual del PIB muestra que existe una estrecha relación entre ambos. Durante los períodos de expansión económica, las matriculaciones de turismos aumentaron significativamente, mientras que, durante las recesiones, disminuyeron. Por ejemplo, durante la recesión económica que comenzó en 1993, las matriculaciones de turismos disminuyeron en un 10,7%, mientras que durante el auge económico que comenzó en 1997, las matriculaciones de turismos aumentaron en un 18,9%. A pesar de la relación positiva entre las matriculaciones de turismos y el PIB, las fluctuaciones en las matriculaciones de turismos han sido más pronunciadas que las fluctuaciones en el PIB. Por ejemplo, en 1992, el PIB de España disminuyó en un 1,2%, mientras que las matriculaciones de turismos disminuyeron en un 11,4%.

Durante el período de 2006 a 2013, el mercado español de automóviles experimentó una importante caída de la demanda debido a la crisis económica que afectó al país y a gran parte de Europa. La caída en la demanda de automóviles se debió a la reducción del poder adquisitivo de los consumidores, la restricción del crédito y la incertidumbre económica, lo que llevó a muchos consumidores a retrasar la compra de un automóvil.

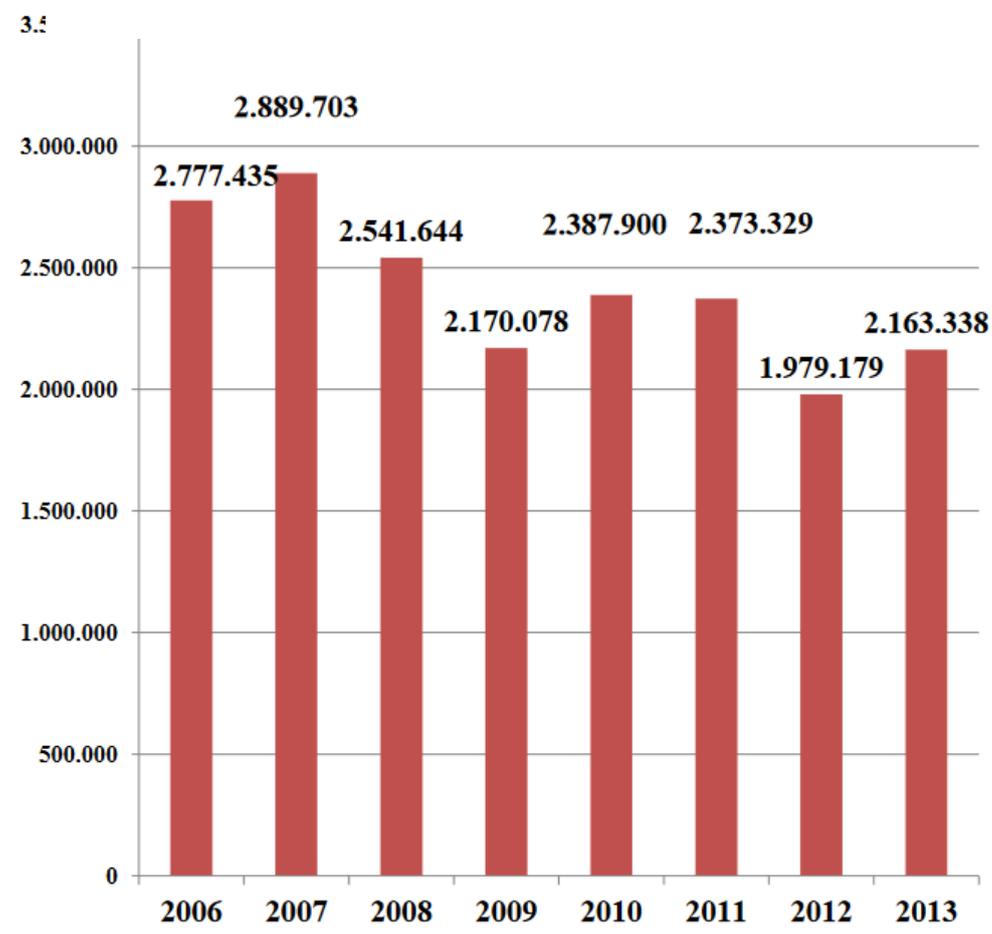
Esta disminución en la demanda de automóviles en España también se vio reflejada en la producción de automóviles. Las empresas automotrices en España tuvieron que reducir su producción debido a la menor demanda. Además, la industria automotriz española se vio afectada por la competencia de países emergentes como China y por la presencia de otros países europeos en el mercado, como Alemania. Por lo tanto, la demanda de coches en España ha estado influenciada por diversos factores a lo largo del tiempo, como el estado de la economía, los cambios en los estilos de vida de los consumidores, las políticas gubernamentales, y los avances tecnológicos.

## EL SOBREPRECIO PROVOCADO POR EL CÁRTEL DE COCHES EN ESPAÑA

En los años posteriores a la crisis, la demanda de automóviles en España se ha recuperado gradualmente. Sin embargo, a pesar de la recuperación económica general, la demanda de automóviles en España aún no ha alcanzado los niveles previos a la crisis. A esto se suma el aumento de la competencia de otros países en el mercado automotriz y la creciente importancia de la industria de vehículos eléctricos.

En cuanto a la producción de vehículos vendidos en España en el periodo que nos interesa obtenemos los siguientes datos, junto con una varación interanual.

Gráfico 3/2. Producción de vehículos (unidades)

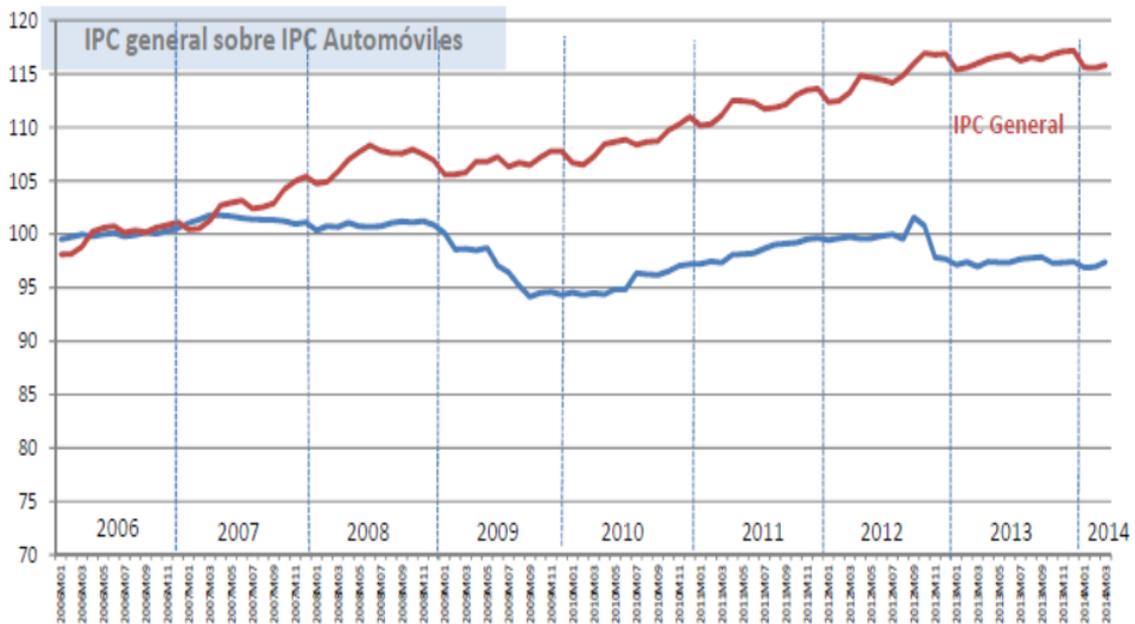


*Fuente:* elaboración propia a partir de los datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles.

En la gráfica se muestra el Índice de Precios al Consumidor (IPC) la evolución del indicador utilizado para medir la variación de precios de una cesta de bienes y

servicios del consumo de los hogares. En este caso se compara el IPC general con el IPC de los automóviles, este último se centra específicamente en los precios de los automóviles nuevos y usados, así como los servicios relacionados con ellos como puede ser el mantenimiento, las reparaciones o los seguros. Según podemos observar en el gráfico el precio de los automóviles ha bajado hasta un 15% en los últimos años. Por otro lado, se ve una tendencia descendente para los siguientes años.

Gráfico 3/3. IPC general sobre IPC automóviles.



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadística (INE).

**Nota:** Índice precios en Base al año 2006.

Como hemos podido ver a lo largo de este epígrafe nuestro país ha tenido un crecimiento de ventas y una matriculación de vehículos positiva durante el periodo de actuación del cártel de coches. Dado que el sector del automóvil en España tiene gran importancia afectó bastante a los consumidores dichas actividades maliciosas.

## 4. ANÁLISIS ECONÓMICO

En este análisis económico, examinaremos la estructura del mercado automovilístico en España. Se presentará una evolución de la producción y los precios a lo largo de dos periodos para identificar los comportamientos de las variables que se estudiarán. Así como estimaciones de los precios que se podían haber dado sin las prácticas del cártel de coches.

Como hemos podido observar, el sector del automóvil en España es muy importante y dinámico, podremos analizar varios periodos sin ningún tipo de problema para encontrar estas tendencias.

Normalmente cuando hay un cártel en sector de la economía generalmente nos indica que va a haber unos precios más altos, con una producción menor de productos. Obviamente en esto el único perjudicado es el consumidor ya que muchos de ellos no van a poder adquirir el producto o llegar a tenerlo con un esfuerzo económico importante. Habrá una pérdida importante del bienestar del consumidor que en este caso se transfiere a las empresas vinculadas.

Debido a los daños producidos, comentados anteriormente, estudiaremos unas estimaciones basadas en aproximaciones, por lo que no se puede obtener valores exactos. Vamos a utilizar un estudio basado en dos diferentes años, lo que comúnmente se le llama “Antes y Después”, procediendo a comparar ciertas variables que posteriormente se van a explicar.

Utilizaremos ciertas marcas de vehículos, las cuales contienen varios modelos con ciertas características que los hacen únicos dentro del sector. Mediante estos datos intentaremos detectar los parámetros estimados a partir de las variables dependientes y las independientes. Se van a escoger los años 2010 y 2015, uno durante el periodo álgido de dichas actividades maliciosas y otro después ya que el mercado ha cambiado debido a las sanciones impuestas dentro del sector.

Como variables de estimación nos vamos a centrar en las características de los vehículos que hacen que el consumidor se decida por un producto u otro. A continuación, se exponen las variables dependientes:

- Potencia: Caballos de vapor (CV), medida de potencia utilizada.
- Centímetros cúbicos: unidad que mide la cilindrada del motor.
- Consumo: mide los litros consumidos por 100 kilómetros.
- Longitud y anchura: medidas del tamaño del vehículo.
- Velocidad: mide la máxima velocidad del vehículo.

## BLAS DÍAZ FERNÁNDEZ

- Gasolina: mide el tipo de combustible utilizado a través de una variable ficticia que toma el valor 1 para los automóviles de gasolina y 0 para los automóviles diésel.

Como bien podremos saber todas estas decisiones que debe elegir el cliente va a afectar en el precio final del vehículo elegido. Por lo tanto, el precio es la variable que estudiar.

Según ANFAC, en 2010 había más de 20 marcas de vehículos implicadas, pero vamos a escoger 5 para realizar esta recopilación de datos.

Para ello tenemos la recopilación de las mismas marcas para el año 2010 y 2015 y así poder comparar la influencia del cártel sobre los precios.

Tabla 4/1: Estimación Mínimos Cuadrados Ordinarios 2015

Modelo 2: MCO, usando las observaciones 1-303				
Variable dependiente: Precio				
	coeficiente	Desv. típica	Estadístico t	valor p
const	-135.414	178.797	-0.7574	0.4494
LONGITUDmm	0.0218082	0.0242713	0.8985	0.3696
ANCHURAm	0.0487616	0.142355	0.3425	0.7322
PESOk	-0.00610267	0.0239282	-0.2550	0.7989
POTENCIAcv	0.230928	0.0554008	4.168	4.04e-05 ***
CC	0.0120174	0.00789673	1.522	0.1291
VELOCIDADMAXkmh	-0.213758	0.186680	-1.145	0.2531
CONSUMOMEDIOL100~	-4.46114	3.25002	-1.373	0.1709
COMBUSTIBLE	8.79824	8.75642	1.005	0.3158
Media de la vble. dep.	55.09210	D.T. de la vble. dep.	62.89957	
Suma de cuad. residuos	787003.3	D.T. de la regresión	51.73859	
R-cuadrado	0.341320	R-cuadrado corregido	0.323397	
F(8, 294)	19.04343	Valor p (de F)	5.05e-23	
Log-verosimilitud	-1621.070	Criterio de Akaike	3260.140	
Criterio de Schwarz	3293.564	Crit. de Hannan-Quinn	3273.512	

**Fuente:** Elaboración propia. (Gretl)

Una vez hemos obtenido los datos a través de las bases de datos que hemos confeccionado, procedemos a estimar otra tabla con las mismas variables, pero metiendo las dummies de marca.

# EL SOBREPREGIO PROVOCADO POR EL CÁRTEL DE COCHES EN ESPAÑA

Tabla 4/2 Dummies de marca

Modelo 1: MCO, usando las observaciones 1-303  
Variable dependiente: Precio  
Omitidas debido a colinealidad exacta: PEUGEOT

	coeficiente	Desv. típica	Estadístico t	valor p
const	-83.8147	197.314	-0.4248	0.6713
LONGITUDmm	0.0253044	0.0270166	0.9366	0.3497
ANCHURAm	0.0175138	0.159395	0.1099	0.9126
PESOk	-0.00492050	0.0250569	-0.1964	0.8445
POTENCIAcv	0.234615	0.0561497	4.178	3.89e-05 ***
CC	0.0121816	0.00805731	1.512	0.1317
VELOCIDADMAXkmh	-0.288621	0.213132	-1.354	0.1767
CONSUMOMEDIOL100~	-4.36998	3.41907	-1.278	0.2022
COMBUSTIBLE	8.74759	8.99587	0.9724	0.3317
BMW	3.95996	14.3672	0.2756	0.7830
MERCEDES	0.0543996	15.4996	0.003510	0.9972
AUDI	7.24305	14.0859	0.5142	0.6075
CITROEN	-3.01250	14.5842	-0.2066	0.8365
Media de la vble. dep.	55.09210	D.T. de la vble. dep.	62.89957	
Suma de cuad. residuos	784215.7	D.T. de la regresión	52.00185	
R-cuadrado	0.343653	R-cuadrado corregido	0.316494	
F(12, 290)	12.65331	Valor p (de F)	9.24e-21	
Log-verosimilitud	-1620.532	Criterio de Akaike	3267.065	
Criterio de Schwarz	3315.343	Crit. de Hannan-Quinn	3286.380	

*Fuente: Elaboración propia. (Gretl)*

Los resultados que nos muestran, que el consumo medio y el combustible seguidas de la potencia son las variables más significativas con un gran poder explicativo sobre el precio de los vehículos. Sin embargo, las dimensiones y el peso del vehículo no se muestran muy significativas.

Una vez damos por hecho que la relación entre el tipo de combustible tiene una relación directa sobre el precio, podemos concluir que tienen una relación endógena directa. Además, las variables exógenas del modelo se muestran individualmente significativas.

Podemos comprobar y comparar, que los resultados de ambas tablas han sido óptimos y válidos y que se ajustan perfectamente a las variables que puedan llegar a influir en el precio del automóvil. Por lo que procedemos a realizar una interpretación más detallada, comprobando como el precio varía en cada marca de manera diferente debido a que existen marcas premium como son BMW, Mercedes y Audi (aunque sea aspiracional) y marcas generalistas como son Citroën y Peugeot. La primera variable incluida es la longitud del vehículo, cuyo aumento en una unidad supone una reducción de la variable dependiente en 0,021% frente a un 0.025%. Por su parte, un aumento del 0,048% frente a un 0.017% sobre el precio lo provoca el aumento de una unidad de anchura del vehículo. Un aumento unitario del peso conlleva una

disminución de la variable explicada de un 0.0061% y por el contrario en la tabla de las dummies una reducción del 0.0049%. Por lo tanto, se manifiesta, en este último caso, la relación inversa de ambas variables en el modelo explicativo. Por último, la variable de los centímetros cúbicos que se muestra poco significativa observamos que tiene un porcentaje de aumento 0.012% por unidad y en la tabla 2 muy parecido.

En cuanto a las variables más significativas en este caso, el aumento unitario de la potencia en caballos de vapor del vehículo provoca un aumento del precio del vehículo en 2015 de un 0.23%.

Dependiendo el tipo de combustible que utilice el vehículo. Se puede observar que en la regresión de dichas variables explicativas como son el combustible y el consumo medio tienen un mayor impacto sobre la explicada.

Como hemos podido observar a la marca que mas es afectada por las variables es Audi, seguida por BMW y Mercedes. Por el contrario, tenemos un efecto inverso para la marca Citroën y sin embargo Peugeot la omite el modelo de mínimos cuadrados debido a su colinealidad exacta, debida en mayor parte a que es la marca con menos estimaciones en la base de datos.

El precio es en uno de los principales factores que los consumidores tienen en cuenta a la hora de comprar un nuevo vehículo, siendo además muy sensible a las reducciones de tipo de interés o campañas promocionales. La relevancia del índice del precio a la hora de explicar la cantidad de matriculaciones que hay en un año también afecta a los clientes en su decisión de compra.

La realidad es que todas las variables del modelo afectan en mayor o menor proporción al precio. Si es verdad que en este caso las variables independientes de la velocidad máxima y el cubicaje del vehículo no son significativas, pero tiene una explicación lógica ya que la velocidad máxima de los vehículos más potentes suelen estar limitada electrónicamente a 250 km/h por lo que no varía casi nada en el modelo y por otro lado el cubicaje de los motores oscilan en torno a los 2000 centímetros cúbicos salvo excepción de los motores más potentes que pueden llegar hasta los 6000 centímetros cúbicos según la base de datos obtenida.

Una vez que hemos explicado y comparado los resultados obtenidos en las anteriores tablas, procedemos a obtener el precio de los vehículos sin cartel para el año 2010, utilizando los coeficientes obtenidos en la tabla 2 en la que tenemos las dummies. Para ello hemos procedido a multiplicar los coeficientes obtenidos por los valores de

## EL SOBREPREGIO PROVOCADO POR EL CÁRTEL DE COCHES EN ESPAÑA

las variables para cada observación de vehículos que contábamos en la base de datos. Obteniendo la siguiente tabla:

Tabla 4/3 Precio predicho sin cartel

```
Modelo 1: MCO, usando las observaciones 1-304
Variable dependiente: Preciopredichosincartel
```

	coeficiente	Desv. típica	Estadístico t	valor p	
const	-7.72979	8.98548	-0.8603	0.3903	
Longmm	0.00848869	0.00236866	3.584	0.0004	***
Anchmm	-0.00153933	0.00154794	-0.9944	0.3208	
Pesokg	0.0113829	0.00507006	2.245	0.0255	**
Potencia	0.235770	0.0165233	14.27	1.73e-035	***
cc	0.00610811	0.00165431	3.692	0.0003	***
VELOCIDADMAXkmh	-0.265201	0.0423537	-6.262	1.34e-09	***
Consumo	-2.15615	0.699576	-3.082	0.0022	***
COMBUSTIBLE	2.41720	2.24367	1.077	0.2822	
Media de la vble. dep.	43.40895	D.T. de la vble. dep.	30.57969		
Suma de cuad. residuos	37612.69	D.T. de la regresión	11.29162		
R-cuadrado	0.867253	R-cuadrado corregido	0.863653		
F(8, 295)	240.9085	Valor p (de F)	1.6e-124		
Log-verosimilitud	-1163.704	Criterio de Akaike	2345.408		
Criterio de Schwarz	2378.861	Crit. de Hannan-Quinn	2358.790		

*Fuente: Elaboración propia. (Gretl)*

Como hemos podido ver el precio medio de los vehículos de nuestra base de datos para el año 2010 es de 43.408€ de media. Precio que sería sin la influencia del cartel en este año en concreto. Teniendo como variables explicativas más significativas las tres de antes, que vendrían a ser el consumo medio del vehículo, con el tipo de combustible y la potencia del vehículo.

Ahora pasaremos a elaborar una estimación del precio predicho sin cartel pero con la diferencia de que tendríamos en cuenta la inflación para ese año. En este caso hemos obtenido la tasa de inflación a partir del Índice de Precios de Consumo (IPC) generado en el Instituto Nacional de Estadística.

Tabla 4/4 Tasa de Inflación

**Calculo de variaciones del Índice de Precios de Consumo (sistema IPC base 2021)**

Variación del Índice General Nacional según el sistema IPC base 2021 desde **Enero de 2010 hasta Enero de 2015**

Índice	Porcentaje(%)
Nacional	6,9

*Fuente: INE.*

Una vez obtenido dicho porcentaje de inflación podemos proceder a realizar los cálculos necesarios para obtener el precio sin el cartel pero con inflación de tal manera que multiplicando el precio por los índices obtenemos la siguiente tabla:

Tabla 4/5 Precio sin cartel con Inflación

Modelo 2: MCO, usando las observaciones 1-304  
Variable dependiente: Preciosincartelconinflacion

	coeficiente	Desv. típica	Estadístico t	valor p	
const	-8.26315	9.60548	-0.8603	0.3903	
Longmm	0.00907441	0.00253209	3.584	0.0004	***
Anchmm	-0.00164555	0.00165474	-0.9944	0.3208	
Pesokg	0.0121683	0.00541989	2.245	0.0255	**
Potencia	0.252038	0.0176634	14.27	1.73e-035	***
cc	0.00652957	0.00176845	3.692	0.0003	***
VELOCIDADMAXkmh	-0.283500	0.0452762	-6.262	1.34e-09	***
Consumo	-2.30492	0.747846	-3.082	0.0022	***
COMBUSTIBLE	2.58399	2.39848	1.077	0.2822	
Media de la vble. dep.	46.40417	D.T. de la vble. dep.	32.68969		
Suma de cuad. residuos	42982.32	D.T. de la regresión	12.07074		
R-cuadrado	0.867253	R-cuadrado corregido	0.863653		
F(8, 295)	240.9085	Valor p (de F)	1.6e-124		
Log-verosimilitud	-1183.988	Criterio de Akaike	2385.976		
Criterio de Schwarz	2419.429	Crit. de Hannan-Quinn	2399.358		

*Fuente: Elaboración propia. (Gretl)*

Tras la realización de este proceso obtenemos un precio medio de 46.404€ para los vehículos en 2010 sin la actuación del cartel y con inflación. Las variables significativas siguen siendo las mismas al igual que las no significativas. De tal manera que este aumento de precio se debe únicamente a que el nivel de los precios aumenta perdiendo un nivel adquisitivo para los consumidores en ese momento en el que se

## EL SOBREPRECIO PROVOCADO POR EL CÁRTEL DE COCHES EN ESPAÑA

produce la compra del vehículo. En este caso el precio ha sido afectado por una inflación de un 6.9%, lo que se considera que es bastante alta.

Una vez que ya hemos obtenido los datos de los precios de los del año 2010 sin cartel y con la inflación procedemos a compararlo con el precio real de ese mismo año, realizando una tasa de variación.

- Precio medio de los coches CON la influencia del cartel en 2010 = 49.052€
- Precio medio de los coches SIN la influencia del cartel en 2010 = 46.404€
- Tasa de Variación =  $[(49.052 / 46.404) / 46.404] * 100 = \underline{\underline{5.71\%}}$

Para la estimación realizada con nuestras bases de datos, hemos llegado a la conclusión de que el porcentaje de sobreprecio producido por el cartel de coches en España ha sido de 5.71% sobre el precio real sin sobreprecio.

## 5. CONCLUSIÓN

Este trabajo ha tenido como objetivo principal la realización de un análisis descriptivo y econométrico entre otros muchos aspectos relacionados con el sector del automóvil durante los años de 2006 y 2013, con el fin de estudiar el sobreprecio del precio provocado por el cártel de coches en España, así como, comprender su evolución y perspectiva en el futuro.

En un primer lugar se ha logrado entender cómo funciona un cártel y qué procedimientos siguen para ejercer este tipo de actividad desleal conociendo sus diferentes actuaciones dentro de España, así como, algunos cárteles que actuaron y sus consecuencias. Nos hemos adentrado dentro de la sanción exclusiva del cártel de coches en España y se ha conocido como afectó esto a los consumidores.

En lo que respecta a la parte práctica; una vez analizados todos los resultados obtenidos, se concluye que el sobreprecio ha afectado en gran medida al sector del automóvil en todas las comunidades de España. Afectando al producto interior bruto de los españoles y a la cesta de consumo de los clientes, siendo estas afectados en mayor o menor medida.

Se ha comprobado que variables como son las dimensiones o el tienen poder explicativo sobre el precio de los vehículos en España. También se han de considerar el tipo de combustible, ya que es de esperar que influyan en la decisión de los consumidores. Sin embargo, se confirma una elevada significatividad de la variable con la potencia y el consumo medio. Por tanto, se puede considerar que la elección de las variables explicativas del modelo es correcta, y que su incidencia sobre el precio se ajusta a lo que cabe esperar inicialmente.

La comisión nacional de los mercados y la competencia explico en sus sentencias que no se podría llegar a saber exactamente el porcentaje de sobreprecio producido por el cártel de coches, pero durante este trabajo en nuestro estudio hemos podido llegar a concluir el sobreprecio exacto para ciertas marcas en un determinado periodo de tiempo. Lo que dentro de la estimación era esperado.

Los consumidores afectados por esta situación a lo largo de los últimos años han podido recibir indemnizaciones en valor proporcional al valor del sobreprecio que pagaron en un su día por el vehículo que adquirieron.

## BIBLIOGRAFÍA

*Wikipedia*. 2023. [Consulta: 8 marzo 2023]. Disponible en: [www.wikipedia.es](http://www.wikipedia.es)

*Lavanguardia*. 2021. [Consulta 8 marzo 2023] Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20211029/7824126/reclamar-indemnizacion-2000-euros-comprar-coche-2006-2013.html>

*Hispacolex*. 2022. [Consulta: 8 marzo 2023]. Disponible en: <https://www.hispacolex.com/biblioteca/articulos-doctrinales/compensacion-de-danos-derivados-de-conductas-anticompetitivas-el-cartel-de-coches/>

*Poderjudicial*. 2021. [Consulta: 8 marzo 2023]. Disponible en: <https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunal-Supremo/Noticias-Judiciales/El-Tribunal-Supremo-confirma-sanciones-por-importe-de-48-millones-de-euros-a-tres-empresas-fabricantes-de-automoviles-impuestas-en-2015-por-la-CNMC>

*Figueraslegal*. 2021. [Consulta: 8 marzo 2023]. Disponible en: <https://figueras.legal/en/the-car-cartel-and-the-consequences-for-those-affected/>

*Almacenederecho*. 2021. [Consulta: 2 mayo 2023]. Disponible en: <https://almacenederecho.org/danos-causados-por-el-cartel-de-los-coches>

*Almacenederecho*. 2021. [Consulta: 2 mayo 2023]. Disponible en: <https://almacenederecho.org/puede-la-cnmc-calcular-el-dano-causado-por-el-cartel-de-los-coches>

*Vlex*. 2015. [Consulta: 2 mayo 2023]. Disponible en: <https://vlex.es/vid/588695806>

*PoderJudicial*. 2021. [Consulta: 3 mayo 2023]. Disponible en: <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/3ba28906b0de9087/20210602>

*Revistasice*. 2009. [Consulta: 3 mayo 2023]. Disponible en: <https://revistasice.com/index.php/ICE/article/view/1270/1270>

*Juntadeandalucia*. 2015. [Consulta: 3 mayo 2023]. Disponible en: [http://www.juntadeandalucia.es/defensacompetencia/sites/all/themes/competencia/files/Estudio\\_Documento\\_Trabajo\\_Gu%C3%ADa%20pr%C3%A1ctica%20cuantificaci%C3%B3n%20Da%C3%B1os.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/defensacompetencia/sites/all/themes/competencia/files/Estudio_Documento_Trabajo_Gu%C3%ADa%20pr%C3%A1ctica%20cuantificaci%C3%B3n%20Da%C3%B1os.pdf)

*CNMV*. 2015. [Consulta: 11 mayo 2023]. Disponible en: [https://www.cnmc.es/sites/default/files/685749\\_68.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/685749_68.pdf)

*Legaltoday. 2022. [Consulta: 11 mayo 2023]. Disponible en:*  
<https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-mercantil/mercantil/la-repercusion-del-conocido-cartel-de-los-fabricantes-de-coches-2022-03-10/>

*Coches.net. 2021. [Consulta: 11 mayo 2023]. Disponible en:*  
<https://www.coches.net/noticias/industria-espanola-mas-productiva-de-europa>

*Europapress. 2020. [Consulta: 11 mayo 2023]. Disponible en:*  
<https://www.europapress.es/comunicados/sociedad-00909/noticia-comunicado-plataforma-afectados-cartel-coches-denuncia-mayor-reclamacion-historia-espana-20201022133930.html>

*Afectadosporelcartel. 2023. [Consulta: 12 mayo 2023]. Disponible en:*  
<https://afectadoscartelcoches.es/>

*CNMV. 2020. [Consulta: 15 mayo 2023]. Disponible en:*  
<https://blog.cnmc.es/2020/02/12/sentencias-audiencia-nacional-cartel-fabricantes-coches/>

*BOE. 2009. [Consulta: 15 mayo 2023]. Disponible en:*  
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-12946-consolidado.pdf>

*CNMV. 2015. [Consulta: 22 mayo 2023]. Disponible en:*  
<https://www.cnmc.es/la-cnmc-multa-con-171-millones-de-euros-veintiuna-empresas-fabricantes-y-distribuidoras-de-marcas>

*ANFAC. 2010-2013. [Consulta: 2 junio 2023]. Disponible en:*  
<https://anfac.com/>

*KM77. 2023. [Consulta: 2 junio 2023]. Disponible en:*  
<https://www.km77.com/>