



TRIBUNAL DE INSTANCIA MERCANTIL DE SEVILLA (SECCIÓN 3ª)
 ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA
 VERONICO RESTA, 2
 Tercera Planta
 EDIFICIO VIAPOL
 Fax: 955043446. Tel.: 677910887 - 677910297
 N.I.G.: 4109142120190020637

Procedimiento: Procedimiento Ordinario 270/2019. Negociado: 8

De: [REDACTED]
 Procuradora: [REDACTED]
 Contra: FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES N.V.
 Procurador: [REDACTED]

SENTENCIA n° 171/20

En Sevilla a FECHA DE LA FIRMA.

Vistos por mi, [REDACTED] Magistrado-Juez del Tribunal de Instancia Mercantil, Sección 3ª de esta Ciudad y su Partido Judicial los presentes autos de juicio ordinario en materia de DEFENSA DE LA COMPETENCIA seguidos con el número y entre las partes *supra* indicadas.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por el mencionado actor/s se presentó demanda de juicio ordinario en ejercicio de acción de reparación de daños y perjuicios por incumplimiento de normas de defensa de la competencia, contra la demandada/s, que basaba en los hechos que enumeradamente exponía, y que aquí se dan por reproducidos en aras de la brevedad y tras invocar los fundamentos que consideraba aplicables terminaba suplicando se dictara sentencia por la que, en esencia, se declare la responsabilidad de la demandada por daños causados a la actora como consecuencia de su intervención en el conocido como "cartel de los camiones" sancionado por Resolución de la Comisión Europea de fecha 19.7.17, condenándole a que le abone 21.419,67€, como sobrecoste estimado en la compraventa del camión de autos, con intereses calculados hasta el 3.12.18, además de resto de intereses legales hasta su efectivo pago y costas correspondientes.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda se dio traslado de la misma a la parte demandada, para su contestación en tiempo legal, como así hizo y previa la audiencia preceptiva, y la celebración del juicio señalado con el resultado de autos, quedaron las actuaciones en la mesa del proveyente para sentencia.

TERCERO.- En la tramitación de los presentes autos se han observado, en esencia, las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Por la parte actora se ejercita acción de resarcimiento de daños frente a la demandada por infracción de normas de defensa de la competencia (arts 101 TFUE, 1.1 LDC), con base en la decisión de la Comisión Europea de fecha 19.17.16 caso AT39824, que sanciona a varias empresas infractoras, entre ellas la demandada, por haber concertado acuerdos colusorios y aumentos de precios brutos en el Espacio Económico Europeo para camiones pesados. La decisión reconoce un periodo de infracción comprendido entre 17.1.97 y 18.1.2011, y habiendo la actora comprado un camión de la demandada en tal periodo,

Código Seguro de verificación:hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws121.juntadeandalucia.es/verfirmav2/>
 Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	[REDACTED]	FECHA	13/05/2020
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	PÁGINA	1/9



hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==



ADMINISTRACIÓN
DE
JUSTICIA

estimaba, según el informe pericial que aporta, un sobrecoste e incremento indebido del precio de adquisición de los vehículos por el que, en definitiva, reclamaba en las presentes. Se consideran en concreto el camión Iveco 0432FMK, adquirido por leasing el 7.3.2007 (doc3) por un precio (IVA no incluido) de 78.300 €. Entiende la actora que partiendo de la realidad de la infracción declarada por la Comisión, y presunción legal del daño derivado de la misma(art. 76.3 LDC), cuya realidad y cuantificación estima conforme la pericial que aporta(doc4), resultaba la responsabilidad de la demandada en cuanto que infractora o autora de la actuación anticompetitiva sancionada por aquella, estimando, con apoyo en el análisis econométrico expuesto en su informe pericial, la relación entre la actividad del cartel y el daño cometido, medido como el incremento del precio respecto de la referencia competitiva, según metodología sugerida por la Guía de la comisión Europea para identificar entre el precio y el incremento del precio relevante, consistente con la actividad del cartel y estadísticamente significativo, sin que se haya podido identificar ninguna otra causa que pueda explicar dicho incremento. Concretando la cuantificación del daño, adecuada al caso, conforme a los datos reales de una base propia elaborada con los documentos suministrados por 99 propietarios que han presentado/presentarán, demandas análogas, que aportan los precios y características técnicas de 916 camiones, de mas de 6 toneladas, adquiridos entre los años 1997 y 2014. Sobre tal muestra realiza un análisis de regresión que permite estimar un valor porcentual de sobrecoste (sobre precio real) variable en el tiempo, según la fecha de adquisición, actualizando el resultado correspondiente al vehículo de autos, con aplicación de los intereses legales correspondientes. Siendo la estimación finalmente considerada (17,39% sobre precio real), de 13.615,60€, de mas los intereses acumulados desde la fecha de adquisición, 7804,07€, -hasta 3.12.18- (57,32%), sumaban, 21.419,67€, por los que reclama.

Por la demandada, no desdeñaba una valoración crítica de la demanda, en esencia, al partirse en la misma de la Decisión de la Comisión, la que, sin embargo, no alcanzaba conclusión alguna sobre el efecto de las conductas sancionadas en el mercado de los camiones, entendiéndose que no se acredita tal alcance en el mercado español en concreto ni el daño sufrido por la actora por la compra de los camiones así como su cuantificación. No constando siquiera la adquisición final de los mismos según la documental que inicialmente aportaba de los contratos. El informe pericial hecho valer, igualmente, presumiría incorrectamente los efectos a partir de la decisión, no aportándose evidencia económica del daño, reputando, en definitiva, una cuantificación errónea, con defecto de acreditación de toda relación de causalidad entre la conducta sancionada y el daño alegado y, en definitiva, que no se justifica la responsabilidad de la demandada conforme a los postulados generales de la responsabilidad extracontractual (1902 Cc), principiando de considerar la falta de acreditación misma de la condición de propietario del actor y reprobando el defecto de toda intervención de la demandada en la venta de autos, en la que en realidad solo indirectamente habría intervenido IVECO ESPAÑA, que es la sociedad responsable de las ventas de camiones IVECO en España, no siendo destinataria de la Decisión, a través de la distribuidora ILLIBERIS IVECO ESPAÑA, y con la participación de una financiera TRANSOLVER FINANCE EFC SA, sin que se aporten pruebas del pago y ejercicio de la opción de compra final. No siendo aplicable el régimen del Real Decreto Ley 9/17 de 26 de mayo, que traspone la Directiva europea de daños 14/104, a la vista del régimen transitorio de la norma, de modo que igualmente la acción de autos estaría prescrita. Que además, según los datos que le constan, en la factura de IVECO ESPAÑA a ILLIBERIS el precio bruto de venta era de 135.000€, habiéndose aplicado un descuento inicial de 27.176€ y otro adicional de 21.740,80€. Es decir que en esa transmisión al distribuidor final ya resultó un descuento significativo (48.916,80€), por lo que -al margen transporte y publicidad-, ILLIBERIS adquirió el camión por 87.838,20€, IVA excluido. Ello aparte la negociación con el cliente por dicha entidad. Que la demandada, además, no intervino en la venta y que se trataría, en todo caso, de un daño indirecto, al estar fuera de la cadena de suministro de la demandada. No pudiendo obviar que ha habido el descuento y negociación aludida y que por ello cualquier posible sobrecoste habría sido repercutido por el actor a sus clientes en la facturación de los servicios de transporte de la misma, además de no considerarse la amortización fiscal. Que además en los precios netos de venta al cliente final intervienen otros componentes al margen del precio, por aspectos y servicios diversos negociados con el mismo (de mantenimiento, extensión de garantías etc.), y que la negociación final es, en todo caso, libre, siendo que en el propio mercado de adquisición de camiones en España intervienen múltiples variables. Por otro lado y además de faltar toda acreditación del daño y de la relación de causalidad que no se derivarían sin más de la

Código Seguro de verificación:hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws121.juntadeandalucia.es/verfirmav2/>
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	[REDACTED]	FECHA	13/05/2020
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	PÁGINA	2/9
 hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==			



Decisión, objetaba en contra también del informe pericial de la actora que la decisión comprende la infracción de conductas prohibidas por su objeto y no por los efectos. Que los camiones no son un producto homogéneo sino personalizado y altamente diferenciable. Y que a los efectos del sobre coste, el informe pericial actor carecería de todo valor probatorio al partir de supuestos erróneos y adolecer de errores técnicos que invalidarían su aplicación, pues el análisis basado en datos públicos solo considera dos precios reales (años 200 y 2018) realizándose estimaciones sobre los precios de camiones comprendidos entre aquellas dos fechas. Que no se justifica el impacto de la infracción sobre la tasa de crecimiento de precios. Y la muestra sobre datos reales, se centraría, además, únicamente sobre cabezas tractoras, y no incluyendo en el análisis otro tipo de vehículos como los camiones rígidos. Apoyándose sobre una comparación diacrónica que en cuanto al periodo posterior a la infracción tendría en cuenta un número de vehículos insuficiente. No justificándose la posible incidencia de las diferencias de costes y/o de cambios en la demanda. Y no se probaría, en todo caso, que el intercambio de información en el cártel haya incidido en el precio neto del vehículo del actor. Haciéndose concreción, en los fundamentos de derecho, de los alegatos particulares sobre la prescripción de la acción actora, al resultar la demanda el 12.2.19, en más de un año, a la nota de prensa publicada el 19.7.16 sobre la Decisión sancionadora de la Comisión Europea, como de su publicación ulterior (el 6.4.17). Además de reiterarse en en la inaplicación de la nueva normativa y resto de fundamentos jurídicos en refrendo de sus alegatos de oposición.

SEGUNDO.- Prescripción y normativa aplicable. A efectos de prescripción invocada y conforme a las dudas que, sobre normativa aplicable igualmente quedaban en evidencia del cruce de alegaciones de partes, se consideraba en primer lugar, y conforme a la documental actora (doc5) el acta notarial de remisión de reclamación extrajudicial de 5.4.18, con lo que daría plena virtualidad a la posición actora en relación a la interrupción de la prescripción, aun considerando el plazo de una anualidad desde la fecha de publicación de la Decisión de la Comisión en el diario oficial europeo, (el 6.4.17), preeminente a la fecha de la nota de prensa ordinariamente invocada (19.7.16) , pues solo a partir de la fecha del diario oficial cabe comprender los efectos propios de la publicidad con alcance a terceros y perjudicados, como así se considera y comprende a la parte demandante, y respecto al entero contenido de la misma, y no solo del extracto de nota de prensa que sobre su resultado se adelantaba -simple publicidad noticia-.

Además en el caso no es controvertido que nos hallamos ante un supuesto puro de acción "follow on" (en el que los perjudicados ejercitan la acción de indemnización de daños y perjuicios una vez que ha quedado firme, la resolución administrativa y judicialmente en su caso, que ha decidido si concurría la conducta ilícita por contravenir la normativa de defensa de la competencia), por lo que en ningún caso cabe reputar el inicio del *dies a quo* para la prescripción de la acción, antes de que se produzca tal presupuesto estructural de la misma. En este caso además, concurrían una pluralidad de infractores, que, desde la perspectiva de ejercicio privado de acciones de este tipo como en general de acciones de resarcimiento extracontractual por daños y perjuicios, enfrenta una hipótesis típica de solidaridad -impropia-, que conceptualmente comprende la necesidad de que aquella firmeza quepa predicarla de todos los infractores y no de alguno/s en particular, y es notorio -y ya puesto reiteradamente de manifiesto en los múltiples ententes abiertos en esta y otras sede judiciales- que tal situación aún ni siquiera se ha producido, pues al margen del clemente (MAN) y de los infractores aquiescentes con la sanción europea (en esencia, VOLVO, RENAULT, DAIMLER y DAF) prosigue en la litigación la entidad SCANIA, última sancionada (en octubre de 2017), con recurso jurisdiccional abierto y en espera de su resolución final. Por lo que no parece que tenga mejor cabida, para cualquier perjudicado, a la fecha, oportunidad de excepción de prescripción alguna.

En el caso, no obstante y conforme a la documental actora destacada, y aún desde la perspectiva del plazo anual ordinario de toda responsabilidad extracontractual en nuestro derecho (Arts 1902 y 1968, 1969 Cc), la acción no habría prescrito.

Por otro lado resultaba que a la fecha de la publicación de la sanción (presupuesto de inicio también de la acción *follow on*), ya había sido publicada la Directiva Europea de daños por infracciones al Derecho de la competencia (Directiva 2014/104/UE), finalmente traspuesta

Código Seguro de verificación:hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws121.juntadeandalucia.es/verfirmav2/ Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	[Redacted]	FECHA	13/05/2020
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	PÁGINA	3/9
 hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==			



ADMINISTRACION
DE
JUSTICIA

-aun con retraso de cinco meses- en nuestro sistema, por Real Decreto-Ley 9/2017, de 26 de marzo, en vigor desde el 27.5.17-. Esto es, a la fecha de la demanda, ya se encontraba vigente en nuestro sistema la nueva regulación del ejercicio privado de este tipo de acciones, hasta la fecha residenciado en el marco general de las acciones civiles (como ya se exponía desde la anterior Ley de defensa de la Competencia de 1989, art 13.2. *"El régimen sustantivo y procesal de la acción de resarcimiento de daños y perjuicios es el previsto en las leyes civiles"*, y mantenido en la nueva ley de 2007, hasta la reforma señalada). Por lo que resultaba aplicable al supuesto de autos la nueva normativa, al menos sin mayor duda, en cuanto a los efectos formales o aspectos procesales correspondientes aunque fuere por la remisión elemental al régimen transitorio general, ex DT 4ª Código Civil (*"Las acciones y los derechos nacidos y no ejercitados antes de regir el Código subsistirán con la extensión y en los términos que les reconociera la legislación precedente; pero sujetándose, en cuanto a su ejercicio, duración y procedimientos para hacerlos valer, a lo dispuesto en el Código"*), que como igualmente se comprende, supone no un ejercicio retroactivo de la norma aludida (que veda la DT1ª RDL citado, en relación su artículo tercero, que comprende la "Modificación de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, en materia de ejercicio de las acciones de daños y perjuicios por infracciones del Derecho de la competencia"), sino "directo" de una norma de derecho transitorio al margen. Al margen de no poder obviarse, como igualmente se viene destacando desde distintas sedes judiciales (así las diversas resoluciones aportadas en autos), los principios de "interpretación conforme" al derecho europeo y Directiva señalada de daños, y salvaguarda de la "efectividad" -que favorece en armonía al art. 4 de la Directiva el ejercicio de este tipo de acciones- y de "equivalencia", obviando cualquier discriminación en relación a la situación procesal análoga en países europeos donde la transposición normativa haya sido anterior a la publicación de la decisión de la Comisión europea, y consideración plena en los mismos de un plazo superior de prescripción -de cinco años-, ahora legalmente consagrado también en nuestra Ley. Si bien que como ha quedado expuesto a los efectos de las presentes, ya aun considerando el plazo anual preexistente en nuestro sistema, no cabía reputar prescrita la acción ejercitada. En cualquier caso, como se insiste, el mismo régimen del plazo de prescripción y la materia sobre interrupción de plazos (art 74 LDC), comprenden de suyo aspectos meramente formales, que no cabría desdeñar en su operatividad al caso, como normativa ya en vigor (tras RDL 9/2017) a la fecha de demanda, además de otros mas netamente procesales, singularmente en cuanto a reglas de prueba y carga de la misma, irrefutabilidad de la infracción declarada, y su presunción de la misma (Art.75), la presunción de causación de daños en infracciones calificadas como cártel y orientaciones para su cuantificación que no ha de entenderse exclusivamente dirigidas a las partes (art. 76.3) prueba de sobrecostes y de su repercusión (art 79) etc.

Se trataba en definitiva de aspectos y consideraciones jurídicas, ya consagradas, aplicables bien de modo directo, conforme a la Ley Defensa de la Competencia, o indirecto y en interpretación conforme al derecho europeo y Directiva reiterada.

La demandada objetaba igualmente aspectos de la legitimación que, en su consideración preliminar sin embargo, se advierte comprendían una valoración no ya solo sobre los presupuestos de la acción ejercitada, sino sobre el fondo mismo de la decisión y que por ello son considerados igualmente a continuación.

TERCERO.- Fondo del asunto y criterio esencial de decisión finalmente acogido de la media objetivada de la cuantificación resultante sobre muestreo de datos reales especialmente considerado *ad hoc*, en su aplicación al caso, por la pericial actora. Lo que cabe adelantar se reputa de singular interés en demandas del tipo, donde las dificultades de acceso a los datos reales concretos de una pluralidad relevante de ventas viene propiciando ordinariamente el recurso a métodos y evidencias esencialmente empíricas, si bien que con reconocido refrendo académico e institucional que viene confiriéndole por ello virtualidad igualmente en sede judicial, de no reputarse razonablemente en entredicho en cada caso particular.

Partiendo de lo anterior, y en aplicación al caso de los presupuestos de la responsabilidad exigida, no podían ser obviados al amparo de la nueva normativa, aquellas indicaciones que flexibilizan, desde la perspectiva del perjudicado, y agilizan al mismo el ejercicio privado de este tipo de acciones especiales. Y entre ellos en primer término la

Código Seguro de verificación:hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws121.juntadeandalucia.es/verfirmav2/>
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	[REDACTED]	FECHA	13/05/2020
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	PÁGINA	4/9



hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==



presunción de existencia de daño y perjuicios derivado de la realidad de la infracción y calificación de cartelista de la demandada, así sancionada por decisión de la Comisión Europea (arts 17.2 Directiva y 76.3 LDC), lo que releva a la actora de la necesidad de acreditación de toda incidencia o efecto particular alguno de las conductas administrativamente reprobadas en el mercado relevante de producto considerado de los camiones medios y pesados, y así en particular en España, más allá del propio daño concretamente reclamado por aquella, haciendo recaer sobre la demandada la prueba de lo contrario, esto es, de su inexistencia o su menor alcance contrastado, en el caso concreto, y ello igualmente se comprende, en coherencia, a la disponibilidad de los medios de prueba y datos de hecho que sustentaban la esencia de la infracción aquietada por la misma. Aspecto que no se advierte superado por la demandada en la presente actuación, no obstante la argumentación y prueba hecha valer por la misma a efectos de contradicción de la cuantificación del daño realizada por la actora. Lo que se reputaba el verdadero nudo gordiano de la presente cuestión litigiosa como de otras análogas, al aunar los aspectos esenciales de la causalidad, de un lado, pues constatada la virtualidad de apreciación de un daño cierto en la demandada, ya la presunción legal aludida permite enlazar de un modo lógico y sin mayor dificultad el mismo con la causa de que deriva, la infracción por colusión, aún por simple equivalencia. Y de otro lado, de la cuantificación o valoración del perjuicio, en su caso a reparar, y que pasamos a examinar, resultando así que las conclusiones sobre la misma, habrán de llevar al arrastre sobre la decisión final. Téngase en cuenta que como reconoce la Decisión, -y en particular y en lo que se refiere al caso en cuanto a precios brutos de venta- *"las prácticas colusorias seguían un único objetivo económico, a saber, la distorsión de la aplicación independiente de precios y el movimiento normal de los precios de los camiones en el Espacio Económico Europeo"* (apartado 4.2). Llegando a concluir que *"se puede presumir que los efectos sobre el comercio son apreciables"* (apartado 4.4). Considerando como en otras ocasiones la participación no discutida de la demandada en la conducta infractora en que quedaba fundada la legitimación de la misma (legitimación pasiva), conforme a la naturaleza de la acción ejercitada, y al margen la relación contractual a través de la cual habría resultado el sobre coste final sobre la actora. Resultando también y desde la otra perspectiva (legitimación activa) apreciable igualmente, conforme a la documental técnica y contrato de adquisición por arrendamiento financiero aportado (doc3) -que asimismo concretaba el precio de la adquisición-, a nombre del actor, reputándose suficiente a estos efectos, al no acreditarse de ningún modo por la demandada, evidencia de lo contrario, oponiéndose inclusive a toda certificación aportada al efecto en sede de audiencia previa, a mayor abundamiento, por extemporánea, así admitible en cuanto refrendo de un hecho positivo en todo caso, a cargo de la demandante, pero no en cuanto, al hecho negativo contrario, que sería en realidad en que quedaba cuestionado por la demandada y a su cargo.

Centrándonos por tanto así ya en el aspecto nuclear del posible daño irrigado a la actora, y como resultaba reconocible en vista, conforme al cruce de manifestaciones de los respectivos peritos de parte, sobre las diferencias esenciales entre sus respectivos informes, más allá de las diferencias de apreciación o juicios de valor sobre las diferencias técnicas de uno u otro, era la singularidad mas arriba destacada de la pericia actora, y debilidad resultante, en coherencia, apreciada de la critica sustentada de contrario. Así y de un lado, resultaba que el método esencial de la actora, y en contra de una de las premisas de reprobación demandada, no pretende ni hacía en realidad extensión alguna del periodo de comparación, mas allá del propio considerado a efectos de cuantificación, que era precisamente el correspondiente al periodo de colusión, al ser consciente la pericia actora, PQAXIS, que de los 916 camiones analizados, unicamente 56 serían referibles al periodo ulterior, desde enero de 2011, y es por ello que como se expresaba en vista, "no utilizan tal periodo posterior", haciendo decaer buena parte del reproche pericial demandado, no obstante la contrariedad advertida al efecto en el perito demandado de COMPASS LEXECOM en el propio acto. Considera así, en definitiva, la pericial actora, sobre la base previa de la evidencia empírica razonablemente considerada en la primera parte de su informe (y no esencia del mismo como en otros análogos ya considerados inclusive, en las circunstancias de cada caso, favorablemente en esta sede judicial)-estudios encargados y publicados por la Comisión Europea (Oxera 2009) y su actualización (Connor 2014) que concluyen que el 93% de los cárteles incrementan los precios de producto y en particular en los cárteles de influencia en los países de la UE, alcanzan un sobre coste medio entre el 24.4 y 27,6%), considerando por tanto la probabilidad de los efectos y daños de la conducta colusoria en el caso, no desdeñada por la Decisión de la Comisión aunque ciertamente no expresamente declarada, que con apoyo de los

Código Seguro de verificación:hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws121.juntadeandalucia.es/verfirmav2/>
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	[Redacted]	FECHA	13/05/2020
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	PÁGINA	5/9



hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==



datos públicos empleados (Observatorio de costes del Ministerio de Fomento y variaciones del índice de precios industriales (en adelante IPRI) y con una referencia competitiva razonable (evolución general del precio de los vehículos de motor), cabía concluir indiciariamente en el efecto significativo del cartel de autos en los precios. Lo que se comparte. Y con una tendencia de perfil creciente en el tiempo para los distintos tipos de camiones. Por contra, no se reputa razonable que conforme a los datos privados de la parte demandada (no los precios finales a clientes sino los precios de venta a distribuidores y concesionarios), quepa concluir y hacer valer en autos, que "los precios brutos de los camiones medios y pesados de IVECO normalmente fueron significativamente superiores a los precios netos realmente pagados por sus clientes"(pág 6 1.15 del informe). Y mas concretamente entre un 30% y un 55%.(pág 40). Argumento que sin embargo se viene reiterando en esta sede, al margen la entidad demandada, y tanto en general como desde luego en el caso correspondiente, de modo que, en definitiva, y al parecer, el precio de venta final al cliente habría resultado muy inferior al precio de compra por el intermediario, siendo así prácticamente todas las ventas de camiones, con pérdidas para los vendedores. Y ello, no obstante, el periodo de cartel en curso.

Y si bien no comprende a este Juzgador hacer una valoración propia económica sobre las técnicas y medios empleados en las periciales de autos, sino una mera consideración a la razonabilidad indiciaria de los fundamentos empleados por uno y otro especialista, en términos de mejor coherencia fáctica, ello no impide la interpretación prudencial de aquellos fundamentos ajustados al caso, en cuanto soporte de la presente motivación conforme a la objetividad de los mismos. Y desde esta perspectiva se apreciaba la preferencia sobre la pericia actora, dado que, de un lado, actúa sobre la base de datos objetivos y públicos constatables, conforme a las publicaciones del Observatorio y de las variaciones de precios publicadas por el INE, señaladas, que permiten construir conforme a las técnicas y métodos económico matemáticos precisos, un escenario temporal adecuado de comparación entre precios reales durante el cartel (sobre la base de las estimaciones de datos reales del Observatorio acontecidas en tres momentos determinados, (enero y octubre de 2000 y enero de 2018), y series temporales correspondientes mediante la interpolación y la extrapolación) y precios sin cartel o en un escenario competitivo, considerando simplemente las variaciones del IPRI consideradas para un mercado próximo de precios de venta de vehículos de motor, aplicando una categoría como indicador razonable (Categoría 291.Fabricación de vehículos de motor) por su similitud con el índice utilizado por el Observatorio, que sirve así, en definitiva, para replicar la evolución que los precios de los camiones hubieran tenido en un mercado en competencia. Así se aprecia que, en todo momento, se apoya la pericia en datos base objetivos, y que realiza estimaciones de precios para establecer la entera secuencia temporal que describe en el informe sobre la base de tales datos reales y de las variaciones del IPRI igualmente objetivadas y oficialmente publicadas (en esencia hasta aquí puntos 62 y 63 objetados en la contestación). Y que no se parte de considerar la realidad no fundada de una tasa de crecimiento de precios en el periodo cartel, sino que concluye tal realidad conforme a los resultados de la comparación considerada, sirviéndose de la misma como hipótesis para la cuantificación de los daños(punto 64). Tampoco se aprecia mayor defecto en que se concrete la información actora sobre el concepto de las cabezas tractora y que no se haya hecho un análisis mas concreto y completo de otros tipo de vehículos como los camiones rígidos (punto65), pues en el informe actor puede leerse que se han realizado los ejercicios, en realidad, para cuatro categorías de camiones (cabezas tractoras, camiones rígidos de dos y tres ejes y portavehículos) si bien que, como igualmente se aclara, el gráfico representativo expuesto (gráfico 2), lo era para los primeros, al ser similares los resultados, si bien que para otras categorías la única diferencia sería "que la observación con precio real de 2000 sería de octubre en lugar de enero" (pág29). Siendo además como mas arriba quedaba expuesto, que no se basa en una comparación diacrónica que considere un periodo posterior a la infracción -por falta de suficientes datos, como del periodo anterior por falta de dato alguno- sino que estudia y analiza el periodo concreto de la misma, partiendo precisamente de lo que es llamado "la diferencia en la diferencia"(igualmente considerada en la Guía de la CE)-puntos 66 y 67 de la contestación-. Igualmente se advierte que la consideración a una tasa de crecimiento de precios de los camiones -durante el cartel-, superiora la de los vehículos de motor -en régimen normal de competencia-, no era una hipótesis de partida (punto 68)-que podría serlo perfectamente por simple lógica-, sino el resultado del análisis de comparación y de regresión econométrica efectuado, como esencia igualmente de la pericia actora . Siendo además razonable considerar, como aclaraban los peritos de PQAXIS en vista, en refrendo del

Código Seguro de verificación:hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws121.juntadeandalucia.es/verfirmav2/>
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	[REDACTED]	FECHA	13/05/2020
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	PÁGINA	6/9
 hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==			



indicador escogido, el IPRI del INE, que ya en el mismo se recogen las diferencias de costes y de variaciones de demanda (defecto también objetado punto 69 contestación), en un entorno competitivo, a lo que cabría de añadir que, siendo precisamente la injerencia sobre los mismos un efecto lógico no desdeñable del cártel, no parece razonable dar mayor sustento a la oposición de un cartelista sobre mayor defecto de consideración de tales variables a los efectos del cálculo de cuantificación de los daños propiciados precisamente por el mismo. Por último y a los efectos de las objeciones finales sobre la inexistencia y falta de acreditación de todo vínculo causal entre la infracción y el daño a la actora, ha de estarse a lo mas arriba expuesto, ya no solo de modo reflejo conforme a los considerandos de probabilidad general de efecto/daño derivados de la declaración de la infracción y régimen de flexibilidad considerado al amparo de la normativa actual, sino con mayor razón en el caso, en que sobre la base de la comparación contrafactual señalada en la pericia actora, y en refrendo de la evidencia empírica igualmente expuesta de entrada, resultaba la evidencia apreciable de concretos efectos reales sobre los precios de venta, por su incremento notorio resultante, y además porcentualmente calculado en cada uno de los periodos considerados, con depurada técnica meritoria.

Frente a lo anterior, la pericia demandada, mas allá de los términos de critica y reprobación señalados, partía de considerar sus propios datos, esto es, meros datos privados, que al margen no constar siquiera hayan sido verificados ni objeto de auditoria alguna, tampoco concretaban siquiera el modo de determinación mismo de los precios o costes por camión utilizados y variables que le hayan servido de base. No desdeñando, por otra parte, y en cuanto a aspectos concretos, la utilización v.gr del IPRI por la actora (categoría 291 aludida), si bien hacía especial referencia de concreción a una categoría que se entendía mas depurada (la 29104) como mejor indicador, pero respecto del que sin embargo reconoce que conduce a resultados "prácticamente iguales" que el empleado, en definitiva, por el actor (punto 214, pg 17). Y con referencias a obstativas puntuales ya señaladas en cuanto a conceptos (por defecto de consideración de caminos rígidos; y en cuanto a variables de costes y cambios de demanda no consideradas; incremento o mayor numero de datos -privados- utilizados y con superioridad a los de la actora etc), que mas bien vienen a poner en evidencia la falta de mejor consistencia de la pericia demandada, por su menor alcance considerado en el caso, restándole credibilidad, como aquí se considera teniendo en cuenta, además, la discrecionalidad reconocida al Tribunal a estos efectos, como señala la STS de 12 de diciembre de 2015, *..pudiendo no aceptar el resultado de un dictamen o aceptarlo, o incluso aceptar el resultado de un dictamen por estar mejor fundamentado que otro, entre otras cuestiones, STS 10 de febrero e 1994* ". Ello quizá se justifique considerando las premisas particulares de la pericia demandada como sus antecedentes ponen en evidencia, pues no concretaba tampoco en realidad ningún modelo contrafactual de comparación mas plausible y completo que el ofrecido por la actora, (art217LEC). Y resultaba en todo caso referidas sus observaciones a estos efectos, esencialmente un periodo posterior al de la infracción (así se destacan al arecer unos cuarenta y siete mil datos de evolución posterior desde el 2011 al 2017) y, por ende, temporalmente sesgado, sin que se aporten tampoco procedimiento los datos concretos o por comparación siquiera con los más objetivos del periodo anterior, que se comprende huérfano de todo indicio de manipulación y por ello de mayor objetividad. Apreciándose, en definitiva, las conclusiones de la pericial demandada inconsistentemente contradictorias con los resultados objetivados, mas adecuadamente ajustados al caso, y alcanzados con mayor razonabilidad por la pericia actora.

TERCERO.- Defensa esencial de cuantificación. Como objeciones concretas y desde la perspectiva de la defensa del *passing on* en interés de la demandada, se concretaba en el escrito de contestación en el aspecto del genérico enriquecimiento injusto de la actora, por la posible derivación del sobrecoste clientes a través de las facturaciones en los servicios de transporte. Lo que debía ser rechazado sin más, conforme las reglas de la carga de la prueba aplicable al efecto (arts 13 Directiva y 79 LDC), y a falta de aportación de menor indicio al respecto, al margen enfrentar la realidad de mercados diversos (de producto y de actividades). Reputándose además y en realidad, como hipótesis y situaciones de hecho diversas, la concreta y relativa al daño de sobrecosto al momento de la adquisición, y la general de la amortización y de beneficio propio de la actividad de la empresa, pues se espera que toda compra/gasto sea o pueda ser compensada con los resultados de la actividad, sin mayor

Código Seguro de verificación:hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws121.juntadeandalucia.es/verfirmav2/>
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	[REDACTED]	FECHA	13/05/2020
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	PÁGINA	7/9
 hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==			



ADMINISTRACION DE JUSTICIA

especialidad. Esperar que el sobrecoste derivado además de un ilícito, no lo sea o pueda ser reprochado o perjudicado por ello, resulta absurdo. Lo relevante sería el desplazamiento del concepto como tal y con sustantividad apreciable (v.gr por venta sobrevenida a tercero en análogas condiciones objetivas o temporales) , y no la dilución del mismo, necesariamente ínsita en el devenir ordinario de la actividad de la empresa, al devenir fungible a todos los efectos. Por lo que debía ser rechazada la excepción formulada por la demandada a estos efectos. Y en análoga consideración se reputaba la objeción de reducción por amortización fiscal referida al sobrecoste, pues la incidencia del mismo y su alcance de perjuicio se consideran en unidad de tal concepto y sin la eventualidad de su disgregación ulterior, ya reputada como concepto y categoría diversa, ajena igualmente a la actora e impuesta, en tal caso por disposición fiscal y por propia dinámica de su actividad, como actividad diversa, como se insiste a la propia de la del mercado de producto considerado objeto de la infracción.

Resultaba así apreciable, en resumen, el sobrecoste, respecto del vehículo de autos apreciado efectivamente adquirido indiciariamente por la actora y sobre por precio real en la forma calculada del incremento correspondiente al periodo de su adquisición del 17,39% reclamado por la actora.

CUARTO.- En materia de intereses, la falta de mayor precisión en la determinación del sobrecoste indebido, no convierte la condena y sanción de su reconocimiento en una resolución de liquidación de ninguna relación ilíquida, sino antes al contrario en el exponente de una realidad que se reconoce y declara existente, desde el momento mismo de la adquisición del vehículo, y por tanto, sujeto al interés ordinario derivado de su rendimiento como cosa fructífera, de la mora legal, desde tal momento, conforme a los arts. 1.101,1.106,1.108 y 1.109 del Código Civil. De ahí que quepa sancionar igualmente el incremento calculado por la actualización debida del sobrecoste en aplicación de los intereses legales correspondientes que venían señalados inicialmente hasta fecha de 3.12.2918, junto con el margen de actualización final que haya de resultar hasta la fecha de la presente.

Ello sin perjuicio También será aplicable el interés recogido en el art. 576 Ley de Enjuiciamiento Civil desde la fecha de la presente resolución.

QUINTO.- En materia de costas y conforme al art. 394 LEC, procedía su imposición a la demandada.

VISTOS los artículos citados y demás de general aplicación al caso de autos,

FALLO

Que estimando la demanda interpuesta por la representación de [REDACTED] frente a la entidad FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES N.V., debo condenar y condeno a ésta, a que abone a aquella la cantidad de 21.419,67.-euros, con más los intereses que se indican en el Fundamento Jurídico correspondiente de esta resolución y, todo ello, con imposición de costas a la demandada.

Notifíquese esta resolución a las partes, haciéndoles saber que no es firma e indicándoles los recursos que procedan contra la misma, a salvo cualesquiera que los interesados entiendan les comprendan en derecho.

MODO DE IMPUGNACION, cabe interponer recurso de apelación contra ella del que conocería la Ilma. Audiencia Provincial, en tiempo y modo legal.



Código Seguro de verificación:hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws121.juntadeandalucia.es/verfirmav2/>
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	[REDACTED]	FECHA	13/05/2020
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	PÁGINA	8/9



hHoiR/k1TgWKzch/rdG2AQ==




ADMINISTRACIÓN
DE
JUSTICIA

Llévese testimonio de esta resolución a los autos de su razón.

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



Código Seguro de verificación:hHoiR/k1TgWKzcH/rdG2AQ==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws121.juntadeandalucia.es/verfirmav2/>
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	[Redacted]	FECHA	13/05/2020
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	PÁGINA	9/9
		hHoiR/k1TgWKzcH/rdG2AQ==	
			
hHoiR/k1TgWKzcH/rdG2AQ==			