



Roj: **SJM Z 4752/2018 - ECLI:ES:JMZ:2018:4752**

Id Cendoj: **50297470012018100124**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Zaragoza**

Sección: **1**

Fecha: **13/12/2018**

Nº de Recurso: **320/2017**

Nº de Resolución: **198/2018**

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **JUAN PABLO RINCON HERRANDO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 1 DE ZARAGOZA

Pza. Expo, 6 - 2ª Plta. Escalera F, Zaragoza Zaragoza

Teléfono: 976 20 87 02, 976 20 87 03

Proc.: **PROCEDIMIENTO ORDINARIO**

Nº: **0000320/2017**

NIG: 5029747120170001607

Sección: D1

Email.: mercantil1zaragoza@justicia.aragon.es <mailto:mercantil1zaragoza@justicia.aragon.es>

Modelo: OR050

Resolución: Sentencia 000198/2018

Demandante: Diego

Procurador:

MARIA DEL PILAR MORELLON USON

Abogado: PABLO SOLÁ MARTÍ

Demandante: Emilio

Abogado: PABLO SOLÁ MARTÍ

Procurador: MARIA DEL PILAR MORELLON USON

Demandado: DAIMLER AG

Procurador: LORENA MARIA SAMPER SANCHEZ

Demandado: AB VOLVO

Procurador: PATRICIA PEIRE BLASCO

SENTENCIA Nº 000198/2018

En Zaragoza, a 13 de diciembre del 2018.

D. Juan Pablo Rincón Herrando, Magistrado Juez del Juzgado de lo Mercantil número 1 de los de esta ciudad y su Partido, ha visto los presentes autos de juicio declarativo ordinario nº 320/17-D sobre responsabilidad extracontractual derivada de una infracción del derecho de defensa de la competencia de la Unión Europea instado por Diego y Emilio representado por el Procurador Dª Pilar Morellón Usón y asistido del Letrado D. Pablo Sola Martí contra Daimler AG asistido del Letrado D. Paul Anthony Hitchings y representado por el



Procurador D^a. Lorena Samper Sánchez y contra Ab Volvo asistido del Letrado D. Rafael Murillo Tapia y D^a Natalia Gómez Bernardo y representado por el Procurador D. Patricia Peiré Blasco.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Que en fecha 17 de octubre de 2017 se presentó demanda ante la oficina de reparto del Juzgado Decano de esta ciudad, que por turno correspondió a este Juzgado, suscrita por el expresado demandante, contra el también indicado demandado, basándose en los hechos y fundamentos de derecho expuestos en el referido escrito y terminaba suplicando que se dictara sentencia en los siguientes términos:

Se declare que las entidades mercantiles demandadas son responsables de los daños sufridos por mis mandantes como consecuencia del denominado cártel europeo de fabricantes de camiones y de las prácticas colusorias llevada a cabo por aquellas con el resto de las cartelistas entre los años 1997 y 2011 en el ámbito del mismo.

Se condene a DAIMLER AG a pagar a Don Diego la cantidad de OCHENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS OCHENTA Y OCHO EUROS CON OCHENTA Y SIETE CENTIMOS (85.788,87.-€) en concepto de daños causados por las citadas prácticas colusorias, más los intereses legales devengados por dicha cantidad desde la interpelación judicial hasta su completo pago.

Se condene a AB VOLVO (publ) a pagar a Don Diego la cantidad de CIENTO DOCE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y SEIS EUROS CON NOVENTA Y CHO CENTIMOS (112.656,98.-€) en concepto de daños causados por las citadas prácticas colusorias, más los intereses legales devengados por dicha cantidad desde la interpelación judicial hasta su completo pago.

Se condene a DAIMLER AG a pagar a Don Emilio la cantidad de SESENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS CON ONCE CENTIMOS (64.755,11.-€) en concepto de daños causados por las citadas prácticas colusorias, más los intereses legales devengados por dicha cantidad desde la interpelación judicial hasta su completo pago.

Se condene a AB VOLVO (publ) a pagar a Don Emilio la cantidad de DOSCIENTOS VEINTIUN MIL NOVECIENTOS DIEZ EUROS CON OCHENTA Y TRES CENTIMOS (221.910,83.-€) en concepto de daños causados por las citadas prácticas colusorias, más los intereses legales devengados por dicha cantidad desde la interpelación judicial hasta su completo pago.

Se condene a las demandadas al pago de la totalidad de las costas que resulten causadas en este juicio.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda, se emplazó a la parte demandada para que en el término legal compareciera en las actuaciones y la contestara, cosa que hicieron ambas demandadas con el resultado que se ve en las actuaciones, en base a los hechos y fundamentos de derecho expuestos y terminaban suplicando que se dictara sentencia por la que se desestimen íntegramente los argumentos de la demanda, absolviendo a sus representadas de los pedimentos de la misma con expresa imposición en todo caso de las costas a la actor. Con carácter previo fueron desestimadas las declinatorias por falta de competencia territorial y falta de jurisdicción internacional planteadas por cada una de las demandadas.

TERCERO.-En el acto de la Audiencia Previa al juicio, y no habiéndose obtenido acuerdo alguno sobre el objeto litigioso, la parte actora se afirmó y ratificó en el contenido de su demanda y la parte demandada comparecida se opuso, reafirmando en sus respectivos escritos de contestación. A petición de ambas partes se recibió el procedimiento a prueba. Abierto el juicio a prueba por las partes litigantes se propusieron los medios de prueba que figuran en las actuaciones.

En el acto del juicio celebrado el 4 de diciembre de 2018 se procedió a la práctica de la prueba de interrogatorio de la parte demandante y pericial de cada parte con el resultado que en las mismas consta, renunciando la codemandada Daimler AG al interrogatorio del testigo propuesto. Practicada la prueba y tras informe de las partes, quedaron los autos conclusos para dictar sentencia.

CUARTO.- En la tramitación de los presentes autos se han observado todas las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO.-Se ejercita por Diego y Emilio contra Daimler AG y Ab Volvo acción de resarcimiento de daños y perjuicios derivada de la responsabilidad extracontractual que la demandante entiende que han incurrido las demandadas por su pertenencia al denominado cártel europeo de los fabricantes de camiones y la comisión de una infracción a las normas que regulan la Defensa de la Competencia de acuerdo con la Decisión de la



Comisión de 19 de julio de 2016 dictada en el procedimiento AT 39824. Frente a dicha demanda se articula oposición por ambas demandadas, instando la íntegra desestimación de la misma.

SEGUNDO.- Sentado lo anterior, la primera cuestión que se plantea es el alcance de la decisión respecto la conducta sancionada. En el Resumen en castellano publicado en el diario Oficial en abril de 2017 se establecía:

Los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (en lo sucesivo, "camiones medios") y los camiones de más de 16 toneladas ("camiones pesados"), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras (en lo sucesivo, los camiones medios y pesados se denominan conjuntamente "camiones"). El asunto no se refiere al servicio posventa, otros servicios y garantías de los camiones, la venta de camiones de segunda mano ni ningún otro bien ni servicio.

La infracción consistió en acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los *camiones en el EEE; y el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones en el caso de los camiones medios y pesados exigida por las normas EURO 3 a 6. Las centrales de los destinatarios participaron directamente en la discusión sobre los precios, los incrementos de precios y la introducción de nuevas normas de emisiones hasta 2004. Al menos desde agosto de 2002, se mantuvieron conversaciones a través de filiales alemanas que, en diversos grados, informaron a sus centrales. El intercambio tuvo lugar tanto a nivel multilateral como bilateral.*

Estos acuerdos colusorios incluyeron acuerdos o prácticas concertadas sobre la fijación de precios y los aumentos de precios brutos con el fin de alinear los precios brutos en el EEE y el calendario y la repercusión de costes para la introducción de las tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6.

La infracción abarcó la totalidad del EEE y duró desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011.

Con base en el citado resumen, la demandante señala que el objeto de la infracción es la adopción de acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones con el fin de alinearlos en el EEE (Espacio Económico Europeo) y el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones en el caso de los camiones medios y pesados exigida por las normas EURO 3 a 6.

Frente a ello, las demandadas discrepan de dicho alcance y consideran que existe una discrepancia entre la decisión, cuyo texto único es en lengua inglesa y el resumen en castellano. Así, en síntesis, manifiestan que no es cierto que la Decisión establezca que los fabricantes de camiones participaron en una fijación de precios ni en otro tipo de actividades de cártel puro, ni que la conducta sancionada provocase una alineación y mucho menos una subida de los precios, ni tampoco que ésta tuviese algún impacto o haya provocado perjuicio alguno a los compradores de camiones. Según la parte demandada, la conducta identificada y sancionada por la Comisión consiste principalmente en el intercambio de información sobre incrementos en los precios de lista brutos de modelos básicos de camiones y dicho intercambio de información no tuvo el efecto de coordinar los precios en el mercado.

No se comparte la aseveración de la parte demandada si bien es una cuestión que puede suscitar dudas de derecho en cuanto diferentes juristas sostienen que el intercambio de información no equivale al acuerdo explícito de fijación de precios o reparto del mercado, propios de los denominados cárteles de núcleo duro. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) enumera las siguientes conductas caracterizadoras de cárteles hard core:(1)La fijación de precios;(2) El amaño de licitaciones;(3)El establecimiento de restricciones o cuotas de producción;(4) La división o reparto de mercados a través de la asignación de clientes, proveedores, territorios, o líneas de comercio.

Es cierto que la traducción española del resumen de la Decisión no es la Decisión ya que es la Decisión, y no el resumen, la que tiene efectos vinculantes para este Juzgado en virtud de lo establecido en el artículo 16 del Reglamento 1/2003/EU pero no es menos cierto que no se justifica que exista una verdadera discrepancia entre el Resumen y la Decisión. En primer lugar porque la parte demandada en ningún momento ha solicitado la aclaración o rectificación del resumen máxime cuando después de su publicación la referencia al contenido del Resumen ha sido utilizada en una pluralidad de demandas para justificar el tipo de infracción que se imputaba, conducta impropia de quien defiende una errónea traducción de un texto vinculante. Pero además, cuando la propia decisión, en su artículo 1 establece "*prácticas colusorias en materia de precios e incrementos de precios brutos*" debe entenderse que claramente se está refiriendo a fijar e incrementar los precios brutos. Incrementar un precio bruto no es sino fijar dicho precio al alza. En resumen, no existe una referencia expresa a un acuerdo concreto de fijación de precios como ocurre en otras resoluciones de la Comisión, como en los supuestos del azúcar, harina etc, acuerdo que permitiría constatar con mayor facilidad las consecuencias de la colusión en el mercado pero si cabe deducir su existencia al margen del término utilizado. El intercambio de información puede constituir por si mismo una infracción concurrencial pero si además conlleva la fijación y en su caso, el



incremento de precios, aunque sea de forma implícita, debe catalogarse con la misma lesividad que un cártel de fijación de precios.

Si tiene razón la parte demandada en el hecho de que la Decisión no establece que la conducta sancionada haya tenido efectos en el mercado pero tampoco lo niega, limitándose a señalar que no es necesaria su constatación para sancionar dicha conducta. *"En consecuencia, en el presente caso no resulta necesario demostrar que la conducta ha tenido efectos anticompetitivos, en la medida en que ha quedado probado su objeto anticompetitivo"* (punto 82 de la Decisión). Por lo tanto, la Decisión no es impedimento alguno para reclamar los presuntos efectos perjudiciales que alega la parte demandante.

TERCERO.- Normativa aplicable y carga de la prueba del daño. El RDL 9/2017 de 26 de mayo lleva a cabo la transposición de la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014 que establece determinadas normas por las que se rigen, en virtud del Derecho nacional, las acciones de daños resultantes de las infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea. Sin embargo, de acuerdo con la Disposición Transitoria Primera de la norma y así se recoge en la propia demanda, la misma no resulta aplicable al caso al vetarse su aplicación retroactiva. Por lo tanto, la parte actora debe demostrar la existencia y el alcance del perjuicio alegado, así como el nexo causal entre la infracción y dicho perjuicio, todo ello de acuerdo con los requisitos derivados del régimen que regula la indemnización de daños y perjuicios por responsabilidad extracontractual (artículo 1902 del Código Civil).

Ahora bien, ello también implica que la posibilidad de defensa basada en la invocación del hecho de que el demandante haya repercutido la totalidad o una parte del sobre coste resultante de la infracción del Derecho de la Competencia, prevista expresamente en la directiva y que sirve de argumento subsidiario de defensa de la parte demandada tampoco pueda admitirse, debiendo entenderse que la posibilidad de que el sobre coste se traslade al consumidor final o cliente que obtiene la prestación de transporte en modo alguno elimina o minora el presunto daño causado por la infracción, sin perjuicio del derecho de reclamación del consumidor final si se entiende perjudicado.

Con insistencia, ambas demandadas recalcan la no aplicación de la directiva 2014/104 al caso de autos y es precisamente esa directiva la que incorpora al derecho español el argumento de traslado de sobreprecio como defensa del demandado. Si no se aplica la mejora de defensa de la parte demandante que incorpora la directiva tampoco se aplicará el argumento de defensa de la parte demandada. No debe olvidarse que la sentencia del TS conocida como Azucar II, donde se analiza ese argumento de defensa, lo hizo por la ausencia de normativa en la materia en el derecho español, pero existiendo ahora una normativa que lo regula pero que no permite su aplicación retroactiva, no puede estimarse su alegación en autos con fundamento en la citada sentencia. La no aplicación de la directiva debe afectar a todos por igual. De ahí el rechazo de plano a la práctica de prueba solicitada por la parte demandada para acreditar dicha repercusión.

A mayor abundamiento debe hacerse constar que resulta inadmisibile que se alegue este argumento con carácter subsidiario y después de negar la existencia de perjuicio. La alegación de la repercusión aguas abajo solo tiene sentido si se reconoce el perjuicio y por lo tanto, la defensa se centra en acreditar que ese perjuicio se ha trasladado a terceros. Si se niega por sistema el perjuicio, ¿qué sentido tiene practicar una prueba pericial que necesariamente debe acreditar que ha existido perjuicio, como presupuesto para su traslado a terceros?. No debe olvidarse que la repercusión a terceros no se presume por el mero hecho de que la parte demandante haya aumentado los precios de sus servicios sino que precisa que de forma indubitada se justifique que ha repercutido expresamente el perjuicio declarado.

CUARTO.- Partiendo de la anterior premisa acerca de la carga de la prueba, la parte demandante, después de hacer referencia a la gran complejidad de la prueba del daño en relación a los cárteles, hace constar en su demanda la existencia de diferentes informes sobre la materia, definiendo el sobreprecio como la diferencia existente entre el precio hipotético que debiera haber habido en ausencia del cártel y el efectivamente pagado por los adquirentes de los vehículos:

-El informe elaborado por la consultora económica inglesa OXERA a instancias de la Comisión Europea, sobre cuantificación de daños derivados de prácticas colusorias denominado "Quantifying antitrust damages", que estudia y examina al detalle 114 cárteles basados en distintos tipos de conducta colusoria.

-La obra del año 2013 del doctor alemán Jose Carlos "Cartel overcharges and the deterrent effect of EU competition law", en el que se analizan 191 cárteles y todos los datos derivados de los mismos y se apoyan en los trabajos previos realizados por los profesores John M. Connor y el American Antitrust Institute (AAI) en los años 2005 a 2009.

- La Guía práctica para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del tratado de funcionamiento de la unión europea que acompaña a la comunicación



número 2013/ C 167/07 de la Comisión sobre la misma materia publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea número C167/19 de 13 de Junio de 2013.

Tras dichas referencias, presenta como prueba de los daños reclamados el informe pericial elaborado por el Ingeniero D. Porfirio, desdoblado en dos apartados, por un lado, los daños derivados del pacto ilícito alcanzado sobre el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6 y por otro, los daños derivados de los acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones en el Espacio Económico Europeo.

En el citado informe, tras unas profusas explicaciones teóricas y de acuerdo con lo manifestado en el acto del juicio por el perito, se ha fijado un sobreprecio medio del 20,87%, teniendo en cuenta esencialmente el informe del Doctor Jose Carlos y con el único dato de las facturas de compra de los camiones de los demandantes. El perito se limita a aplicar el tanto por ciento reseñado al precio obrante en las facturas.

Por otro lado y respecto a los daños derivados del pacto ilícito alcanzado sobre el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6 realiza un cálculo de la repercusión en el precio que representa el 100% del coste.

Dicho informe nos plantea las siguientes cuestiones:

Partiendo del dato reconocido por el perito en el acto del juicio de que la repercusión del coste de las emisiones afectaría al precio bruto de los camiones y como se señala en los informes de las codemandadas, la bibliografía empírica sobre estimaciones de daños en casos pasados (incluido el estudio citado por el perito en el que se ha basado para realizar el sobreprecio medio del 20,87%) evalúa el efecto general de las infracciones, esto es, no separa el impacto de los diferentes aspectos de las infracciones analizadas, resulta una primera conclusión evidente y es que en la reclamación de la demanda existiría una doble contabilización del daño por la repercusión de los costes por la introducción de las tecnologías de emisiones. Al reclamar el sobreprecio conforme a criterios estadísticos habría que entender que afecta a todos los conceptos, incluidos los derivados del sobrecoste de la tecnología de emisiones. Por lo tanto, en principio, solo sería admisible la computación realizada de forma global para los precios brutos, debiendo descartarse la adicional por coste de tecnología de emisiones.

Pero es más, existe otro argumento para no tener en consideración el informe de la parte demandante relativo a la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6. Tal y como ha quedado determinado en el acto del juicio por el propio perito de la parte actora, ha incluido como importe indemnizatorio la totalidad del coste adicional de la implantación de las nuevas tecnologías de emisiones y ello no es admisible. Defender esa postura es defender que sin colusión el traslado del sobrecoste habría sido inexistente, cero, esto es, se implantarían las nuevas tecnologías de forma gratuita y ello carece de cualquier base lógica tanto desde el punto de vista industrial como económico. El perito debería haber establecido como daño derivado de la infracción la parte de ese sobrecoste que no se habría repercutido de no mediar el acuerdo colusorio, no la totalidad del sobrecoste.

Recapitulando, no es posible tener en consideración el informe de la parte actora para la determinación del daño de sobrecoste por la tecnología de emisiones, debiendo analizar si es suficiente el informe relativo a la fijación de precios y aumento de precios brutos que, como antes ha quedado determinado, se ha fijado un sobreprecio medio del 20,87% teniendo en cuenta esencialmente el informe del Doctor Jose Carlos y con el único dato de las facturas de compra de los camiones de los demandantes. La respuesta debe ser negativa.

Es cierto que, como se hace constar en la demanda, la determinación de ese sobreprecio es enormemente complejo, existiendo varios métodos o sistemas de cuantificación que pueden o no ser adecuados dependiendo del tipo de ilícito analizado y de los datos y documentos que puedan ser utilizados pero el sistema utilizado no puede ser suficiente. Como señala la Guía práctica para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del tratado de funcionamiento de la Unión Europea que acompaña a la comunicación número 2013/ C 167/07 de la Comisión sobre la misma materia publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea número C167/19 de 13 de Junio de 2013 (invocada expresamente en la demanda en sus apartados 141 a 143 para justificar el sobrecoste medio), en su apartado 145, no mencionado en la demanda, viene a señalar expresamente: "... **Estas conclusiones de los efectos de los cárteles no sustituyen a la cuantificación del perjuicio específico sufrido por los demandantes en un asunto concreto** . Sin embargo, los tribunales nacionales, basándose en este conocimiento empírico, han declarado que es probable que, por regla general, los cárteles den lugar a costes excesivos y que cuánto más duradero y sostenible ha sido un cártel, más difícil le resultaría a un demandado alegar que no había habido un impacto negativo sobre los precios en un caso concreto..." , recalcando en el apartado 168 "...Es imposible establecer un índice de repercusión del coste excesivo típico que se aplique en la mayoría de las situaciones. Antes bien, será necesario examinar atentamente todas las características del mercado en cuestión para evaluar los índices de



repercusión del coste excesivo. En un asunto específico, la existencia y el grado de repercusión del coste excesivo se determinan mediante una serie de criterios distintos y, por tanto, únicamente pueden evaluarse teniendo en cuenta las condiciones del mercado en cuestión...".

De todo ello se deduce que dicho estudio es insuficiente para tener por probado un perjuicio específico y concreto por cada camión, hace falta valorar el caso en particular. A lo sumo y salvado el escollo alegado por la parte demandada de que dichos estudios no son aplicables al caso por no tratarse de un cártel de núcleo duro, dado que se ha reconocido precisamente lo contrario, lo único que se podría tener por probado es que ha existido un daño efectivo pero seguiría existiendo la incógnita de la cuantía del mismo y cuya carga de la prueba corresponde a la parte demandante.

Debe considerarse como un principio lógico asumible por cualquier ciudadano medio que el precio bruto del camión, al que se refiere la Decisión como objeto de la infracción, es la base sobre la que van a proyectar el resto de circunstancias del mercado y de la propia adquisición y un incremento en la base afectará necesariamente al resto de la cadena de factores y por lo tanto, al precio neto resultante, siendo inconcebible que el precio neto pudiera ser inferior al bruto en cuanto ello implicaría que se han producido pérdidas por el camino. Esto es, el comprador del producto afectado ha pagado un sobrepago, aun cuando los precios de compraventa pagados por la demandante no hubiesen correspondido a los precios brutos (es evidente que el demandante negocia los precios netos, no los brutos). Ahora bien, eso solo no basta. Es el punto de partida pero para aproximarnos a la cuantía del daño soportado por el comprador del vehículo debería tenerse en cuenta que estamos ante un producto escasamente fungible, a diferencia de lo que sucede en otros cárteles como el del azúcar o de la harina, al contrario, es excesivamente heterogéneo, dada la variedad de modelos y precios. Además, dentro de cada modelo habría que considerar, a los efectos del precio final, todos aquellos extras y equipamientos que se le añaden al modelo básico, así como las circunstancias precisas de la contratación como los servicios pactados, descuentos, comisiones, régimen de financiación, en particular la posibilidad muy habitual de renting o leasing etc y muy especialmente la intervención de otros sujetos en todo el proceso de compra, distinguiendo los casos de venta directa, venta a través de concesionario de la marca o de concesionario independiente, comparando el precio que se ha pagado con el que se hubiera pagado en otros mercados o en su caso, en el mismo, antes y después de la infracción.

Evidentemente ese estudio es muy complejo y no precisamente económico pero se entiende que no es imposible. Haría falta recabar documentación de muy variadas entidades, incluidas las demandadas, actuación que no se ha hecho, basándose exclusivamente el perito en las facturas de compra al concesionario. Otra cuestión distinta es si se obtiene o no la documentación precisa y la participación activa o pasiva de empresas implicadas, en cuyo caso ya se valorarían tales circunstancias a los efectos de considerar la posibilidad o imposibilidad de moderación por el Juzgado. La parte demandante, a pesar de la contundencia de las contestaciones y especialmente de los informes periciales presentados en su contra, renunció a la designación de perito en la audiencia previa aludiendo a la complejidad del informe y no adecuarse la lista corrida de la LEC, argumento que no es aceptable dado que los artículos 340 y 341 arbitran soluciones para estos casos, inclusive la posibilidad de recabar de los Colegios Profesionales la designación de profesionales con conocimiento y experiencia en la materia. No es posible una moderación ex artículo 1103 del CC o como ahora se regula expresamente tras la transposición de la Directiva 2014/104, si no se constata que se ha intentado por los medios a su alcance obtener un resultado preciso y son causas ajenas a la parte obligada a la justificación del daño las que han impedido obtener dicho resultado.

Por todo ello, cabe concluir que no ha existido una prueba efectiva del daño que pueda implicar una condena de las demandadas, debiendo desestimarse la demanda.

QUINTO- La desestimación de la demanda debería implicar la condena en costas a la parte demandante. Ahora bien, como ha quedado de manifiesto en el curso del procedimiento y en esta misma resolución existen fundadas dudas de derecho sobre el tema, dudas que no van a quedar aclaradas hasta que la Superioridad se pronuncie sobre cada una de las cuestiones planteadas, por lo que no procede hacer expresa condena en costas.

Vistos los artículos citados y demás de pertinente aplicación.

FALLO

Que desestimando la demanda interpuesta por Diego y Emilio contra Daimler AG y Ab Volvo debo absolver y absuelvo a la parte demandada de los pedimentos de la parte actora.

Todo ello sin hacer expresa condena en costas.



Contra esta resolución cabe interponer recurso de apelación en el plazo de veinte días y ante la Audiencia Provincial.

Líbrese testimonio de la presente sentencia que se unirá a los presentes autos, quedando el original en el libro de sentencias de este Juzgado.

Así por esta mi sentencia definitivamente juzgando en esta instancia, lo pronuncio, mando y firmo.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ