



WWW.CONSULTORESTECNICOS.ES

Roj: [REDACTED]

Id Cendoj: 36038470012024100001

Órgano: Juzgado de lo Mercantil

Sede: Pontevedra

Sección: 1

Fecha: 09/09/2024

Nº de Recurso: [REDACTED]/2023

Nº de Resolución:

Procedimiento: Juicio ordinario

Ponente: MANUEL MARQUINA ALVAREZ

Tipo de Resolución: Sentencia

JUZGADO MERCANTIL Nº 1

PONTEVEDRA

Procedimiento: JUICIO ORDINARIO Nº [REDACTED]/2023

Demandante: [REDACTED]

Demandadas: Scania AB (Publ), Scania Hispania, S.A.

SENTENCIA

PONTEVEDRA, 9 de septiembre de 2024.

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 64/2023, seguidos a iniciativa de [REDACTED], representada por la procuradora Sra. [REDACTED] y asistida por el letrado [REDACTED], frente a Scania AB (Publ) (Scania) y a Scania Hispania, S.A. (Scania Hispania), representadas por la procuradora Sra. [REDACTED] y asistidas por los letrados [REDACTED].

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.-La procuradora de la demandante presentó, el día 27 de febrero de 2023, escrito de demanda de Juicio Ordinario contra Scania y Scania Hispania, en reclamación de cantidad por daños derivados de actividades infractoras del derecho de la competencia. Alegaba que la demandada había formado parte de un cartel, cuya existencia habría determinado el incremento del precio de adquisición de ciertos tipos de camión, según habría confirmado la Comisión Europea; ella había adquirido distintos camiones con sobrecoste debido a ese motivo, lo que le había generado unos perjuicios totales estimados principalmente en 99.371,61 euros.

Admitida la demanda, se dio traslado a las demandadas. Scania presentó contestación mediante escrito de 1 de abril de 2024, en el que se opuso alegando la prescripción de la acción, falta de legitimación activa de la actora, su falta de legitimación pasiva, y que no concurrirían los requisitos para la procedencia de indemnización alguna.

Scania Hispania contestó, mediante escrito de 24 de abril de 2024 en el que se opuso alegando la prescripción de la acción, falta de legitimación activa de la actora, su falta de legitimación pasiva, y que no concurrirían los requisitos para la procedencia de indemnización alguna.

SEGUNDO.-Realizadas las actuaciones anteriores y presentados los informes periciales, se señaló fecha para la celebración de la audiencia previa, la cual tuvo lugar el 20 de mayo de 2024, con la asistencia de ambas partes.

La demandante propuso prueba documental y pericial.

Las demandadas propusieron prueba documental y pericial.



Admitida la prueba que se estimó pertinente, se procedió al señalamiento de la vista.

TERCERO.-La vista se celebró el día 2 de septiembre de 2024, conjuntamente con las de los Juicios Ordinarios nº 89/2023, 128/2023 y 210/2023, a solicitud de las partes, y con la asistencia de las personadas.

Practicada la prueba admitida en su día que no fue renunciada y que no resultó impertinente, quedaron los autos vistos para dictar Sentencia.

CUARTO.-Por medio de Auto de 23 de mayo de 2023 fue acordada la suspensión de las actuaciones a solicitud de Scania, por estimar la concurrencia de prejudicialidad al estar pendiente su recurso de casación frente a la Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea (STGUE) de 2 de febrero de 2022 ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE).

La suspensión fue alzada tras ser haber sido comunicado el dictado de la STJUE de 1 de febrero de 2024, asunto C-251/22.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.-Interviene la entidad demandante en el proceso ejercitando acciones de responsabilidad por daños derivados de prácticas infractoras del derecho de la competencia, mediante las cuales pretende que la demandada le abone la cantidad de 99.371,61 euros, o subsidiariamente dos tercios de esa suma, más los intereses devengados desde la fecha de la demanda, o subsidiariamente desde la fecha de la Sentencia, en cualquiera de estos dos casos; o subsidiariamente lo equivalente al 10% del precio de compra de sus camiones, o subsidiariamente el 8% del precio de compra de sus camiones, o subsidiariamente el 5% del precio de compra de sus camiones, más los intereses desde la fecha de compra de cada camión en estos tres casos. Señala que habría adquirido los siguientes camiones fabricados por Scania: a) matrícula NUM000 , el 22 de abril de 2002, a través de un contrato de *leasing* por importe de 87.146,76 euros; b) matrícula NUM001 , el 19 de diciembre de 2002, a través de un contrato de *leasing* por importe de 82.338,66 euros; c) matrícula NUM002 , el 17 de febrero de 2004, a través de un contrato de *leasing* por importe de 85.343,72 euros; y d) matrícula NUM003 , el 16 de noviembre de 2011, por importe de 112.500 euros. El día 30 de junio de 2020 habría sido publicada la Decisión de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017, la cual habría sido confirmada por la STGUE de 2 de febrero de 2022, asunto T-799/17 (en el momento de la demanda aún estaba pendiente un recurso de casación ante el TJUE), 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 Scania 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. Por la participación en las mismas conductas habrían sido sancionados otros fabricantes de camiones por medio de la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016. Tales conductas habrían tenido como consecuencia el incremento de precio de venta de los camiones medios y pesados. Dedicar parte importante de la demanda a describir el contenido de la Decisión de la Comisión, las distintas actuaciones realizadas por los fabricantes de camiones sancionados en la misma (con detalles acerca del contenido de las conversaciones y comunicaciones intercambiadas entre los distintos fabricantes), así como el sistema de distribución de camiones y de fijación de precios hasta llegar a manos del cliente final. Parte de sus alegaciones las centra en afirmar la legitimación pasiva de Scania Hispania, como filial española de Scania, a pesar de no ser entidad destinataria de la Decisión de 27 de septiembre de 2017. Estas filiales nacionales normalmente sólo servirían para que los fabricantes canalicen sus ventas en cada país; y, conforme a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 6 de octubre de 2021, tendrían responsabilidad solidaria con la matriz destinataria de la Decisión. La demandante habría dirigido una reclamación extrajudicial previa a la parte demandada.

Scania se opone a la demanda alegando varias excepciones. Ante todo, sostiene que nada de lo recogido en la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, mencionada en la demanda, le sería aplicable, una vez que ella no habría sido destinataria de tal resolución, sino de otra distinta, la de 27 de septiembre de 2017; se habría tratado de procedimientos de distinta naturaleza con efectos también son diferentes. Por ello, carecería de legitimación pasiva para ser destinataria de cualquier reclamación basada en esa primera Decisión. Por lo demás, en primer lugar, la demandante carecería de legitimación activa para actuar en el proceso, puesto que no acreditaría debidamente la adquisición y titularidad de tres de los camiones por los que reclama; a tal efecto no serían suficientes los contratos de *leasing* aportados referidos a los camiones con matrícula NUM001 y NUM002 , que no confirmarían el pago de las correspondientes cuotas ni el ejercicio de opción de compra alguna. Tampoco podría ser considerada la factura proforma aportada en relación con el camión matrícula NUM003 , que no acreditaría siquiera una obligación de pago, ni el contrato de compraventa,



en el que no constaría la debida identificación del vehículo. En segundo lugar, la acción ejercitada estaría prescrita. El *dies a quod* del plazo de prescripción sería el mismo de la fecha de la Decisión sancionadora de 27 de septiembre de 2017, cuando ya se habrían emitido notas de presa referidas a la multa impuesta a Scania. Como aquí resultaría aplicable el plazo de prescripción de un año previsto en el art. 1968.2 del Código Civil (CC), y no el de cinco años, la acción estaría prescrita desde el 27 de septiembre de 2018. E incluso aunque se aplicase ese plazo de 5 años, también se habría consumado la prescripción al tiempo de la presentación de la primera reclamación extrajudicial de la demandante, el 14 de febrero de 2023. En tercer lugar, sostiene que la demandante estaría tergiversando los términos de la Decisión de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017 (y también los de la Decisión de 19 de julio de 2016), pues en ellas no se habría declarado que las prácticas sancionadas hubiesen consistido en acuerdos colusorios sobre fijación de precios y los incrementos de los precios brutos de los camiones medios y pesados. Por el contrario, las conductas castigadas habrían consistido en meros intercambios de información, sin que la Comisión haya llegado a constatar que hubiesen tenido efecto distorsionador en el mercado y, en concreto, que hubiesen dado lugar a un incremento de los precios netos de los camiones abonados por los adquirentes finales. En cuarto lugar, a la hora de sostener la existencia de sobrecostes en la adquisición de camiones, la parte demandante y sus peritos habrían ignorado el sistema de distribución y de fijación de precios que regiría en el grupo empresarial de Scania. En este sentido Scania Hispania importaría para España los camiones fabricados por Scania, los cuales serían después distribuidos, fundamentalmente, a través de concesionarios independiente y de alguno propio; en el caso de la parte demandante, a través de un concesionario independiente. Como en cada eslabón de esta cadena de distribución los precios serían objeto de una negociación bilateral, habría una total desconexión entre los precios brutos de fábrica y los netos abonados por el cliente final. Así, las filiales nacionales/regionales funcionarían como operadores autónomos y negociarían en cada caso el precio de los camiones con la matriz en su departamento comercial en Södertälje (Suecia), de tal modo que en algunos casos se podrían llegar a aplicar descuentos, para configurar los denominados "precios de transacción fábrica-distribuidor". A esto habría que sumar un desfase temporal entre el encargo y la fabricación del camión, que determinaría la aplicación del precio vigente no en el momento del encargo, sino en el de la entrega. Con ello, esta matriz no tendría influencia sobre la política comercial de las filiales. Por su parte, las filiales fijarían unos precios brutos de venta a concesionarios, a los que aplicarían ciertos descuentos; después negociarían unos precios con cada concesionario en función de las circunstancias concurrentes para configurar los denominados "precios de transacción distribuidor-concesionario", distintos en cada país y respecto de cada concesionario. Esto se aplicaría de la misma manera con concesionarios independientes y con concesionarios propios. Por último, cada concesionario negociararía los precios con los clientes finales, aplicando descuentos y cobrando más por otros conceptos como extensiones de garantías o paquetes de mantenimiento adicionales. En quinto lugar, dedica una importante parte de la contestación a realizar una crítica del informe pericial de la demandante, del que señala que las conclusiones que obtiene del estudio de cárteles habidos en el pasado no podrían ser consideradas en este caso por no guardar ninguna relación, que los datos relativos a sobrecostes de camiones determinados en Italia o Alemania no serían una referencia válida en relación con el mercado español, que las comparaciones que realiza con el mercado de camiones de Rusia, Australia y Norteamérica no estarían bien realizadas, o que tampoco sería válida la comparación entre el mercado de cabezas tractoras y el de camiones ligeros. Finalmente, sostiene la demandada que no existiría solidaridad impropia entre Scania y Scania Hispania y las entidades sancionadas por la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016.

La contestación de Scania Hispania reproduce, literalmente, los mismos argumentos que la de Scania, si bien añade, dentro de su fundamentación jurídica, los motivos por los que considera que carece de legitimación pasiva. Señala al efecto que ella no sería destinataria de la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, ni tampoco de la Decisión de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017, por lo que no podría ejercitarse ninguna acción consecutiva contra ella tomando como base tales resoluciones. Además, tampoco acreditaría la demandante que ella forme parte una unidad económica con ninguna de las entidades destinatarias de las referidas Decisiones, incluida Scania.

SEGUNDO.-LA DECISIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA

En el caso concreto que nos ocupa, en el que se ejercitan acciones de reclamación de daños derivados de infracciones del derecho de la competencia, 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 aquí la Decisión de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017, cuyo resumen fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el 30 de junio de 2020. 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 27 de septiembre de 2017, la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento de conformidad con el 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) nº 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: Scania AB (publ), Scania CV AB (publ) y Scania Deutschland GmbH (conjuntamente denominadas «Scania» o «los destinatarios»).

2. DESCRIPCIÓN DEL ASUNTO

2.1. Procedimiento

(3) A raíz de una solicitud de dispensa del pago de multas presentada el 20 de septiembre de 2010 por un fabricante de camiones que no es destinatario de la Decisión, la Comisión llevó a cabo inspecciones en las sedes de diversos fabricantes de camiones entre el 18 y el 21 de enero de 2011.

(4) El 20 de noviembre de 2014, la Comisión incoó un procedimiento de conformidad con el artículo 11, apartado 6, del Reglamento (CE) nº 1/2003 contra Scania y otros fabricantes de camiones («las partes»). La Comisión adoptó un pliego de cargos, que notificó a las partes.

(5) Tras la adopción del pliego de cargos, las partes 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 después de que cada una de las partes confirmara su voluntad de entablar conversaciones con vistas a una transacción. Posteriormente, todas las partes excepto Scania («las partes de la transacción») enviaron a la Comisión su solicitud formal de transacción con arreglo al artículo 10 bis, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 773/2004 (2). El 19 de julio de 2016, la Comisión adoptó una Decisión con arreglo al artículo 7 y al artículo 23, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1/2003, cuyos destinatarios eran las partes de la transacción, en la que las declaraba responsables de su respectiva conducta en el presente asunto.

(6) Habida cuenta de que Scania optó por no presentar una propuesta de transacción, la Comisión prosiguió la investigación sobre el comportamiento de Scania según el procedimiento ordinario.

(7) El Comité Consultivo sobre Prácticas Restrictivas y Posiciones Dominantes emitió un dictamen favorable el 25 de septiembre de 2017 y la Comisión adoptó la Decisión contra Scania el 27 de septiembre de 2017.

2.2. Destinatarios y duración

(8) Los destinatarios de la Decisión han participado en una colusión y/o han tenido responsabilidad en ella, infringiendo, por tanto, el artículo 101 del Tratado, durante el periodo indicado a continuación.

Entidad

Scania AB (publ), Scania CV AB (publ), Scania Deutschland GmbH.

Duración

17 de enero de 1997 - 18 de enero de 2011.

2.3. Resumen de la infracción

(9) 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.

(10) La infracción consistió en acuerdos colusorios sobre los 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 exigida por las normas EURO 3 a 6 para los camiones medios y pesados. Las sedes 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. Estas conversaciones tuvieron lugar tanto a nivel multilateral como bilateral.



(11) *Estos acuerdos colusorios incluyeron acuerdos o prácticas concertadas sobre los precios y los aumentos de precios brutos con el fin de armonizar los precios brutos en el EEE y el calendario y la repercusión de costes para la introducción de las tecnologías de emisiones exigidas por las normas EURO 3 a 6.*

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

Esta Decisión de la Comisión Europea fue confirmada en primera instancia por la STGUE de 2 de febrero de 2022, asunto T-799/17, y definitivamente por la STJUE de 1 de febrero de 2024, asunto C-251/22.

Como podemos observar, la demandada Scania es una de las empresas destinatarias de la Decisión y tuvo participación en conductas contrarias al derecho de la competencia (entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011). Tales conductas consistieron en acuerdos o prácticas sobre los precios y los aumentos de precios brutos con el fin de armonizar los precios brutos en el Espacio Económico Europeo y el calendario y la repercusión de costes para la introducción de las tecnologías de emisiones exigidas por las normas EURO 3 a 6; 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.

De este modo, resulta acreditada la legitimación pasiva de Scania, como integrante del cártel y destinataria de la Decisión. Solamente recordar al efecto la doctrina emanada de pronunciamientos como la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (STJUE) de 14 de diciembre de 2000, asunto C-344/98 (anterior a la Directiva 2014/104, con la relevancia que ello tiene, como después veremos), conforme a la cual *cuando los órganos jurisdiccionales nacionales se pronuncian sobre acuerdos o prácticas que ya han sido objeto de una Decisión de la Comisión, no pueden dictar resoluciones que sean incompatibles con dicha Decisión[...] (sic)*. Así resulta que, si la Comisión ha señalado a un determinado sujeto como destinatario de su Decisión, no puede después un Juzgado o Tribunal nacional negar la legitimación pasiva de ese sujeto para soportar los resultados del ejercicio de una acción *follow on*. En otras palabras, el mero hecho de ser sujeto destinatario de una Decisión de la Comisión Europea que confirma la existencia de prácticas infractoras del derecho de la competencia, implica automáticamente la legitimación pasiva para soportar una reclamación por daños ante la jurisdicción de los Estados miembros, con independencia de cuál haya sido la conducta concreta de ese sujeto destinatario y sin perjuicio de que ese sujeto pueda repetir después contra otros intervinientes en el cártel que deban compartir la responsabilidad con él.

Además, el mismo efecto vinculante mencionado en la STJUE de 14 de diciembre de 2000, implica la sujeción de los Jueces nacionales a la Decisión en su totalidad o en su conjunto; todo lo señalado en la Decisión es vinculante, y no podemos apartarnos de sus consideraciones en esta Sentencia. Ello implica un importantísimo detalle: la Decisión no sanciona un mero intercambio de información, sino una conducta consistente en *acuerdos o prácticas concertadas sobre la fijación de precios y los aumentos de precios brutos con el fin de alinear los precios brutos*(sic). Es decir, al contrario de lo que vienen a sostener las dos demandadas, y que sirve de punto de partida a muchas de las alegaciones que realizan en sus extensos escritos de contestación, la Comisión Europea no constató la existencia de meros intercambios de información entre los fabricantes de camiones, lo que constató fue la existencia de pactos de fijación de precios brutos y de incremento de precios brutos. Si se hubiese constatado una conducta consistente solamente en intercambios de información, la Comisión lo habría señalado así, y no habría destacado de manera expresa que dicha conducta consistió en acuerdos y prácticas sobre incremento y fijación de precios brutos. Este dato, por sí solo, ya hace decaer muchas de las alegaciones en que se basa la oposición de Scania y Scania Hispania a la demanda presentada, y priva de relevancia también a la pericial que aportan.

Por otro lado, aunque efectivamente ninguna de estas dos entidades demandadas fue destinataria de la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, los hechos en que se basa la sanción acordada en la Decisión de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017 son los mismos. No en vano, al sancionarse prácticas concertadas sobre fijación de precios, es evidente que las mismas tuvieron que implicar a entidades competidoras en el mercado. Además, la propia Decisión de 27 de septiembre de 2017 señala que ha sido dictada en el "Asunto AT.39824 - camiones", que es el mismo en que fue dictada la Decisión de 19 de julio de 2016; describe exactamente los mismos hechos ilícitos que esa Decisión de 19 de julio de 2016 (parágrafos 9 a 12 del resumen); y refiere expresamente que las mismas infracciones dieron lugar también a la Decisión de 19 de julio de 2016 (parágrafos 3 a 6 del resumen).

De tal modo, si bien no puede ejercitarse contra las aquí demandadas una acción *follow on* basada en la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, no es cierta la desconexión pretendida en los escritos de contestación a la demanda, pues las conductas sancionadas en tal Decisión y en la de 27 de septiembre de 2017, de la que Scania sí que es destinataria, son las mismas. O lo que es lo mismo, no hay duda alguna de que Scania formó parte del cártel (el "cártel del camión"), constituido junto con las entidades sancionadas



en la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016 (MAN Truck & Bus AG, Daimler AG, Iveco S.p.A, AB Volvo (publ), Renault Trucks SAS, DAF Trucks N.V., etc.); y tomó parte igual que esas otras entidades en las prácticas colusorias.

TERCERO.-DERECHO APLICABLE A LA ACCIÓN EJERCITADA

Como ya hemos señalado, estamos ante el ejercicio de acciones de reclamación de daños, derivadas del "cártel del camión", de las llamadas acciones *follow on*, que se fundamentan en la referida Decisión de la Comisión europea de 27 de septiembre de 2017, confirmada en última instancia por la STJUE de 1 de febrero de 2024.

De tal modo, se trata de una acción por daños ejercitada tras la entrada en vigor de 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"; pero también tras la trasposición de dicha Directiva al derecho interno español, lo que se llevó a cabo mediante la reforma operada en la Ley de Defensa de la Competencia (LDC) por el Real Decreto Ley 9/2017; pero se refiere esta acción a unos hechos que ocurrieron con anterioridad a tales novedades normativas (entre 1997 y 2011, en lo que a este asunto respecta). Ello plantea la duda acerca si es posible la aplicación al caso de estas nuevas normas y de los criterios orientadores que resultan de la Directiva, algo que niegan las demandadas.

El punto de partida, en relación con esa normativa aplicable, viene determinado por el art. 22 de la Directiva 2014/104, que excluyó la aplicación retroactiva de las disposiciones sustantivas derivadas de ella, y excluyó también la aplicación del resto de disposiciones derivadas de ella (las de carácter procesal) a acciones ejercitadas antes del 26 de diciembre de 2014. Consecuentemente, la disposición transitoria 1ª del Real Decreto Ley 9/2017 vedó la posibilidad de aplicar retroactivamente las modificaciones introducidas en la LDC por su art. 3, que son las que se consideran de carácter sustantivo. De tal manera y en principio, habría que estar en este litigio únicamente al art. 1902 del Código Civil (CC), sobre responsabilidad extracontractual por daños, y a la jurisprudencia que ha ido modulando su interpretación, y no podrían ser aplicadas las nuevas normas de la LDC derivadas de la Directiva 2014/104.

Sin embargo, eso no es exactamente así. La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (STJUE) de 22 de junio de 2022, asunto C-267/20, al responder a una serie de cuestiones prejudiciales planteadas por la Audiencia Provincial de León, confirmó, precisamente en este supuesto del "cártel del camión", que el art. 17.1 de la Directiva 2014/104 *constituye una disposición procesal a efectos del artículo 22, apartado 2, de la citada Directiva y de que en su ámbito de aplicación temporal está comprendida una acción por daños que, aunque se derive de una infracción del Derecho de la competencia que finalizó antes de la entrada en vigor de dicha Directiva, fue ejercitada después del 26 de diciembre de 2014 y después de la entrada en vigor de las disposiciones que transponen tal Directiva al Derecho nacional*(sic). Es decir, la normativa resultante de la trasposición de ese art. 17.1 de la Directiva es aplicable a una acción por daños ejercitada después del 26 de diciembre de 2014 (y después de su propia entrada en vigor, evidentemente), aunque derive de una infracción del derecho de la competencia ya finalizada antes de la vigencia de dicha Directiva. Esto es lo que se da en este caso, en que la infracción concluyó en enero de 2011 (conforme a la Decisión de la Comisión), pero la acción se ha ejercitado incluso después de la entrada en vigor de las modificaciones introducidas en la LDC por el Real Decreto Ley 9/2017.

De tal modo, resulta aquí de aplicación lo recogido en el art. 76.2 de la LDC, que acoge el criterio de la estimación judicial del daño al disponer que *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 el importe de la reclamación de los daños*(sic).

Y si ese art. 76.2 resulta de aplicación, también podrá ser interpretado a la vista del contenido del mencionado art. 17.1 de la Directiva, del cual es trasposición, en cuanto dice que *los Estados miembros velarán por que ni la carga de la prueba ni los estándares de prueba necesarios para la cuantificación del perjuicio hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho al resarcimiento de daños y perjuicios. Los Estados miembros velarán por que los órganos jurisdiccionales nacionales estén facultados, con arreglo a los procedimientos nacionales, para estimar el importe de los daños y perjuicios si se acreditara que el demandante sufrió daños y perjuicios pero resultara prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificar con precisión los daños y perjuicios sufridos sobre la base de las pruebas disponibles*(sic).

Sin perjuicio de lo anterior, la aplicación del criterio de estimación judicial del daño ya era posible en nuestro derecho aun cuando no fuese aplicable la previsión al respecto de la Directiva 2014/104, y así lo ha confirmado la STS nº 923/2023 cuando señala que *la facultad del juez de fijar la indemnización del daño producido por la conducta infractora del Derecho de la competencia mediante una estimación ya estaba reconocida en nuestro ordenamiento jurídico como consecuencia necesaria del principio de indemnidad del perjudicado propio del art. 1902 CC y del art. 101 TFUE* (sic).



E incluso antes, ya existía una bien fundada doctrina de la Audiencia Provincial de Pontevedra sobre criterios aplicables en acciones de reclamación de daños derivados de infracciones del derecho de la competencia, fijada con ocasión de multitud de Sentencias dictadas en relación con asuntos del "cártel del camión"; y podemos citar a modo de ejemplo una de las primeras, como es la Sentencia nº 108/2020, la cual señala: *En definitiva, sin perjuicio de lo que más adelante se dirá, la presunción de la causación del daño a consecuencia de la conducta colusiva de los cárteles, y la posibilidad de la estimación judicial del daño en los casos de dificultad probatoria para su cuantificación, son principios plenamente vigentes en la interpretación del art. 1902 en el contexto de las acciones de daños(sic).*

CUARTO.-PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Antes de entrar propiamente en el fondo del litigio planteado, nos ocuparemos de una circunstancia impeditiva, en la que tratan de sostener parte de su defensa las entidades demandadas, cual es la prescripción de la acción ejercitada por la demandante.

Sostienen las demandadas, primeramente, que sería aplicable aquí el plazo prescriptivo de un año previsto en el art. 1968.2 del CC, y nunca el de 5 años resultante de la trasposición de la Directiva 2014/104, recogido ahora por el art. 74.1 de la LDC. Ese plazo comenzaría a correr desde el 20 de septiembre de 2017, cuando ya se habrían hecho públicas notas de prensa sobre la Decisión de la Comisión, y, durante el año siguiente, la demandante no habría formulado ninguna reclamación relativa a los camiones que dice haber adquirido. Incluso si el plazo de prescripción aplicable fuese el de cinco años, la acción estaría prescrita de todos modos puesto que la primera reclamación extrajudicial de la demandante dataría del 14 de febrero de 2023.

Basan sus alegaciones jurídicas las demandadas en la doctrina resultante de la STJUE de 22 de junio de 2022.

Pues bien, efectivamente, tal como ha confirmado la alegada STJUE de 22 de junio de 2022, asunto C-267/20, las disposiciones de la Directiva 2014/104 sobre prescripción de la acción de reclamación de daños, recogidas en su art. 10, son de carácter sustantivo. Eso conllevaría el sometimiento de las normas nacionales de trasposición a los límites del art. 22.1 de la misma Directiva. Así, señala tal STJUE: *46 En este contexto, procede señalar que de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que, a diferencia de los plazos procesales, el plazo de prescripción, al conllevar la extinción de la acción judicial, se refiere al Derecho material, ya que afecta al ejercicio de un derecho subjetivo que la persona afectada ya no podrá invocar de manera efectiva ante un tribunal (véase, por analogía, la sentencia de 8 noviembre de 2012, Evropaiki Dynamiki/Comisión, C-469/11 P, EU:C:2012:705, apartado 52).*

47 Por consiguiente, como ha señalado, en esencia, el Abogado General en los puntos 66 y 67 de sus conclusiones, procede considerar que el artículo 10 de la Directiva 2014/104 es una disposición sustantiva a efectos del artículo 22, apartado 1, de dicha Directiva(sic).

Ahora bien, esto no implica que el nuevo plazo de prescripción de la acción de reclamación de daños, surgido de la trasposición de la Directiva, sea inaplicable al supuesto de ejercicio de acciones derivadas de infracciones del derecho de la competencia producidas y agotadas antes incluso de la publicación de la propia Directiva. Recordamos que, en el caso de Scania, según la Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017, la infracción cesó en enero de 2011. La misma STJUE de 22 de junio de 2022 ha señalado que, cuando el plazo de prescripción de la acción fijado por la normativa nacional anterior a la trasposición de la Directiva 2014/104, no se había agotado antes de la llegada de la fecha límite para dicha trasposición, que era el 27 de diciembre de 2016, resulta ya de aplicación el nuevo plazo. A tal efecto, recoge esa STJUE: *48 En segundo lugar, toda vez que consta en el caso de autos que la Directiva 2014/104 fue transpuesta al ordenamiento jurídico español cinco meses después de que expirara el plazo de transposición previsto en su artículo 21, ya que el Real Decreto-ley 9/2017, que transpone esta Directiva, entró en vigor el 27 de mayo de 2017, ha de verificarse, para determinar la aplicabilidad temporal del artículo 10 de dicha Directiva, si la situación de que se trata en el litigio principal se había consolidado antes de que expirara el plazo de transposición de la misma Directiva o si continuaba surtiendo sus efectos tras la expiración de ese plazo.*

49 A tal efecto, habida cuenta de las particularidades de las normas de la prescripción, de su naturaleza y de su mecanismo de funcionamiento, en particular en el contexto de una acción por daños ejercitada a raíz de una resolución firme por la que se declara la existencia de una infracción del Derecho de la Unión en materia de competencia, procede examinar si, en la fecha de expiración del plazo de transposición de la Directiva 2014/104, a saber, el 27 de diciembre de 2016, se había agotado el plazo de prescripción aplicable a la situación de que se trata en el litigio principal, lo que implica determinar el momento en el que comenzó a correr ese plazo de prescripción(sic).

Por tanto, para ver qué plazo prescriptivo es aplicable a las acciones de daños ejercitadas aquí, el general del art. 1968.2 del CC o el específico y más moderno del art. 74.1 de la LDC, derivado de la Directiva 2014/104,



habrá que entrar a determinar antes en qué momento se situó el *dies a quo* que implicaba el inicio de la prescripción (no será necesario determinar el *dies ad quem* de cumplimiento del plazo). Y no hay discusión alguna acerca de que ese momento vino determinado por la publicación de la Decisión de la Comisión en el DOUE, lo cual tuvo lugar el 30 de junio de 2020; y es que la ya mencionada STJUE de 22 de junio de 2022 también ha confirmado que el plazo para la prescripción de las acciones de daños solamente podía entenderse iniciado a raíz de esa publicación del resumen de la Decisión de la Comisión Europea (ver sus parágrafos 71 y 72).

Por lo tanto, se trata en todo caso de un plazo de prescripción no agotado antes de la expiración del límite temporal para la trasposición de la Directiva 2014/104, el 27 de diciembre de 2016; de hecho, en tal fecha ese plazo aún no se había iniciado. Con ello, de acuerdo con la doctrina de la STJUE de 22 de junio de 2022, asunto C-267/20, resulta aplicable a las acciones de daños ejercitadas con posterioridad a esa fecha límite, el plazo de prescripción fijado en la norma de trasposición, es decir, el de 5 años previsto por el art. 74.1 de la LDC.

En resumen, iniciado el plazo de prescripción el 30 de junio de 2020 y teniendo el mismo una duración de 5 años, es evidente que no había vencido el día de presentación de la demanda, 27 de febrero de 2023, sin necesidad siquiera de tener en cuenta si hubo o no reclamaciones extrajudiciales previas.

En nada afecta a estas conclusiones la reciente STJUE de 18 de abril de 2024, asunto C-605/21, toda vez que, si todo se basa en el conocimiento de los datos fácticos que permitirían a cualquier perjudicado iniciar acciones *follow on*, es evidente, conforme a lo que hemos indicado ya, que en este caso tal conocimiento no pudo tener lugar hasta que la Decisión que sancionó a Scania fue publicada.

Aparte de lo anterior, no deja de ser chocante que las demandadas sostengan la existencia de prescripción por entender que el plazo legal empezaba a contar desde que fue dictada la Decisión de la Comisión Europea que sancionó a Scania por infracción de las normas de la competencia y que, al mismo tiempo, hayan instado en su día la suspensión del presente proceso por estar pendiente de resolución el recurso de casación intentado ante el TJUE contra la STJUE que confirmó tal Decisión. Es decir, resulta claramente contradictorio sostener que los posibles perjudicados tenían que haber accionado ya desde el dictado de la Decisión, cuando se ha insistido en que había que esperar a la STJUE que resolviese el recurso de casación intentado, basándose en que esa Resolución lo podría cambiar todo por existir la posibilidad de que anulase la sanción o modificase la Decisión que la impuso. O una cosa u otra.

QUINTO.-LEGITIMACIÓN

Se discute en este proceso tanto la legitimación activa de la demandante, como la legitimación pasiva de Scania en relación con la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, y la legitimación pasiva de Scania Hispania en todo caso. Veremos esas cuestiones por separado.

A) Respecto a la supuesta falta de legitimación activa de la actora, la sostienen las demandadas en relación con tres de los camiones por los que reclama. Señalan que no acreditaría esa actora la realidad de la compra de los camiones con matrícula NUM001, NUM002 y NUM003, y del pago de su precio, mediante la mera aportación de contratos de *leasing*, una factura proforma, la documentación técnica de los vehículos y los informes de la DGT. Es decir, más bien están cuestionando las demandadas que esa actora haya acreditado el derecho a ser resarcida, mediante el siguiente silogismo: como no prueba haber sufrido daño, no puede ser indemnizada.

Esta alegación ha de ser íntegramente rechazada, pues, atendiendo a las circunstancias concurrentes, debemos considerar que la documental aportada por la demandante (que forma parte del dictamen pericial aportado como documento nº 10 de la demanda; en concreto en su anexo V), es suficiente como para considerar acreditado que adquirió los camiones en cuestión y que abonó el precio fijado para cada uno. Hay que tener presente a estos efectos el tiempo que ha transcurrido desde las distintas operaciones de adquisición de camiones (más de 20 años hasta la demanda en el caso más antiguo, que data de 2002, y más de 16 años en el caso más reciente, que data de 2006), motivado en gran medida por la duración del cártel al que perteneció Scania (hasta enero de 2011, según confirma la Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017), y la dificultad que ello añade a la obtención de cualquier prueba, considerando especialmente hasta cuando se extienden las obligaciones de los empresarios de conservar su documentación contable (6 años según el art. 30 del Código de Comercio, y nunca más de 10 años conforme resulta de la Ley General Tributaria). También es preciso considerar que los documentos aportados por la parte actora (contratos de *leasing*, facturas proforma, fichas de camiones e informes de la DGT), no presentan indicios de irregularidad o falsedad y son, además, de los habitualmente utilizados en el tráfico jurídico y mercantil. A ello se une el hecho de que la demandada se ha limitado a cuestionarlos, pero no ha aportado ningún indicio que nos permita dudar de su relevancia y significado. Así, por ejemplo, si entiende que la demandante no llegó a abonar el precio de los camiones o no atendió al pago de las cuotas de los *leasing*s pactados ni ejercitó las correspondientes opciones de compra, bien pudo esa demandada traer al proceso algún certificado o testigo de las distintas entidades con las que las operaciones fueron concertadas que así lo asegurase.



Esta valoración sobre la legitimación activa ha sido validada por la SAP Pontevedra nº 108/2020 (y ratificada por la SAP Pontevedra nº 213/2020), cuando señala que *en un contexto de dificultad probatoria, al que la persona física demandante resultaba por completo ajena, no resulta admisible a la sociedad que ha participado en un cártel durante 14 años que, escudándose en esta situación por ella creada, simplemente rechazar la legitimación sobre la base de una supuesta falta de fehaciencia documental sobre la adquisición del vehículo(sic).*

No está de más traer también a colación la STS nº 381/2024 que, en relación con la aportación de contratos de *leasing* para acreditar la adquisición de los camiones, ya señaló que *el arrendatario financiero a estos efectos tiene la condición de adquirente, sin necesidad de justificar en cada caso el pago de la última cuota (residual), pues el perjuicio de haber adquirido a un precio superior al debido (de no haber existido el cártel) lo habrá sufrido igual, tanto si, al final, opta o no por el pago de la última cuota(sic).*

B) En lo que se refiere a la legitimación pasiva de Scania en relación con la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, la cuestión es bien simple.

En ningún momento basa sus acciones *follow on* consecutivas la demandante en esa Decisión de 2016, sino en la de 27 de septiembre de 2017, confirmada después por el TGUE y el TJUE. Cuestión distinta es que haga referencia a las circunstancias descritas en ella, algo que no deja de ser razonable, una vez que, como ya hemos señalado más arriba, ambas Decisiones sancionadoras se refieren a un mismo cártel, a unas mismas conductas infractoras del derecho de la competencia.

Por tanto, como destinataria de la Decisión de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017, que sanciona exactamente los mismos hechos ilícitos que la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016, Scania ostenta plena legitimación pasiva en este proceso.

C) En lo que se refiere a la legitimación pasiva de Scania Hispania, la cuestión es algo más compleja, puesto que esta persona jurídica no es destinataria de ninguna de las Decisiones a que nos venimos refiriendo.

El punto de partida, a la hora de resolver esta cuestión, va a ser la doctrina fijada en la STJUE de 6 de octubre de 2021, asunto C-882/19, la cual recoge en su parte dispositiva: *El artículo 101 TFUE , apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que la víctima de una práctica contraria a la competencia llevada a cabo por una empresa puede ejercitar una acción de resarcimiento por daños y perjuicios indistintamente contra una sociedad matriz que haya sido sancionada por la Comisión en una decisión como consecuencia de dicha práctica o contra una filial de esa sociedad que no sea destinataria de la referida decisión, siempre que estas sociedades constituyan, conjuntamente, una unidad económica. La sociedad filial afectada debe poder hacer valer de manera efectiva su derecho de defensa con el fin de demostrar que no pertenece a dicha empresa y, cuando la Comisión no haya adoptado ninguna decisión en virtud del artículo 101 TFUE , puede rebatir igualmente la realidad misma del comportamiento infractor alegado(sic).*

A lo largo de su fundamentación jurídica, la misma STJUE indica que *en el marco de una acción de resarcimiento por daños y perjuicios basada en la existencia de una infracción del artículo 101 TFUE , apartado 1, constatada por la Comisión en una decisión, una entidad jurídica que no haya sido designada en dicha decisión como autora de una infracción del Derecho de la competencia puede, no obstante, ser considerada responsable sobre este fundamento debido al comportamiento infractor de otra entidad jurídica si esas dos personas jurídicas forman parte de la misma unidad económica y constituyen, en consecuencia, una empresa, que es la autora de la infracción en el sentido de dicho artículo 101 TFUE [...]*

51 Así pues, *en circunstancias en las que se haya acreditado la existencia de una infracción del artículo 101 TFUE , apartado 1, respecto de una sociedad matriz, la víctima de dicha infracción puede intentar que se declare la responsabilidad civil de una sociedad filial de esa sociedad matriz en lugar de la de esta, con arreglo a la jurisprudencia citada en el apartado 42 de la presente sentencia. Sin embargo, solo podrá considerarse responsable a esa sociedad filial si la víctima demuestra, basándose en una decisión adoptada previamente por la Comisión con arreglo al artículo 101 TFUE o por cualquier otro medio -en particular, si la Comisión no se ha pronunciado sobre este extremo en la referida decisión o si aún no ha adoptado decisión alguna-, que, habida cuenta, por un lado, de los vínculos económicos, organizativos y jurídicos a los que se hace referencia en los apartados 43 y 47 de la presente sentencia, y, por otro lado, de la existencia de un vínculo concreto entre la actividad económica de dicha sociedad filial y el objeto de la infracción de la que se ha declarado responsable a la sociedad matriz, la referida filial constituía, con su sociedad matriz, una unidad económica*

52 *De cuanto antecede resulta que una acción de resarcimiento por daños y perjuicios de tales características ejercitada contra una sociedad filial supone que el demandante pruebe, para que se considere que existe una unidad económica entre una sociedad matriz y la sociedad filial en el sentido de los apartados 41 y 46 de la presente sentencia, los vínculos que unen a esas sociedades mencionados en el apartado anterior, así*



como el vínculo concreto, mencionado en ese mismo apartado, existente entre la actividad económica de esa sociedad filial y el objeto de la infracción de la que se considera responsable a la sociedad matriz. Por tanto, en circunstancias como las controvertidas en el litigio principal, la víctima debería demostrar, en principio, que el acuerdo contrario a la competencia celebrado por la sociedad matriz por el que esta ha sido condenada se refiere a los mismos productos que aquellos que comercializa la sociedad filial. De ese modo, la víctima demuestra que es precisamente la unidad económica a la que pertenece la sociedad filial, junto con su sociedad matriz, la que constituye la empresa que ha cometido efectivamente la infracción declarada previamente por la Comisión en virtud del artículo 101 TFUE , apartado 1, con arreglo a la concepción funcional del concepto de «empresa» al que se ha hecho referencia en el apartado 46 de la presente sentencia(sic).

Así resulta que la jurisprudencia del TJUE permite que se dirija la reclamación por daños derivados de una infracción del derecho de la competencia no sólo frente a la sociedad matriz que haya podido ser expresamente sancionada por esa infracción, sino también contra una filial de la misma no expresamente sancionada, siempre que ambas entidades forman una unidad económica. Este razonamiento procede de la peculiar manera en que, en el Derecho Comunitario, se definen los posibles sujetos responsables de la comisión de hechos contrarios al derecho de la competencia. La misma STJUE de 6 de octubre de 2021 lo describe de la siguiente manera: 39 Pues bien, de la redacción del artículo 101 TFUE , apartado 1, resulta que los autores de los Tratados optaron por utilizar este concepto de «empresa» para designar al autor de una infracción del Derecho de la competencia, sancionable con arreglo a dicha disposición, y no otros conceptos como los de «sociedad» o de «persona jurídica». El legislador de la Unión también utilizó el concepto de «empresa» en el artículo 23, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003 para definir la entidad a la que la Comisión puede imponer una multa para sancionar una infracción de las normas del Derecho de la competencia de la Unión (sentencias de 10 de abril de 2014, Areva y otros/Comisión, C 247/11 P y C 253/11 P, EU:C:2014:257 , apartados 123 y 124, y de 25 de noviembre de 2020, Comisión/GEA Group, C 823/18 P, EU:C:2020:955 , apartados 62 y 63).

40 Del mismo modo, de la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014 , 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 (DO 2014, L 349, p. 1), y, en particular, de su artículo 2, punto 2, resulta que el mismo legislador definió al «infractor», a quien incumbe, según esa Directiva, resarcir los daños causados por la infracción del Derecho de la competencia imputable a dicho autor, como «la empresa o asociación de empresas que haya cometido una infracción del Derecho de la competencia».

41 Con ello, al tener por objeto las actividades de las empresas, el Derecho de la Unión en materia de competencia consagra como criterio decisivo la existencia de una unidad de comportamiento en el mercado, sin que la separación formal entre diversas sociedades, resultado de su personalidad jurídica distinta, pueda oponerse a tal unidad a efectos de la aplicación de las normas de competencia (véanse, en este sentido, las sentencias de 14 de julio de 1972, Imperial Chemical Industries/Comisión, 48/69, EU:C:1972:70, apartado 140 , y de 14 de diciembre de 2006, Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, C 217/05, EU:C:2006:784 , apartado 41). Por tanto, el concepto de «empresa» comprende cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia del estatuto jurídico de esa entidad y de su modo de financiación, y designa, así, una unidad económica aunque, desde el punto de vista jurídico, dicha unidad económica esté constituida por varias personas físicas o jurídicas (véanse, en este sentido, las sentencias de 10 de septiembre de 2009, Akzo Nobel y otros/Comisión, C 97/08 P , EU:C:2009:536 , apartados 54 y 55, y de 27 de abril de 2017, Akzo Nobel y otros/Comisión, C 516/15 P, EU:C:2017:314 , apartados 47 y 48). Esta unidad económica consiste en una organización unitaria de elementos personales, materiales e inmateriales que persigue de manera duradera un fin económico determinado, organización que puede participar en la comisión de una infracción de las que contempla el artículo 101 TFUE , apartado 1 (sentencia de 1 de julio de 2010, Knauf Gips/Comisión, C 407/08 P, EU:C:2010:389 , apartados 84 y 86)(sic).

Por lo tanto, dado que en el Derecho Comunitario no se considera como posibles infractores del derecho de la competencia a las meras sociedades o personas jurídicas, sino a las "empresas", que son entes que pueden desarrollar su actividad económica a través de un conglomerado de personas jurídicas distintas, es posible que haya de responder de los eventuales daños ocasionados un sujeto de derecho jurídicamente distinto del sancionado; o, como ya adelantamos, una sociedad filial no sancionada en lugar de la matriz efectivamente sancionada. Para ello será preciso que quede acreditado que esa filial forma una unidad económica con la matriz, merced a los vínculos económicos, organizativos y jurídicos entre ellas, y fundamentalmente a la existencia de un vínculo concreto entre la actividad económica de una y otra.

Pues bien, de acuerdo con los datos facilitados por la demandante y por las propias demandadas, resulta, por un lado, que Scania Hispania es una sociedad anónima filial de Scania. No consta en el procedimiento cómo está conformado el capital social de esta entidad, pero, al describirse en los escritos de contestación



a la demanda el modo en que se distribuyen los vehículos de la marca Scania, hasta que llegan al comprador final, y el modo en que se irían determinando los precios de venta a lo largo de toda la cadena de fabricación y distribución, ponen en evidencia las propias demandadas la existencia de fuertes vínculos organizativos y jurídicos entre filial y matriz.

Por otro lado, atendiendo a los mismos reconocimientos contenidos en la contestación a la demanda, y a los datos aportados por la demandante, de los que resulta que Scania Hispania se dedica a colocar en el mercado interno español los mismos camiones fabricados en el seno del grupo empresarial encabezado por Scania y que constituyeron el objeto de las prácticas anticompetitivas sancionadas, no hay duda alguna de que existe también un vínculo concreto entre la actividad económica de matriz y filial. Es más, por las circunstancias concurrentes, resulta manifiesto que se da aquí uno de los hechos que la STJUE de 6 de octubre de 2021 viene a considerar relevantes para determinar la responsabilidad de la sociedad filial, cuando señala en su párrafo nº 52 (según ya hemos visto más arriba): *la víctima debería demostrar, en principio, que el acuerdo contrario a la competencia celebrado por la sociedad matriz por el que esta ha sido condenada se refiere a los mismos productos que aquellos que comercializa la sociedad filial. De ese modo, la víctima demuestra que es precisamente la unidad económica a la que pertenece la sociedad filial, junto con su sociedad matriz, la que constituye la empresa que ha cometido efectivamente la infracción declarada previamente por la Comisión en virtud del artículo 101 TFUE, apartado 1, con arreglo a la concepción funcional del concepto de «empresa» al que se ha hecho referencia en el apartado 46 de la presente sentencia(sic).*

En conclusión, consideramos acreditado que Scania Hispania pertenece, junto con la matriz del grupo societario Scania, a una unidad económica, la cual constituye la empresa que, en los términos recogidos en la STJUE de 6 de octubre de 2021, ha de ser considerada autora de las prácticas colusorias sancionadas por la Decisión de la Comisión Europea. Con lo cual, también a Scania Hispania se le puede exigir responsabilidad por los daños derivados de esas conductas infractoras del derecho de la competencia aun cuando no sea una de las personas jurídicas destinatarias de aquella Decisión. Ello implica la confirmación de su legitimación pasiva en este litigio.

D) Finalmente, sostienen las demandadas (en los fundamentos jurídicos de sus escritos de contestación), la inexistencia de una solidaridad impropia en relación con el resto de las entidades participantes en el "cártel de camión". Se trata de una alegación que ninguna relación guarda con lo que es objeto de controversia en este procedimiento, pues a ninguna de ellas se le está exigiendo responsabilidad por daños imputables a otras entidades.

SEXTO.-DETERMINACIÓN DEL DAÑO Y LA COMPENSACIÓN

Resuelto lo precedente, 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 Scania, de cuyas consecuencias también es responsable Scania Hispania, y el nexo causal con el perjuicio que dice sufrido; ello resulta de la existencia de la Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017, que constata la conducta infractora del derecho de la competencia y tiene a Scania como una de las empresas destinatarias, junto con los documentos de la demandante relativos a la adquisición de sus camiones, que constatan su vínculo contractual indirecto con las demandadas (a través de contratos de compraventa y de arrendamiento financiero por un lado, y de concesionarios de la marca por otro lado).

En cuanto a la constatación del daño, basta con remitirnos a la jurisprudencia del TS acerca de las consecuencias del "cártel del camión" en el que estuvieron implicados los fabricantes de camiones medios y pesados. En ese sentido, tenemos, entre otras, la STS nº 923/2023, la cual expone: *En el presente caso, como ya se ha expresado, hay prueba suficiente de que el cártel causó daños, consistentes fundamentalmente en que los compradores de los camiones pagaron un sobreprecio derivado de la artificial elevación de los precios provocada por el cártel(sic).* En el mismo sentido se habían pronunciado ya las SAP Pontevedra nº 108/2020 y 198/2020, entre otras muchas, en las que se señala que, por las características del mercado de camiones y por las propias características de la conducta de los fabricantes sancionados por la comisión de prácticas infractoras del derecho de la competencia, la única deducción razonable es que la existencia del cártel dio lugar a un sobrecoste para los adquirentes finales de los camiones medios y pesados.

Pero, además, la STJUE de 1 de febrero de 2024, asunto C-251/22 que, como hemos señalado ya más arriba, confirmó definitivamente la sanción impuesta a diversas empresas del grupo Scania por la participación en las prácticas anticompetitivas enmarcadas en el cártel, ha dado plena validez a las conclusiones alcanzadas en su día por la Comisión Europea; en ese sentido recoge: *La Comisión constató que, si bien el precio final pagado por los consumidores puede variar (por ejemplo, en función de la aplicación de diversos descuentos a distintos niveles de la cadena de distribución), todos los precios aplicables en cada fase de la cadena de distribución*



derivan, directa (en el caso de los precios de transferencia entre la sede central y el distribuidor) o indirectamente (en el caso del precio pagado por el concesionario al distribuidor o en el caso del precio pagado por el cliente final), del precio bruto inicial. De este modo, según la Comisión, se demuestra que las listas de precios brutos iniciales fijados por la sede central constituyen un componente común y fundamental de los cálculos de los precios aplicables en cada fase de las cadenas nacionales de distribución en toda Europa(sic). Con ello, la concertación sobre incremento de precios brutos en que tomó parte Scania influyó necesariamente en el precio final que pagaban los adquirentes finales de los camiones comercializados por su grupo empresarial. Simplemente atendiendo a esto ya podríamos descartar la pericial aportada por las demandadas, cuyo informe, a pesar de que esa existencia de daños para los adquirentes finales de camiones (por pago de sobrepagos), ha sido confirmada por las más altas instancias judiciales, españolas y europeas, siguen manteniendo que no hubo tales daños.

En cualquier caso, la cuestión más compleja es la de la cuantificación del daño padecido por quien se presenta como perjudicado, lo que 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 un equipo de peritos encabezados por D. Cirilo, en cuya redacción han intervenido hasta 20 expertos entre economistas e ingenieros, según se señala en su encabezamiento. Las demandadas niegan la corrección del contenido de ese informe, por lo que tendremos que examinar 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.

Este informe emplea, a la hora de determinar los sobrecostos derivados de las conductas sancionadas, el método sincrónico comparativo, evaluando la variación del precio en el mercado cartelizado de los camiones medios y pesados, por un lado, y la variación de los precios en un mercado no cartelizado que considera de características similares, como es el de los camiones ligeros, por otro lado; e incluso acude a la variación del precio en el mercado de las furgonetas, que usa como criterio alternativo y de refuerzo de sus conclusiones. Para confrontar las conclusiones obtenidas por aplicación del método anterior, acude al método diacrónico, comparando los precios de los camiones medios y pesados en dos periodos: de 1997 a 2011, de mercado cartelizado, y de 2012 a 2016, de mercado no cartelizado. También se menciona la aplicación de un método comparativo sincrónico geográfico, atendiendo a los precios de los camiones en los Estados Unidos y en Australia, pero en realidad no se realiza estudio alguno en este sentido, y lo más que contiene el informe es una pequeña referencia, en inglés, a la variación del precio de los camiones nuevos en los Estados Unidos (anexo II del capítulo 14), y otras cuatro páginas (como puntos 5.3 y 5.4 del capítulo 5), en las que simplemente se cruzan datos estadísticos de precios de camiones en Europa y en esos dos países, pero sin realizar análisis comparativo de ningún tipo.

Aunque el informe nos merece el máximo respeto, nos encontramos con conclusiones que no alcanzamos a comprender, por los elementos en que se basan. En primer lugar, para la aplicación de su método principal, que consiste en comparar la evolución de los precios del producto afectado por el cártel con los de otro producto no afectado, han tomado como elemento contrafactual preferido el mercado de los camiones ligeros. Sin embargo (como ya ocurría en informes anteriores), no aportan ningún dato adicional del que se pueda deducir que el precio de los camiones ligeros era el mejor contrafactual a usar para elaborar el modelo sincrónico. Así, se echan de menos datos sobre precios anteriores y/o posteriores al periodo del cártel, de los que resulte una similitud en la evolución de los precios de los camiones medios y pesados, por un lado, y de los precios de los camiones ligeros, por otro lado; o también datos, sobre sistema de fabricación y comercialización de los ligeros por un lado y de los pesados por otro lado, que ponga de manifiesto (si existe) la similitud oportuna. Las dudas acerca de este método usado por los peritos han sido puestas de manifiesto también por la SAP Pontevedra nº 513/2020.

No entraremos a valorar en detalle la aplicación del método sincrónico comparativo en relación con las furgonetas, una vez que en el informe se viene a admitir, en varios momentos, que el mercado de las furgonetas, por diversos factores, no es un buen término de comparación; de hecho, se señala que se atiende a ese mercado como mero refuerzo.

En segundo lugar, parece que los peritos de la parte actora, a la hora de estudiar la evolución del precio de los camiones afectados por el cártel, solamente tienen en cuenta la masa y la potencia, pero no otras características técnicas que, sin duda, tienen también su influencia en el precio. Del mismo modo, y a pesar de que se admite la importancia de las innovaciones tecnológicas en el precio de los camiones, no se explica suficientemente cómo se ha tenido en cuenta ese factor en el estudio realizado, si es que se tuvo en cuenta realmente en algún momento.



En tercer lugar, han prescindido los peritos, en la aplicación de su modelo sincrónico, de los datos de precios del año 1997, que fue el primero del cártel (empezó en enero de ese año, como hemos visto). Han desechado así importantes datos sobre la evolución de los precios de los camiones pues, en realidad, al tener en cuenta sólo los referidos a 1998 en adelante no reflejan un esquema completo. Y las explicaciones que ofrecen al respecto no resultan convincentes, pues se basan en la mera suposición de que los precios recogidos en revistas profesionales del año 1997 no serían realmente cartelizados, sino precios pre-cártel, por haber sido determinados y facilitados a finales de 1996; suposición que no acompañan de prueba o dato objetivo alguno de contraste. Además, parece deducirse de esas explicaciones, que esos precios de 1997 habrían sido relativamente bajos (por la competencia derivada de la aplicación de la normativa Euro II, por la entrada de Paccar en el mercado, por una supuesta estrategia que podrían haber seguido las empresas cartelistas), de donde deducimos un claro interés de los peritos en no contar con ellos, puesto que darían lugar a una rebaja del sobrecoste recogido en sus conclusiones (ver punto 8.4.10 del capítulo 8).

En cuarto lugar, no entendemos suficientemente justificado el estudio concreto que se efectúa en aplicación del método diacrónico. Se señala que este método se utiliza a modo de refuerzo o de contraste, en relación con los resultados del anterior método sincrónico comparativo, y se toman dos momentos, uno dentro del periodo de mercado cartelizado (1997 a 2011), y uno fuera de ese periodo (de 2012 a 2016). Lo primero que llama la atención es que en la aplicación de este método se reconoce que se tomaron precios netos y no precios brutos. Lo lógico es que, para poder comparar adecuadamente los resultados de un método con el otro, se hubiesen empleado siempre las mismas magnitudes (siempre precios brutos o, en último caso, siempre precios netos).

Finalmente, atendiendo a la descripción de los datos utilizados que hacen los peritos y a los documentos que acompañan a lo que es el informe propiamente dicho, todo indica que se han excluido datos sobre cierto número de transacciones de camiones medios y pesados, sin la debida justificación, lo que arroja la sospecha acerca de la posible utilización de datos sesgados.

Así las cosas, no podemos compartir en su totalidad el porcentaje de sobrecoste propuesto en las conclusiones de este dictamen pericial, algo también compartido por la referida SAP Pontevedra nº 513/2020, si bien no podemos desechar la mayor parte de su contenido, de la que resulta la existencia de un evidente sobreprecio de los camiones medios y pesados fabricados por las empresas del grupo de Scania.

Frente a este informe que acabamos de analizar, Scania y Scania Hispania aportan sus propios dictámenes elaborados por la entidad RBB Economics, que están firmados por once profesionales, entre economistas y expertos en derecho de la competencia. Se trata en realidad de tres informes, uno dedicado a realizar un análisis de la plausibilidad de los daños, otro dedicado a la crítica de la pericial de la parte demandante, y el tercero dedicado a realizar un análisis cuantitativo del sobreprecio derivado de las prácticas sancionadas.

Pues bien, el segundo de los informes, denominado "Análisis de los daños reclamados a Scania", recoge únicamente al análisis y crítica de la pericial aportada por la parte demandante. No nos vamos a detener en su estudio, una vez que ya hemos expuesto anteriormente por qué no compartimos las conclusiones de esa pericial de la parte demandante.

En lo que se refiere al primer informe, literalmente denominado "Las prácticas sancionadas por la Comisión en el caso Camiones: análisis de plausibilidad de los daños", tampoco podemos considerarlo. Viene a consistir en una exposición motivada acerca del por qué no existiría, teóricamente, relación alguna entre los precios brutos afectados por las prácticas colusorias sancionadas por la Comisión Europea y los precios de camiones medios y pesados vendidos en España, como los adquiridos por la parte demandante. Como ya hemos señalado más arriba, la propia STJUE de 1 de febrero de 2024, asunto C-251/22, señala: *las listas de precios brutos iniciales fijados por la sede central constituyen un componente común y fundamental de los cálculos de los precios aplicables en cada fase de las cadenas nacionales de distribución en toda Europa(sic)*. Es decir, una vez que la TJUE que confirma la sanción impuesta a Scania por su participación en las prácticas cartelistas, pone de manifiesto la influencia decisiva de los precios brutos de lista en los precios netos que pagan los clientes finales, resulta ocioso el esfuerzo de los peritos en negar la intensidad de tal relación.

Respecto al tercer informe, "Análisis cuantitativo del sobreprecio por las prácticas sancionadas en el Asunto AT.39824 Camiones", contiene un análisis sobre los precios de los camiones medios y pesados en España aplicando lo que denomina el "enfoque durante y después", lo que viene a ser realmente un método diacrónico, que considera los precios de los camiones afectados durante el periodo de cártel y una vez finalizado el mismo. Sin embargo, el análisis no se refiere a la evolución de los precios abonados por los clientes finales de los camiones (que es el que determina si pudieron existir sobrecostes), ni tampoco a la de los precios brutos de lista (cuya manipulación fue el objeto de las prácticas colusorias sancionadas), sino el de los precios abonados por los concesionarios españoles al distribuidor de los camiones en España (Scania Hispania). No se explica adecuadamente la elección de estos precios, cuando de lo que se trata es de ver sin hay sobrecoste en lo



pagado por el adquirente final, lo que pone en entredicho el modelo. Y no es excusa el hecho de que no se dispusiese de los precios abonados por los compradores finales a los concesionarios, pues ni siquiera se intenta acreditar esfuerzo alguno en la consecución de esos datos.

En segundo lugar, se admite que en el estudio comparativo se han tenido en cuenta ciertas variables como los costes de fabricación, la evolución de la demanda, el cambio euro/corona sueca, las características de los camiones, la identidad de los concesionarios o el poder de negociación de los clientes. Pero no se explica qué peso se le otorga a cada una de ellas en las fórmulas econométricas, ni tampoco qué variables fueron descartadas en el estudio. Debido a lo primero, desconocemos si se ha podido dar a alguna variable una influencia mayor de la debida a conveniencia, para que las conclusiones se acerquen a la postura mantenida por las demandadas. Y lo segundo arroja dudas sobre la concordancia con la realidad de las conclusiones obtenidas, sobre todo cuando en el propio informe se admite que *si las variables incluidas en el modelo no representan adecuadamente dichos factores, la estimación del efecto de las prácticas sancionadas en el precio de los camiones Scania podría presentar sesgos importantes y ser por tanto errónea*(sic). Es decir, cuando los mismos peritos admiten que el uso de unas u otras variables podría dar lugar a distintas conclusiones, deberían haber explicado detalladamente todas las que podrían influir y por qué usaron unas y descartaron otras.

En tercer lugar, se admite que no se han empleado datos de precios entre los años 1997 y 2000 (ambos años incluidos), e incluso en muchos casos entre los años 1997 y 2001, aunque se trata de menospreciar la relevancia de esta omisión. No obstante, nosotros no podemos compartir tal perspectiva, pues se ha prescindido en el mejor de los casos del estudio de la evolución de los precios de los camiones durante más de la cuarta parte de duración del cártel, algo que no puede tener una relevancia menor, sino todo lo contrario. Además, al no considerar los cuatro o cinco primeros años del cártel, no se ha tenido en cuenta una circunstancia que podría ser especialmente importante, y es que los sobrecostes soportados por los compradores finales de camiones bien podrían haber quedado consolidados dentro de esos primeros años, con lo que en los posteriores la evolución al alza de los precios podría no haber sido significativa.

Por último, pero volviendo a algo que ya hemos señalado al inicio de este Fundamento, las conclusiones obtenidas en este informe, que se resumen en que no se habrían derivado daños para los compradores finales de camiones de las prácticas en que intervino Scania, son absolutamente contradictorias con lo ya resuelto por el TS, que en varias Sentencias ha declarado probada la existencia de esos daños. O sea, estos peritos están negando algo que ya realmente es una cosa juzgada.

Así las cosas, descartadas las conclusiones de los informes periciales aportados, debemos tener en cuenta el criterio fijado en la SAP Pontevedra nº 108/2020 (ratificado después en la SAP Pontevedra nº 198/2020 y otras posteriores), conforme al cual, dada la falta de idoneidad de los informes periciales aportados, junto con la enorme dificultad probatoria y la extrema onerosidad de acceso a las fuentes de prueba, hay que estimar el perjuicio en un porcentaje del 5%. Este criterio ha sido validado por la STS nº 941/2023 que, precisamente resolviendo un recurso de casación intentado contra una SAP Pontevedra, considera adecuado fijar el daño en ese porcentaje del precio abonado por los camiones *atendidas las referidas circunstancias del cártel y los datos estadísticos sobre los porcentajes de sobreprecio que suelen causar los cárteles, en aplicación de las facultades estimativas que el ordenamiento jurídico le atribuía antes incluso de la trasposición de la Directiva, como consecuencia directa del principio de indemnidad derivado de los arts. 1902 CC y 101 TFUE* (sic).

Así, hemos de estimar un perjuicio razonable equivalente al **5%** del precio de adquisición de cada camión, que 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. Por supuesto, el porcentaje de estimación del daño deberá ser calculado para cada camión en función de su precio de compra real, sin tener en cuenta los extras introducidos a petición del comprador, ni tampoco lo abonado en concepto de impuestos aplicables. Así, la compensación por el camión matrícula NUM000 asciende a **4.357,34 euros**(el precio de compra real es de 87.146,76 euros), por el camión matrícula NUM001 asciende a **4.116,93 euros**(el precio de compra real es de 82.338,66 euros), por el camión matrícula NUM002 asciende a **4.267,19 euros**(el precio de compra real es de 85.343,72 euros), y por el camión matrícula NUM003 asciende a **5.625 euros**(el precio de compra real es de 112.500 euros); ello suma un total de 18.366,46 euros.

SÉPTIMO.-Respecto a los intereses reclamados en la demanda, hemos de atender nuevamente a la STS nº 923/2023, cuando señala: *No se trata por tanto de una indemnización por mora, basada en los arts. 1101 y 1108 CC, sino de una medida destinada a que el resarcimiento del daño sufrido por la víctima de la conducta infractora del Derecho de la competencia sea pleno, contrarrestando el efecto del transcurso del tiempo entre el momento de la producción del daño y el momento en que se acuerda la reparación de dicho daño. Se trata de una exigencia derivada del art. 101 TFUE, en la interpretación que le ha dado la jurisprudencia del TJUE.*



6.- Al considerar que procede el pago de intereses de la indemnización desde el momento en que se produjo el daño (el pago del precio del camión) porque es una medida necesaria para que el resarcimiento sea pleno, y no porque se ha producido una mora en el pago, deviene irrelevante la objeción derivada de la máxima *in illiquidis non fit mora*(sic).

Además, hay que destacar la STJUE de 16 de febrero de 2023, asunto C-312/21, la cual señala, en su considerando 35, en relación con el derecho al pleno resarcimiento de un perjudicado por infracciones del derecho de la competencia: *35 Así, al recordar, en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2014/104, la obligación de los Estados miembros de velar por que cualquier persona física o jurídica que haya sufrido un perjuicio ocasionado por una infracción del Derecho de la competencia pueda reclamar y obtener pleno resarcimiento de dicho perjuicio y al definir este concepto, en el artículo 3, apartado 2, de esa Directiva, como el derecho a indemnización por el daño emergente y el lucro cesante, más el pago de los intereses, el legislador de la Unión quiso confirmar la jurisprudencia existente, como se desprende del considerando 12 de dicha Directiva, de modo que las medidas nacionales de transposición de esas disposiciones se aplican necesariamente con efecto inmediato al conjunto de las acciones por daños que estén comprendidas en el ámbito de aplicación de la misma Directiva, como lo corrobora el artículo 22, apartado 2, de esta (sic).*

Con ello, el interés legal aplicable empezará a devengarse desde las fechas en que los camiones de la demandante fueron adquiridos. Independientemente del momento en que se hubiese completado el pago del precio de esos vehículos en cada caso, el daño debemos entenderlo generado cuando quedó fijado el importe sobre el que se iba a determinar el gasto en que había de incurrir la demandante para llevar a efecto la adquisición. Esta conclusión ha sido confirmada para el caso de adquisición de camiones a través de contratos de *leasing* por la STS nº 1043/2024.

Así, el interés se devengará desde el 22 de abril de 2002 para 4.357,34 euros, desde 19 de diciembre de 2002 para 4.116,93 euros, desde el 17 de febrero de 2004 para otros 4.267,19 euros, y desde el 16 de noviembre de 2006 para 5.625 euros.

OCTAVO.-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 por la demandante es parcial. Ciertamente, la postura de las demandadas, negando unos sobrecostes ya declarados por los más altos tribunales españoles y europeos, plantea una cierta temeridad. Pero tampoco es de alabar la pretensión de la demandante que incorpora multitud de peticiones subsidiarias en cascada en el suplico de su demanda, como pretendiendo abarcar todo el abanico de posibilidades en el que podrá considerarse que, en definitiva, habría existido una estimación no meramente parcial de su demanda; esta táctica tampoco podemos tutelarla (aquí hay cinco peticiones en cascada, pero si le otorgásemos carta de naturaleza podrían crecer en demandas futuras hasta el absurdo). Por todo ello entendemos 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 [REDACTED] contra Scania AB (Publ) y Scania Hispania, S.A., y se CONDENA a ambas demandadas a que abonen a la actora, de manera solidaria, la cantidad de **18.366,46 EUROS**, más el interés legal calculado del modo establecido en el Fundamento Jurídico Séptimo. 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, llévase 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.

DILIGENCIA.-La anterior sentencia ha quedado depositada en la secretaria de mi cargo una vez leída y publicada. Doy fe.



Pontevedra, 9 de septiembre de 2024.

EL LETRADO DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ