



**XDO. DO MERCANTIL N. 1
PONTEVEDRA**

SENTENCIA: 00033/2020

RUA HORTAS S/N 2ª PLANTA

Equipo/usuario: ■
Modelo: N04390

N.I.G.: 36038 47 1 2018 0000644

OR5 ORDINARIO CONTRATACION-249.1.5 0000344 /2018

Sobre OTRAS MATERIAS

[REDACTED]

DEMANDADO D/ña. AUTOPISTAS DEL ATLANTICO CONCESIONARIA ESPAÑOLA SA
Procurador/a Sr/a. MARIA DEL AMOR ANGULO GASCON
Abogado/a Sr/a. DAVID BARA FERNANDEZ

INTERVINIENTE: ADMINISTRACION GENERAL DEL ESTADO (MINISTERIO DE TRANSPORTES)
Abogado Sr. Abogado del Estado

SENTENCIA

PONTEVEDRA, 21 de febrero de 2020.

Vistos por D. MANUEL MARQUINA ÁLVAREZ, Magistrado Titular del Juzgado Mercantil N° 1 de los de esta ciudad, los presentes autos de Juicio Ordinario n° 344/2018, seguidos a iniciativa del Ministerio Fiscal (MF) frente a Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, S.A. (Audasa), representada por la procuradora Sra. Angulo Gascón y asistida por los letrados Sr. Bara Fernández y Sr. Martín Cruceta.

Figuran adheridos a la demanda del Ministerio Fiscal las asociaciones Adicae y En Colectivo, así como los siguientes particulares:

[REDACTED]; todos

representados y asistidos por los procuradores y letrados que constan en autos.

Otros adheridos desistieron de sus pretensiones.

Interviene voluntariamente en el proceso, en defensa de los intereses de la parte demandada, la Administración General del Estado (Ministerio de Transportes), por la que actúa el Abogado del Estado.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El 3 de diciembre de 2018, el MF presentó en este Juzgado demanda de Juicio Ordinario contra Audasa, en ejercicio de acciones de cesación, nulidad, restitución de cantidades e indemnización de daños y perjuicios, mediante las cuales solicitaba, en términos generales, lo siguiente: a) que se declarase la nulidad de cierta práctica de la demandada consistente en cobrar peajes íntegros a pesar de graves incidencias en el tráfico; b) que se condenase a la demandada a cesar en la práctica considerada abusiva, y se fijase un cierto sistema para adecuar el cobro de los peajes a las circunstancias del tráfico, con proposición de uno principal y otro subsidiario; c) que se condenase a la demandada a reintegrar el importe de los peajes cobrados en virtud de esas prácticas abusivas a los consumidores; d) que se condense a la demandada a indemnizar a los consumidores en ciertos supuestos; y e) que se acordase la publicación de la Sentencia en un diario de ámbito nacional.

Admitida la demanda, y atendiendo a las pretensiones ejercitadas en la misma, el Letrado de la Administración de Justicia acordó el llamamiento de posibles interesados mediante la publicación de la admisión en los medios de comunicación correspondientes, conforme a lo señalado en el art. 15 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC). Dentro del plazo legalmente establecido, las asociaciones y los ciudadanos mencionados con anterioridad se personaron en las actuaciones, adhiriéndose a la demanda del MF.

Transcurrido el plazo anterior, se dio traslado a la demandada quien, después de resueltas las cuestiones procesales que ella misma planteó (declinatoria de jurisdicción y solicitud de intervención provocada del Ministerio de Transportes, antiguo Ministerio de Fomento), presentó contestación mediante escrito de 6 de septiembre de 2019 en el que se opuso a dicha demanda, alegando que no concurren circunstancias que motiven su condena en los términos solicitados por el MF.

SEGUNDO.- Realizadas las actuaciones anteriores, se señaló fecha para la celebración de la audiencia previa, la cual tuvo lugar el 4 de noviembre de 2019, con la asistencia de todas las partes.

El MF propuso prueba documental y testifical.



En Colectivo propuso prueba documental y testifical.

El adherido Sr. [REDACTED] [REDACTED] propuso prueba documental y nueva documental.

Adicae y el resto de adheridos se remitieron a la prueba documental ya aportada con sus escritos de personación.

La demandada propuso prueba documental, testifical y pericial.

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

TERCERO.- La vista se celebró en dos sesiones los días 11 y 12 de febrero de 2020 y a ella asistieron todas las partes.

Al inicio del acto se dio traslado a las partes de la solicitud de intervención presentada por la Administración General del Estado (Ministerio de Transportes), que había sido presentada sólo unos días antes, y se resolvió definitivamente admitirla como interviniente voluntaria en la posición de la demandada.

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

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Interviene el MF en el proceso, ahora junto a las diversas partes que se han limitado a adherirse a sus pretensiones, ejercitando frente a Audasa la acción colectiva de cesación, a la que acumula acciones de nulidad de prácticas, restitución de cantidades e indemnización de daños y perjuicios. Comienza señalando que, entre el 27 de febrero de 2015 y el mes de junio de 2018, se habrían llevado a cabo unas obras en el tramo de la autopista AP-9 comprendido entre los puntos kilométricos 145,180 y 151,080, al que se viene denominando "tramo del Puente de Rande". Audasa tendría encomendada, en régimen de concesión administrativa, la construcción, conservación y explotación de la AP-9; vía que constituiría una infraestructura fundamental en las comunicaciones en Galicia, uniendo el norte y el sur de la comunidad y constituyendo, incluso, la prolongación natural de las autopistas portuguesas que canalizan el tráfico de ese país hacia Galicia. Además, sería la única vía que permitiría al tráfico rodado atravesar la Ría de Vigo, precisamente en el tramo del Puente de Rande. Las vías alternativas supondrían la necesidad de rodear la Ría de Vigo y, en concreto, la N-550 tendría un alto índice de siniestralidad y supondría el empleo de más del doble de tiempo para viajar entre las ciudades de Pontevedra y Vigo. Durante la realización de las obras se habrían dado ciertas circunstancias

relacionadas con los correspondientes contratos, que habrían merecido el reproche del propio Consejo de Estado. No obstante, lo anterior no sería relevante a los efectos de este proceso, sino las graves afecciones al tráfico derivadas de dichas obras, pues con ocasión de las mismas habría sido preciso la reducción del número de carriles en uso, la reducción de los límites de velocidad y otras tareas de ejecución. A continuación, describe hasta ocho actuaciones que habrían afectado a las condiciones del tráfico rodado (entendemos que a modo de ejemplo), consistentes en cortes de carriles, reducciones y eliminaciones de arcones, reducciones en los límites de velocidad, o estrechamiento de los carriles de circulación. Este tipo de actuaciones habría determinado la reducción de las condiciones de seguridad, lo que se pondría de manifiesto al haberse producido hasta 156 accidentes de tráfico en el tramo afectado. Además, se habrían generado embotellamientos, con lo que las condiciones de fluidez del tráfico se habrían reducido considerablemente, dando lugar a una importante prolongación del tiempo necesario para circular por ese tramo. En este sentido, detalla que la Dirección General de Tráfico (DGT) habría contabilizado hasta 202 retenciones durante el periodo de obras; de ellas, 2 habrían sido de código negro (circulación interrumpida), 13 de código rojo (circulación difícil; circulación muy lenta con paradas frecuentes y prolongadas), 101 de código amarillo (circulación irregular; circulación lenta con paradas esporádicas) y 3 de código verde (circulación condicionada; circulación a velocidad moderada; densa). De ese número total de retenciones destaca 26, que se habrían producido en diversos días entre el 25 de mayo de 2015 y el 30 de mayo de 2018. A pesar de las incidencias mencionadas, Audasa habría mantenido en todo momento el cobro íntegro de los peajes; y no sólo eso, sino que, a partir del 1 de enero de 2018 los habría incrementado, tras una inauguración de la obra realizada el 30 de diciembre de 2017, a pesar de que los trabajos habrían continuado realmente. Por todo ello, solicita el MF que se declare nula por abusiva la práctica de Audasa consistente en cobrar los peajes íntegros, a pesar de que no facilitaba en la AP-9 la circulación del tráfico en condiciones de fluidez y seguridad adecuadas. Al mismo tiempo, insta la condena de Audasa a cesar en dicha práctica en cualquier autopista que explote, para lo que debería aportar un plan de eliminación de los peajes para los casos de insuficiente fluidez del tráfico, el cual debería ser evaluado en fase de ejecución de Sentencia, con previsión de una multa coercitiva de 60.000 euros diarios para el caso de demora en la aportación del plan; subsidiariamente, el Juzgado debería acordar que se tengan que levantar las barreas del peaje, para permitir el paso libre y gratuito de los vehículos, en casos de retenciones que impliquen retrasos de más de 5 minutos en el tramo de autopista de que se trate, o en casos en que no se pudiese circular a más del 80% de la velocidad ordinaria de la vía. A lo anterior añade la petición de condena de Audasa a reintegrar a los usuarios de la AP-9, que no tengan la condición de transportistas, el importe de los peajes abonados entre el 27 de febrero de 2015 y el 1 de junio de 2018, junto con el interés legal devengado desde el momento de cada pago; así como la condena a indemnizar a todos los usuarios de la AP-9, ya sean conductores o pasajeros, que acrediten haber sufrido retenciones



por tiempo superior a 10 minutos, con la cantidad equivalente al doble del importe del peaje. Finalmente, solicita que el Fallo de la Sentencia sea publicada, a costa de Audasa, en un periódico de los de ámbito nacional, ocupando al menos una página del mismo.

La entidad demandada se opone a la demanda alegando, con carácter general, que nunca cabría declarar que haya incurrido en prácticas abusivas por cobrar peajes durante el periodo de las obras, ni condenarla a restituciones o al abono de indemnizaciones. Para ello, señala que habría ejecutado las obras del Puente de Rande en interés público y en virtud del mandato contenido en el Real Decreto 1733/2011; un requisito indispensable para esas obras habría consistido en que deberían ser ejecutadas sin cerrar la vía al tráfico, en condiciones de mínima afectación y máxima seguridad. Ello conllevaría, necesariamente, una afectación a la velocidad con que se podría circular por la AP-9, y para eso la Administración habría aprobado una serie de medidas tendentes a preservar la fluidez y la seguridad; menciona diversos proyectos e instrucciones al respecto. Como Audasa habría cumplido todas las condiciones e instrucciones recibidas, no podría resultar que hubiese incurrido en incumplimiento contractual alguno ni tampoco que hubiese impuesto prácticas abusivas. Prueba de ese cumplimiento sería que la demandada no habría sido objeto de sanción ni advertencia alguna por la autoridad administrativa competente. Además, en el mismo real Decreto 1733/2011 se habría previsto el mantenimiento de los peajes en la AP-9 e incluso una subida calculada de los mismos, como medio para que la demandada recupere la inversión realizada, pues habría sido ella quien habría asumido el coste de todas las obras. De tal modo, si fuesen estimadas las pretensiones del MF se estaría alterando el sistema tarifario administrativamente establecido. A continuación, pasa la demandada a contestar las afirmaciones realizadas en la demanda, y comienza reconociendo la descripción que hace el MF de la AP-9 como infraestructura fundamental de comunicación, si bien señala que el progresivo incremento de la densidad del tráfico habría determinado la necesidad de ampliar el tramo de la autopista, en aras de una mejora del servicio; y en ello habrían estado de acuerdo tanto Audasa como la Administración Pública. Así, se habrían llevado a cabo las obras, en interés público, y con nula o escasa afectación para el tráfico rodado, de manera que las mismas habrán tenido incluso reconocimiento internacional. Añade que no sería correcta la afirmación del MF sobre la mejor alternativa gratuita al uso de la AP-9, puesto que tal alternativa no sería la N-550, sino la combinación entre la N-550 y la N-554 hasta el enlace del Morrazo con Vigo de la misma AP-9, que en ese tramo estaría libre de peaje; ello implica que, incluso durante las obras, el tramo del Puente de Rande podría ser utilizado por los usuarios de manera gratuita. Los usuarios serían conocedores de las vías alternativas gratuitas, así como de las obras que se estaban realizando en el referido tramo de la AP-9 y de las condiciones del tráfico durante esas obras; sin embargo, habría optado libremente por tomar la autopista de peaje, abonando las correspondientes tarifas. Ello revelaría que el servicio prestado en la AP-9 habría sido el adecuado, a lo que se sumaría el hecho de que no habría habido ninguna sanción por las condiciones de

la circulación, ni tampoco quejas masivas de los usuarios. El reproche del Consejo de Estado que menciona el MF en su demanda, no se habría referido al cumplimiento de las obligaciones de Audasa en relación con las obras que estaba realizando, sino a unas modificaciones en el proyecto original, que nada tendrían que ver. Por otro lado, añade que no se ajustaría a la verdad la consideración del MF, relativa a que habría habido constantes retenciones y que habrían empeorado las circunstancias de fluidez y seguridad para el tráfico. El pago del peaje no conllevaría para los usuarios la circulación a una velocidad determinada, y menos cuando se dan circunstancias de obras. En ese caso la concesionaria solamente debería atenerse a las instrucciones de la DGT, cosa que habría hecho en todo momento; así, en aquellas circunstancias que lo requerían, Audasa habría solicitado las oportunas autorizaciones de la autoridad competente para las necesarias afectaciones al tráfico, y las habrían señalado convenientemente. De todos modos, la DGT, a diferencia de lo que indicaría el MF, solamente habría confirmado 3,85 horas de retenciones de nivel rojo durante las obras, a lo que habría que añadir que en ese periodo la siniestralidad se habría reducido en un 30%, a pesar de que el tráfico habría crecido alrededor de un 10%. Respecto a los 202 episodios de retenciones mencionados en la demanda, señala que realmente se habría tratado de 86; la diferencia se debería a que, para cada incidencia, se harían varias anotaciones, siendo posible incluso que una misma incidencia pasase por distintos niveles de servicio. De esas 86 retenciones, además, sólo 14 derivarían de las obras propiamente dichas, pues 38 se habrían debido a accidentes, 9 a averías de vehículos y 25 a altas intensidades de tráfico por causas no imputables a la concesionaria. A continuación, pasa a estudiar las 26 retenciones destacadas por el MF, y concluye que solamente 13 de ellas podrían deberse a las obras. En ese punto admite que, a partir de marzo de 2018, se habrían producido incidencias puntuales, en relación con las que Audasa habrá adoptado todas las medidas necesarias, de tal modo que no resultaría justificado en ningún caso la devolución de los peajes abonados. Finaliza reiterando que la devolución de los peajes pretendida por el MF y por los usuarios adheridos a su demanda, junto con las demás medidas propuestas, supondría una alteración de las condiciones económicas de la concesión administrativa.

SEGUNDO.- Para comenzar la resolución de este litigio, entendemos que será preciso realizar primeramente determinadas consideraciones, que serán útiles con posterioridad para comprender el sentido de la decisión que se pueda tomar.

En primer lugar, hay un hecho notorio que no precisa prueba ni tampoco existe la posibilidad de que pueda ser desmentido, cual es el siguiente: Audasa es quien mejor conoce la densidad de tráfico que a lo largo de todos los días del año, incluyendo cualquier fecha señalada de alta intensidad, accede al tramo de la AP-9 afectado por las obras aquí en cuestión. En este sentido, también resulta innegable que esta entidad es, y era en el momento de realización de las obras, quien se encontraba en mejor posición para sugerir y adoptar las medidas necesarias para garantizar unas mejores



condiciones, tanto de servicio como económicas, a los conductores que pretendían desplazarse entre las ciudades de Pontevedra y Vigo, o entre la zona del Morrazo y cualquiera de esas dos ciudades.

En segundo lugar, hay un hecho al que se han acogido tanto Audasa como el interviniente voluntario, el Ministerio de Transportes, a lo largo de su intervención en el proceso (especialmente durante la vista), que no se compece con la realidad. Estas dos partes pretenden que el cobro íntegro de los peajes del tramo de la AP-9 afectado por las obras, es una obligación para la concesionaria, de tal modo que no podría otorgar bonificaciones ni dejar circular a los vehículos de manera gratuita en ningún caso.

Para ello se basan esas partes en el art. 14 de la Ley 8/1972, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (Ley 8/72), del cual deducen la obligatoriedad de ese cobro. Sin embargo, no existe en la realidad tal obligación, puesto que lo que ese artículo señala en su primer apartado es que *el concesionario de la autopista tiene derecho a percibir de los usuarios de la vía, por la utilización de las instalaciones viarias, el peaje que corresponda por aplicación de las tarifas aprobadas (sic)*. Con ello, resulta que el concesionario tiene el derecho a cobrar, pero no la obligación. Además, esta previsión hay que ponerla en relación con lo dispuesto en el art. 267.2 de la Ley de Contratos del Sector Público, situado dentro del capítulo dedicado al contrato de concesión de obras, conforme al cual *las tarifas que abonen los usuarios por la utilización de las obras serán fijadas por el órgano de contratación en el acuerdo de adjudicación. Las tarifas tendrán el carácter de máximas y los concesionarios podrán aplicar tarifas inferiores cuando así lo estimen conveniente (sic)*. Previsión idéntica se contenía en el art. 255.2 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público de 2011, que estuvo en vigor hasta el 9 de marzo de 2018.

Por último, aún queda por añadir lo señalado en la cláusula 43 del pliego aprobado por Decreto 215/1973, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, cuando dice que *el concesionario podrá establecer, previa autorización de la Administración con carácter general y objetivo, sistemas de descuentos, abonos o bonificaciones en los peajes, con los que considere obtener el máximo aprovechamiento comercial en la utilización de la autopista [...] (sic)*.

De todo lo anterior se deduce que si Audasa, durante el periodo en que se realizaron las obras, cobró peajes íntegros y atendiendo a la cuantía máxima que la Administración le iba fijando, fue porque quiso, y no porque tuviese una obligación de hacerlo así. Y no resulta tan extraño que así fuese, puesto que Audasa es una sociedad mercantil cuyo fin primordial es ganar dinero; algo perfectamente

legítimo, aun cuando ello le haya resultado un tanto escandaloso a alguna de las partes personadas en el proceso.

En todo caso, no sirve como argumento de defensa el cumplimiento de una obligación que realmente es inexistente.

En tercer lugar, según resulta de las pruebas practicadas en el proceso (especialmente las testificales de los agentes de la Guardia Civil), e incluso de la pura lógica, no tuvo lugar ningún evento o circunstancia relacionada con la afluencia de tráfico al tramo del Puente de Rande, que no hubiera podido ser prevista por Audasa, a los efectos de instar las medidas adecuadas para hacer frente a las posibles incidencias que pudiesen derivarse. Como ya hemos señalado al principio, Audasa conoce perfectamente las circunstancias del tráfico que accede a la AP-9, lo que incluye el incremento de afluencia por las mañanas cuando los usuarios se desplazan a sus lugares de trabajo, durante los meses de verano a determinadas horas, o con ocasión de determinados eventos que pueden tener lugar en las distintas ciudades de Galicia (especialmente Vigo, Pontevedra, Santiago y A Coruña). Además, conocía Audasa el momento en que iba a tener lugar la apertura de la autovía del Morrazo, que se sabía que iba a implicar dificultades circulatorias durante los primeros días, pues ello se había anunciado con antelación (lo han señalado los guardias); y, por supuesto, sabía Audasa en qué momentos iba a realizar ciertas actuaciones durante las obras que podían incidir de manera más intensa en la circulación por la AP-9.

De este modo, no puede acogerse tampoco la demandada a circunstancias de ese tipo para tratar de justificar cualquier conducta suya en relación con las incidencias del tráfico en la autopista que explota.

TERCERO.- Fijado lo anterior, procederemos ahora a determinar el tipo de relación jurídica que surge entre la concesionaria que explota una autopista de peaje y los usuarios de la misma; así como las normas aplicables, y las consecuencias que derivan de todo ello.

En cuanto a lo primero, como ya hicimos en el Auto de 6 de junio de 2019 (resolutorio de la declinatoria presentada por Audasa), debemos traer a colación pronunciamientos del Tribunal Supremo como la Sentencia (STS) n° 423/1998 que, respecto a la relación jurídica entre el concesionario y el usuario del servicio público, dice que *debe reputarse acertada la calificación que otorga la sentencia recurrida, a la relación jurídica entre usuario y concesionario, considerándola contrato atípico "a través del cual, y mediante el pago de un peaje a cargo del usuario, la empresa concesionaria viene obligada a garantizar a éste una circulación fluida, rápida y sin riesgo de ningún tipo pues se espera que el concesionario lo haya eliminado"* (sic). La misma calificación ha sido mantenida en otras STS como las n° 218/2009 y 473/2010. Con ello, no hay duda de que



estamos ante un contrato privado, al que son de aplicación las normas generales de los contratos y obligaciones.



Dentro de esas normas aplicables, tenemos, en primer lugar, las relativas a las obligaciones concretas del concesionario explotador de una autopista de peaje, de entre las que destacamos el art. 27 de la Ley 8/72, que en su apartado primero señala que el concesionario *deberá conservar la vía, sus accesos, señalización y servicios reglamentarios en perfectas condiciones de utilización (sic);* mientras, en el apartado segundo, letra a), añade que el concesionario está obligado especialmente a *facilitarlo [el servicio] en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la vía, salvo que la adopción de medidas obedezca a razones de seguridad o de urgente reparación (sic).* De ello resulta que el concesionario no limita su actuación a construir, reformar y conservar la autopista, y a cobrar por ello, sino que adquiere también obligaciones de resultado como, por ejemplo, posibilitar que los usuarios puedan circular por ella sin incomodidades, molestias e inconvenientes. Todo eso constituye la prestación a su cargo, a cambio del peaje que cobra a cada uno de esos usuarios.

Esto mismo ha venido a entender la Audiencia Provincial de Pontevedra en su Sentencia nº 253/2014, en la cual dice que las normas aplicables *establecen un régimen especialmente riguroso para el concesionario como contrapartida al pago del peaje, configurando casi un deber de resultado, el de garantizar al usuario una circulación fluida, rápida y sin riesgo de ningún tipo, dándole una confianza para desarrollar una velocidad dentro de unos límites legales, que no son admisibles en otras vías de circulación (sic).* Es decir, el hecho de que el concesionario explotador de la autopista cobre el peaje, implica para él una mayor rigurosidad en el cumplimiento de obligaciones referidas a las condiciones en que los usuarios puedan circular por la vía.

En segundo lugar, debemos tener en cuenta las normas aplicables en relación con los consumidores y usuarios, pues se trata aquí del ejercicio de acciones en defensa de los derechos de los mismos. Así, tenemos, ante todo, el art. 59 bis.1.d) de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (LDCU), que define el contrato de servicios como *aquél por el cual el consumidor y usuario adquiera bienes o servicios sobre la base de otro contrato celebrado con un empresario, incluidos los contratos a distancia o celebrados fuera del establecimiento, y dichos bienes o servicios sean proporcionados por el empresario o un tercero sobre la base de un acuerdo entre dicho tercero y el empresario (sic).* No debe haber duda de que el contrato atípico por medio del que el usuario puede circular por una autopista de peaje, es al final un contrato de servicios.

A continuación, hay que tomar en consideración el art. 82.1 de la LDCU que, a la hora de determinar qué son cláusulas abusivas, se refiere también a *todas aquellas prácticas no consentidas*

expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se deriven del contrato (sic). Con ello, se pone de manifiesto que, cuando la LDCU habla de cláusulas abusivas, se está refiriendo, asimismo, a las prácticas abusivas. Por su parte, el art. 82.4.c) de la LDCU dispone que son abusivas las prácticas que determinen la falta de reciprocidad en el contrato (sic); mientras que el siguiente art. 87.1 de la misma LDCU considera abusivo por falta de reciprocidad la imposición de obligaciones al consumidor y usuario para el cumplimiento de todos sus deberes y contraprestaciones, aun cuando el empresario no hubiere cumplido los suyos (sic).

Finalmente, hay otras normas contenidas en la LDCU referidas a otro derecho esencial de consumidores y usuarios, que aquí va a ser especialmente relevante. Se trata, primero, del art. 8.1.d) de esa LDCU, que configura como derecho básico de los consumidores y usuarios *la información correcta sobre los diferentes bienes o servicios (sic)*. Concretando ese derecho a la información, el art. 60.1 de la LDCU dispone que *antes de que el consumidor y usuario quede vinculado por un contrato u oferta correspondiente, el empresario deberá facilitarle de forma clara y comprensible, salvo que resulte manifiesta por el contexto, la información relevante, veraz y suficiente sobre las características principales del contrato, en particular sobre sus condiciones jurídicas y económicas (sic)*. A continuación, el art. 60.2.a) explica que son relevantes las obligaciones de información *sobre las características principales de los bienes o servicios, en la medida adecuada al soporte utilizado y a los bienes o servicios (sic)*.

A lo anterior hay que añadir que, de conformidad con el art. 10 de la LDCU, los derechos reconocidos a los consumidores y usuarios son irrenunciables.

De todo lo que acabamos de señalar resulta que el concesionario explotador de una autopista de peaje se vincula con los usuarios de la misma mediante un contrato de servicios, por el mero hecho del cobro de la cantidad fijada como peaje. Es un contrato bilateral o recíproco (el concesionario facilita el uso de la vía y el usuario paga) del que, además, surgen unas especiales obligaciones a cargo del concesionario, relativas a garantizar la ausencia de molestias, incomodidades e inconvenientes para los usuarios; de tal modo que debemos entender que el cobro del peaje por parte del concesionario únicamente está justificado si presta el servicio en las condiciones adecuadas. En el ámbito de sus relaciones con los usuarios, el concesionario, como empresario que es, tiene también unas obligaciones referidas a la información que ha de proporcionar a los usuarios, antes de que éstos queden obligados por el contrato, sobre las condiciones del servicio que le oferta.

Así las cosas, resulta que ha de ser considerada abusiva y nula, por falta de reciprocidad, aquella práctica consistente en



cobrar el peaje a los usuarios de la autopista, a pesar de que no se les preste el servicio con las condiciones inherentes a ese tipo de vía.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

CUARTO.- Llegados ahora a este punto, lo que toca es determinar si, conforme a las pruebas practicadas, Audasa prestó o no a los usuarios de la AP-9, a los que cobró el correspondiente peaje, el servicio propio de una autopista, en las condiciones resultantes del art. 27 de la Ley 8/72, según son interpretadas en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra nº 253/2014.

Ante todo, habrá que partir de que la mera ejecución de unas obras en la vía no tiene por qué implicar por sí misma la producción de molestias, incomodidades e inconvenientes para los conductores, que supongan falta de cumplimiento de las obligaciones asumidas por el concesionario tanto en virtud del contrato, como en virtud de la normativa aplicable. En este caso ha resultado acreditado que las obras que se realizaron en el Puente de Rande, como era de esperar, no obedecieron a ningún capricho banal de Audasa ni del entonces Ministerio de Fomento (ahora Ministerio de Transportes), sino que vinieron motivadas por la necesidad de adaptar el tramo de la AP-9 en cuestión, a las circunstancias actuales del tráfico rodado que circula por esa ruta. Evidentemente, la ejecución de cualquier obra en una vía que no ha sido cortada al tráfico no va a pasar desapercibida ni va a ser totalmente inocua para los usuarios. Ahora bien, las pequeñas perturbaciones que puedan resultar de esa circunstancia, como las reducciones del límite de velocidad en algunos tramos, los estrechamientos temporales de los carriles, las supresiones o estrechamientos temporales de arceles, la supresión temporal de algún carril, o los desvíos del tráfico en ciertas zonas, no pueden ser consideradas automáticamente como incidencias que afecten de una manera relevante a la circulación por una autopista.

Teniendo en cuenta que el tramo de la AP-9 en que se ejecutaron obras en nuestro caso tiene algo menos de 6 kilómetros de longitud total (de la documental aportada se deduce que dichas obras afectaron a la parte de la autopista comprendida entre los puntos kilométricos 145,180 y 151,080, en ambos sentidos), las reducciones de límites de velocidad, los cortes de carriles puntuales y los desvíos no pudieron motivar por sí mismas retrasos relevantes para los usuarios. Además, según se deduce de las propias manifestaciones que el MF hace en su demanda, y de la documental que obra en autos, esas medidas mencionadas nunca afectaron al tramo entero en que se realizaron las obras, sino en cada caso a pequeñas porciones del mismo (que nunca llegaron a 3 kilómetros). De tal manera, salvo en los supuestos acreditados de retenciones (a que nos referiremos más adelante), no podemos suponer (y, en cualquier caso, no ha sido probado) que la ejecución de las obras considerada por sí sola, haya dado lugar a demoras superiores a 1 ó 2 minutos. Como aquí el tramo de autopista sujeto a peaje, y al que afectaron las obras, comprende unos cuantos kilómetros (más de 20 en un trayecto entre Pontevedra y Vigo, en cualquier sentido, y más de 10 en otros posibles trayectos que

enlazan con la zona del Morrazo), no podemos considerar que demoras que ni siquiera solían llegar a los 2 minutos en total, impliquen una falta de cumplimiento de obligaciones de la concesionaria tal, que suponga falta de reciprocidad en el contrato que le vinculaba con los usuarios.

A lo anterior hemos de unir el hecho que resulta del informe pericial aportado por la demandada, que no ha podido ser desmentido en este punto, pues se basa en simples datos estadísticos, consistente en que, durante el periodo de obras, el índice de siniestralidad en el tramo afectado se redujo en hasta un 30% en relación con lo ocurrido en los años inmediatamente anteriores. Ello supone que, pese a las medidas adoptadas durante la ejecución de las obras, o precisamente debido a ellas, las condiciones de seguridad en la autopista no se vieron reducidas, sino al revés. Tanto el perito como alguno de los testigos han expuesto en el acto de la vista como, la mera existencia de obras en la calzada, junto con las precauciones que se adoptan en función de las mismas, hacen que los conductores circulen de manera más prudente, dando lugar así a una reducción del número de siniestros. Lo que no nos resulta creíble es que esa mejora de la seguridad se daría de igual modo, aunque no se fijasen reducciones del límite de velocidad, como afirmó el perito de Audasa; aunque esto es irrelevante aquí, pues se ha probado y reconocido que se dieron esas reducciones de velocidad.

Finalmente, en relación con estas incidencias generales, hemos de destacar también que, tal como ha resultado acreditado (por ejemplo, por medio del testimonio de los agentes de la Guardia Civil o del Director de Gestión de la DGT), la ejecución de las obras estaba convenientemente señalizada, en la propia AP-9 antes de acceder al tramo afectado, y también con la debida antelación en los accesos a esa vía. Ello, además de que, para la generalidad de los usuarios, la realización de tales obras era un hecho notorio, gracias a los medios de comunicación. De tal modo, tanto por medio de la señalización, como a través del conocimiento general que la población tenía, a la práctica totalidad de los usuarios les constaba la ejecución de las obras; a pesar de eso, muchos de ellos optaron por circular por la autopista pagando el peaje correspondiente.

En resumen, no podemos estimar que la conducta de Audasa, consistente en cobrar íntegramente el peaje a los usuarios del tramo del Puente de Rande, durante el periodo en que se realizaron obras en esa zona (entre febrero de 2015 y mayo-junio de 2018) constituyese, en general, una práctica abusiva en el sentido y con las consecuencias recogidas en los distintos artículos de la LDCU. Cuestión distinta es la de si, atendiendo a las pequeñas perturbaciones que las obras causaban de ordinario a los usuarios, podría haber sido conveniente que la concesionaria redujese voluntariamente, y como detalle hacia sus clientes, el importe del peaje en cierta medida, tal como le permitían el art. 267.2 de la Ley de Contratos del Sector Público, el art. 255.2 del Texto Refundido de la anterior Ley de Contratos del Sector Público de 2011, o la



cláusula 43 del pliego aprobado por Decreto 215/1973, normas a que ya nos hemos referido con anterioridad.

QUINTO.- Lo señalado en el Fundamento anterior se refiere a la situación general durante el periodo temporal que duraron las obras, pero no a aquellos momentos puntuales en que resultan acreditadas afectaciones mucho más intensas para los usuarios de la autopista. Como ya hemos señalado más arriba, lo habitual en la AP-9 durante los años que duraron las obras, según resulta de las pruebas practicadas, era que las repercusiones sobre el tráfico rodado fuesen mínimas, de tal modo que solamente solían implicar demoras de nunca más de dos minutos, respecto al tiempo que normalmente se emplea para desplazarse entre los diversos tramos de carretera que enlazaban con el del Puente de Rande. Precisamente por eso, tienen especial relevancia aquellas incidencias que implicaron algo más que las demoras mínimas mencionadas; los conductores, como las afectaciones al tráfico no eran habituales, confiaban en encontrarse ante una vía con circulación fluida cuando optaban por tomarla.

Atendiendo a la documental aportada por el MF (especialmente el informe emitido por la DGT), y a los datos que resultan de la pericial aportada por Audasa, podemos enumerar las incidencias ocurridas. Para ello tenemos en cuenta las explicaciones dadas por el Director de Gestión de la DGT y por alguno de los agentes de la Guardia Civil que depusieron como testigos en el acto de la vista, los cuales nos ilustraron acerca de cómo debemos interpretar ese informe. Sobre todo, hay que tener en cuenta que no todas las anotaciones se refieren a incidencias distintas, sino que a cada incidencia se le asigna un número de referencia, por lo que habrá tantas incidencias como referencias distintas. Lo que ocurre es que por cada incidencia hay al menos dos anotaciones, una al inicio asignándole un color (negro, rojo, amarillo o verde, en un nivel de gravedad descendente) y otra al volver a la situación normal, asignándole el color blanco. Además, como alguna incidencia puede dar lugar a situaciones de distinta gravedad puede que, mientras se mantiene en el tiempo, se le asignen diferentes colores o el mismo color en más de una ocasión. Por otro lado, para identificar a qué carriles afectaron esas incidencias, siguiendo las explicaciones dadas, partiremos de que el uso de un signo "-", se refiere a los carriles sentido Pontevedra, y el de un signo "+", se refiere a los carriles sentido Vigo.

Tendremos en cuenta, incluso, aquellas incidencias que se han puesto de manifiesto y que datan de fechas anteriores al 27 de febrero de 2015, pues no solamente podrían ser abusivas ciertas prácticas producidas durante las obras, sino también otras anteriores debidas a otros motivos.

Así, siguiendo estas premisas hemos podido identificar las siguientes incidencias:

1.- El 4 de febrero de 2015, entre las 19:35 y 19:49 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 148,8 a 151.

2.- El 2 de marzo de 2015, entre las 15:58 y 18:03 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 150 a 149.

3.- El 1 de abril de 2015, entre las 19:34 y 19:44 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149,5 a 150,5.

4.- El 6 de abril de 2015, entre las 13:18 y 13:59 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 150,5 a 148,5.

5.- El 4 de mayo de 2015, entre las 16:26 y 16:43 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149 a 151.

6.- El 25 de mayo de 2015, entre las 23:37 y 23:40 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 146 a 149,8.

7.- El 20 de junio de 2015, entre las 14:41 y 16:16 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.

8.- El 21 de junio de 2015, entre las 13:12 y 13:44 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149 a 152.

9.- El 22 de junio de 2015, entre las 07:47 y 13:52 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 137,8 a 147.

10.- El 6 de julio de 2015, entre las 07:53 y 08:16 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 150 a 150,7.

11.- El 12 de julio de 2015, entre las 23:15 y 24:00 horas (o 00:00 horas del 13 de julio) en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 150.

12.- El 21 de julio de 2015, entre las 15:46 y 15:54 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 148 a 150, entre las 15:52 y 17:12 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 150,5 a 152, y entre las 16:54 y 17:57 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 151 a 153 y kilómetros 0 a 3,5 de la denominada AP-9V.

13.- El 25 de julio de 2015, entre las 11:54 y 14:05 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 148 a 152.

14.- El 30 de julio de 2015, entre las 10:34 y 10:39 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 149,5.



15.- El 1 de agosto de 2015, entre las 12:00 y 15:08 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 149.

16.- El 13 de agosto de 2015, entre las 14:40 y 14:03 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 145 a 151.

17.- El 24 de agosto de 2015, entre las 11:40 y 12:51 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 149.

18.- El 6 de septiembre de 2015, entre las 21:40 y 22:56 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 146 a 151.

19.- El 24 de noviembre de 2015, entre las 08:37 y 09:13 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 148 a 151,5.

20.- El 7 de diciembre de 2015, entre las 08:25 y 09:19 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 148 a 150.

21.- El 7 de marzo de 2016, entre las 08:49 y 09:11 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 151.

22.- El 2 de abril de 2016, entre las 18:05 y 19:08 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147,5 a 150.

23.- El 9 de mayo de 2016, entre las 20:16 y 21:20 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149 a 151.

24.- El 23 de junio de 2016, entre las 18:54 y 19:20 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 150.

25.- El 28 de junio de 2016, entre las 15:48 y 17:12 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 150,5.

26.- El 15 de julio de 2016, entre las 08:42 y 09:24 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 146 a 149.

27.- El 17 de julio de 2016, entre las 11:20 y 13:26 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 150.

28.- El 23 de julio de 2016, entre las 12:45 y 14:03 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.

29.- El 24 de julio de 2016, entre las 11:18 y 13:44 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 151.

30.- El 7 de agosto de 2016, entre las 11:38 y 14:10 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.



31.- El 12 de agosto de 2016, entre las 11:25 y 11:42 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 148,5 a 150.

32.- El 21 de agosto de 2016, entre las 12:57 y 14:26 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147,5 a 153.

33.- El 4 de septiembre de 2016, entre las 21:25 y 22:50 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 149.

34.- El 12 de septiembre de 2016, entre las 14:15 y 15:11 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 151 a 152,5 y kilómetro 2 de la denominada AP-9V.

35.- El 21 de septiembre de 2016, entre las 09:05 y 12:44 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 146 a 150.

36.- El 4 de noviembre de 2016, entre las 09:28 y 10:28 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 146 a 148,5.

37.- El 6 de noviembre de 2016, entre las 13:41 y 13:58 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 151 a 153.

38.- Entre las 22:00 horas del 10 de noviembre de 2016 y las 05:05 horas del 11 de noviembre de 2016 en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 151 a 158.

39.- El 30 de noviembre de 2016, entre las 08:37 y 09:27 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 150 a 152.

40.- El 1 de diciembre de 2016, entre las 08:59 y 09:20 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149 a 152 y kilómetros 0 a 3 de la denominada AP-9V.

41.- El 13 de enero de 2017, entre las 15:48 y 16:17 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149 a 152, y entre las 16:18 y 18:03 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149 a 153.

42.- Entre las 22:36 horas del 23 de enero de 2017 y las 03:12 horas del 24 de enero de 2017 en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 149.

43.- El 3 de marzo de 2017, entre las 13:50 y 15:54 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 151 a 153 y kilómetros 0 a 4 de la denominada AP-9V.

44.- El 22 de marzo de 2017, entre las 08:58 y 09:10 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 151 a 152,5.



45.- El 24 de abril de 2017, entre las 15:22 y 16:01 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147,5 a 150.

46.- El 8 de mayo de 2017, entre las 08:05 y 09:14 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 149.

47.- El 11 de mayo de 2017, entre las 09:05 y 10:30 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 146,9 a 149,8.

48.- El 5 de junio de 2017, entre las 19:45 y 20:13 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 148 a 150.

49.- El 8 de junio de 2017, entre las 18:42 y 19:49 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147,5 a 152, y entre las 19:14 y 19:49 horas en los kilómetros 0 a 2 de la denominada AP-9V.

50.- El 13 de junio de 2017, entre las 08:21 y 08:57 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 150 a 151,5.

51.- El 15 de junio de 2017, entre las 15:25 y 17:01 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147,2 a 152.

52.- El 30 de junio de 2017, entre las 19:00 y 21:13 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.

53.- El 2 de julio de 2017, entre las 12:46 y 14:29 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 148 a 152.

54.- El 4 de julio de 2017, entre las 14:50 y 16:59 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.

55.- El 4 de agosto de 2017, entre las 19:31 y 22:01 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.

56.- El 6 de agosto de 2017, entre las 21:25 y 22:09 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 146,5 a 149.

57.- Entre las 23:09 horas del 6 de agosto de 2017 y las 00:38 horas del 7 de agosto de 2017 en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147,5 a 149.

58.- El 12 de agosto de 2017, entre las 12:33 y 14:22 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 151,6.

59.- El 13 de agosto de 2017, entre las 11:51 y 13:54 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.



60.- El 16 de agosto de 2017, entre las 21:29 y 22:24 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 150.

61.- El 19 de agosto de 2017, entre las 11:34 y 14:06 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 151.

62.- El 20 de agosto de 2017, entre las 11:51 y 13:49 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 150 a 153.

63.- El 22 de agosto de 2017, entre las 15:00 y 15:59 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.

64.- El 15 de septiembre de 2017, entre las 07:27 y 08:16 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 146 a 150.

65.- El 28 de septiembre de 2017, entre las 08:54 y 09:31 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 146 a 151.

66.- El 25 de octubre de 2017, entre las 08:50 y 09:23 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 151 a 152.

67.- El 27 de octubre de 2017, entre las 07:26 y 09:14 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 150.

68.- El 30 de noviembre de 2017, entre las 19:08 y 21:30 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 150 a 153.

69.- El 13 de febrero de 2018, entre las 11:43 y 13:31 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 149.

70.- El 16 de febrero de 2018, entre las 15:15 y 16:16 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149 a 152.

71.- El 14 de marzo de 2018, entre las 08:55 y 10:15 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 148.

72.- El 27 de marzo de 2018, entre las 22:45 y 22:58 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 147 a 147,1.

73.- El 13 de abril de 2018, entre las 16:03 y 16:26 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149 a 150.

74.- El 20 de abril de 2018, entre las 15:41 y 17:54 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.

75.- El 6 de mayo de 2018, entre las 13:54 y 14:12 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 149 a 151.



76.- El 11 de mayo de 2018, entre las 15:15 y 21:29 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 147 a 152.

77.- El 14 de mayo de 2018, entre las 08:22 y 10:25 horas en los carriles sentido Vigo, kilómetros 149 a 151.

78.- El 15 de mayo de 2018, entre las 09:27 y 09:45 horas en los carriles sentido Pontevedra, kilómetros 148,8 a 150.

Además de éstas, hay otras cuatro incidencias señaladas por el MF que la demandada admite producidas, por medio de su informe pericial. De ellas hay una, la del 22 de mayo de 2018, sobre la cual no consta el horario, a qué carriles afectó ni la intensidad de la afectación, por lo que no podemos tenerla en cuenta (bien pudo consistir meramente en tráfico algo más lento de lo habitual, sin mayores consecuencias). En relación con las otras tres, sabemos a qué carriles afectaron y podemos deducir la intensidad de la afección al tráfico, suficiente como para tenerlas en cuenta, y también podemos calcular prudentemente los horarios, teniendo en cuenta los datos aportados. Tenemos, por tanto:

79.- El 24 de mayo de 2018, entre las 09:00 y 10:00 horas (lo calculamos así atendiendo a que había demoras de hasta 10 minutos y a que las retenciones llegaron a ocupar toda la longitud del Puente de Rande) en los carriles sentido Pontevedra. La incidencia afectaría al tramo en obras.

80.- El 28 de mayo de 2018, entre las 08:00 y 09:00 horas (haciendo un cálculo similar al del supuesto anterior) en los carriles sentido Vigo. La incidencia afectaría al tramo en obras.

81.- El 30 de mayo de 2018, entre las 19:33 y las 20:33 horas en los carriles sentido Pontevedra. La incidencia afectaría al tramo en obras.

En todos los casos de estas incidencias enumeradas, entendemos que la práctica de Audasa consistente en cobrar el peaje íntegro a los usuarios de la AP-9, constituyó una práctica abusiva que, por tanto, ha de ser declarada nula. Para ello partimos solamente de aquellas incidencias que han sido calificadas con los colores negro, rojo y amarillo por la DGT y, dentro de las admitidas en la pericial de la demandada, aquéllas descritas de tal modo que nos inducen a pensar que, por sus circunstancias, merecerían uno de esos tres colores si hubiesen sido recogidas por la DGT. No consideramos las calificadas con el color verde, puesto que de la descripción que se hace del tipo de incidencia al que se asigna ese color (circulación condicionada; circulación a velocidad moderada, densa), no se deduce que se pueda tratar de una situación en que no se esté prestando el servicio propio de una autopista. Explicamos los restantes motivos a continuación.

Ante todo, debemos partir de lo que señalamos en el Fundamento Jurídico Tercero, sobre normas y doctrina jurisprudencial aplicable. Tenemos, entonces, el art. 27.2.a) de la Ley 8/72, conforme al cual el concesionario de la autopista está obligado especialmente a facilitar el servicio en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la vía (sic). A ello se añaden la STS nº 423/1998, conforme a la cual mediante el pago de un peaje a cargo del usuario, la empresa concesionaria viene obligada a garantizar a éste una circulación fluida, rápida y sin riesgo de ningún tipo pues se espera que el concesionario lo haya eliminado" (sic); y también la Sentencia nº 253/2014 de la Audiencia Provincial de Pontevedra cuando dice que el concesionario tiene el deber de garantizar al usuario una circulación fluida, rápida y sin riesgo de ningún tipo, dándole una confianza para desarrollar una velocidad dentro de unos límites legales, que no son admisibles en otras vías de circulación (sic).

De lo anterior resulta que, al concesionario de la autopista, mediante el cobro del peaje, le corresponde garantizar a los usuarios que lo pagan que no van a sufrir molestias o incomodidades, ni inconvenientes que les impidan una circulación rápida y fluida. Esto lo hemos de poner en relación con dos artículos fundamentales de la LDCU, que también hemos mencionado ya: a) el art. 82.1 conforme al cual, son cláusulas abusivas todas aquellas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se deriven del contrato (sic); y b) el art. 87.1, que considera abusiva por falta de reciprocidad la imposición de obligaciones al consumidor y usuario para el cumplimiento de todos sus deberes y contraprestaciones, aun cuando el empresario no hubiere cumplido los suyos (sic).

A nuestro juicio, semeja claro que, si el concesionario de la autopista no cumple las obligaciones a que nos acabamos de referir, y sin embargo, está obligando a los usuarios a pagar el peaje de todos modos, se da un evidente desequilibrio entre las obligaciones contractuales de las partes (al usuario no le queda más que cumplir íntegramente las suyas, mientras que el concesionario no cumple), así como una indiscutible falta de reciprocidad (el concesionario exige el pago a pesar de que no cumple lo que le incumbe). No hay que olvidar, para poder valorar convenientemente esta situación, que el peaje en la AP-9 lo abonan los usuarios una vez que ya han entrado en la autopista (es un hecho notorio, y también resulta de la prueba practicada), con lo que, una vez incorporados a ella y aunque se hayan visto o se vayan a ver claramente atascados en un embotellamiento durante horas, no pueden abandonarla sin pasar por la zona de pago del peaje.

Este desequilibrio de obligaciones y esta falta de reciprocidad se da, sin lugar a dudas, en los supuestos de incidencias que han merecido la calificación de color negro por parte de la DGT. Tal



color se asigna en los supuestos en que la carretera está cortada, con la circulación interrumpida. A nadie se le escapa, sin necesidad de entrar en muchos detalles, que, si el concesionario tiene la vía cortada, no está prestando el servicio pues no hay circulación, con lo que no cumple ninguna de sus obligaciones.

En los casos calificados con los colores rojo y amarillo, también entendemos que existe desequilibrio y falta de reciprocidad, puesto que, aunque de modo no tan abrupto, el concesionario no está cumpliendo sus obligaciones; no hay circulación rápida y fluida, y sí molestias, inconvenientes e incomodidades. Se asigna el color rojo a los supuestos de circulación difícil, muy lenta y con paradas frecuentes y prolongadas; mientras que se asigna el color amarillo a los supuestos de circulación irregular y lenta con paradas esporádicas. Ciertamente, estos dos casos, sobre todo los calificados como de nivel amarillo, podrían ser un poco más dudosos, pues las molestias, inconvenientes e incomodidades tienen una indudable perspectiva subjetiva, ya que los usuarios las pueden percibir de manera distinta según las circunstancias.

Si la única vía para desplazarse por carretera entre Vigo y Pontevedra, o entre cualquiera de estas dos ciudades y la zona del Morrazo, fuese la AP-9, no nos cabe duda de que cualquier molestia, inconveniente o incomodidad sería especialmente relevante para los usuarios, ya fuese calificada la incidencia como roja o amarilla. Sin embargo, como ocurre siempre con las autopistas, aquí existen vías alternativas para realizar el mismo desplazamiento, libres de peaje, que son la carretera N-550 en un caso, y una combinación de la misma N-550, la N-554, la N-551 y un tramo de la propia AP-9, que implica el paso por el Puente de Rande pero que es gratis para los usuarios. Según resulta de las actuaciones, cualquiera de estas dos alternativas implica que el recorrido en coche comprende el doble de tiempo, o incluso más, que si se circula por la AP-9 abonando el correspondiente peaje. Para cubrir el trayecto más largo sujeto a peaje en el que se integra el tramo de Puente de Rande, que es el Pontevedra-Vigo y viceversa, se necesitan entre 22 y 25 minutos por la AP-9; mientras, optando por cualquiera de las otras alternativas, son necesarios entre 45 y 50 minutos, o incluso más. Además, también debemos considerar que cualquiera de las dos vías alternativas implica circular durante más de 20 kilómetros por carreteras de doble sentido, con varias rotondas (entre 7 y 11, según los distintos testigos), atravesar varias poblaciones, y pasar por tramos calificados como de "concentración de accidentes".

De este modo, tanto por cuestiones de ahorro de tiempo como por cuestiones de seguridad, incluso podría haber muchos usuarios que, aun conociendo la existencia de retenciones en el tramo de la AP-9 aquí en cuestión, optarían libremente por tomar esta autopista en vez de las otras alternativas, a pesar de que éstas son gratuitas. Es decir, no es improbable que, por ejemplo, un conductor que va de Vigo a Pontevedra, aun sabiendo que existen retenciones en las inmediaciones del Puente de Rande que le pueden hacer perder entre 5

y 10 minutos respecto del tiempo que habitualmente se emplea en esa ruta, prefiera tomarla y abonar el peaje de igual modo; así, su tiempo de desplazamiento sería de entre 27 y 35 minutos, siempre inferior a los, como mínimo, 45-50 minutos que necesitaría si se desplazase por alguna de las otras vías; y, además, tendría garantizadas unas condiciones de seguridad de las que no disfrutaría de otra manera (y es menester recordar, en este punto, que incluso durante la ejecución de las obras del tramo del Puente de Rande, la siniestralidad se redujo, lo que quiere decir que la seguridad se incrementó).

Ahora bien, hay aquí un detalle fundamental, y es que los usuarios, para poder optar libremente entre las diversas alternativas, deben ser adecuadamente informados. Precisamente, por el hecho de que las retenciones y embotellamientos no fueron habituales en el día a día en el tramo del Puente de Rande, sino solamente puntuales, los conductores podían presumir, cada vez que se incorporaban a esa parte de la AP-9, que las condiciones de fluidez y seguridad de la misma iban a ser considerablemente mejores que las de las otras vías alternativas gratuitas. Por supuesto, a estos efectos, no podemos considerar suficiente la información sobre el estado de las carreteras que ofrece la página web de la DGT, como ha pretendido mantener Audasa en algún momento. Como hemos visto ya, las retenciones y embotellamientos se produjeron en días no correlativos y en horarios diversos, y su extensión en el tiempo era muy variable (desde unos minutos a varias horas). De este modo, los conductores, que no pueden ir a los mandos de su vehículo y, al mismo tiempo, indagando en la página web de la DGT el estado de las carreteras por las que pueden optar en su viaje, podían encontrarse un atasco en la AP-9 sin conocer con anterioridad su existencia (aun a pesar de que hubiesen consultado aquella web, justo antes de iniciar su viaje). Además, tal como imponen las reglas de la lógica, los usuarios deben ser precavidos, pero no se les pueden imponer tantos deberes de precaución, hasta el punto de que sus actuaciones deban estar precedidas en todo caso de un estudio minucioso de las circunstancias fácticas e incluso jurídicas de las actividades más simples, ordinarias y habituales de la vida, como es desplazarse en coche.

Muy al contrario, tal como resulta del art. 60, apartados 1 y 2.a), de la LDCU, a que ya nos hemos referido y hemos transcrito más arriba, el empresario tiene la obligación de informar al usuario de forma clara y comprensible, antes de que éste quede vinculado por el contrato, de las características principales del servicio que se ofrece a prestarle. Ello, para que el usuario, valorando la información relevante recibida, pueda tomar adecuadamente su decisión de obligarse en virtud del contrato de que se trate. Esto, traducido a un supuesto de contrato atípico de uso de autopista de peaje, implica, a nuestro entender, que el concesionario, al menos cuando concurren circunstancias que no sean las ordinarias de tráfico rápido y fluido, debería informar a los posibles usuarios de cualquier situación que pudiese afectar a su decisión de incorporarse, o no incorporarse, a la autopista. Así, en los supuestos de retenciones, atascos o embotellamientos, que afectan de manera relevante a las



condiciones de fluidez del tráfico y seguridad de la vía, el concesionario tiene que ofrecer a los potenciales usuarios la información oportuna sobre esas incidencias (punto kilométrico en que se sitúa, demora estimada derivada de la misma, o incluso una breve referencia a su causa); y debe hacerlo con antelación suficiente, para que los conductores puedan decidir de manera segura si les conviene o no incorporarse a la autopista de peaje.

En el caso preciso que aquí nos ocupa, aunque con carácter general Audasa ha intentado hacernos ver que la cuestión de la señalización e información depende en exclusiva de la DGT, podemos concluir que eso no es así. El testigo responsable de la sala de control de la AP-9, empleado de Audasa, señaló en el acto de la vista que la concesionaria tenía sus propios paneles informativos (distintos de los de la DGT); y también que, aunque Audasa carecía de autoridad para gestionar el tráfico, sí podía sugerir a la DGT que se proporcionase determinada información, o que se adoptasen ciertas medidas. Por otro lado, tanto ese mismo testigo como el director de gestión de la DGT, admitieron que hubo algún supuesto (un incendio en una nave relativamente cercana a la autopista), en el que la AP-9 fue cortada y se avisó a los posibles usuarios con la antelación suficiente para que ya no intentasen incorporarse a la misma.

Hoy en día, tal como reconoció el responsable de la sala de control de la AP-9, Audasa tiene todos sus carteles y paneles informativos situados bien dentro de la propia AP-9, o bien dentro de los ramales de acceso a la misma. En tales circunstancias, aunque en esos carteles o paneles se ofrezcan informaciones relevantes, los usuarios no tienen opción de conocerlas hasta que estén circulando ya por la autopista o integrados en un ramal de acceso, sin opción de volver atrás. Parece que sólo en algún supuesto hay ciertos paneles que, aun situados dentro del ramal de acceso, son visibles desde fuera; pero no se ha acreditado que su situación permita a los conductores comprobar de forma segura la información que proporcionan, y luego, si les conviene, evitar incorporarse al ramal de acceso, también de forma segura y sin riesgo de causar algún incidente. Además, como también han admitido varios de los testigos aportados por la propia Audasa, ni siquiera se proporcionó información sobre el estado del tráfico en el tramo del Puente de Rande, con antelación suficiente para que los conductores que ya circulaban por tramos previos de la autopista pudiesen optar por abandonarla antes de verse implicados en cualquier retención o atasco.

En conclusión, en el caso de las incidencias calificadas con los colores rojo y amarillo, como las condiciones de la autopista no cumplían exactamente con las exigencias de rapidez, fluidez y seguridad del tráfico, ni estaba la situación exenta de molestias, incomodidades e inconvenientes, y como, al mismo tiempo, Audasa no informó debidamente y con antelación suficiente a los conductores de las condiciones de la vía, el cobro del peaje en esas circunstancias constituyó una práctica abusiva, y nula, por tanto. Y es indiferente

a estos efectos, que las incidencias acaecidas hayan venido motivadas directamente por las obras o por otras circunstancias (accidentes, vehículos averiados, incendios, desprendimientos de tierras...), pues lo relevante no es la causa, sino el hecho de cobrar un precio a un consumidor que no ha recibido la prestación del servicio y al que no se le ha proporcionado la información necesaria para que pudiese tomar su decisión. No podemos considerar que la posible existencia de causas de fuerza mayor (no acreditadas en la generalidad de los casos) en el origen de las incidencias, pueda implicar que la práctica deje de ser abusiva, pues lo que no consta en modo alguno es que hubiese alguna causa de fuerza mayor que impidiese a Audasa informar a los conductores con la suficiencia y antelación oportunas.

Evidentemente, no se puede predicar aquí una eventual aplicación de las justificaciones permitidas por el art. 147 de la LDCU, puesto que, aparte de otras consideraciones, resulta de lo que ya hemos dicho que Audasa, con ocasión de las retenciones de tráfico, no cumplió los cuidados y diligencias que exigía la naturaleza del servicio.

SEXTO.- A resultados de lo anteriormente expuesto procede, como anticipamos, declarar nula por abusiva la práctica de Audasa consistente en cobrar los peajes íntegros a los usuarios de la AP-9 que sufrieron alguna de las 81 incidencias enumeradas en el Fundamento anterior.

Como efecto directo de la nulidad de la práctica abusiva, procede acordar la condena de Audasa, tal como solicita el MF, a restituir a todos los conductores que hayan circulado por los tramos afectados por esas 81 incidencias, en los periodos horarios en que las mismas tuvieron lugar, el importe abonado por ellos en concepto de peaje; siempre con el interés legal computado desde el momento en que haya sido realizado cada uno de los pagos.

Del mismo modo, procede la estimación parcial de la acción de cesación ejercitada en la demanda, con lo que se ha de condenar a Audasa a cesar en la práctica consistente en cobrar los peajes de manera íntegra a los usuarios de la autopista en los casos en que en la misma se produzcan incidencias que se puedan calificar con el color negro (circulación interrumpida con carretera cortada), o con el color rojo (circulación difícil, muy lenta con paradas frecuentes y prolongadas) o amarillo (circulación irregular, lenta con paradas esporádicas), siempre que a dichos usuarios no se les haya facilitado información sobre el estado de la vía (que comprenda el punto kilométrico en que se sitúa la incidencia, la demora estimada derivada de la misma, o incluso una breve referencia a su causa), con la antelación suficiente como para que pudiesen optar, en condiciones de seguridad, por no incorporarse a la autopista o por abandonarla antes de llegar al tramo afectado.



No es un obstáculo para esta estimación de la acción de cesación el hecho de que hayan terminado ya las obras que afectaron al tramo del Puente de Rande; como hemos señalado más arriba, a los efectos de las prácticas que aquí consideramos abusivas, es irrelevante la causa que haya originado las incidencias del tráfico en la autopista. Además, en el hipotético caso de que solamente considerásemos las incidencias derivadas de obras, sería aplicable lo dispuesto en el primer párrafo del art. 53 de la LDCU, conforme al cual procede la acción de cesación aun cuando la práctica denunciada hubiese finalizado en el tiempo, si hay indicios de que se puede repetir de modo inmediato. Si solamente nos remitiésemos a circunstancias obras, que no, está claro que Audasa tendrá que seguir ejecutándolas en este o en otro tramo de la AP-9 en aras de su adecuado mantenimiento y, a la vista de las circunstancias y también de las alegaciones que ha formulado en su defensa, mucho nos tememos que de no ser condenada, nunca iba a tener la intención de mantener el equilibrio del contrato y la reciprocidad de obligaciones, dejando de cobrar los peajes de manera íntegra.

Lo que no resulta procedente es acordar las condenas solicitadas por el MF, relativas al establecimiento de criterios a seguir por Audasa para garantizar la cesación de las prácticas abusivas o a la exigencia de que esta entidad presente al Juzgado un criterio elaborado de eliminación del precio del peaje en determinados casos. Entendemos que tal previsión supondría excedernos tanto del ámbito de una acción colectiva de cesación en defensa de los consumidores y usuarios, como incluso del ámbito de las propias competencias de este Juzgado Mercantil, al cual no le corresponde de modo alguno regular las condiciones de la prestación del servicio de autopista por parte de una entidad concesionaria de una obra pública. Esa es, más bien, una cuestión legislativa o administrativa.

Finalmente, en relación con la acción de indemnización de daños y perjuicios ejercitada, no puede ser estimada. Salvo casos particulares de algunos usuarios concretos que puedan acreditar haber sufrido daños ante los Juzgados competentes, de los que aquí no corresponde tratar, no se estima que en este caso se pueda considerar como un daño o perjuicio que merezca una compensación superior a la restitución del precio abonado en concepto de peaje, el hecho de haber tardado más de 10 minutos más de lo habitual en cubrir los tramos afectados por las 81 incidencias mencionadas. No ha resultado acreditado en el proceso que ninguna de las incidencias hubiese causado demoras superiores a 17 minutos y, de hecho, la mayor parte de ellas, generó retrasos bastante inferiores. Teniendo en cuenta que el trayecto por cualquiera de las vías alternativas sería de duración superior a esos 17 minutos de demora máxima (más el tiempo habitualmente necesario para hacer el mismo desplazamiento por la autopista, entre 22 y 25 minutos en el trayecto más largo), no existe en abstracto un perjuicio por el mero hecho de haber perdido ese tiempo en la AP-9 puesto que, si se hubiese optado por esas otras vías, el viaje siempre habría durado más. Ello partiendo, siempre, de que se acuerda la restitución del importe abonado en concepto de peaje y que, por tanto, tan gratuito habrá salido el viaje por la AP-

9 como por la N-550 o por la combinación de la N-550, N-554, N-551 y AP-9.

SÉPTIMO.- Toda vez que en este proceso nos encontramos ante una acción colectiva en defensa de los intereses de consumidores y usuarios, en el que, además, se han personado varios consumidores, resulta de aplicación el art. 221.1.3º de la LEC, conforme al cual *si se hubieren personado consumidores o usuarios determinados, la sentencia habrá de pronunciarse expresamente sobre sus pretensiones (sic).*

Así, en el caso de todos los usuarios aquí personados, que se han limitado a adherirse a las pretensiones del MF, procede reconocerles el derecho a que se les restituya el importe de los peajes que hayan abonado para circular por el tramo afectado de la AP-9, en las fechas y dentro de las franjas horarias en que tuvieron lugar las 81 incidencias señaladas en esta Sentencia, junto con los intereses legales devengados desde la fecha de cada pago. Deberán determinar los peajes abonados que cumplan esos requisitos para ser devueltos, cuando insten la ejecución de la Sentencia, salvo que Audasa hubiese optado por restituírselos voluntariamente.

Del mismo modo, hay que tener en cuenta el art. 221.2 de la LEC, conforme al cual *en las sentencias estimatorias de una acción de cesación en defensa de los intereses colectivos y de los intereses difusos de los consumidores y usuarios el Tribunal, si lo estima procedente, y con cargo al demandado, podrá acordar la publicación total o parcial de la sentencia [...] (sic).* Debemos mostrarnos conformes en este punto con el MF, que insta esta publicación en su demanda pues, estimada, aunque sea en parte, la acción de cesación, y a la vista de que podría haber un gran número de usuarios afectados por las prácticas consideradas abusivas, se entiende conveniente y necesario que nuestros pronunciamientos gocen de la difusión suficiente. Así, para que los posibles usuarios afectados puedan hacer valer sus derechos de conformidad con el art. 519 de la LEC, al que nos referiremos después, será preciso que se proceda a la publicación del Fallo en el periódico de mayor difusión en España, el diario deportivo Marca, tanto en su versión impresa, donde la publicación deberá ocupar una página entera, como en su página web, donde deberá ser mantenida durante al menos 24 horas; al Fallo acompañará en la publicación la enumeración de las 81 incidencias contenida en el Fundamento Jurídico Quinto. Todo ello a cargo de la demandada Audasa.

OCTAVO.- Dispone el art. 519 de la LEC que *cuando las sentencias de condena a que se refiere la regla primera del artículo 221 no hubiesen determinado los consumidores o usuarios individuales beneficiados por aquélla, el tribunal competente para la ejecución, a solicitud de uno o varios interesados y con audiencia del condenado, dictará auto en el que resolverá si, según los datos, características y requisitos establecidos en la sentencia, reconoce a*



los solicitantes como beneficiarios de la condena. Con testimonio de este auto, los sujetos reconocidos podrán instar la ejecución (sic).

En este caso, los usuarios que hayan sido afectados por las incidencias descritas en esta Sentencia podrán instar que se les reconozca como beneficiarios de la condena, y para ello deberán aportar los siguientes datos:

1.- Acreditación de su condición de consumidores mediante los documentos que estimen oportunos (informe de vida laboral, publicación en boletín oficial de nombramiento como funcionarios, resolución o comunicación que acredite la condición de pensionista...).

2.- Acreditación de que circularon por tramos de la AP-9, afectados por las 81 incidencias enumeradas en esta Sentencia, durante las fechas y franjas horarias señaladas en cada una de esas incidencias (recibo del peaje, extracto del telepeaje).

3.- Acreditación de las cantidades concretas abonadas por peajes en esos tramos afectados por las 81 incidencias (recibo del peaje, extracto del telepeaje).

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

Vistos los artículos citados y demás de pertinente aplicación.

FALLO

Se ESTIMA PARCIALMENTE la demanda interpuesta por el Ministerio Fiscal, a la que se han adherido las asociaciones Adicae y En Colecivo, así como los particulares nombrados en el encabezamiento, contra Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, S.A. (Audasa), y se ACUERDA:

A) La CONDENa de Audasa a cesar en la práctica abusiva consistente en cobrar los peajes de manera íntegra a los usuarios de la autopista en los casos en que en la misma se produzcan incidencias que se puedan calificar con el color negro (circulación interrumpida con carretera cortada), o con el color rojo (circulación difícil, muy lenta con paradas frecuentes y prolongadas) o amarillo (circulación

irregular, lenta con paradas esporádicas), siempre que a dichos usuarios no se les haya facilitado información sobre el estado de la vía (que comprenda el punto kilométrico en que se sitúa la incidencia, la demora estimada derivada de la misma, o incluso una breve referencia a su causa), con la antelación suficiente como para que pudiesen optar, en condiciones de seguridad, por no incorporarse a la autopista o por abandonarla antes de llegar al tramo afectado.

B) La declaración de NULIDAD de esas prácticas abusivas consistentes en cobrar peajes íntegros en el tramo de la autopista AP-9, cuando se produjeron las 81 incidencias enumeradas en el Fundamento Jurídico Quinto.

C) La CONDENA de Audasa a restituir el importe cobrado en concepto de peaje, junto con el interés legal devengado desde la fecha de cada pago, a los usuarios que hayan circulado por el tramo de la autopista AP-9 afectado por alguna de las 81 incidencias enumeradas en el Fundamento Jurídico Quinto, en las fechas y dentro de las franjas horarias en que las mismas tuvieron lugar.

D) La CONDENA de Audasa a asumir el coste de la publicación del Fallo de esta Sentencia, junto con la lista de las 81 incidencias enumeradas en el Fundamento Jurídico Quinto, en el diario Marca. La publicación se realizará tanto en su versión impresa, donde deberá ocupar una página entera, como en su página web, donde deberá ser mantenida durante al menos 24 horas.

E) La CONDENA de Audasa a restituir a los usuarios nombrados en el encabezamiento, el importe de los peajes que hayan abonado para circular por el tramo afectado de la AP-9, en las fechas y dentro de las franjas horarias en que tuvieron lugar las 81 incidencias señaladas en esta Sentencia, junto con los intereses legales devengados desde la fecha de cada pago. Estos usuarios determinarán los peajes abonados que cumplan esos requisitos para ser devueltos, cuando insten la ejecución de la Sentencia, salvo que Audasa hubiese optado por restituírseles voluntariamente.

F) Conforme al art. 519 de la LEC, los usuarios que hayan sido afectados por alguna de las 81 incidencias referidas en esta Sentencia, podrán instar que se les reconozca como beneficiarios de la condena, y para ello deberán aportar los siguientes datos: a) acreditación de su condición de consumidores mediante los documentos que estimen oportunos (informe de vida laboral, publicación en boletín oficial de nombramiento como funcionarios, resolución o comunicación que acredite la condición de pensionista...); b) acreditación de que circularon por tramos de la AP-9, afectados por las 81 incidencias enumeradas en esta Sentencia, durante las fechas y franjas horarias señaladas en cada una de esas incidencias (recibo del peaje, extracto del telepeaje); y c) acreditación de las cantidades concretas abonadas por peajes en esos tramos afectados por las 81 incidencias (recibo del peaje, extracto del telepeaje).



Se DESESTIMAN las restantes pretensiones ejercitadas en la demanda.

Sin expreso pronunciamiento sobre las costas.



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 15^a 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, 21 de febrero de 2020.

EL LETRADO DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA