



Roj: **SJM BI 547/2019 - ECLI:ES:JMBI:2019:547**

Id Cendoj: **48020470012019100158**

Órgano: **Juzgado de lo Mercantil**

Sede: **Bilbao**

Sección: **1**

Fecha: **03/04/2019**

Nº de Recurso: **720/2018**

Nº de Resolución: **161/2019**

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

Ponente: **MARCOS FRANCISCO BERMUDEZ AVILA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SJM BI 547/2019,**
SAP BI 265/2020

**JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 1
DE BILBAO (VIZCAYA).**

Barroeta Aldamar, 10, planta 3ª.

CP 48001

Tfno: 94 401 66 87.

Fax: 94 401 69 73.

SENTENCIA Nº 161/2019

En Bilbao, a 3 de abril de 2.019.

Procedimiento : J. Ordinario 720/18

Sobre : Reclamación de daños y perjuicios derivados de una infracción de las normas de defensa de la competencia. Cártel de los camiones.

Demandante : EULEN, S.A.

Procurador/a Sr/Sra: J. Gorrochategui.

Letrado/a Sr./a: J.L. Casajuana.

Demandado/a/s : CNH INDUSTRIAL NV, IVECO, S.P.A.

Procurador/a Sr/a.: M. Crespo.

Letrado/a Sr./a.: I. Igartua.

Vistos por mí, MARCOS BERMÚDEZ AVILA, Magistrado-Juez del Juzgado de lo Mercantil nº 1 Bilbao, los presentes autos.

ANTECEDENTES

PROCESALES

1. LA DEMANDA. Reclamación del 20,70% de sobreprecio más el coste de introducción de tecnológicas no contaminantes y sus intereses.

La compradora, en su demanda presentada el 04.10.2018, reclama a las dos fabricantes de los camiones adquiridos en su día, el importe total de 225.596,95 euros, desglosados en las siguientes cantidades:



145.654,75 euros como sobreprecio estimado en la compra de los camiones que relaciona en su demanda; 6.292 euros por coste de introducción de tecnologías no contaminantes; y 100.650,20 euros correspondientes a los intereses legales desde la fecha de adquisición del camión hasta la fecha de la demanda. Intereses posteriores a la demanda y costas.

En apoyo de su pretensión esgrime los siguientes hechos, fundamentos de derechos y elementos probatorios:

a) Prácticas ilícitas de los miembros del cartel: participación en un pacto de precios contrario a las normas de libre competencia existentes en el EEE, según los hechos declarados probados en la Decisión sancionadora de la comisión, que fueron expresamente reconocidos.

b) 17 camiones adquiridos con sobreprecio durante el periodo acotado por la Decisión (17/01/1997 a 18/01/2011). Cuadro en la página 5 de la demanda, y documentación acreditativa, docs. 4 a 53.

c) Realidad del daño (irrefutable, arts. 75.1 y 76.3 LDC) y cuantificación de la indemnización. Informe pericial, doc. 54. Según dicho informe y el contenido de la Decisión, las prácticas colusorias tuvieron lugar en dos direcciones: (1) la repercusión de los costes para la introducción de las tecnologías de emisión requeridas en las normas Euro III y Euro IV (apartado II.4): 6.292 euros (tabla pág. 12) y (2) aumento de los precios brutos en el EEE para camiones medianos y pesados (sobreprecio repercutido ilícitamente). Apartado II 6-7 del informe: el 20,70% del precio de adquisición de cada camión.

2. LA CONTESTACIÓN. Desestimación íntegra: no ha quedado probado el daño causado a la demandante.

Las mercantiles codemandadas solicitan la íntegra desestimación de las pretensiones de condena ejercitadas en su contra con base en los siguientes argumentos:

a) Falta de legitimación activa de la demandante: no ha acreditado que haya comprado los camiones, ni siquiera que haya pagado el precio total de la adquisición. No prueba el pago de las facturas.

b) Falta de legitimación pasiva de las codemandadas: no son responsables de la comercialización de camiones marca IVECO en España: las codemandadas no vendieron los camiones, ni ha fijado su precio. Por ello, no cabe reclamación de un supuesto sobreprecio en las ventas de camiones a quien no ha tenido intervención en tales ventas. Incluso si CNHI estuviera implicada en la comercialización de camiones IVECO en España, la Decisión de la Comisión establece claramente que CNHI sólo participó en la conducta durante un periodo de 18 días: del 1 al 18 de enero de 2011.

c) Prescripción de la acción: ejercita la demandante una acción por responsabilidad extracontractual del art. 1902 CC . Esta reclamación está sujeta al plazo de prescripción de un año a contar desde que tuvo conocimiento de los daños (art. 1968 CC). El plazo de prescripción que prevé la nueva Directiva de Daños 2014/104, implementada por el RDL 9/2017, de 26 de mayo, no resulta de aplicación, al no tener sus disposiciones carácter retroactivo.

d) Las conductas contempladas en la Decisión no afectaron al mercado español: la Decisión no demuestra (i) la existencia de un vínculo entre las conductas contempladas en la Decisión y las listas de precios brutos para la venta de camiones IVECO en España, ni que (ii) las sociedades destinatarias de la Decisión hayan realizado ninguna conducta que tuviera influencia en las listas de precios brutos o precios netos para la venta de camiones IVECO en España. La decisión se refiere prácticamente en exclusiva a intercambios de información relativos a precios de lista brutos que no eran utilizados como precios netos realmente pagados por los consumidores finales.

e) La Decisión no prueba la existencia de daño ni este se presume: incluso en el ámbito de las acciones *follow-on* se establece la obligación para el juez nacional de comprobar tanto la existencia del daño alegado como la existencia de una relación de causalidad directa entre eses daño y la infracción. La decisión de la Comisión no prueba ningún sobrecoste en camiones comercializados por ninguna de las destinatarias.

f) La demandante no acredita la concurrencia de ninguno de los requisitos necesarios para que prospere una acción de daños derivados de un ilícito concurrencial: (i) conducta causante del daño; (ii) daño cierto: los defectos del informe pericial aportado por la demandante ponen de manifiesto la falta de fundamento de los daños estimados (págs. 41 y ss de la contestación); (iii) relación de causal entre la conducta dolosa o negligente y el daño; (iv) no está demostrado que las conductas relativas a las normas Euro 3 y Euro 6 puedan causar ningún daño. Subsidiariamente: la demandante ha trasladado aguas abajo cualquier sobrecoste, a sus propios clientes. Y, en todo caso, y en un porcentaje similar al tipo impositivo que soportó, se habría beneficiado de una reducción fiscal por dicho supuesto sobrecoste que en todo caso debería reducirse del importe del mismo.

g) Los intereses de demora reclamados por la demandante son improcedentes.



FUNDAMENTOS DE DERECHO

La demanda debe ser parcialmente estimada, condenando a las fabricantes de camiones demandadas a indemnizar a la compradora el 15% del precio de adquisición de cada uno de los 17 camiones, con los intereses legales desde la fecha de compra, de conformidad con lo dispuesto en el art. 101 del TFUE en relación con el art. 1902 del Código Civil y los artículos 71 y ss. de la Ley de Defensa de la Competencia .

PRIMERO. Sobre la alegada prescripción de la acción. Desestimación

El 06.04.17 fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el resumen de la Decisión de la Comisión de 19.07.2016 en virtud de la cual es ejercitada la reclamación objeto de este pleito, mediante la presentación del escrito de demanda el 04.10.2018.

Con apoyo en estos datos, las fabricantes codemandadas esgrimen que ha prescrito el ejercicio de la acción para exigir responsabilidad por las obligaciones derivadas de la culpa o negligencia de que se trata en el art. 1.902 CC , porque: el art. 74 de la LCD , en su nueva redacción dada por el RDL 9/2017, de 26 de mayo, que prevé el plazo de 5 años para ejercitar la reclamación no es aplicable en este caso, en virtud de lo dispuesto en su d.t. 1^a donde expresamente se dice que *no se aplicarán con efecto retroactivo* las previsiones recogidas en el artículo tercero, entre las que se incluye dicha modificación del plazo de prescripción. Y cuando la demanda fue presentada había ya transcurrido el plazo de prescripción de un año previsto en el art. 1.968 del CC , a contar desde la publicación de la Decisión.

No pueden compartirse ninguna de estas dos afirmaciones.

a) Es aplicable a esta demanda el plazo de prescripción del 5 años previsto en el art. 74 de la LDC , porque la acción ha sido ejercitada tras la entrada en vigor del precepto

De la **literalidad** de la norma que establece el régimen transitorio de la reforma legal que amplía el plazo de prescripción, no resulta de manera inequívoca que este nuevo término no sea de aplicación también en estos procedimientos judiciales entablados con posterioridad a la entrada en vigor del precepto. O, en otros términos, no está claro, al menos puede leerse del tenor literal del precepto, que las que acciones nacieron antes (cuando la Comisión sancionó la conducta y publicación la Decisión) pero se que se ejercitan después de su entrada en vigor no puedan acogerse al nuevo plazo de prescripción de la reclamación.

Es más, algunas resoluciones judiciales, con sólidos argumentos jurídicos basados en el principio de efectividad y en el de la necesaria **interpretación del Derecho nacional conforme a las normas comunitarias** (STJUE, de 08.10.1987, as. Kolpingis Nijmegen BV; STJUE de 04.07.2006, as. K. Adeneler; y D.A. 2^a del RDL. 9/2017), admiten la aplicación a este tipo de reclamaciones precisamente de este plazo de prescripción de 5 años, ya previsto en el art. 10.3 de Directiva de daños del 2014, que debió ser introducida en nuestro interno antes del 02.12.2016, y por tanto antes incluso de que "naciera" la acción, tras la publicación de la Decisión en abril del 2017 (SJM3 de Barcelona, de 5 de mayo de 2018; SSJM7 de Barcelona, de 6 de junio de 2018 y 23.01.2019).

Y puede defenderse también la aplicación de este nuevo plazo previsto en el art. 74 de la LDC para las reclamaciones posteriores a su entrada en vigor, acudiendo a la interpretación del **régimen general del derecho transitorio nacional** , recogido en la d.t. 4^a del Código Civil , cuando impone el nuevo régimen jurídico vigor, "en cuanto a su ejercicio, duración y procedimientos para hacerlos valer" a las " acciones... nacid(as) y no ejercitadas ", como ocurre en este caso.

Por último, y en esta línea interpretativa, en la reciente **STJUE de 28.03.2019** , puede encontrarse explicación a la razón de introducción de la D.T. 1^a del RDL. 9/2017 , y sobre todo a su interpretación: el legislador nacional, al trasponer la Directiva de daños, cumple el mandato contenido en el apartado primero de su art. 22, asegurando que las medidas adoptadas no se apliquen con efecto retroactivo. Pero esta prohibición del "efecto retroactivo" se refiere a la prohibición de que sus disposiciones se aplique "a las acciones por daños **ejercitadas** ante un órgano jurisdiccional antes del 26.12.2014" (fecha límite de trasposición, f.d. 27), y no a las que hayan nacido con anterioridad.

En definitiva, la opinión que sostiene que las acciones que pudieron ejercitarse (que "nacieron") antes de la entrada en vigor del nuevo plazo previsto en el art. 74 pero se ejercitan con posterioridad están sujetas al plazo de prescripción de 1 año previsto en el art. 1.968 del CC es muy discutible, y por tanto no puede ser acogida para desestimar la demanda.

b) El inicio del plazo de prescripción del año previsto en el art. 1.968 del CC

Pero además, tampoco se comparte que, incluso aplicando el art. 1.968 del CC , deba concluirse que la acción ha prescrito.



Ciertamente, desde la publicación del resumen de la decisión, la acción **pudo ejercitarse** (art. 1.969 del Código Civil), pero no es este el momento en el que debe empezar a computar el plazo de prescripción, puesto que el art. 1.968 contiene una *disposición especial* de inicio de este plazo. El inicio del plazo del año deberá computarse **desde que lo supo el agraviado** , y no ha sido probado que el día de la publicación del resumen de la Decisión sancionadora en el DOUE, la compradora demandante en este juicio ya supiera de la infracción o hubiese tenido que saber de ella empleado una diligencia que no le es exigible (la lectura diaria de los diarios oficiales). Al menos en este caso, habría que retrasar el inicio del cómputo a un indeterminado día posterior, que no ha sido concretado en este pleito, coincidente, por ejemplo, con la repercusión generalizada de la noticia en los medios de comunicación.

c) La necesaria interpretación restrictiva

Tanto las normas reguladoras de la prescripción, como las circunstancias que deben valorarse para decidir su sanción (el día de inicio del cómputo básicamente, porque el plazo es el que es), reclaman una interpretación y valoración restrictivas, cuando, como en este caso ocurre, no existe un negligente ejercicio tardío del derecho, ni perjuicio alguno para la articulación de la defensa de las codemandadas. Y con más razón cuando el término de prescripción que se reclama aplicable es tan corto: un año (la Comisión empleó casi ese tiempo solo para publicar el resumen de la Decisión).

Por todas estas razones, no puede declararse prescrita la acción ejercitada.

SEGUNDO. El derecho a la reparación

Indiscutida la participación de las fabricantes demandadas en el cartel para " *fixar los precios y aumentar los precios brutos de venta* " de los camiones, debe presumirse, que su conducta tuvo como consecuencia unos daños y perjuicios a la demandante, compradora directa final, que deben ser reparados. Esta presunción admitiría prueba en contrario, pero la demandada no presentado prueba alguna que la destruya.

Según puede leerse en el resumen de la **Decisión de la Comisión de 19.07.16** publicado en el D.O.U.E, las fabricantes demandadas, *conjuntamente denominadas IVECO* , ha sido sancionadas, junto con la práctica totalidad del resto de fabricantes, por participar en *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* . Esta infracción *abarcó la totalidad del EEE y duró desde el 17.01.1997 hasta el 18.01.11*. Los productos afectados por la infracción son los camiones con un peso de entre 6 y 16 toneladas (camiones medios) y los camiones de más de 16 toneladas (camiones pesados), tanto camiones rígidos como cabezas tractoras .

Constada la infracción por la Comisión, los perjudicados tienen derecho a ser reparados por los daños y perjuicios que se les han causado, conforme a los artículos 101 del TFUE y el art. 1.902, que deben interpretarse a la luz de las disposiciones de la Directiva de Daños del 2014 y de los artículos 71 y ss. de la LDC , en su redacción dada por el RDL 9/2017.

Para oponerse a esta indemnización, dicen las fabricantes demandadas que la Decisión de la Comisión no demuestra la producción de daño alguno a la compradora final, y es cierto: la resolución se limita a constatar la infracción del derecho de la competencia dejando a los tribunales la determinación de la concurrencia de los requisitos de la correspondiente acción de reparación, que es precisamente lo que se hace en esta resolución.

Pero una cosa es que de la Decisión sancionadora no resulte la prueba directa de los daños, y otra, distinta, es que estos no se presuman de la sola participación en el cartel sancionado, correspondiendo a las infractoras la carga de probar que, en contra de lo que parece responder a la lógica de las cosas, y en contra también de la Decisión que les sanciona por la afectación de la competencia, la participación en un cartel de fijación de precios brutos de venta de los camiones fabricados no repercute desfavorablemente en el precio final pagado por el adquirente del producto afectado por la infracción, demostrando los argumentos que esgrimen en la contestación y que ya han sido desestimados en resoluciones judiciales que resuelven la misma cuestión (desde la primera sentencia del Tribunal Regional de Hanover, de 18.12.17). Y más, estando en su mano como están todas las fuentes de prueba para demostrarlo. Y no cumplen con esta carga: únicamente presentan un informe pericial para contestar el valor probatorio del informe contrario sobre la cuantificación de los daños, lo que no es suficiente para destruir la presunción del daño.

Tampoco pueden acogerse el resto de argumentos defensivos opuestos en la contestación, en relación a la concurrencia de los presupuestos de la acción de responsabilidad extracontractual ejercitada:

a) Los 17 camiones por los que se reclama han sido adquiridos por la demandante (unos directamente y otros mediante el cumplimiento íntegro del arrendamiento financiero), como lo demuestra el que estén anotados en



los registros de la DGT a su nombre (han sido presentados los permisos de circulación entre la documentación acreditativa, docs. 4 a 53).

b) Y en todos ellos concurren las características de los "productos afectados" incluidos en la Decisión (son vehículos "pesados" o "semipesados"), también el que se discute en la contestación, que tiene un peso superior a las 6 toneladas, por lo que no se trata de un "vehículo ligero" (doc. 44 de la demanda).

c) Las dos fabricantes codemandadas, que forman grupo empresarial (reconocido en el pleito), están incluidas en la Decisión como infractoras, por lo que deben responder solidariamente (entre ellas luego podrán liquidarse las responsabilidades derivadas de la actuación de cada una y del periodo en el que se constató la infracción); y deberán responder de los daños causados en la fijación ilícita de los precios de fábrica del camión, con la consiguiente afectación a la distribución posterior, por culpa extracontractual, siendo irrelevante para este pleito que no hayan sido ellas las propias comercializadoras.

TERCERO. La cuantificación de los daños y perjuicios causados. Criterios generales

Resueltas las cuestiones previas relativas a la prescripción y a la concurrencia de los requisitos del art. 1.902 del CC para el éxito de la acción, resta por resolver el verdadero problema de este tipo de litigios, la cuantificación de los daños y perjuicios, procurando el pleno resarcimiento (art. 72 LDC), referido, en este caso, al **sobrecoste** ("coste excesivo") **efectivamente soportado por el perjudicado** (cliente directo final) **que no haya sido repercutido** (art. 78.1 LDC). Corresponde la carga de esta cuantificación al demandante (art. 76.1 LDC) y la de los costes repercutidos al demandado (art. 78.3 LDC). Pero *si se acreditara que el demandante sufrió daños y perjuicios pero resultara prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificarlos con precisión en base a las pruebas disponibles, los tribunales estarán facultados para estimar de la reclamación de los daños* (art. 76.2).

La Comisión europea ha publicado diversos textos encaminados a facilitar esta tarea de cuantificación de los daños, con la finalidad de dotar a las partes implicadas y a los órganos jurisdiccionales de instrumentos útiles para evitar el litigio o resolverlo: la *Guía práctica para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los artículos 101 o 102 del TFUE* (2013), donde se hace un repaso a los métodos científicos disponibles y se recoge el análisis estadístico del impacto económico de las prácticas anticompetitivas de los cárteles de fijación de precios contenido en el llamado *Informe Oxera* (2.009); y el *Study on the Passing-on of Overcharges* (2.016).

Por último, también deberá acudirse a los criterios interpretativos contenidos en la STS de 07.11.13 (as. "cártel del azúcar") y valorar la respuesta que otros órganos jurisdiccionales han dado, hasta ahora, a esta cuestión.

CUARTO. Su aplicación en el presente caso. Las pruebas periciales practicadas no son hábiles para la cuantificación

En el **informe pericial del demandante** (doc. 54 de la contestación), para cuantificar la reclamación, es analizado el contenido de la Decisión sancionadora, las facturas de compra de los vehículos y los resultados estadísticos de un informe elaborado por el Dr. F. Smuda (2012) extraídos de una muestra de estimaciones de sobrecostes de 191 casos europeos de cartel de fijación de precios. El perito cuantifica la indemnización aplicando la media del sobrecoste ilícitamente repercutido advertido en este estudio (20,07%). Además, incrementa este porcentaje en la repercusión del 100% del coste de las tecnologías implementadas en los vehículos para ajustar su motorización a la normativa medioambiental. No puede asumirse su criterio pericial:

(a) No se explica, al menos de forma asumible, la razón de la doble contabilización de estas partidas (sobrecoste y repercusión de los gastos de adecuación medioambiental). Dice el perito, en el acto del juicio, que "la propia Decisión habla de dos conductas" y que "aplica el 100% del coste de introducción de las nuevas tecnologías", que entiende enteramente repercutido al cliente final. Pero no ofrece ninguna razón que explique razonablemente por qué esta repercusión del gasto en mejora tecnológica de los motores no deba entenderse ya incluida en el sobrecoste total del vehículo que calcula estadísticamente.

(b) Ni sigue ninguno de los métodos de cuantificación científicamente aceptados a los que se refiere la *Guía Práctica* de la Comisión: los métodos comparativos, que utilizan los datos (precios, volúmenes de ventas, márgenes de beneficio y otras variables económicas) observados en periodo no afectado o en mercados no afectados, como una indicación del escenario hipotético sin la infracción. O los modelos econométricos, adaptados al mercado real, para simular los probables resultados que se hubieran producido sin la infracción, recurriendo a la teoría económica (número de competidores, forma en que compiten, grado de diferenciación del producto, obstáculos a la entrada...); a la estructura de costes de producción y un margen de beneficio razonable; o atendiendo a los resultados financieros del demandante o el demandado (ap. 28 de la *Guía*).



Al no utilizarse ninguno de estos métodos, el parecer del perito no deja de ser una estimación subjetiva de los daños producidos. Estimación ésta que corresponde realizarla al juez, y así se hará en el apartado siguiente, a partir también básicamente de datos estadísticos, pero de los avalados por la Comisión incluidos en su *Guía Práctica*.

Tampoco el **informe pericial de las demandadas** (doc. 18 de la contestación) sirve a estos efectos. El propio perito autor del dictamen dice en la vista del juicio que su trabajo "no tiene por objeto la cuantificación del daño", que se le encargó "el análisis y la crítica del informe de la parte actora", y que en esta tarea, puede concluir que "no queda acreditada la cuantificación de la reclamación", por las razones que constan en su informe y sobre las que ha dado las oportunas explicaciones en la vista.

Con respecto a esta estrategia procesal de las demandadas, consistente en presentar prueba para desvirtuar el valor de la demandante y solicitar la desestimación de la reclamación precisamente por el incumplimiento de la carga de acreditar la cuantificación, el TS tiene dicho que *en un caso como (este), en el que la demandada ha realizado una conducta ilícita generadora de daños... no es suficiente que el informe pericial aportado por el responsable del daño se limite a cuestionar la exactitud y precisión de la cuantificación realizada por el informe pericial practicado a instancias del perjudicado, sino que es necesario que justifique una cuantificación alternativa mejor fundada... Otra solución sería difícilmente compatible con el principio jurídico que impone compensar los daños sufridos por la actuación ilícita del otro y la tutela efectiva que debe otorgarse al derecho del perjudicado de ser indemnizado* (STS de 07.11.13 , as. "cártel del azúcar", f.d. 7º).

Con este criterio del Alto Tribunal, pierde valor el que parece ser el principal argumento defensivo de las fabricantes codemandadas en este pleito. La falta de una cuantificación de la reclamación por parte de la demandante no puede conllevar la desestimación íntegra que se postula en la contestación. Entre otras razones porque aunque es cierto que, con carácter general y como es comprensible, en toda acción de daños corresponde al demandante proponer la prueba necesaria para cuantificar lo que reclama, en estos casos de carteles empresariales anticompetitivos, la facilidad probatoria está del lado de las fabricantes infractoras, que no pueden escudarse en esta falta de cuantificación para postular por esta razón que los daños provocados por su infracción queden sin la efectiva reparación. La consecuencia de la falta de prueba será la fijación judicial del importe de la indemnización (art. 76.2 LDC).

QUINTO. La estimación judicial de los daños (art. 76.2 LDC): el 15% del precio de adquisición, con sus intereses legales desde la fecha de compra

Ante la ausencia prueba hábil, para llevar a cabo esta estimación judicial, deberá acudir a los datos estadísticos en relación con los efectos de coste excesivo y su magnitud de este tipo de carteles de fijación de precios incluidos en la *Guía práctica* de la Comisión, que recoge *Informe Oxera* (del año 2009). Habrán de tenerse en cuenta también, para calcular la indemnización, las circunstancias de la infracción sancionada (número de empresas infractoras, duración, mercado afectado, cuantía de las multas). Teniendo presente que, de cualquier forma, incluso si se contase con todas las fuentes de prueba posibles (y no es el caso), en este tipo de asuntos únicamente va a ser posible *estimar, no medir con certeza y precisión, cómo habría sido probablemente el hipotético escenario sin infracción* (ap. 123 de la *Guía Práctica*).

Con estas bases, el sobre coste ilícitamente repercutido a la demandante quedará fijado en el **15% del precio de adquisición de cada uno de los vehículos**.

Según puede leerse en el documento de la Comisión (ap. 142), en el 93% de todos los asuntos examinados, los carteles ocasionan costes excesivos. La media del sobre coste aplicado es el 20%. La mayoría de los carteles (el 35%) aplican un sobre coste entre el 10 y el 20%. El término medio de esta última cifra estadística, el 15%, parece una cifra ponderada, sin que existan razones que justifiquen aplicar a las infractoras una cifra estadística inferior, atendidas las referidas circunstancias de la infracción y su mantenimiento en el tiempo.

Como se recoge en la *Guía Práctica*, "infringir las normas de competencia expone a los miembros del cártel al riesgo de ser descubiertos y, por tanto, objeto de una decisión por la que se declare una infracción y se impongan multas. el mero hecho de que las empresas participen, a pesar de todo, en tales actividades ilegales indica que esperan obtener substanciales beneficios de sus acciones..." (ap. 140). Fijar como indemnización una cifra inferior a este 15% del valor adquisición no parece razonable. Y parece lógico también moderar a la baja el 20% solicitado por el demandante, ya que esta cifra se refiere al precio neto de adquisición, cuando la infracción lo fue en la fijación de precios brutos de los vehículos, y por tanto el sobreprecio ilícito aplicado sobre este precio bruto no llegaría enteramente al adquirente final, que se beneficiaría de los descuentos y ofertas comerciales.

A esta cantidad deberá añadirse el **importe de los intereses legales** devengados desde la fecha de adquisición del producto, momento en el que se produjo el daño que ahora queda cuantificado: *el pago de intereses*



es un elemento esencial del resarcimiento para reparar los danos 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 (considerando 12 de la Directiva de daños).

Y ello sin descontar cantidad alguna en concepto de **sobrecoste repercutido por el perjudicado**, al no haber probado la parte demandada, a quien correspondía, el traslado de este sobreprecio (art. 78.3 LDC), ni aportar argumento alguno que lo justifique: se refiere en su contestación únicamente a la posible "repercusión" a sus clientes, sin mayor concreción; y a las deducciones fiscales que en su caso obtuvieron por el sobreprecio abonado, las cuales se verán compensadas con la regularización tributaria derivada de la declaración de las indemnizaciones que perciba la compradora como consecuencia de esta reclamación.

SEXTO. Costas

La estimación parcial de la demanda conlleva que no sean impuestas las costas procesales a ninguna de las partes (art. 394 LEC).

FALLO

DEBO ESTIMAR PARCIALMENTE LA DEMANDA interpuesta por EULEN, S.A. contra CNH INDUSTRIAL NV e IVECO, S.P.A., referida en el encabezamiento de esta resolución, y en su consecuencia, condeno a las codemandadas a que solidariamente abonen a la actora el **15% del precio de adquisición de cada uno de los 17 camiones** objeto de este pleito, con los **intereses legales desde la fecha de compra** , sin imposición de costas.

Notifíquese la sentencia a las partes, haciéndoles saber que contra ella podrán interponer **RECURSO DE APELACIÓN** . Expídase testimonio de ella, para su unión a los autos, y archívese el original en el legajo correspondiente.

Así lo mando y firmo.

PUBLICACIÓN . Leída y publicada la anterior sentencia el día de su fecha.
