



Roj: **SJM V 674/2019 - ECLI:ES:JMV:2019:674**

Id Cendoj: **46250470022019100001**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Valencia**

Sección: **2**

Fecha: **18/02/2019**

Nº de Recurso: **298/2018**

Nº de Resolución: **50/2019**

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **JACINTO TALENS SEGUI**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SJM V 674/2019,**  
**AAJM V 53/2019**

#### **JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 2 DE VALENCIA**

Avenida DEL SALER,14 5º-ZONA ROJA 46071 VALENCIA

**TELÉFONO** : 961927207

N.I.G.: **46250-66-1-2018-0001025**

**Procedimiento Ordinario (Defensa de la competencia - 249.1.4) [OR4] nº 000298/2018**

**SENTENCIA Nº 50/2019**

**MAGISTRADO - JUEZ QUE LA DICTA** : Ilmo Sr D JACINTO TALENS SEGUI

**Lugar**: VALENCIA

**Fecha** : dieciocho de febrero de dos mil diecinueve

**PARTE DEMANDANTE** : Prudencio

**Abogado** : NEREA GARCIA CEBALLOS

**Procurador** : GARCIA DE LA CUADRA RUBIO, Mª ASUNCION

**PARTE DEMANDADA** VOLVO GROUP ESPAÑA SAU

**Procurador** : INIESTA SABATER, CARMEN

**OBJETO DEL JUICIO** : Competencia desleal

#### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO:** Con fecha 5/06/2018 se repartió a este Juzgado demanda en la que se solicitaba se dictase sentencia conforme al suplico de la misma, y sobre la base de los hechos y fundamentos de derecho alegados en la demanda.

**SEGUNDO:** Admitida a trámite la demanda se dio traslado a la parte demandada, la cual contestó a la demanda oponiéndose, señalándose día para la celebración de la audiencia previa.

**TERCERO:** El día señalado tuvo lugar la celebración de la audiencia previa, documentado en el acta elaborada por la Secretaria Judicial, en la que tras la admisión de las pruebas se señaló fecha para la celebración de juicio.

**CUARTO:** El día señalado tuvo lugar la celebración de juicio con el resultado documentado en el acta elaborada por la Secretaria Judicial.



**QUINTO:** Quedan los autos pendientes de sentencia.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

### PRIMERO.- DE LA DEMANDA

En las presentes actuaciones, por la parte actora se pretende se dicte sentencia que contenga los siguientes pronunciamientos:

- a) Se declare que la entidad mercantil demandada es responsable de los daños sufridos por la actora como consecuencia de la concertación de precios llevada a cabo con el resto de fabricantes en el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011.
- b) Se condene a la demandada a pagar a la actora la cantidad de **72.797,14 €**, importe en el que se ha cuantificado el perjuicio ocasionado al actor por la conducta anticompetitiva analizada en la demanda, llevada a cabo por la demandada.
- c) Se condene a la demandada al pago de los intereses legales devengados por las sumas anteriores desde la interpelación judicial hasta su completo pago.
- d) Se condene a la demandada al pago de la totalidad de las costas que resulten causadas en este juicio, por su manifiesta mala fe al ni siquiera contestar a las reclamaciones extrajudiciales efectuadas por esta.

Se ejercita la acción de responsabilidad extracontractual del Art. 1902 CC , sobre la base de una práctica colutorio declara por la Decisión de la Comisión Europea de 19 de junio de 2016 (acción "follow on").

Los hechos en los que se basa la acción son, en síntesis, los siguientes:

- 1) La parte actora adquirió en fecha de 8 de mayo de 2000, en el Concesionario RECASA para vehículos pesados Renault, un vehículo industrial modelo MAGNUM 430T, con placa de matrícula KB .... y número de Bastidor NUM000 , por precio (sin IVA) de 74.527,90€.
- 2) Posteriormente adquirió en el mismo concesionario, en fecha de 9 de febrero de 2004, otro vehículo industrial modelo MAGNUM 440 18 T con placa de matrícula .... LXP y número de Bastidor NUM001 , por precio (sin IVA) de 75.727,53€.
- 3) En fecha de 8 de julio de 2004 adquirió en el Concesionario VALAUTO SA, otro vehículo industrial modelo MAGNUM 480 18 T con placa de matrícula ....GHX y número de Bastidor NUM002 , por precio (sin IVA) de 72.121,45€.
- 4) En fecha de 14 de noviembre de 2005 adquirió en el Concesionario VALAUTO SA, otro vehículo industrial modelo MAGNUM 480 18 T con placa de matrícula .... BRD y número de Bastidor NUM003 , por precio (sin IVA) de 75.000€.
- 5) Los camiones que se adquirieron entre los años 2000 y 2005 fueron fabricados por la mercantil RENAULT TRUCKS ESPAÑA SL, el accionista único de VOLVO GROUP ESPAÑA, S.A.U., titular de las acciones y participaciones de Renault V.I. España, S.A.U. y de Renault Trucks España, S.L., aprobó a finales de 2015 la absorción de Renault V.I. España, S.A.U. y de Renault Trucks España SL por parte de Volvo Group España, S.A.U., lo que supuso la disolución, sin liquidación de las mercantiles absorbidas, así como el traspaso por sucesión universal del patrimonio de ambas sociedades a Volvo Group España SAU.
- 6) A mediados del año 2016, la Comisión Europea dictó una resolución sancionadora, publicando un resumen de la misma en el Diario Oficial de la Comunidad Europea en fecha de 6 de abril de 2017, en la que recogía el reconocimiento de los hechos por parte de cinco de las empresas participantes en el Cártel, imponiéndose a MAN, DAF, IVECO, DAIMLER MERCEDES y VOLVO/RENAULT cuantiosas multas como consecuencia de las infracciones cometidas por el llamado cartel de camiones consistente en la fijación conjunta y al alza de los precios brutos o de fábrica de los camiones ( "camiones medianos" de entre 6 y 16 toneladas y "camiones pesados" de más de 16 toneladas), así como de sus componentes, extras, etc... en el Espacio Económico Europeo, lo que llevó a un sobrecoste en el precio de venta de los vehículos; y además coordinaron el calendario de introducción de las tecnologías sobre emisiones impuesto por la normativa europea, si bien repercutiendo en los clientes finales los costes de la implantación de dichas tecnologías y retrasando la introducción de modelos más eficientes en el mercado (desde el modelo estándar Euro III al Euro VI).
- 7) Las prácticas colusorias y anti competitivas se llevaron a cabo entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011.



8) A raíz de la alteración en la fijación de los precios en el marco de la libre competencia, resulta un clarísimo daño para el conjunto de los adquirentes de esos productos, entre ellos a la actora.

9) Dichas prácticas se vulneran la normativa nacional, en concreto, los Art. 1º y concordantes de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, la Ley General para Defensa de los Consumidores y Usuarios, y la Ley de Competencia Desleal., y produce un perjuicio económico cuantificable y exigible vía responsabilidad civil, prevista en el art. 1.902 del Código Civil.

10) La valoración de los daños se ha efectuado por medio de un informe pericial efectuado por el Ingeniero Técnico Industrial Mecánico, Don Balbino, en el que se cuantifica la posible indemnización que correspondería al actor por los perjuicios ocasionados por dichas prácticas anticompetitivas a partir del valor de adquisición, en base, en primer lugar al sobre coste del vehículo, y en segundo lugar, al perjuicio por la no implantación de la tecnología correspondiente según normativa para la reducción de la emisión de gases, analizando y justificando el perito la cuantía de la reclamación, basada en criterios técnicos, contrastando las facturas de compra de los camiones en cuestión con facturas anteriores y posteriores al periodo del Cartel de Camiones, y con facturas de zonas no afectadas por el Cartel de Camiones, y partiendo de fórmulas econométricas, da con el precio de compra del camión en caso de que el Cartel no hubiese existido, dando lugar a las siguientes cantidades:

a) Por el sobre coste por la colusión de precios de los 4 camiones adquiridos por el actor y afectados por el cartel asciende a la cifra total de **71.405,14€**, teniendo en cuenta que 61.556,15€ corresponde al sobre coste de los 4 vehículos aplicando un porcentaje medio del 20.70% (analizado en la página 73) y 9.848,99 € corresponde a la carga impositiva pagada de más debido al exceso de precio.

b) En cuanto sobre coste por la repercusión en el cliente final de la implementación de las nuevas tecnologías de mejora de las emisiones, se valora el sobre coste en la cantidad 1.392€, analizando (pags. 62-63) los cuatro vehículos industriales objeto de la demanda y haciendo así una valoración de los costes que el fabricante hubiera tenido que asumir con objeto de cumplir con las restricciones medioambientales definidas en la Directiva 91/542/CEE del Consejo Europeo (EURO I - 1992 y EURO II - 1996) y en la Directiva 1999/96/CE (EURO III - 2000, EURO IV - 2005, EURO V - 2008) y que hizo recaer en su totalidad en el cliente final, o sea, mi mandante.

## SEGUNDO.- DE LA CONTESTACIÓN A LA DEMANDA

Por la parte demandada se fórmula oposición a la demanda, en síntesis, sobre la base de los siguientes argumentos:

1) La demandada carece de legitimación pasiva ad causam por no haber sido parte ni del procedimiento seguido ante la Comisión Europea ni destinatario de la Decisión en la que (equivocadamente) se anula la demanda.

2) La parte demandante ejercita una acción "follow on" al amparo de lo previsto en el artículo 1902 CC, teniendo la carga procesal de acreditar que le ha sido causado un perjuicio o una acción ilícita o negligente, y existiendo una relación de causalidad entre el perjuicio y la acción ilícita, lo cual nuestro actuar con la prueba aportada en la demanda.

3) La Decisión declaró la existencia de una infracción de normas de competencia, pero la existencia de dicha infracción no presupone la existencia de un efecto automático e inmediato en el mercado como alega la parte demandante.

4) El primer camión, con número de bastidor NUM000 fue objeto de un contrato de compraventa el 17 de abril de 2000 en el que la demandada vendió a RECASA el referido camión por 81.135,72 €, es decir, por un precio superior al que posteriormente (8 de mayo de 2000), RECASA vendió al demandante el mismo camión (según indica en la demanda por 74.527,90 €), siendo transmitido por la actora el camión en el año 2005.

5) El segundo camión, con número de bastidor NUM001, fue objeto de un contrato de compraventa entre el demandante y el concesionario RECASA el 9 de febrero de 2004, siendo el precio de venta de 75.727,53 €, que sumando el IVA del 12.116,40 € asciende el precio total a 87.843,93 €:

\* El camión fue adquirido de forma directa por la mercantil VALENCIANA DE AUTOMOCIÓN SA (VALAUTO), concesionario privado, por un precio de 71.122 € el 23 de enero de 2004, y debió ser esta empresa quien después lo vendió a RECASA.

\* El precio bruto del camión estaba valorado en 108.583 €, por lo que se acredita que se practicaron importantes descuentos por el concesionario.

6) El tercer camión, con número de bastidor NUM002, fue adquirido al fabricante por VALAUTO, siendo el actor arrendatario y no propietario, siendo el precio de venta de 72.121,45€ (IVA no incluido):



\* El camión fue adquirido al fabricante por VALAUTO el 21 de abril de 2004, siendo el precio bruto de 112.094 €.

\* Se practicaron cuantiosos descuentos, de los que se benefició el concesionario y tras la aplicación de estos el precio de compra venta fue de 65.566 €, lejos de los 83.660,88 objeto de la venta a quien quiera que fuese el adquirente fuese el adquirente.

1) El cuarto camión, con número de bastidor NUM003, fue adquirido al fabricante por VALAUTO, constando D. Prudencio como arrendatario de una operación en la que se desconoce quién es el propietario, y en el que el precio de compra venta del camión fue de 75.000 € (IVA no incluido):

\* El precio bruto de la compraventa estaba fijado en 114.010 €.

\* Se practicaron cuantiosos descuentos de los que se benefició el concesionario y tras la aplicación de estos el precio de compraventa fue de 72.966 €.

2) Todo esto implica que el demandante reclama daños indirectos, los cuales habían producido fuera de la cadena de suministro del fabricante, y en consecuencia debe de probar dichos daños en toda la calidad clientes que proceder al demandante, es decir la existencia de un sobre coste del precio pagado por el concesionario por el camión y que el mismo fue repercutido en todo parte al adquirente.

3) La acreditación de la existencia de descuentos entre el 38 y el 45% en relación con los precios negociados para la compra del camión por concesionario con la compañía local, que posteriormente el concesionario vuelve a negociar con la entidad financiera y, esta última, con el cliente final, revela que se produce una ruptura de cualquier hipotético nexo de causalidad entre el alegado daño y la conducta del demandado como consecuencia de la devolución del precio en la cadena de sucesivos adquirentes.

4) El hecho que la Decisión haya sancionado a determinados fabricantes por una infracción de competencia no quiere decir que está habiendo tenido efectos en el mercado, y ello se desprende de los puntos 80 y 82 de la Decisión.

5) La demandante tiene que demostrar cómo y en qué medida la específica conducta descrita en la Decisión pudo tener un efecto de los precios brutos, como el impacto en los precios de lista brutos pudo haber afectado a los precios netos pagados por los clientes finales, incluyendo los precios bajo el arrendamiento financiero, y que dicho incremento se mantuviera a pesar de los descuentos comerciales.

6) Hay que tomar en consideración que la venta de camiones implica la participación de agentes distintos a lo largo de la cadena de comercialización, con negociaciones individuales en cada uno de los niveles y que implica un importante número de variables para cada camión, cada cliente y cada transacción, lo que implica que al ser cada camión de un diseño único el precio se acuerda en una negociación final entre cliente y concesionario.

7) La propia Decisión señala el carácter particular de los camiones en el punto 26 cuando habla de que los camiones con adquiridos por clientes industriales.

8) Respecto del daño reclamado se considera que existe una absoluta falta de fundamentación por la parte demandada, además de una ausencia de prueba.

9) Los estudios relativos al cálculo de daños por la existencia de actuaciones contrarias a la competencia que ha patrocinado la comisión no demuestran la existencia de efectos y daños en el caso concreto.

10) La *"Comunicación de la Comisión sobre cuantificación del perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea"*, se refiere a la *"Guía práctica"*, es orientativa y no vinculante, debiendo de estarse a las previsiones de cada Estado sobre reparación del daño.

11) Se rechazan las conclusiones del informe pericial aportado de contrario por qué:

12) Interpreta erróneamente el alcance de la Decisión, ya que ésta no proporciona conclusiones acerca de los efectos en el mercado que puede haber tenido la infracción, pues la Decisión lo que sanciona es el intercambio de información sobre precios de lista brutos.

\* El informe contextualiza y describe inadecuadamente el mercado de camiones en España, ya que se limita a describir la teoría económica de la colusión y los factores que facilitan dicho comportamiento, asumiendo erróneamente la información del propio mercado analizado, y partiendo de premisas equivocadas tales como que los camiones son un producto homogéneo, existe simetría de costes entre empresas, o que existe transparencia en la observación de las transacciones, así como la estabilidad en la demanda de camiones.

\* El informe se refiere a ventas, cuando el caso de autos se incluye un arrendamiento financiero, no habiéndose tomado en consideración las particularidades de los acuerdos de leasing, y obviándose que el cliente final



negocia individualmente la transacción con el concesionario y no con el fabricante, que el precio bruto de lista es distinto y no guarda relación alguna con el precio neto de venta al cliente, y que existen factores externos que afectan a precios de los camiones nuevos como la actividad económica.

\* La metodología empleada para cuantificar el daño causado por sobre el precio no es adecuada para el caso de autos, ya que el informe no aporta pruebas económicas ni presenta información sobre el mercado en España que demuestre que el precio de los camiones durante el periodo de la infracción estuvo por encima del precio que había existido en ausencia la misma, limitándose a transcribir literalmente las ideas y conclusiones presentadas en el *paper* académico realizado por José , copiando las fórmulas, tablas, referencias a estudios e incluso gráficos.

\* El informe de José , en el que se basa el informe pericial de la actora, se refiere a un estudio de 191 casos de carteles cubriendo diferentes tipos de infracción en diferentes países y en diferentes periodos de tiempo, resultando que, por una parte, el 8% de los casos estudiados el cartel no tuvo efectos algunos, y por otra parte los cálculos efectuados para valorar el sobreprecio en el presente caso no son correctos por su disparidad en cuanto a porcentajes (0% hasta 80%) y su periodo de tiempo (1770 hasta el 2009).

\* La condición de la parte actora del profesional determina la plena deducibilidad de los impuestos satisfechos con la adquisición del camión como son el IVA o determinadas tasas, lo cual no ha sido considerado el informe pericial.

\* Se considera que, en todo caso, el demandante como profesional habrá repercutido los sobre costes a sus clientes en la prestación de sus servicios.

13) Se formula oposición en cuanto a los intereses ya que la cantidad reclamada es una cantidad que es líquida, habida cuenta de que debe de ser determinada en el caso concreto y en consecuencia no se pueden imputar intereses.

### **TERCERO.- DE LOS HECHOS CONTROVERTIDOS**

Son hechos controvertidos:

1) La falta de legitimación pasiva de la demandada;

1) La normativa aplicable;

1) El alcance de la Decisión de 19 de junio de 2016 de la Comisión.; y

2) La concurrencia de los requisitos del Art. 1902 CC , y particularmente el daño efectivo causado a la actora.

### **CUARTO.- DE LA NORMATIVA APLICABLE**

En primer lugar, y aun siendo el segundo de los hechos controvertido, se considera que es procedente resolver primero la cuestión que se ha suscitado por la parte demandada en torno a la normativa aplicable al presente caso, y particularmente en lo que refiere a la RDL 9/2017 de 26 de mayo (en adelante RDL 9/2017) 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 (en adelante Directiva 2014/104/UE).

A este respecto, la DT 1º del RDL 9/2017 sobre "*Régimen transitorio en materia de acciones de daños resultantes de infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea*" dispone que: "1. Las previsiones recogidas en el artículo tercero de este Real Decreto -ley no se aplicarán con efecto retroactivo. 2. Las previsiones recogidas en el artículo cuarto de este Real Decreto -ley serán aplicables exclusivamente a los procedimientos incoados con posterioridad a su entrada en vigor.". De dicha norma se desprenden que esta solo será de aplicación a situaciones o hechos posteriores a la entrada en vigor del RDL 9/2017, es decir, el 27 de mayo de 2017 ( DF 5º RDL 9/2017 ). Sin embargo, si son de aplicación la Directiva 2014/2014/UE y la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante Ley 15/2007), en la parte no modificada por el RDL 9/2017; así como el Código Civil.

### **QUINTO.- DE LA EXCEPCIÓN DE FALTA DE LEGITIMACIÓN ACTIVA**

En primer lugar, en el acto de audiencia previa se pidió a la parte demandada que aclarara si se estaba alegando la excepción de falta de legitimación activa, a lo que la parte actora aclaró que se efectuaba esa manifestación porque se carecía de información sobre el estado civil del actor, si se haya casado en gananciales, o divorciado, y desconociéndose si los camiones formaban parte o no de la sociedad, y por ello "*ab cuatelam*" se habla de falta de legitimación pasiva.



El tratamiento que se dio a dichas manifestaciones fue el de no tratarlo como excepción procesal al tratarse de una cuestión de fondo, y por tanto apreciable de oficio, pudiendo ser valorada o no su concurrencia en la sentencia.

En el presente caso, la parte actora justifica su legitimación sobre la base de la documenta aportada en relación a la adquisición y uso de los vehículos con matrículas KB .... , .... LXP , ....GHX , y .... BRD , y alegándose en conclusiones ser de aplicación en el caso de matrimonio la previsión del Art. 1385 CC y la jurisprudencia en este precepto asociada. Este Juzgador desconoce si el actor se halla casado o no, y en el caso de estarlo cual es el régimen económico matrimonial y si los vehículos se hallan dentro o no de la sociedad de gananciales de ser éste el régimen económico matrimonial que tenga el actor con su conyuge. No obstante lo anterior, lo que es cierto es que se esta ejercitando una acción de carácter económico, que en todo caso, de prosperar beneficiaría al actor y a la sociedad de gananciales en el caso de estar casado con este régimen. En consecuencia, le es de aplicación la previsión del apartado 2 del Art. 1385 CC , y por tanto, " cualquiera de los cónyuges podrá ejercitar la defensa de los bienes y derechos comunes por vía de acción o de excepción" ., y por tanto no se aprecia falta de legitimación activa.

#### **SEXTO.-DE LA EXCEPCIÓN DE FALTA DE LEGITIMACIÓN PASIVA**

En segundo lugar, se habla de falta de legitimación pasiva sobre la base de alegar que la mercantil VOLVO GROUP ESPAÑA SAU no esta afectada por la Decisión.

La parte actora se admite que la Decisiónafecto a sino que fue la mercantil VOLVO GROUP TRUCKS CENTRAL EUROPE GMBH, y no a la demandada, pero entiende que si tiene legitimación pasiva VOLVO GROUP ESPAÑA SAU, se encuentra dentro de la estructura corporativa del Grupo Volvo, y está participada como único accionistas por RENAULT TRUCKS SA, que si figura como afectado por la Decisión, siendo que la reclamación extrajudicial fue recibida por RENAULT TRUCKS SA, y fue quien les remitió a VOLVO GROUP ESPAÑA SAU.

En ese punto hay que poner de manifiesto que la actora ejercita una acción consecutiva o "follow on" a una resolución administrativa, como es la Decisiónde la Comisión de 19 de junio de 2016.

La Decisión, en sus puntos 98 y 99 dice que:

*"(98) Las siguientes entidades legales se consideran responsables conjunta y solidariamente por la infracción cometida por Volvo/Renault:*

*1) Volvo Lastvagnar AB, como participante directo por su participación en la infracción desde el 17 de enero de 1997 hasta el 8 de abril de 2010, y, como sociedad matriz, por la conducta de su sociedad filial Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (en la medida en que ello no conlleve responsabilidad por Renault Trucks Deutschland GmbH) desde el 20 de enero de 2004 hasta el 18 de enero de 2011. Volvo Lastvagnar AB admitió que ejercía, como sociedad matriz, una influencia decisiva sobre su filial Volvo Group Trucks Central Europe GmbH durante el periodo de referencia.*

*(a) Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, como participante directo, por su participación en la infracción desde el 20 de enero de 2004 hasta el 18 de enero de 2011 y, en calidad de sucesora jurídica y económica, por la participación de Renault Trucks Deutschland GmbH en la infracción desde el 20 de enero de 2004 hasta el 18 de enero de 2011.*

*(a) Se considera Renault Trucks SAS responsable, como participante directo, por su participación en la infracción desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011, y, como sociedad matriz, por la conducta de su sociedad filial Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (en la medida en se considere sucesora jurídica y económica de Renault Trucks Deutschland GmbH) desde el 20 de enero de 2004 hasta el 18 de enero de 2011. Renault admitió que, durante el periodo de referencia, ejercía, como sociedad matriz, una influencia decisiva sobre su filial Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (en la medida en se considere sucesora jurídica y económica de Renault Trucks Deutschland GmbH).*

*(a) AB Volvo, como sociedad matriz, por la conducta de su filial Renault Trueles SAS desde el 2 de enero de 2001 hasta el 18 de enero de 2011:*

*(a) su filial (indirecta) Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (incluyendo su responsabilidad como sucesora jurídica y económica de Renault Trucks Deutschland GmbH) desde el 20 de enero de 2004 hasta el 18 de enero de 2011; y*

*e) su filial Volvo Lastvagnar AB desde el 17 de enero de 1997 hasta el 8 de abril de 2010.*

*(99) AB Volvo a admitió que ejercía, como sociedad matriz, una influencia decisiva sobre su filial Renault Trucks SAS desde el 2 de enero de 2001 hasta el 18 de enero de 2011; sobre su filial Volvo Group Trucks Central Europe GmbH (incluyendo su responsabilidad como sucesora jurídica y económica de Renault Trucks Deutschland*



GmbH) desde el 20 de enero de 2004 hasta el 18 de enero de 2011; y sobre su filial Volvo Lastvagnar AB desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011."

Por lo tanto la parte demandada, no fue, según la Comisión una de las partes del cartel, pues, si bien es cierto que RENAULT TRUCKS SAS que fue afectada por la decisión (letra c) punto (98) de la Decisión), más cierto es que cuando la Decisión ha querido a referirse a las filiales como responsables así lo ha hecho, como se desprende de los propios puntos (98) y (99) de la Decisión, que han sido expuestos. A ello hay que sumar que la acción del Art. 1902 CC no permite extender la responsabilidad de la matriz a la filial por la responsabilidad del hecho ajeno ( Art. 1903 CC ), mientras que la responsabilidad de la filial si que puede extenderse a la matriz por este mismo precepto. En este sentido señalar el Auto del Juzgado de lo Mercantil nº 7 de Barcelona de fecha 23 de enero de 2019 (JO 899/2017). Además, no hay impedimento procesal alguno para dirigir la acción contra AB VOLVO, que es la sucesora de RENAULT TRUCKS SAS, y que en la practica se haya demandada en diversos procedimientos por esta causa. De todo estos, no cabe otra conclusión por este Juzgador que, no constando intervención de la demandada en los hechos objeto de la Decisión, y estando especificada en ésta las filiales afectadas, y no esta reflejada entre ellas la demandada, carece ésta de legitimación pasiva.

No obstante lo anterior, se considera procedente entrar a valorar el resto de hechos controvertidos.

### SEPTIMO.- DEL ALCANCE DE LA DECISIÓN

En tercer lugar, la cuestión mollar, que enlaza con la existencia o no de sobrecostes, es el alcance de la Decisión, es decir, que es lo que dice y que lo que no dice la Decisión. A este respecto, de la Decisión de la Comisión de 19 de junio de 2016 se desprende que el motivo de la sanción es:

"(2) La infracción consistió en acuerdos colusorios relativos a la fijación de precios, la subida de los precios brutos de los camiones en el EEE y el calendario y la repercusión de los costes de introducción de tecnologías de emisiones para camiones medios y pesados exigida por las normas EURO 3 a 6. La infracción abarcó la totalidad del EEE, manteniéndose desde el 17 de enero de 1997 al 18 de enero de 2011" .

La descripción de las conductas sancionadas es la siguiente:

f) Todos los Destinatarios **intercambiaron listas de precios brutos e información acerca de los mismos** y la mayor parte de ellos (véase (48)) intercambiaron sistemas informatizados de configuración de camiones. Todos estos elementos constituyen información sensible a efectos comerciales. Con el tiempo, **los citados sistemas de configuración que mostraban los precios brutos detallados de todos los modelos y opciones sustituyeron a las listas de precios brutos. Ello facilitaba el cálculo del precio bruto para cada una de las configuraciones posibles** . El intercambio se produjo tanto de forma multilateral como bilateral.

(46) En la mayor parte de los casos, **la Información relativa a los precios brutos de componentes de camiones no estaba disponible públicamente** y aquella que sí se encontraba disponible carecía del grado de detalle y precisión de la información intercambiada entre los Destinatarios, entre otros. **Mediante el intercambio de información relativa a precios brutos actuales y listas de precios brutos, combinada con otras informaciones procedentes del mercado, los Destinatarios estaban en disposición de calcular de forma más precisa los precios netos aproximados de sus competidores en cada momento** , en función de la calidad de la información sobre mercados de que dispusieran.

(47) Del mismo modo, el intercambio de sistemas de configuración ayudaba a comparar las ofertas propias con las de los competidores, lo que incrementaba aún más la transparencia del mercado. En particular, los sistemas de configuración permitían dilucidar las opciones adicionales compatibles con cada camión y cuáles de ellas se incluían en el equipamiento de serie u opcional. Todos los Destinatarios, a excepción de DAF tenían acceso al sistema de configuración de al menos otro Destinatario. Algunos sistemas de configuración únicamente permitían el acceso a información técnica, por ejemplo portales con información sobre carrocería, no incluyendo información en materia de precios. [...]

(48) Las citadas prácticas colusorias incluyeron acuerdos y/o **prácticas concertadas en materia de fijación de precios e incremento de precios brutos con el objetivo de alinear los precios brutos en toda el EEE** y el calendario y repercusión de los costes de introducción de las tecnologías de emisiones exigidas por las normas EURO 3 a 6.

(50) Desde el año 1997 hasta finales de 2004, los Destinatarios participaron en reuniones que incluyeron a altos directivos de todas las oficinas centrales<sup>17</sup> (véase, a título ilustrativo, (52)). En dichas reuniones, que tenían lugar varias veces al año, los participantes **discutieron y** , en ocasiones, **acordaron los respectivos incrementos de los precios brutos<sup>18</sup>** Con anterioridad a la introducción de listas de precios aplicables a nivel paneuropeo (EEE) (véase el apartado (28) anterior), los participantes discutieron incrementos de precios brutos, especificando su aplicación a toda el EEE, dividido en sus principales mercados. En el transcurso de reuniones bilaterales adicionales en los años 1997 y 1998, además de las conversaciones regulares detalladas acerca de subidas



de precios brutos, los participantes en cuestión **intercambiaron información al objeto de armonizar las listas de precios brutos en el EEE19** . Ocasionalmente, los participantes, que incluían representantes de las oficinas centrales de todos los Destinatarios, también discutieron los precios netos en ciertos países<sup>20</sup>. Asimismo, **acordaron el calendario de introducción y la repercusión de los costes de tecnologías de emisiones acordes con las normas EURO21** . Adicionalmente a los acuerdos en materia de incremento de precios, los participantes **se informaban entre sí de forma regular de las subidas de precios brutos<sup>22</sup>** . Asimismo, **intercambiaron información en materia de plazos de entrega y sus previsiones de mercado específicas para cada país** , subdivididas por países y categorías de camiones<sup>23</sup>. De forma adicional a las reuniones, **se produjeron intercambios regulares de información sensible en materia de competencia mediante correo electrónico y llamadas telefónicas [...]**

(46) La conducta contraria a la competencia descrita en los apartados (49) a (60) del presente documento tiene por objeto restringir la competencia en el mercado del EEE. La citada conducta **se caracteriza por la coordinación de los precios brutos entre los Destinatarios, en su condición de competidores, de forma directa y mediante el intercambio de información relativa a las subidas previstas en los precios brutos, la limitación y el calendario de introducción de tecnologías acordes con las nuevas normativas en materia de emisiones y el intercambio de otro tipo de informaciones sensibles a efectos comerciales, tales como los pedidos recibidos y los plazos de entrega** . Siendo el precio uno de los principales mecanismos de competencia, los acuerdos y sistemas adoptados por los Destinatarios perseguían, en último término, restringir la competencia en materia de precios en el sentido del apartado 1 del artículo 101 del TFUE y apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE."

La Decisión, por tanto, no dice ni afirma categóricamente que hubo fijación de precios mas allá del punto (2) o de los puntos (50) y (51), sino que se efectuó un intercambio de información con la finalidad de fijar precios (46 y 81); y que dicha información era la herramienta idónea para la fijación de precios (47), y en consecuencia subvertir el libre mercado. A ello hay que sumar que el Art. 17-2 Directiva 2014/104/UE dice que: "Se presumirá que las infracciones de cárteles causan daños y perjuicios. Al infractor le asistirá el derecho a rebatir esa presunción." .

En consecuencia, y teniendo en cuenta que la duración del cartel fue desde el 17 de enero de 1997 al 18 de enero de 2011, salvo la empresa MAN que finalizó el 20 de septiembre de 2010, como se refleja en la Decisión (puntos 89 y 90), y que la finalidad de ese intercambio de información era la fijación de precios brutos, y que hay presunción por la Directiva de sobrecostes por la actuación de cartel y de los daños y perjuicios, se considera que hay prueba de la fijación de precios por la duración del cartel, así como el intercambio de información para la limitación y el calendario de introducción de tecnologías acordes con las nuevas normativas en materia de emisiones.

#### **OCTAVO.- DE LOS REQUISITOS DEL ART. 1902 CC : CUANTIFICACIÓN DEL PERJUICIO**

En última instancia, la cuestión más polémica parte de la prueba de los requisitos del Art. 1902 CC , y particularmente la fórmula de cálculo empleada por la demandante para cuantificar los daños y perjuicios, que en síntesis, se reduce a datos estadísticos, llegando a la conclusión de un hipotético impacto en la fijación de precios del 20.70% sobre el total. Este extremo es controvertido por la demandada sobre la base, en síntesis, de considerar que la fórmula empleada no es objetiva y se parte de la base de datos inexactos y que se refieren a carteles distintos de los que son objeto de la Decisión; y en todo caso existe una repercusión de dicho sobre coste por el actor, bien vía fiscal, bien viva amortización del vehículo, vía precios de servicio a clientes o con la transmisión.

Con independencia de lo anterior, lo cierto es que, recapitulando todo lo expuesto hasta ahora, no debemos olvidar que se ejercita una acción del Art. 1902 CC , que requiere la acreditación de una acción ilícita o negligente, un daños efectivos y una relación de causalidad. De estos extremos, resulta claro para este Juzgador que se da la acción ilícita (fijación de precios), siendo el objeto de discusión el daño efectivo. Los daños, en abstracto se presumen, y la relación de causalidad entre acción y daños es obvia. Sin embargo, fuera de que se considere que hay daño en abstracto, a los efectos del Art. 1902 CC se debe probar el daño efectivo, que es el que se traduce económicamente, y cuya cantidad que se reclama debe de ser probada.

La cuestión principal en este punto es si la formula empleada para calcular el daño efectivo por la actora es correcta o incorrecta. A este respecto, no existe una fórmula concreta ni en la Directiva 2014/104/UE, ni en la Ley 15/2007, para cuantificar los daños de forma efectiva. La carga de la prueba es de la parte actora, salvando los casos de dificultada probatoria, donde hay inversión ( Art. 217-7 LEC ). Este Juzgador es consciente de la dificultada probatoria de la cuantificación de los daños, pero ello no implica que la parte demandada esté obligada a cuantificar, que vendría a ser lo mismo que estar reconociendo la responsabilidad, lo cual no le es exigible; y que la parte actora no utilice todos los medios existentes en la LEC para poder cuantificar o al menos hacerlo de la forma más aproximada posible, como son las diligencias preliminares ( Arts. 256 y sus





LEC ), los medios de aseguramiento de prueba ( Arts. 297 y 298 LEC ) o la prueba anticipada ( Arts. 293 a 296 LEC ). No se hace referencia a las medidas del Art. 283 bis a ) a k) LEC , porque estos preceptos entraron en funcionamiento con la entrada en vigor del RDL 9/2017. El informe de perito de la parte atora, Don Balbino (Documento nº 8 de la demanda), se basa principalmente en el obra del Dr. José , que analiza 191 carteles, y con el único dato de las facturas de compra de los camiones adquiridos por la actora, llegando a la conclusión final de cálculo del daño del 20,7% de sobrecoste por la fijación de los precios brutos, distinguiendo entre sobrecoste por fijación de precios brutos (71.405,14€ impuestos incluidos), y sobrecoste por la repercusión en el cliente final de la implementación de las nuevas tecnologías de mejora de las emisiones (1.392€). Para este Juzgador una media estadística no se considera una fórmula objetiva para cuantificar el daño, sobretodo cuando la media ha sido ponderada por el propio informe pericial, y ello por cuanto que, con independencia de su mayor o menor exactitud, queda sujeta a la propia interpretación de quien la propone, pues lo mismo se podía haber optado en lugar del 20,7% por el 10,7% o el 30,7%, con el mismo argumento; además de partir de la premisa implica que ese 20,7% es el impacto en general del cartel, que afectaría tanto a los sobrecoges por fijación de precios brutos como la repercusión de las tecnologías de emisión de gases definidas en la Directiva 91/542/CEE del Consejo Europeo (EURO I - 1992 y EURO II - 1996) y en la Directiva 1999/96/CE (EURO III - 2000, EURO IV - 2005, EURO V - 2008). Por otra parte, la repercusión por este último concepto se fija en el 100% dando a entender que no debía de haberse repercutido, lo que cual es carente de lógica y antieconómico, pues toda mejora que se incorpora se repercute en el precio. Por lo tanto, la conclusión que extrae este Juzgador es la de que a pesar de considerar presumido el daño de forma abstracta se considera no probada el daño efectivo y su cuantía por la imprecisión del informe pericial tanto respecto al método utilizado como las conclusiones alcanzadas, debiendo de desestimarse la demanda.

#### **NOVENO.- DE LAS COSTAS PROCESALES**

Conforme al Art. 394-1 LEC , y dadas las dudas de hecho y de derecho que ha tenido este Juzgador en las diferentes cuestiones planteadas, no procede imposición de costas.

#### **FALLO**

**QUE DEBO ACORDAR y ACUERDO DESESTIMAR** la demanda interpuesta por D. Prudencio contra VOLVO GROUP ESPAÑA SAU, todo ello sin que proceda imposición de costas.

Llévese el original de esta resolución al Libro de Sentencias Definitivas dejando testimonio de la misma en las actuaciones .

*Se le comunica que conforme a la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de Diciembre de Protección de Datos de Carácter Personal y demás legislación vigente en la materia, los datos contenidos en esta comunicación y en la documentación adjunta son confidenciales, quedando prohibida su transmisión o comunicación pública por cualquier medio o procedimiento, debiendo ser tratados exclusivamente para los fines propios de la Administración de Justicia.*

**MODO DE IMPUGNACIÓN** : mediante recurso de **APELACIÓN** ante la Audiencia Provincial de Valencia ( artículo 455 LECn ). El recurso se interpondrá por medio de escrito presentado en este Juzgado en el plazo de **VEINTE DÍAS** hábiles contados desde el día siguiente de la notificación, limitado a citar la resolución apelada, manifestando la voluntad de recurrir, con expresión de los pronunciamientos que impugna ( artículo 458 LECn ). De conformidad con la D.A. 15ª de la LOPJ , para que sea admitido a trámite el recurso de apelación contra esta resolución deberá constituir un depósito de 50 €, que le será devuelto sólo en el caso de que el recurso sea estimado. El depósito deberá constituirlo ingresando la citada cantidad en el banco BANESTO, en la cuenta correspondiente a este expediente indicando, en el campo "concepto" el código "02 Civil-Apelación" y la fecha de la resolución recurrida con el formato DD/MM/AAAA. En el caso de realizar el ingreso mediante transferencia bancaria, tras completar el Código de Cuenta Corriente (CCC, 20 dígitos), se indicará en el campo "concepto" el número de cuenta el código y la fecha que en la forma expuesta anteriormente.

Así por esta sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

**PUBLICACIÓN** . - Dada y publicada fue la anterior sentencia por el/la Sr/a. Magistrado/a-Juez que la dictó , procediendo a su notificación a las partes , de lo que yo, el/la Secretario Judicial doy fe, en VALENCIA , a dieciocho de febrero de dos mil diecinueve.