

**COMENTARIO DEL AUTO
DEL TRIBUNAL SUPREMO
DE 7 DE OCTUBRE DE 2021 (209/2021)***

**Aplicación de las normas de competencia judicial del
Reglamento 1215/2012 a acciones de daños derivadas
de infracciones del Derecho de la Competencia**

Comentario a cargo de:
EDUARDO CASAMAYOR ZUBELDIA
Abogado de Cuatrecasas

AUTO DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 7 DE OCTUBRE DE 2021

RoJ: ATS 13327/2021 - **ECLI:ES:TS:** 2021:13327A

ID CENDOJ: 28079119912021200002

PONENTE: EXCMO. SR. DON IGNACIO SANCHO GARGALLO

Asunto: Auto resolviendo un conflicto negativo de competencia suscitado en el marco de una acción de daños derivada de una infracción del Derecho de la Competencia. Nueva doctrina en aplicación del artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 a la luz de la interpretación realizada por el TJUE en su sentencia de 15 de julio de 2021.

Sumario: 1. Introducción: el cártel de los camiones. 2. La competencia judicial internacional en acciones de daños derivadas de infracciones anticompetitivas. 2.1. *El contexto previo: la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 21 de mayo de 2015 (Caso CDC Hydrogen Peroxide SA)*. 2.2. *La litigación derivada*

* La dirección ha considerado oportuno dar cabida en este volumen a una decisión en forma de Auto del Pleno de la Sala, lo cual es excepcional, pero viene justificado por la gran importancia de la cuestión de la que se trata, en una materia que está contando con una gran litigiosidad.

del cártel de los camiones: la problemática inicial. 2.3. La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 29 de julio de 2019 (Caso Tibor-Trans). 3. Doctrina anterior del Tribunal Supremo sobre la competencia territorial en acciones de daños derivadas de infracciones anticompetitivas. 3.1. Introducción a la cuestión. 3.2. El Auto del Tribunal Supremo de 26 de febrero de 2019. 4. La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 15 de julio de 2021 (Caso RH v. Volvo). 5. El Auto de Pleno del Tribunal Supremo de 7 de octubre 2021. 5.1. El nuevo criterio de atribución de competencia territorial. 5.2. La consecuente imposibilidad de apreciar de oficio la falta de competencia territorial, salvo que el demandado no comparezca. 5.3. Conclusión.

1. Introducción: el cártel de los camiones

En fecha 19 de julio de 2016, la Comisión Europea adoptó una decisión en el asunto AT.39824 – *Camiones* (la “Decisión”) en cuya virtud se sancionó a determinados fabricantes de camiones por la comisión de una infracción única y continuada del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, así como del artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

Tal y como describe el Considerando 2 de la Decisión en su versión original (inglés), la infracción consistió en prácticas colusorias, de un lado, en materia de precios e incremento de precios brutos de los camiones medios y pesados y, de otro lado, en relación con el calendario y la repercusión de las tecnologías de emisiones para camiones medios y pesados exigidas por las normas Euro III a Euro VI. La infracción abarcó la totalidad del Espacio Económico Europeo y su duración tuvo lugar desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011.

Con motivo de la referida Decisión, durante los años inmediatamente posteriores, los Juzgados de lo Mercantil españoles recibieron un torrente de demandas en las que, en síntesis, los adquirentes finales de los camiones afectados por las prácticas anticompetitivas referidas (en su gran mayoría, transportistas por carretera), reclamaban de los fabricantes sancionados una indemnización por los daños y perjuicios que alegaban haber sufrido al momento de la adquisición de dichos camiones en forma de sobre coste.

Son muchas y muy complejas las cuestiones que, desde entonces, se han suscitado en el marco de la litigación derivada del cártel de los camiones, de orden tanto procesal como sustantivo. Una de ellas es la relativa a la competencia judicial, de un lado, internacional y, de otro lado, territorial de los Tribunales españoles en interpretación de lo dispuesto en el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 (más comúnmente conocido como el “Reglamento Bruselas I bis”).

El Auto de Pleno del Tribunal Supremo de fecha 7 de octubre de 2021 da respuesta a una cuestión negativa de competencia promovida, precisamente, en el marco de la litigación derivada del cártel de los camiones. Por ende, para

poder comprender su relevancia, es necesario hacer un recorrido a través de la evolución que la doctrina del TJUE ha ido experimentando en interpretación del artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 en reclamaciones de daños derivadas de infracciones anticompetitivas.

Del mismo modo, se torna imprescindible analizar cuál era la doctrina interpretativa vigente hasta el momento del dictado del Auto de Pleno de 7 de octubre de 2021 para entender las consecuencias que conlleva el cambio llevado a cabo por nuestro Tribunal Supremo.

2. La competencia judicial internacional en acciones de daños derivadas de infracciones anticompetitivas

2.1. *El contexto previo: la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 21 de mayo de 2015 (Caso CDC Hydrogen Peroxide SA)*

La primera sentencia que el TJUE dictó resolviendo una cuestión prejudicial sobre la competencia judicial internacional de los Tribunales de los Estados miembros en el marco de acciones de daños derivadas de una infracción anticompetitiva es la sentencia de 21 de mayo de 2015. En dicha sentencia el TJUE interpretó, por primera vez, el artículo 5.3 del Reglamento 44/2001 (predecesor del actual artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012) en un supuesto de reclamación de daños derivados de una infracción anticompetitiva.

En el litigio principal que subyacía a la cuestión prejudicial que dio lugar a esta paradigmática sentencia, los demandantes eran compradores de peróxido de hidrógeno que habían adquirido dicho compuesto químico directamente de las empresas infractoras. Como se verá más adelante, aunque la sentencia no es explícita a este respecto, el hecho de que los demandantes adquiriesen el producto afectado por aquel cártel directamente de los infractores (esto es, sin la participación de intermediarios en la cadena de distribución) fue determinante para entender el sentido en el que el TJUE decidió resolver la cuestión prejudicial en aquel caso.

En primer lugar, el TJUE recordó su anterior doctrina interpretativa de la expresión “*lugar donde se hubiere producido o pudiese producirse el hecho dañoso*” del artículo 5.3 del Reglamento 44/2001 (actual artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012) indicando que éste “*se refiere al mismo tiempo al lugar donde se ha producido el daño y al lugar del hecho causal que originó ese daño*”. Según el TJUE, ello significa “*que la acción contra el demandado puede ejercitarse a elección del demandante ante los tribunales de cualquiera de esos dos lugares*”.

Respecto del lugar de materialización del perjuicio, el TJUE consideró que éste “*es el lugar donde el perjuicio alegado se manifiesta de forma concreta*”. Así, la respuesta del TJUE consistió en que el artículo 5.3 de Reglamento 44/2001 debía interpretarse en el sentido de que, en casos de acciones de daños deri-

vadas de infracciones anticompetitivas, el lugar de materialización del daño “*sólo es identificable en relación con cada una de las presuntas víctimas considerada de forma individualizada, y en principio corresponde al domicilio social de ella*”. En consecuencia, el TJUE declaró que los Tribunales de los Estados miembros donde los respectivos demandantes estaban domiciliados eran los competentes para conocer del litigio principal.

2.2. *La litigación derivada del cártel de los camiones: la problemática inicial*

Dado que ninguno de los fabricantes sancionados en virtud de la Decisión son sociedades domiciliadas en España sino en otros Estados miembros de la Unión Europea, una de las cuestiones de índole procesal de mayor trascendencia que se suscitaron fue la de la competencia judicial internacional de los Tribunales españoles en este tipo de procedimientos. Concretamente, surgió la necesidad de (re)interpretar el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 a la luz de las circunstancias particulares del cártel de los camiones.

Los demandantes (en su mayoría, transportistas por carretera) invocaban que habían abonado un sobrecoste al momento de la adquisición de los camiones a causa de las prácticas anticompetitivas sancionadas en virtud de la Decisión. Según los demandantes, dicho sobrecoste habría supuesto un daño que había que entender materializado en su propio domicilio, siguiendo con lo resuelto por el TJUE en su sentencia de 21 de mayo de 2015 (*Caso CDC*). En consecuencia, propugnaban que la competencia judicial internacional para conocer de sus demandas correspondía a los Tribunales españoles.

Por el contrario, los demandados (fabricantes de camiones domiciliados en otros Estados miembros de la Unión Europea) oponían que lo resuelto por el TJUE en su sentencia de 21 de mayo de 2015 (*Caso CDC*) no resultaba de aplicación a la litigación derivada del cártel de los camiones. En concreto, los fabricantes argumentaban que en el primer caso los demandantes habían adquirido el peróxido de hidrógeno directamente de los infractores, mientras que en el presente caso los demandantes habían adquirido los camiones a través de concesionarios (esto es, no directamente de los fabricantes), que son sociedades distintas con una personalidad jurídica independiente de los fabricantes sancionados.

En otras palabras, los fabricantes demandados propugnaban que el hecho de que no existiera una relación contractual directa entre ellos y los demandantes hacía que la sentencia del TJUE de 21 de mayo de 2015 (*Caso CDC*) no fuera de aplicación a los efectos de determinar la competencia judicial internacional en el caso del cártel de los camiones.

Asimismo, y en la medida en que de la Decisión no se desprendía que ninguno de los hechos constitutivos de las prácticas anticompetitivas sancionadas hubiera tenido lugar en España, algunos fabricantes sostenían que, según el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012, la competencia judicial internacional no correspondería a los Tribunales españoles sino a los Tribunales de aquellos Estados miembros donde los respectivos fabricantes estuvieran domiciliados.

2.3. *La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 29 de julio de 2019 (Caso Tibor-Trans)*

En un momento en que los procedimientos de reclamación de daños derivados del cártel de los camiones ya se habían extendido por las distintas jurisdicciones de la Unión Europea, el TJUE dictó su primera sentencia resolviendo una de las varias cuestiones prejudiciales que se han formulado en el marco de dicha litigación. Concretamente, en su sentencia de 29 de julio de 2019, el TJUE respondió la duda de si en el caso del cártel de los camiones, de conformidad con el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012, podía fundarse la competencia judicial internacional de los Tribunales húngaros en un caso en el que el demandante, un transportista húngaro, había adquirido un camión de un concesionario también húngaro.

Para resolver dicha cuestión, el TJUE en primer lugar consideró que, dado que Hungría formaba parte del Espacio Económico Europeo desde el 1 de mayo de 2004 y la infracción anticompetitiva sancionada en virtud de la Decisión había afectado a todo el Espacio Económico Europeo, había de entenderse que el mercado húngaro también estaba afectado por dicha práctica anticompetitiva.

Después, remitiéndose a lo ya expuesto en su también paradigmática sentencia de 5 de julio de 2018 (*Caso Fly-LAL II*), interpretó que “*cuando el mercado afectado por las prácticas contrarias a la competencia se encuentra en el Estado miembro en cuyo territorio supuestamente sobrevino el daño alegado, procede considerar que el lugar donde se materializó el daño, a efectos de la aplicación del artículo 7, punto 2, del Reglamento nº 1215/2012, se encuentra en dicho Estado miembro*”. Aunque la dicción no es del todo cristalina a este respecto, lo resuelto por el TJUE significa que, cuando se invoca haber sufrido un daño con motivo de la afectación de un mercado por una práctica anticompetitiva, debe entenderse que el lugar de materialización del daño se encuentra en algún lugar de dicho mercado.

En consecuencia, el TJUE entendió que, siendo el mercado húngaro uno de los afectados por la infracción anticompetitiva sancionada en virtud de la Decisión, el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 permitía fundar la competencia judicial internacional de los Tribunales húngaros en aquel caso.

Hasta aquel momento, los Juzgados de lo Mercantil habían considerado casi unánimemente que la interpretación realizada por el TJUE en su sentencia de 21 de mayo de 2015 (*Caso CDC*) permitía fundar la competencia judicial internacional de los Tribunales españoles para conocer de las reclamaciones de daños derivadas del cártel de los camiones en casos en los que los demandantes estuvieran domiciliados en España. Sin embargo, para resolver la presente cuestión prejudicial (*Caso Tibor-Trans*), el TJUE no se refirió en ningún momento a la interpretación realizada en su anterior sentencia de 21 de mayo de 2015.

Ello permite deducir que la interpretación que el TJUE había hecho del artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 en su sentencia de 21 de mayo de 2015

no resultaba de aplicación a los procedimientos de reclamación de daños derivados del cártel de camiones y que la existencia de un vínculo contractual directo entre los demandantes y los infractores demandados resulta una cuestión muy trascendental a los efectos de determinar la competencia judicial internacional, al menos en sentido abstracto.

Con todo, en su sentencia de 29 de julio de 2019 (*Caso Tibor-Trans*), el TJUE dejó sentado que, siendo el mercado español era uno de los afectados por las prácticas anticompetitivas sancionadas en virtud de la Decisión, el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 permitía fundar la competencia judicial internacional de los Tribunales españoles.

3. Doctrina anterior del Tribunal Supremo sobre la competencia territorial en acciones de daños derivadas de infracciones anticompetitivas

3.1. Introducción a la cuestión

De forma paralela, en el marco de la litigación derivada del cártel de los camiones, también surgió el debate acerca de qué Tribunales debían ser los territorialmente competentes dentro de la jurisdicción española. Ha de recordarse que, de un lado, ninguno de los fabricantes sancionados está domiciliado en España, lo que a priori descartaría la aplicación del fuero general del artículo 51 de la LEC; y que, de otro lado, el artículo 52.1 de la LEC no prevé un fuero específico para este tipo de procedimientos. Ello dio lugar a que, de nuevo, surgieran dos posiciones contrapuestas entre los demandantes y los fabricantes demandados al respecto.

Los primeros, en su mayoría, propugnaban una suerte de interpretación analógica de lo resuelto por el TJUE en su sentencia de 21 de mayo de 2015 (*Caso CDC*) para, de este modo, sostener que el daño se habría materializado en el domicilio de los demandantes y, así, fundar la competencia territorial de los Tribunales de su domicilio.

Los segundos, en cambio, invocaban en síntesis que *(i)* el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 señalaba la competencia judicial internacional de los Tribunales de un Estado miembro, pero que la competencia territorial dentro de dicho Estado debía determinarse con arreglo a su normativa nacional; *(ii)* lo resuelto por el TJUE en su sentencia de 21 de mayo de 2015 (*Caso CDC*) no resultaba aplicable al presente caso, en la medida en que no existía una relación contractual directa entre los demandantes y los fabricantes demandados; y *(iii)* en consecuencia, el hipotético daño se habría materializado en el lugar donde se adquirieron los camiones, esto es, en el domicilio de los concesionarios correspondientes. De este modo, la competencia territorial correspondería a los Tribunales del domicilio del concesionario del que el demandante hubiera adquirido los camiones en cuestión.

3.2. *El Auto del Tribunal Supremo de 26 de febrero de 2019*

Sin embargo, el debate de la competencia territorial no dio lugar a una respuesta tan unánime entre los Juzgados de lo Mercantil como la que se dio respecto de la competencia judicial internacional. Al contrario, las soluciones alcanzadas por nuestros Tribunales fueron muy diversas, lo que dio lugar a numerosas cuestiones negativas de competencia a lo largo y ancho de la geografía española.

Por medio de su Auto de 26 de febrero de 2019, el Tribunal Supremo dio por primera vez respuesta a una cuestión negativa de competencia promovida en el seno de la litigación derivada del cártel de los camiones, que se sustanció entre el Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Valladolid y el Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Valencia.

La demanda se formuló ante los Tribunales de Valladolid frente a Renault Trucks S.A.S., cuyo domicilio se encuentra en Francia, así como frente a su filial española, Renault España, S.A., que estaba domiciliada en Valladolid. Posteriormente, la demandante desistió frente a Renault España, S.A. y amplió su demanda frente a Volvo Group España, S.A. Por su parte, Renault Trucks S.A.S. formuló declinatoria y solicitó la inhibición en favor de los Tribunales de Madrid, por ser allí donde se encontraba el domicilio social de Volvo Group España, S.A.

El Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Valladolid se declaró incompetente y acordó inhibirse en favor de los Tribunales de Valencia, por ser allí donde se encontraba el domicilio del demandante. El Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Valencia, en cambio, entendió que el lugar donde se había materializado el daño se correspondía con el lugar donde se había adquirido el camión (lo que, a su juicio, ocurrió en Madrid).

Tras el resumen de los antecedentes procesales de relevancia, el Tribunal Supremo comenzó preguntándose con carácter previo si el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 tan sólo determinaba la competencia judicial internacional entre los Estados miembros o si también señalaba la competencia territorial dentro de un determinado Estado. Respondiéndose a sí mismo, el Alto Tribunal consideró que el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 no se trataba de una norma de competencia judicial mixta, sino que “*la competencia territorial se ha de determinar por la normativa procesal interna*” de cada Estado miembro.

Resuelta la cuestión preliminar, el Tribunal Supremo reconoció que la transposición a nuestro ordenamiento jurídico de la Directiva 2014/104/UE (más comúnmente conocida como la “Directiva de Daños”), no vino acompañada de la introducción en la LEC de reglas específicas de competencia territorial sobre las acciones de daños derivadas de infracciones anticompetitivas.

El Tribunal Supremo comenzó a abordar la problemática declarando la imposibilidad de acudir al fuero general del demandado del artículo 51 de la LEC, habida cuenta de que, en este caso, los fabricantes sancionados no tienen un domicilio en España. En este sentido, el Tribunal Supremo recordó que el

concesionario “no puede ser considerado establecimiento abierto al público o representante autorizado para actuar en nombre de la entidad, a los efectos del art. 51.1 LEC, porque en los contratos de concesión o distribución intervienen dos empresarios independientes”. En pocas palabras, consideró que “[e]l concesionario actúa siempre en su propio nombre y por su cuenta”.

Así, el Tribunal Supremo interpretó que “el fuero más próximo a la regulación de las acciones de derecho privado de la competencia es el de competencia desleal, previsto en el artículo 52.1.12º LEC”, de modo que “cuando el demandado carezca de domicilio o lugar de residencia en España, se prevé un fuero electivo para el demandante: el lugar donde se haya realizado el acto o donde se produzcan sus efectos”. Respecto del lugar de producción de efectos, el Tribunal Supremo interpretó que éste debe identificarse “con el lugar de adquisición del vehículo”.

En aplicación de lo anterior, el Tribunal Supremo resolvió que la competencia territorial correspondía a los Tribunales de Valencia, “toda vez que de la factura de compra y de los demás datos que resultan de las actuaciones, se desprende que el lugar donde se celebró la compraventa se encuentra en el partido judicial de Valencia” (y no en Madrid, como inicialmente había considerado el Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Valencia).

En definitiva, el Tribunal Supremo rechazó de plano la tesis según la cual el lugar de materialización del daño debía identificarse con el domicilio del demandante. En su siguiente Auto de 19 de marzo de 2019, el Tribunal Supremo apuntaló esta conclusión afirmando que “no [es] admisible que Valladolid se inhiba a Palma de Mallorca identificando el lugar en el que se materializó el perjuicio que da origen al litigio con el domicilio del demandante, que no es el fuero aplicable”.

4. La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 15 de julio de 2021 (Caso RH v. Volvo)

A lo largo de 2019, el Tribunal Supremo dictó un total de 28 autos resolviendo igual número de conflictos negativos de competencia suscitados en el seno de la litigación derivada del cártel de los camiones, en los que reprodujo sistemáticamente la doctrina sentada en su Auto de fecha 26 de febrero de 2019. No obstante, en fecha 23 de diciembre de dicho año, el Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid acordó remitir una cuestión prejudicial en la que preguntó al TJUE si la norma de competencia prevista en artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 era de naturaleza estricta o mixta.

Recuérdese que, en su Auto de 26 de febrero de 2019, el Tribunal Supremo consideró que el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 determinaba la competencia judicial internacional entre los distintos Estados miembros, pero no la territorial dentro de cada uno de ellos. Sin embargo, el Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid expresó albergar dudas sobre dicha interpretación a la luz de lo ya resuelto por el TJUE en sus sentencias de 3 de mayo de 2007 (Caso Color Drack) y de 9 de julio de 2009 (Caso Peter Rehder). En dichas

sentencias, el TJUE declaró que el artículo 5.1 del Reglamento 44/2001 (predecesor del actual artículo 7.1 del Reglamento 1215/2012) era una norma de competencia mixta y que, por lo tanto, también determinaba la competencia territorial dentro de los Estados miembros. Tal y como reconoció el Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid, el TJUE no había tenido ocasión de pronunciarse en sentido semejante respecto del artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012.

En fecha 15 de julio de 2021, el TJUE resolvió la cuestión prejudicial y, como era previsible, declaró que el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 “*atribuye directa e inmediatamente tanto la competencia internacional como la competencia territorial al órgano jurisdiccional del lugar donde haya sobrevenido el daño*”. En otras palabras, el TJUE interpretó que el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 constituye una norma de competencia mixta, como ya lo consideró en su momento respecto del artículo 5.1 del Reglamento 44/2001 (actual artículo 7.1 del Reglamento 1215/2012).

Pero el TJUE no se detuvo ahí y dio un paso más al determinar dónde se debía situar el lugar de materialización del daño a los efectos de establecer la competencia territorial de los Tribunales en casos de reclamaciones de daños derivadas de infracciones anticompetitivas. En este sentido, el TJUE interpretó que “*cuando se trata de la compra de un bien*” el órgano territorialmente competente “*es el del lugar de adquisición del bien*”.

No obstante, a renglón seguido, el propio TJUE ya advirtió que “*dicha solución implica que el comprador perjudicado ha comprado exclusivamente los bienes afectados por los acuerdos colusorios en cuestión en la demarcación de un único tribunal*” (un supuesto que no siempre ha de producirse). Así, el TJUE cerró el círculo declarando que “[e]n el supuesto de compras efectuadas en varios lugares”, la competencia territorial correspondía “*al órgano jurisdiccional del domicilio social de la empresa perjudicada*”.

5. El Auto de Pleno del Tribunal Supremo de 7 de octubre 2021

5.1. El nuevo criterio de atribución de competencia territorial

La doctrina sentada por nuestro Tribunal Supremo en su Auto de 26 de febrero de 2019 se erigía sobre la premisa de que el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 constituía una norma que señala únicamente la competencia judicial internacional; sin embargo, en su sentencia de 15 de julio de 2021 (*Caso RH v. Volvo*) el TJUE dictaminó lo contrario.

Dado que lo dispuesto en su Auto de 26 de febrero de 2019 (y todos los subsiguientes) quedó de facto derogado, por medio de su Auto de Pleno de 7 de octubre de 2021, nuestro Tribunal Supremo comenzó a aplicar lo resuelto

por el TJUE en aquellos conflictos negativos de competencia que todavía quedaban pendientes de resolución.

Todo parece indicar que una resolución plenaria en este caso venía motivada por la necesidad de sentar una nueva doctrina que, sustituyendo la que se había ido sistemáticamente reproduciendo hasta aquel momento, incorporase a nuestro ordenamiento jurídico la interpretación que el TJUE había hecho sobre la naturaleza mixta del artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 como norma de atribución competencial.

De hecho, tras el examen de los antecedentes procesales relevantes para el caso, el Tribunal Supremo comenzó su exposición argumentativa expresando que “[c]on carácter previo, la sala considera imprescindible poner de manifiesto que los criterios generales de examen de competencia territorial que hasta ahora veníamos aplicando a este tipo de reclamaciones (acciones por indemnización de daños derivados de infracción del Derecho de la competencia), han quedado afectados por la interpretación que sobre esta cuestión ha realizado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su sentencia de 15 de julio de 2021”.

Tras recordar cuál era el anterior criterio sentado en su Auto de 26 de febrero de 2019, el Tribunal Supremo hizo suya la interpretación realizada por el TJUE en su sentencia de 15 de julio de 2021 (*Caso RH v. Volvo*) sobre la naturaleza mixta del artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 como norma de atribución competencial y determinó que “[e]n aplicación de dicha doctrina, [...] en este caso el denominado cártel de los camiones, hay que atender en primer lugar al lugar en que se hubiera vendido el camión” y que “[c]uando la reclamación afecta a varios camiones vendidos en diversas provincias, en ese caso la competencia corresponderá a aquella en que se encuentre el domicilio (social) del comprador”.

En pocas palabras, por medio de su Auto de Pleno de 7 de octubre de 2021, el Tribunal Supremo substituyó su anterior doctrina, alineándola con lo resuelto por el TJUE en su sentencia de 15 de julio de 2021 (*Caso RH v. Volvo*).

5.2. *La consecuente imposibilidad de apreciar de oficio la falta de competencia territorial, salvo que el demandado no comparezca*

A pesar de lo anterior, el Tribunal Supremo no procedió directamente a resolver con arreglo al nuevo criterio establecido el conflicto negativo de competencia que se le presentó, ya que advirtió que el hecho de que el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 constituyera una norma de competencia de carácter mixto hacía que también entrasen en juego las normas de comprobación de la competencia judicial de los artículos 27 y 28 del mismo Reglamento.

En la cuestión negativa de competencia que estaba siendo objeto de resolución, la demanda había sido interpuesta ante los Tribunales de Madrid y fue turnada al Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Madrid. No obstante, dicho Juzgado se declaró territorialmente incompetente de oficio y acordó inhibirse en favor de los Tribunales de Álava. Remitidas las actuaciones, el Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Vitoria también se declaró territorialmente incompetente.

Tal y como recuerda nuestro Tribunal Supremo, no versando la demanda sobre ninguna de las materias sobre las cuales el artículo 24 del Reglamento 1215/2012 atribuye competencias exclusivas, el artículo 26.1 del mismo Reglamento exige que los Tribunales permitan al demandando comparecer y someterse tácitamente a la competencia del Tribunal ante el que la demanda ha sido inicialmente interpuesta.

En aplicación de lo anterior, el Tribunal Supremo estableció que *“el juez de lo mercantil ante el que se presente la demanda de reclamación de daños ocasionados por un acto contrario al derecho de la competencia, en este caso el cártel de los camiones, no puede apreciar de oficio su falta de competencia (...), mientras no haya dado la posibilidad al demandado de que se someta voluntariamente a ese fuero en que ha sido demandado”*.

En consecuencia, *“[e]l juez debe emplazar al demandado y sólo tras el emplazamiento de la parte demandada, si ésta no comparece (pues si lo hiciera sería ésta la que tendría que denunciar la falta de competencia mediante declinatoria), ese órgano jurisdiccional ante el que se ha presentado la demanda podrá declarar de oficio su falta de competencia territorial si entiende que carece de competencia para conocer del asunto conforme a los criterios fijados por la sentencia del TJUE de 15 de julio de 2021”*.

A la luz de lo expuesto, el Tribunal Supremo estimó que el Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Madrid apreció *“de modo prematuro su falta de competencia territorial”* (aunque, lo cierto es que al momento de hacerlo el TJUE todavía no había dictado su sentencia de 15 de julio de 2021) y acordó declarar a dicho Juzgado como el territorialmente competente, ordenando emplazar al demandado para contestar a la demanda.

5.3. Conclusión

En virtud de su Auto de 7 de octubre de 2021, nuestro Tribunal Supremo se ha visto en la necesidad de corregir su anterior doctrina e incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la interpretación realizada por el TJUE sobre la naturaleza mixta del artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 como norma de resolución de conflictos. Dicha interpretación no resulta sorprendente ni novedosa, ya que sigue la misma línea de lo resuelto por el propio TJUE en sus sentencias de 3 de mayo de 2007 (*Caso Color Drack*) y de 9 de julio de 2009 (*Caso Peter Rehder*). Es decir, las dudas que el Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid manifestó albergar respecto de la interpretación realizada por nuestro Tribunal Supremo en su Auto de 26 de febrero de 2019 (y siguientes) demostraron a la postre ser del todo fundadas.

Por medio de su sentencia de 15 de julio de 2021 (*Caso RH v. Volvo*), parece que el TJUE ha querido dejar zanjada la cuestión relativa a la competencia no sólo internacional sino también territorial en el marco de la litigación derivada del cártel de los camiones. Sin embargo, el hecho de que el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012 tenga una naturaleza mixta como norma de resolución de conflictos también tiene otras implicaciones que quizá puedan no advertirse a primera vista.

Precisamente en este sentido, nuestro Tribunal Supremo se ha encargado (con acierto) de señalar que lo considerado por el TJUE en su sentencia de 15 de julio de 2021 conlleva que los controles de competencia a los que los Tribunales españoles están sujetos en su aplicación son los propios del Reglamento 1215/2012 y no los de nuestra normativa procesal nacional. En un terreno práctico, ello significa que, salvo que nos encontremos ante alguna de las materias expresamente previstas en el artículo 24 del citado Reglamento, los Tribunales deberán en todo caso emplazar al demandado para contestar a la demanda, de forma que éste tenga la opción de someterse tácitamente a la jurisdicción de dicho Tribunal o de impugnar su competencia (en nuestro caso, por vía de una declinatoria).

En otras palabras, en casos de acciones de daños derivadas de infracciones anticompetitivas en las que la competencia de los Tribunales deba determinarse conforme a lo dispuesto en el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012, éstos sólo podrán controlar de oficio su competencia cuando el demandado no comparezca.