



Roj: **SJM PO 975/2019 - ECLI:ES:JMPO:2019:975**

Id Cendoj: **36038470012019100001**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Pontevedra**

Sección: **1**

Fecha: **30/08/2019**

Nº de Recurso: **151/2019**

Nº de Resolución: **158/2019**

Procedimiento: **Recurso de apelación. Concurso de acreedores**

Ponente: **MANUEL MARQUINA ALVAREZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

XDO. DO MERCANTIL N. 1 PONTEVEDRA

SENTENCIA: 00158/2019

ROSALIA DE CASTRO 5

Teléfono: 986 80 51 66 , Fax: 986 80 51 55

Equipo/usuario: MM Modelo: N04390

N.I.G. : 36038 47 1 2019 0000283

OR4 ORDINARIO DEFENSA COMPETENCIA-249.1.4 0000151 /2019

Sobre OTRAS MATERIAS

DEMANDANTE D/ña. TRANSPORTES CABALAR LIQUIDOS ALIMENTARIOS SL

Procurador/a Sr/a. MARIA SANJUAN CARRIL Abogado/a Sr/a. JAVIER NOGUEIRA GARRIDO DEMANDADO D/ña. IVECO SPA

Procurador/a Sr/a. FRANCISCO ABAJO ABRIL

SENTENCIA

PONTEVEDRA, 30 de agosto de 2019.

Vistos por D. MANUEL MARQUINA ÁLVAREZ, Magistrado Titular del Juzgado Mercantil Nº 1 de los de esta ciudad, los presentes autos de Juicio Ordinario nº 151/2019, seguidos a iniciativa de Transportes Cabalar Líquidos Alimentarios, S.L., representada por la procuradora Sra. Sanjuan Carril y asistida por el letrado Sr. Nogueira Garrido, frente a Iveco, S.p.A. (Iveco), rebelde.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La procuradora de la demandante presentó, el día 11 de abril de 2019, escrito de demanda de Juicio Ordinario contra Iveco, en reclamación de cantidad por daños derivados de actividades infractoras del derecho de la competencia. Alegaba que la demandada había formado parte de un cártel, cuya existencia habría determinado el incremento del precio de compra de ciertos tipos de camión, según habría confirmado la Comisión Europea; ella había adquirido cinco camiones con sobrecoste debido a ese motivo, lo que le había generado unos perjuicios estimados en 103.486,04 euros, a los que habría que sumar otros 33.030,38 euros, en concepto de intereses ya devengados.

Admitida la demanda, se dio traslado a la demandada (a través de persona habilitada para recibir emplazamientos) quien no formuló contestación dentro del plazo legal, por lo que fue declarada en situación de rebeldía procesal.



SEGUNDO.- Realizadas las actuaciones anteriores y presentado el informe pericial de la demandante, se señaló fecha para la celebración de la audiencia previa, la cual tuvo lugar el 31 de julio de 2019, con la sola asistencia de la parte demandante.

Al inicio del acto, se le ofreció a la demandante la posibilidad excepcional de que pudiese solicitar un nuevo emplazamiento de la demandada a través de correo certificado en su domicilio social, lo cual rechazó, señalando que el emplazamiento a través de persona facultada debía producir sus plenos efectos.

A continuación, la propia demandante procedió a reducir el importe de sus pretensiones económicas, a la cantidad 51.265,96 euros en concepto de perjuicios sufridos, y a la cantidad de 21.259,11 euros en concepto de intereses ya devengados, todo ello en virtud de las conclusiones de su informe pericial. Propuso prueba documental y pericial.

Admitida toda la prueba propuesta, se declararon los autos vistos para dictar Sentencia conforme al art. 429.8 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC).

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRELIMINAR.- Antes de entrar a analizar el fondo del asunto propiamente dicho, no estará de más dejar constancia del modo en que fue emplazada la demandada para contestar a la demanda y, en consecuencia, de por qué ha sido declarada en situación de rebeldía procesal.

Aun cuando la parte demandante propuso inicialmente que Iveco fuese emplazada en la dirección de su filial en España, Iveco España, S.L., se optó por llevar a cabo dicho emplazamiento por una vía más directa y segura, consistente en la comunicación a través del procurador Sr. Abajo Abril. Mediante los documentos obrantes en otros procesos, existe constancia que esta persona fue habilitada por la propia demandada para recibir en España todo tipo de emplazamientos en su nombre. En concreto, hablamos del poder otorgado ante el notario de Turín D. Remo Maria Morone por un representante de la propia demandada el 17 de mayo de 2018, en cuya página 7 consta que los procuradores designados, entre los que se encuentra el Sr. Abajo Abril (página 2), están habilitados para *chidere e ricevere notifiche, citazioni e comunicazioni* (sic, versión italiana), o para *solicitar y recibir notificaciones, citaciones y emplazamientos* (sic, traducción al castellano); se ha incorporado una copia de dicho poder a las presentes actuaciones. A diferencia de lo que suele ocurrir con los poderes generales otorgados ante notarios españoles, éste no excluye la facultad de recibir el primer emplazamiento al inicio de un proceso, es decir, el emplazamiento para contestar a la demanda. Por este motivo, se ha considerado que el procurador en cuestión es persona plenamente facultada para recibir el emplazamiento de la demandada para contestar a la demanda interpuesta contra ella, no ya como representante procesal, sino como representante legal, según resulta del poder señalado.

Por ello, no se considera infringida en este caso ninguna de las normas de la LEC relativas a los actos de comunicación a las partes, y especialmente el art. 155, referido a las comunicaciones a las partes aún no personadas en el procedimiento. Cuando ese artículo habla de comunicaciones dirigidas al domicilio de las partes no personadas, no podemos entender excluido de ese concepto a aquel representante conocido que está debidamente habilitado al efecto. Por tanto, emplazada la demandada a través de su representante habilitado y dada su incomparecencia, era procedente la declaración de rebeldía, sin que ello suponga infracción de norma procesal esencial ni generación de indefensión material; y especialmente esto último, pues debemos recordar que el art. 166.1 de la LEC solamente prevé la nulidad, y correlativa carencia de efectos de los actos de comunicación, si se ha podido causar indefensión. La indefensión no ha existido aquí cuando la comunicación ha sido recibida por persona habilitada para ello por la demandada, reiteramos, con lo que el contenido del acto comunicado ha de considerarse conocido ya por la misma.

No obstante lo anterior, al inicio del acto de la audiencia previa, se recabó la opinión de la demandante acerca de la forma en que fue realizado el emplazamiento para contestar a la demanda, y se le ofreció la posibilidad de intentar un nuevo emplazamiento en la dirección facilitada por ella misma; esta parte sostuvo que el emplazamiento había observado todas las garantías necesarias y solicitó la continuación de las actuaciones.

PRIMERO.- Interviene la sociedad demandante en el proceso ejercitando una acción de responsabilidad por daños derivados de prácticas infractoras del derecho de la competencia, mediante la cual pretende que la demandada le abone la cantidad de 51.265,96 euros, más otros 21.259,11 euros en concepto de intereses ya devengados. Señala que, para ser dedicados al ejercicio de su actividad de transporte por carretera, habría adquirido a través de sendos contratos de leasing, los siguientes camiones marca Iveco: a) matrículaKFX, el 8 de abril de 2008, por importe de 77.269,80 euros; b) matrículaYDX, el 8 de abril de 2008, por importe de 77.269,80 euros; c) matrículaNQ, el 8 de abril de 2008, por importe de 77.269,80 euros; d) matrículaRXG, el 8 de abril de 2008, por importe de 77.269,80 euros; y e) matrículaQNH, el 13 de mayo de 2009,



por importe de 83.723,40 euros. El día 6 de abril de 2017 habría sido publicada la Decisión de la Comisión Europea dictada en el asunto AT.39824, en el marco de un procedimiento seguido en virtud del art. 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y del art. 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (AEEE), en la que se habría confirmado la participación de Iveco en acuerdos colusorios sobre la fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones en el EEE, así como el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones en el caso de los camiones medios y pesados, exigidas por las normas EURO 3 a 6, lo cual habría tenido como consecuencia el incremento de precio de venta de los camiones medios y grandes. En el caso de Iveco, la infracción declarada por la Comisión habría durado desde el 17 de enero de 1997 al 18 de enero de 2011. El 27 de marzo de 2018, la actora habría instado sendos actos de conciliación con Iveco, ante el Juzgado y ante Notario, que no habrían podido celebrarse por incomparecencia de esta última. Reclamaba inicialmente la cantidad de 103.486,04 euros, más otros 33.030,38 euros en concepto de intereses ya devengados, sin perjuicio de reducirla en función de las conclusiones del dictamen pericial que estaba preparando, lo cual llevó a cabo en efecto en el acto de la audiencia previa.

SEGUNDO.- En el caso concreto que nos ocupa, en el que se ejercita una acción de reclamación de daños derivada del que se viene denominando "cártel del camión", de las denominadas acciones *follow on*, entendemos que el punto de partida ha de ser la Resolución que confirmó la existencia de las prácticas cartelizadas, las describió, identificó a los sujetos intervinientes, y los sancionó. Tal es la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, dictada en el asunto AT.39824, cuyo resumen fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el 6 de abril de 2017. Aun cuando, según la propia publicación, la única versión del texto es la redactada en idioma inglés, lo reproduciremos en castellano, tal como fue recogida en la misma publicación:

El 19 de julio de 2016 la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE. De acuerdo con las disposiciones del artículo 30 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, la Comisión publica a continuación los nombres de las partes y el contenido principal de la Decisión, incluidas las sanciones impuestas, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas para que no se revelen sus secretos comerciales.

1. INTRODUCCIÓN

1) *La Decisión se refiere a una infracción única y continuada del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE.*

2) *Los destinatarios de la Decisión son las siguientes entidades: MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (en lo sucesivo, conjuntamente denominados "MAN"); Daimler AG (en lo sucesivo, "Daimler"); Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A., Iveco Magirus AG (en lo sucesivo, conjuntamente denominados "Iveco"); AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, (en lo sucesivo, conjuntamente denominados "Volvo/Renault"); PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH, DAF Trucks N.V., DAF (en lo sucesivo, conjuntamente denominados "DAF").*

2. DESCRIPCIÓN DEL ASUNTO

2.1. Procedimiento

3) *A raíz de una solicitud de dispensa del pago de multas presentada por MAN el 20 de septiembre de 2010, la Comisión llevó a cabo inspecciones en los locales de los distintos fabricantes de camiones, entre el 18 y el 21 de enero de 2011. El 28 de enero de 2011, Volvo/Renault solicitó una reducción de las multas, seguido de Daimler el 10 de febrero de 2011 a las 10.00 de la mañana, e Iveco el 10 de febrero de 2011, a las 22.22 horas.*

4) *El 20 de noviembre de 2014, la Comisión incoó el procedimiento previsto en el artículo 11, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 1/2003 contra DAF, Daimler, Iveco, MAN y Volvo/Renault, y adoptó un pliego de cargos, que notificó a estas entidades.*

5) *Tras la adopción del pliego de cargos, los destinatarios se dirigieron a la Comisión de manera informal y solicitaron que se tramitara el asunto con arreglo al procedimiento de transacción. La Comisión decidió iniciar un procedimiento de transacción en el presente asunto después de que cada uno de los destinatarios confirmara su voluntad de entablar conversaciones con vistas a una transacción. Posteriormente, MAN, DAF, Daimler, Volvo/Renault e Iveco enviaron a la Comisión su solicitud formal de transacción con arreglo al artículo 10 bis, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 773/2004 de la Comisión.*

6) *El Comité Consultivo sobre Prácticas Restrictivas y Posiciones Dominantes emitió un dictamen favorable el 18 de julio de 2016 y la Comisión adoptó la Decisión el 19 de julio de 2016.*

2.2. Destinatarios y duración



7) Los destinatarios de la Decisión han participado en una colusión o han tenido responsabilidad en ella, infringiendo, por tanto, el artículo 101 del Tratado, durante los períodos indicados a continuación. En aplicación del punto 26 de las Directrices sobre multas, a Volvo/Renault se le concedió una dispensa parcial para el período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 15 de enero de 2001.

MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH:

17 de enero de 1997 - 20 de septiembre de 2010

Daimler AG: 17 de enero de 1997 - 18 de enero de 2011

Fiat Chrysler Automobiles N.V., CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A., Iveco Magirus AG: 17 de enero de 1997 - 18 de enero de 2011

AB Volvo (publ), Volvo Lastvagnar AB, Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH: 17 de enero de 1997 - 18 de enero de 2011

PACCAR Inc., DAF Trucks Deutschland GmbH, DAF Trucks N.V.: 17 de enero de 1997 - 18 de enero de 2011

2.3. Resumen de la infracción

8) 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.

9) 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.

10) 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.

11) La infracción abarcó la totalidad del EEE y duró desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011 [...] (sic).

Como podemos observar, la demandada Iveco es una de las empresas implicadas en el cártel (entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011) y, en todo caso, fue destinataria de la Decisión de la Comisión; la existencia del cártel supuso acuerdos y prácticas sobre fijación de precios e incremento de precios brutos con el fin de alinear los precios brutos en el denominado Espacio Económico Europeo, y el calendario y la repercusión de costes para la introducción de nuevas tecnologías de emisiones; y afectó a los camiones medios (con un peso de entre 6 y 16 toneladas) y a los camiones pesados (con un peso de más de 16 toneladas), tanto rígidos como cabezas tractoras.

En otro orden de cosas, la entidad demandante ha acreditado mediante sus documentos 1 a 5, los cuales no han sido discutidos (merced a la voluntaria incomparecencia de la demandada), que adquirió cinco camiones de los fabricados y vendidos por la demandada, por medio de los correspondientes contratos de arrendamiento financiero, así como los precios abonados; también acreditan los mismos documentos que los camiones en cuestión se encuentran dentro del grupo de los afectados por el cártel, y que fueron adquiridos dentro del periodo de la infracción.

De este modo, resultan acreditadas la legitimación pasiva de la demandada, como integrante del cártel y destinataria de la Decisión, y la legitimación activa de la demandante, como adquirente de camiones afectados, si no de manera directa, al menos de manera indirecta (a través de las entidades de *leasing* con quienes firmó los correspondientes contratos).

TERCERO.- Tal como señala la propia demandante en su escrito de demanda, resulta aplicable aquí lo dispuesto en el art. 1902 del Código Civil (CC), sobre responsabilidad extracontractual por daños; lo que nunca resultará de aplicación serán las normas reguladoras de la compensación de los daños causados por las prácticas restrictivas de la competencia, recogidas ahora en la Ley de Defensa de la Competencia (LDC). Esas



normas fueron introducidas en la LDC por el Real Decreto Ley 9/2017, en concreto, por su art. 3 , para el cual veda cualquier posibilidad de aplicación retroactiva su disposición transitoria 1ª.

Ahora bien, el Real Decreto Ley 9/2017 supuso la trasposición al derecho interno español de las disposiciones recogidas en la Directiva 2014/104, "relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea", comúnmente denominada Directiva de Daños. El art. 22 de dicha Directiva excluyó la aplicación retroactiva de las disposiciones sustantivas derivadas de ella a las acciones ejercitadas antes del día de su entrada en vigor, 26 de diciembre de 2014, pero no las de las disposiciones de otra naturaleza, las cuales sí son aplicables a situaciones anteriores a la entrada en vigor de la Directiva, aunque sólo en el contexto de acciones que, a su vez, hayan sido ejercitadas después de esa entrada en vigor. Esto fue admitido en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (STJUE) de 28 de marzo de 2019, asunto C-637/17 , que siguió en este sentido las conclusiones presentadas al respecto por el Abogado General.

No nos va a conducir lo anterior a invocar el efecto directo de la Directiva (STJUE de 5 de febrero de 1963, Van Gend en Loos), porque no concurren los requisitos oportunos y, también, por las dificultades que ello acarrearía en un supuesto como éste en el que nos encontramos con relaciones horizontales o establecidas estrictamente entre particulares. Sin embargo, sí podemos traer a colación el principio de interpretación conforme, con arreglo al cual el derecho nacional debe ser interpretado y aplicado de manera que conduzca a la consecución de los objetivos perseguidos por el derecho comunitario o de la UE. Así señala la STJUE de 4 julio de 2006, asunto C-212/04 , en relación con las Directivas, que *los tribunales nacionales deben interpretar todo el ordenamiento jurídico nacional, desde el mismo momento de la entrada en vigor de una directiva, teniendo en cuenta el tenor literal y la finalidad de esa directiva, de manera tan amplia que permita llegar a un resultado compatible con el objetivo perseguido por ésta* (sic). Por tanto, no podremos hacer una interpretación conforme a los principios de la Directiva de Daños de las disposiciones de derecho sustantivo aplicables (art. 1902 del CC), puesto que los hechos objeto del proceso acaecieron antes de la entrada en vigor de dicha norma comunitaria; pero no ocurrirá lo mismo con las normas de tipo adjetivo, puesto que la acción de la demandante nació y fue ejercitada después de esa entrada en vigor (la demanda fue presentada en abril de 2019, la acción debemos entenderla nacida con la publicación de la Decisión de la Comisión el 6 de abril de 2017, mientras que la Directiva de Daños entró en vigor el 26 de diciembre de 2014).

No obstante lo anterior, y aunque entendamos que, merced a las previsiones expresas sobre irretroactividad de las disposiciones sustantivas derivadas de la Directiva de Daños, no se puede hacer una interpretación y aplicación del art. 1902 del CC conforme a la misma, ello no impedirá que, a pesar de todo, sigamos los mismos principios referidos a la compensación de daños derivados de prácticas cartelizadas. Ello se debe a que, ya antes de la Directiva de Daños, habían sido fijados esos principios en la jurisprudencia del TJUE (por ejemplo, STJUE de 13 de julio de 2006, asuntos acumulados C- 295/04 a C-298/04) y de nuestro Tribunal Supremo (por ejemplo, STS nº 651/2013, de 7 de noviembre , conocida como la Sentencia del "cártel del azúcar"). Existe, así, una importante homogeneidad en esta materia, antes y después de la Directiva de Daños y las normas nacionales de trasposición. De esa doctrina jurisprudencial resultaba, en este tipo de supuestos, la matización de alguno de los elementos propios del sistema general de responsabilidad extracontractual o aquiliana, dimanante del referido art. 1902 del CC : acción ilícita, nexo causal y daño efectivo. En concreto, la prueba de la acción ilícita y del nexo causal eran ya facilitadas por la constatación administrativa de una conducta infractora del derecho de la competencia, junto con la existencia de un vínculo contractual, directo o indirecto, entre el perjudicado y el infractor. En cuanto al daño sufrido por el perjudicado, su constatación venía facilitada por la aplicación de la *regla in re ipsa* , conforme a lo que se presume la existencia del daño cuando se imputa al demandado un ilícito del que, como regla general, se derivan daños de la clase de los descritos en la demanda; mientras, para su cuantificación, dadas las innegables dificultades, se estimaba suficiente el esfuerzo de recreación de un escenario hipotético pero razonable de estimación (STS nº 651/2013).

CUARTO.- Para entrar ya a fondo en las circunstancias del caso concreto que nos ocupa, y partiendo de lo que hemos señalado en los Fundamentos anteriores, podemos concluir que la demandante ha acreditado la acción ilícita de la demandada y el nexo causal con el perjuicio que dice sufrido; ello resulta de la existencia de la Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2016, que constata la conducta infractora del derecho de la competencia y tiene a la propia demandada, Iveco, como una de las empresas destinatarias, junto con los contratos de arrendamiento financiero a través de los que la actora adquirió sus camiones, que constatan su vínculo contractual indirecto con la propia demandada (a través de las entidades de *leasing*).

En cuanto a la constatación del daño, hemos de presumirlo, una vez que en la demanda, en concordancia con la Decisión de la Comisión, se atribuye a Iveco una conducta infractora del derecho de la competencia de aquellas de las que ordinariamente se derivan ese tipo de perjuicios o efectos dañosos; o sea, la asunción de un sobrecoste en la adquisición de los camiones, derivado de una previa fijación o incremento de precios (según



el documento reconocido por la Comisión, Quantifying antitrust damages de 2009, comúnmente denominado "Informe Oxera", en el 93% de los casos los cárteles aplican sobrepuestos). Para comprender este extremo basta con remitirnos a los párrafos 8 y siguientes del resumen de la Decisión, que hemos transcrito en el Fundamento Jurídico Segundo. La entidad demandada, al no ofrecer una versión distinta de los hechos ni aportar prueba alguna que pueda desmentir lo que resulta de las de la demandante, no ha podido destruir esta presunción.

Por último, queda la cuestión más compleja, que es la de la cuantificación del daño que, como hemos dicho más arriba, basta que se haga mediante la representación de un escenario hipotético (los precios de compra que habrían tenido los camiones de no haber existido el cártel) pero razonable. Para ello ha aportado la parte demandante un dictamen pericial elaborado por la entidad Zunzunegui y Sobrino Asociados, S.L., en cuya redacción han intervenido hasta tres economistas, según se señala en su encabezamiento, y que está basado, además, en un estudio realizado por la Universidad de Santiago de Compostela. Como hemos de entender que las conclusiones de ese dictamen han sido negadas por la demandada rebelde, procederemos a analizar si el método seguido y las conclusiones alcanzadas pueden ser considerados lo suficientemente razonables, como para reconocer las cantidades mencionadas en el mismo; y adelantamos que no podemos compartir esas conclusiones en su totalidad.

Ante todo, nos encontramos con un extenso informe (más de 120 páginas), que al final podemos reducir a menos de la mitad, puesto que gran parte de su contenido consiste en reiteraciones de diversos datos y valoraciones, e incluso integra el estudio elaborado por la Universidad de Santiago de Compostela, cuando ya con anterioridad se ha reproducido casi literalmente la mayor parte de su contenido. Por otro lado, dentro de una multitud de datos y conceptos económicos difíciles de comprender para quien no es experto en la materia, menciona (tanto el informe propiamente dicho, como el estudio de la Universidad de Santiago de Compostela) ciertas circunstancias que no acabamos de asimilar totalmente. Así, a la hora de contemplar una evolución de los precios de los camiones solamente tiene en cuenta datos de Alemania y Holanda, cuando en Holanda no se fabrican camiones de hasta 15 toneladas (según los propios datos del informe, página 83), y no atiende a los datos de España, simplemente dando la excusa de que sería muy laborioso conseguir la información necesaria; ello cuando España es un mercado importante y un fabricante importante (frente a Alemania, que es el principal productor mundial, fabrica aproximadamente una 3ª parte de camiones de hasta 15 toneladas, y sólo algo menos de una 4ª parte de los de más de 15 toneladas) y, sobre todo, cuando España es el mercado que hay que tener en cuenta a la hora de calcular el daño provocado por el cártel a nuestra demandante (pues adquirió sus camiones en nuestro país). También llama la atención que, a la hora de buscar lo que denomina "un contrafactual" o mercado de referencia de camiones no afectado por el cártel, con el objeto de elaborar una comparativa, se incline el informe (y la Universidad) por México, y no lo haga por otros países en los que, tanto la producción como la compra de camiones es más importante, y cuyas economías son más similares a las europeas, como Japón o Estados Unidos (según resulta de los datos que constan en el mismo informe). Además, tampoco podemos decir que este informe contemple realmente la recreación de un escenario hipotético que, de forma razonable, dibuje la anatomía de un mercado sin infracción, de tal modo que, de ese escenario y en su comparación con el escenario infractor, que es el conocido a través del precio satisfecho por la adquisición de los camiones, pueda estimarse el daño que para la actora derivó de la conducta cartelizada de la demandada (que es lo que viene exigiendo la jurisprudencia, STS nº 651/2013). De hecho, todo se basa en análisis de ciertos datos estadísticos y de estudios científicos, pero nunca se llega a representar el escenario hipotético de un mercado español de camiones sin cártel.

Finalmente, no logramos desentrañar el por qué se llega a la conclusión de que el sobrecoste soportado por la entidad actora fue del 16,68% (lo menciona como conclusión y no a meros efectos de cálculo en las páginas 5, 6, 63, 64, 72 ó 111), pues no lo explica suficientemente y, sobre todo, no lo explica en términos accesibles. Además, tampoco expone adecuadamente por qué determina un sobrecoste superior al 16% en el mercado español, del que no analiza ningún dato, cuando a la hora de comprobar el Índice de Precios Industriales en un mercado de referencia como el alemán (tanto en producción como en compra de camiones) obtiene un resultado del 10,6% (ver página 99); o cuando usando el modelo de comparación con datos de otros mercados geográficos ("difference-in-differences approach"), aunque se trate del mercado mexicano, obtiene un resultado del 9,85% (ver página 109); o también, cuando usando el modelo de comparación diacrónica en el mismo mercado ("benchmark approach"), aunque se trate del mercado alemán y no del español, obtiene un primer resultado del 8,67% (ver página 107).

Así las cosas, ante la imposibilidad de compartir en su totalidad el porcentaje de sobrecoste propuesto en las conclusiones del dictamen pericial, será preciso hacer uso de las facultades de estimación judicial del importe de los daños. Para paliar las importantes dificultades que se nos plantean en este sentido nos puede servir de referencia, aunque carezca de cualquier efecto vinculante, la "Guía práctica para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los arts. 101 o 102 del TFUE ", elaborada por



los servicios de la Comisión Europea. En dicha guía, entre otras muchas consideraciones, se recoge, a los efectos de calcular las compensaciones de los perjudicados por un cártel, que pueden ser útiles los métodos comparativos consistentes en *estimar lo que habría ocurrido de no haberse producido la infracción examinando periodos anteriores o posteriores a la infracción u otros mercados que no han sido afectados por la misma* (sic); son, respectivamente los modelos "benchmark approach" y "difference-in-differences approach". También menciona otros métodos no comparativos, como son los modelos económicos o los basados en los costes.

Pues bien, teniendo en cuenta esas previsiones, y que en el informe pericial de la demandante se constatan datos de incremento de precios, derivados de estadísticas de las que no hay motivo para dudar, que van desde el 8,67% al 10,6%, según se usen los modelos de comparación o uno no comparativo, podemos estimar un perjuicio razonable para la demandante equivalente al 9% del precio de adquisición de cada camión. Ello determinará la compensación total de los perjuicios, ya deriven del incremento de los precios de venta de los camiones, ya deriven de la repercusión de los costes de introducción de nuevas tecnologías a que se refiere la Decisión de 19 de julio de 2016.

Por supuesto, el porcentaje de estimación del daño deberá ser calculado para cada camión en función de su precio de compra real, no sobre la suma de las cuotas del *leasing* convenido (lo cual no supuso más que el método de financiación elegido por la actora para llevar a cabo la adquisición, y en el que nada tuvo que ver la demandada), tal como se hace en el mismo informe pericial (páginas 6 a 8). De tal modo, la compensación por cada uno de los camiones matrículasKFX ,YDX ,NQ yRXG , adquiridos el 8 de abril de 2008, asciende a **6.183 euros** (el precio de compra real es de 68.700 euros), lo que supone un total de 24.732 euros; mientras, por el camión matrículaQNH , adquirido el 13 de mayo de 2009, la compensación será de **6.003 euros** (el precio de compra real es de 66.700 euros).

QUINTO.- Respecto a los intereses reclamados en la demanda, habrá que estar a lo dispuesto por los arts. 1101 y 1108 del CC , conforme a los cuales habrá de abonar el interés legal de la cantidad adeudada, en concepto de daños y perjuicios, el que haya faltado al cumplimiento de sus obligaciones. En un caso de responsabilidad extracontractual por daños regido por el art. 1902 CC , para lograr la plena reparación del perjudicado, ese interés habrá de ser computado desde el momento de la producción del daño, traducida aquí en el de la compra de cada uno de los camiones. Coincide esta solución, además, con la que propone la misma Directiva de Daños; aun cuando no sea directamente aplicable al caso, debemos recordar su considerando nº 12 cuando señala que *cualquier persona que haya sufrido un perjuicio ocasionado por tal infracción puede solicitar resarcimiento por el daño emergente (damnum emergens), el lucro cesante (pérdida de beneficios o lucrum cessans), más los intereses, con independencia de si en las normas nacionales estas categorías se definen por separado o conjuntamente. El pago de intereses es un elemento esencial del resarcimiento para reparar los daños y perjuicios sufridos teniendo en cuenta el transcurso del tiempo, y debe exigirse desde el momento en que ocurrió el daño hasta aquel en que se abone la indemnización [...]* (sic).

Con ello, el interés legal aplicable empezará a devengarse el 8 de abril de 2008 para 24.732 euros (correspondientes a los cuatro primeros camiones), y el 13 de mayo de 2009 para 6.003 euros (correspondientes al último camión).

SEXTO.- Conforme al art. 394.2 de la LEC , en los procesos declarativos , *si fuere parcial la estimación o desestimación de las pretensiones, cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad, a no ser que hubiere méritos para imponerlas a una de ellas por haber litigado con temeridad* (sic). En este litigio la estimación de las pretensiones ejercitadas en la demanda es parcial, sin que se haya detectado temeridad en la conducta procesal de ninguna de las partes, por lo que no procede efectuar pronunciamiento alguno sobre las costas.

Vistos los artículos citados y demás de pertinente aplicación.

FALLO

Se ESTIMA PARCIALMENTE la demanda interpuesta por Transportes Cabalar Líquidos Alimentarios, S.L., contra Iveco, S.p.A., y se CONDENA a la demandada a abonar a la demandante en concepto de indemnización por daños la cantidad total de **30.735 EUROS**, junto con el interés legal, que se contará desde el 8 de abril de 2008 para 24.732 euros, y desde el 13 de mayo de 2009 para 6.003 euros. Sin expreso pronunciamiento sobre las costas procesales.

Esta Sentencia no es firme y contra la misma cabe interponer recurso de apelación en el plazo de **20 DÍAS** , por escrito y expresando los motivos por los que se recurre, ante la Ilma. Audiencia Provincial de Pontevedra. De acuerdo con la Disposición Adicional 15ª de la Ley Orgánica del Poder Judicial , las partes, para poder



presentar el recurso tendrán que consignar la cantidad de **50 EUROS** en la cuenta de este Juzgado, abierta en el Banco Santander. Están exentos de esta obligación los titulares del derecho a la justicia gratuita.

Notifíquese esta Sentencia a las partes, llévese al Libro de su clase y déjese testimonio suficiente en los autos.

Así por esta mi Sentencia la pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACIÓN .- La anterior sentencia ha sido leída por el Sr. Juez que la dictó en el día de la fecha, hallándose celebrando audiencia pública. Doy fe.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ