



Roj: **STS 1956/2026 - ECLI:ES:TS:2026:1956**

Id Cendoj: **28079110012026100657**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Civil**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **06/05/2026**

Nº de Recurso: **11081/2025**

Nº de Resolución: **682/2026**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **IGNACIO SANCHO GARGALLO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 682/2026

Fecha de sentencia: 06/05/2026

Tipo de procedimiento: RECURSO DE CASACIÓN

Número del procedimiento: 11081/2025 Fallo/Acuerdo:

Fecha de Vista: 09/04/2026

Ponente: Excmo. Sr. D. Ignacio Sancho Gargallo

Procedencia: Audiencia Provincial de Asturias, con sede en Oviedo, Sección 1.ª

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Mª Teresa

Rodríguez Valls Transcrito por: RSJ Nota:

RECURSO DE CASACIÓN núm.: 11081/2025

Ponente: Excmo. Sr. D. Ignacio Sancho Gargallo

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Mª Teresa

Rodríguez Valls

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 682/2026

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Ignacio Sancho Gargallo, presidente

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

D.ª Nuria Auxiliadora Orellana Cano

D. Fernando Cerdá Alberó

En Madrid, a 6 de mayo de 2026.

Esta Sala ha visto los recursos de casación interpuestos respecto de la sentencia dictada en grado de apelación por la Sección 1.ª de la Audiencia Provincial de Asturias, con sede en Oviedo, como consecuencia de autos de juicio ordinario seguidos ante el Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Gijón. Son partes recurrente y recurrida la



mercantil Scania Hispania S.A. representada por el procurador [REDACTED], que es sustituido en el acto de la vista por el procurador [REDACTED] y bajo la dirección letrada de [REDACTED], que comparecieron en el acto de la vista; [REDACTED], representados por la procuradora [REDACTED], que fue sustituida en el acto de la vista por el [REDACTED] y bajo la dirección letrada de [REDACTED], que asistió al acto de celebración de vista; y la mercantil Scania AB, representada por la procuradora [REDACTED], que es sustituida en el acto de la vista por el procurador [REDACTED] y bajo la dirección letrada de [REDACTED], que asistieron al acto de la vista.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Ignacio Sancho Gargallo.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- *Tramitación en primera instancia.*

1.-La procuradora [REDACTED], en nombre y representación de Cirilo, Eugenio y Borja, interpuso demanda de juicio ordinario de ante el Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Gijón contra Scania AB, y Scania Hispania S.A., para que se dictase sentencia por la que:

«estimando la demanda:

»1. Con carácter principal, siguiendo el criterio fijado por las Audiencias Provinciales de Valladolid, Zaragoza, Burgos, Álava, Guipúzcoa, Málaga, Cáceres, Ávila, Logroño, Cuenca, Tenerife, Lleida y Segovia, así como de cuarenta y un (41) Juzgados de lo Mercantil en el ámbito de la primera instancia: 1.1. Se declare que la demandada, como consecuencia de la infracción del Derecho de la Competencia, es responsable de los daños objeto de reclamación y consignados en la prueba pericial aportada, que ascienden a 70.650,95 euros, sufridos por mis mandantes.

»1.2. Se condene a la demandada al pago de las cantidades señaladas, así como al pago de los intereses legales devengados desde la fecha desde la interposición de la demanda y, subsidiariamente, desde la sentencia.

»2. Con carácter subsidiario, en caso de no atender la anterior petición, siguiendo el criterio fijado por las Audiencias Provinciales de A Coruña y Granada:

»2.1. Se declare que la demandada es responsable de los daños que ascienden a 2/3 del importe reflejado en el apartado anterior y consignado en la prueba pericial aportada por esta representación, como consecuencia de la infracción del Derecho de la Competencia.

»2.2. Se condene a la demandada al pago de las cantidades señaladas, así como al pago de los intereses legales devengados desde la fecha desde la interposición de la demanda y, subsidiariamente, desde la sentencia.

»3. Con carácter subsidiario, en caso de no atender las anteriores peticiones, siguiendo el criterio fijado por las Audiencias Provinciales de Barcelona y Alicante:

»3.1. Se declare que la demandada, como consecuencia de la infracción del Derecho de la Competencia, es responsable de los daños que ascienden al 10% del importe del importe de compra de cada uno de los camiones reflejado en la prueba pericial aportada por esta representación, así como a los intereses legales devengados desde la fecha de compra hasta interposición de la demanda,

»3.2. Se condene a la demandada al pago de las cantidades indicadas en el apartado 3.1. así como al pago de los intereses legales devengados desde la fecha desde la interposición de la demanda y, subsidiariamente, desde la sentencia.

»4. Con carácter subsidiario, en caso de no atender las anteriores peticiones, siguiendo el criterio fijado por la Audiencia Provincial de Oviedo:

»4.1. Se declare que la demandada, como consecuencia de la infracción del Derecho de la Competencia, es responsable de los daños que ascienden al 8% del importe del importe de compra de cada uno de los camiones reflejado en la prueba pericial aportada por esta representación, así como a los intereses legales devengados desde la fecha de compra hasta interposición de la demanda,

»4.2. Se condene a la demandada al pago de las cantidades indicadas en el apartado 4.1., así como al pago de los intereses legales devengados desde la fecha desde la interposición de la demanda y, subsidiariamente, desde la sentencia.



»5. Con carácter subsidiario, en caso de no atender las anteriores peticiones, siguiendo el criterio fijado por las Audiencias Provinciales de Valencia y Pontevedra:

»5.1. Se declare que la demandada, como consecuencia de la infracción del Derecho de la Competencia, es responsable de los daños que ascienden al 5% del importe del importe de compra de cada uno de los camiones reflejado en la prueba pericial aportada por esta representación, así como a los intereses legales devengados desde la fecha de compra hasta interposición de la demanda.

»5.2. Se condene a la demandada al pago de las cantidades indicadas en el apartado 5.1., así como al pago de los intereses legales devengados desde la fecha desde la interposición de la demanda y, subsidiariamente, desde la sentencia.

»6. Y, en todo caso, se condene a los demandados al abono de las costas causadas».

2.-El procurador Jorge Avello Otero, en representación de la entidad Scania Hispania S.A., contestó a la demanda y suplicó al Juzgado dictase sentencia:

«[...] por la que desestime íntegramente la demanda interpuesta por los Demandantes y absuelva a Scania Hispania, S.A. de las pretensiones formuladas contra ella, e imponga expresamente a los Demandantes las costas de Scania Hispania, S.A.».

3.-La procuradora [REDACTED], en representación de la entidad Scania AB, contestó a la demanda y suplicó al Juzgado dictase sentencia:

«[...] por la que desestime íntegramente la demanda interpuesta por los Demandantes y absuelva a Scania AB de las pretensiones formuladas contra ella, e imponga expresamente a los Demandantes las costas de Scania AB».

4.-El Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Gijón dictó sentencia con fecha 3 de diciembre de 2024, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallo: Estimar parcialmente la demanda interpuesta por D. Cirilo , D. Borja y D. Eugenio , contra Scania AB y Scania Hispania, S.A., condenando a estas a abonar solidariamente a la parte demandante los daños y perjuicios causados, fijados en el 5% del precio de adquisición de cada uno de los camiones de la marca Scania, con el interés previsto en el fundamento de derecho séptimo de la presente resolución. Todo ello sin expresa declaración en cuanto a las costas causadas».

SEGUNDO.- *Tramitación en segunda instancia.*

1.-La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por las representaciones respectivas de Scania AB, Scania Hispania S.A., y Cirilo , Borja y Eugenio . Las representaciones de Scania, AB, y Scania Hispania S.A., se opusieron al recurso de apelación interpuesto por la parte demandante, y ésta se opuso a los recursos interpuestos de contrario por las dos mercantiles demandadas.

2.-La resolución de este recurso correspondió a la Sección 1.ª de la Audiencia Provincial de Asturias, con sede en Oviedo, mediante sentencia de 30 de octubre de 2025, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallo: Que desestimando los recursos de apelación interpuestos por la representación procesal de la mercantil Scania AB, de Scania Hispania y de don Cirilo , don Borja y don Eugenio frente a la sentencia dictada por el Juzgado de lo Mercantil Número 3 de Gijón de Oviedo en fecha 3 de diciembre de 2024, debemos acordar y acordamos confirmarla por los razonamientos contenidos en la fundamentación jurídica de la presente resolución. Las costas del recurso de apelación interpuesto por Scania AB se imponen a la apelante. Las costas del recurso de apelación interpuesto por Scania Hispania se imponen a la apelante. Las costas del recurso de apelación interpuesto por don Cirilo , don Borja y don Eugenio se imponen a los apelantes».

TERCERO.- *Interposición y tramitación de los recursos de casación.*

1.-La procuradora [REDACTED], en representación de Cirilo , Borja , Eugenio , interpuso recurso de casación ante la Sección 1.ª de la Audiencia Provincial de Asturias, con sede en Oviedo.

El motivo del recurso de casación fue:

«Único. Al amparo del art. 477.2 de la LEC (interés casacional por oponerse la sentencia recurrida a la doctrina jurisprudencial), infracción del art. 101 TFUE y del art. 1.144 del Código Civil, en relación con la vulneración del principio de efectividad y de la doctrina jurisprudencial establecida en las SSTJUE de 29 de julio de 2019, *Tibor-Trans*(C-451/18, EU:C:2019:635) y de 16 de febrero de 2023, *Tráficos Manuel Ferrer*(C-312/21, EU:C:2023:99), así como en relación con la vulneración de la doctrina establecida en las SSTS (Sala 1ª, de lo Civil) nº 1340/2007 de 2 de enero (ECLI: ES:TS:2007:172), nº 545/2011, de 18 de julio (ECLI:ES:TS:2011:5554) y nº 388/2008,

de 20 de mayo (ECLI:ES:TS:2008:4807). La sentencia recurrida, en contra de lo dispuesto por las referidas resoluciones, niega la responsabilidad solidaria de Scania para reclamar frente a ella el sobrecoste ocasionado por la compra de los vehículos de la marca Volvo matrículas NUM000 y NUM001 .»

2.-La procuradora ██████████ en representación de la mercantil Scania AB, interpuso recurso de casación ante la Sección 1.ª de la Audiencia Provincial de Asturias, con sede en Oviedo.

Los motivos del recurso de casación fueron:

«1.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 1.902 CC y del art. 16.1 del Reglamento 1/2003. En cuanto a la legitimación pasiva *ad causam* de la demandada respecto a la Decisión de Transacción, la Sentencia infringe la jurisprudencia del TS que exige partir necesariamente del contenido y alcance de la Decisión en que se funda la demanda, ya que la Decisión de Transacción es totalmente ineficaz frente a la demandada (SSTS, Sala 1ª, 923/2023, 924/2023, 925/2023 y 926/2023, de 12 de junio, y 1415/2023, de 16 de octubre).

»2.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 1.968.2º CC, en relación con el art. 1.969 CC. Al fijar el *dies a quode* ejercicio de la acción en la fecha de publicación en el DOUE de la Decisión Scania, se infringe la jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre determinación del *dies a quode* para las acciones indemnizatorias basadas en una resolución administrativa, que debería haber conducido a la estimación de la prescripción (SSTS, Sala 1ª, 308/2010, de 25 de mayo, y 528/2013, de 4 de septiembre, 544/2015, de 20 de octubre y 326/2020, de 22 de junio).

»3.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 16.1 del Reglamento 1/2003, en relación con el art. 386 LEC. La Sentencia infringe la jurisprudencia del TS que exige partir necesariamente del contenido y alcance de la Decisión en que se funda la demanda y cuya aplicación debería haber conducido al rechazo de la presunción judicial de daño, dados los términos de la Decisión Scania sobre los efectos de la infracción (SSTS, Sala 1ª, 923/2023, 924/2023, 925/2023, 926/2023 y 927/2023, todas de 12 de junio de 2023, 940/2023, 941/2023 y 942/2023, de 13 de junio de 2023, y 946/2023, 947/2023, 948/2023, 949/2023 y 950/2023, de 14 de junio de 2023).

»4.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 1.902 CC, en lo que respecta a la aplicación de la estimación judicial del daño. Al recurrir a la estimación judicial, en un caso en que la actora había dejado de hacer valer su única prueba, la Sentencia infringe la jurisprudencia del TS que obliga a atender a las circunstancias concretas del litigio para juzgar sobre si la imposibilidad práctica de valorar el daño se debió a la inactividad del perjudicado y conforme a la cual debió desestimar la demanda (SSTS, Sala 1ª, 370/2024, 372/2024 y 373/2024, de 14 de marzo).

»5.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 1.902 CC, en cuanto a la determinación de la existencia y cuantía del daño, e infracción del art. 348 LEC, por haberse prescindido del contenido del informe pericial econométrico de los demandados. Se infringe la jurisprudencia del TS que establece que se vulneran las reglas de la sana crítica cuando se prescinde del contenido del dictamen, omitiendo datos, alterándolo, deduciendo del mismo conclusiones distintas, valorándolo incoherentemente (SSTS, Sala 1ª, 702/2013, de 15 diciembre, y 320/2016, de 17 de mayo). La infracción del art. 348 LEC se denunció ya en el recurso de apelación (motivo quinto, pág. 24)».

3.-El procurador ██████████, en representación de la mercantil Scania Hispania S.A., interpuso recurso de casación ante la Sección 1.ª de la Audiencia Provincial de Asturias, con sede en Oviedo.

Los motivos del recurso de casación fueron:

«1.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 1.902 CC y del art. 16.1 del Reglamento 1/2003. En cuanto a la legitimación pasiva *ad causam* de las demandadas respecto a la Decisión de Transacción, la Sentencia infringe la jurisprudencia del TS que exige partir necesariamente del contenido y alcance de la Decisión en que se funda la demanda, ya que la Decisión de Transacción es totalmente ineficaz frente a las demandadas (SSTS, Sala 1ª, 923/2023, 924/2023, 925/2023 y 926/2023, de 12 de junio, y 1415/2023, de 16 de octubre).

»2.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 1.902 CC y del art. 101.1 TFUE. Al concluir que Scania Hispania tiene legitimación pasiva, la Sentencia infringe la jurisprudencia que permite exigir responsabilidad a una sociedad que no sea destinataria de una decisión de la Comisión Europea pero constituya una "empresa" o "unidad económica" con la destinataria, al no haberse alegado ni probado por la actora «vínculos económicos, organizativos y jurídicos» (SSTS, Sala 1ª, 924/2023 y 939/2023, de 13 de junio).

»3.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 1.968.2º CC, en relación con el art. 1.969 CC. Al fijar el *dies a quode* ejercicio de la acción en la fecha de publicación en el DOUE de la Decisión Scania, se infringe la jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre determinación del *dies a quode* para las acciones indemnizatorias



basadas en una resolución administrativa, que debería haber conducido a la estimación de la prescripción (SSTS, Sala 1ª, 308/2010, de 25 de mayo, y 528/2013, de 4 de septiembre, 544/2015, de 20 de octubre y 326/2020, de 22 de junio).

»4.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 16.1 del Reglamento 1/2003, en relación con el art. 386 LEC. La Sentencia infringe la jurisprudencia del TS que exige partir necesariamente del contenido y alcance de la Decisión en que se funda la demanda y cuya aplicación debería haber conducido al rechazo de la presunción judicial de daño, dados los términos de la Decisión Scania sobre los efectos de la infracción (SSTS, Sala 1ª, 923/2023, 924/2023, 925/2023, 926/2023 y 927/2023, todas de 12 de junio de 2023, 940/2023, 941/2023 y 942/2023, de 13 de junio de 2023, y 946/2023, 947/2023, 948/2023, 949/2023 y 950/2023, de 14 de junio de 2023).

»5.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 1.902 CC, en lo que respecta a la aplicación de la estimación judicial del daño. Al recurrir a la estimación judicial, en un caso en que la actora había dejado de hacer valer su única prueba, la Sentencia infringe la jurisprudencia del TS que obliga a atender a las circunstancias concretas del litigio para juzgar sobre si la imposibilidad práctica de valorar el daño se debió a la inactividad del perjudicado y conforme a la cual debió desestimar la demanda (SSTS, Sala 1ª, 370/2024, 372/2024 y 373/2024, de 14 de marzo).

»6.º Al amparo del art. 477.2 LEC, por infracción del art. 1.902 CC, en cuanto a la determinación de la existencia y cuantía del daño, e infracción del art. 348 LEC, por haberse prescindido del contenido del informe pericial econométrico de los demandados. Se infringe la jurisprudencia del TS que establece que se vulneran las reglas de la sana crítica cuando se prescinde del contenido del dictamen, omitiendo datos, alterándolo, deduciendo del mismo conclusiones distintas, valorándolo incoherentemente (SSTS, Sala 1ª, 702/2013, de 15 diciembre, y 320/2016, de 17 de mayo). La infracción del art. 348 LEC se denunció ya en el recurso de apelación (motivo quinto, pág. 24)».

4.- Por diligencia de ordenación de 3 de diciembre de 2025, la Audiencia Provincial de Asturias (Sección 1.ª) tuvo por interpuestos los recursos de casación mencionados, y acordó remitir las actuaciones a la Sala Primera del Tribunal Supremo con emplazamiento de las partes para comparecer por término de treinta días.

5.- Recibidas las actuaciones en esta sala, comparecen, como partes recurrente y recurrida la mercantil Scania Hispania S.A. representada por el procurador Jorge Avello Otero; Cirilo, Eugenio y Borja, representados por la procuradora [REDACTED]; y la mercantil Scania AB, representada por la procuradora Luisa Villagrà Álvarez.

6.- Esta sala dictó auto de fecha 28 de enero de 2026, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Admitir los recursos de casación interpuestos por ambas partes contra la sentencia de 30 de octubre de 2025, dictada por la Sección 1ª de la Ilma. Audiencia Provincial de Asturias, dimanante del procedimiento ordinario n.º 885/2023 del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Gijón.»

Solicitada rectificación del anterior auto por la representación de Scania Hispania S.A., la sala dictó auto de fecha 4 de febrero de 2026 con la siguiente parte dispositiva:

»1º.- Ha lugar a la subsanación del auto de 2 de diciembre de 2025, debiendo decir:

»a. "las representaciones procesales de Scania Hispania S.A., y Scania AB interpusieron recurso de casación contra la sentencia de 30 de octubre de 2025 [...]".

»b. "la procuradora doña Luisa Villagrà Álvarez ha presentado escrito en nombre y representación de Scania AB, por el que se personaba en concepto de parte recurrente y recurrida; y el procurador don Jorge Avello Otero ha presentado escrito en nombre y representación de Scania Hispania, S.A., por el que se personaba en concepto de parte recurrente y recurrida". El resto de los pronunciamientos de la parte dispositiva del indicado auto no sufrirán modificación alguna.

»2º.- No procede imponer las costas a ninguna de las partes»

7.- Dado traslado, la representación procesal de Cirilo, Borja y Eugenio, presentó escrito de oposición a los recursos formulados por las mercantiles demandadas y ahora recurrentes Scania Hispania S.A., y Scania, AB. Las representaciones procesales de Scania Hispania S.A., y Scania, AB, presentaron escritos de oposición al recurso formulado por los demandantes y ahora recurrentes.

8.- Por providencia de fecha 20 de marzo de 2026 se acordó la celebración de vista pública, que se señaló para el día 9 de abril de 2026, en que ha tenido lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.- Resumen de antecedentes**

1.-Para la resolución del presente recurso debemos partir de la relación de hechos relevantes acreditados en la instancia y que guardan relación con lo que es objeto de recurso.

i) Entre los años 2000 y 2005, Borja adquirió dos camiones de la marca Scania: el 19 de diciembre de 2000 el camión con número de bastidor NUM002 , matrícula NUM003 , por un precio de 91.353,84 euros; y el 7 de noviembre de 2005, el camión con número de bastidor NUM004 , matrícula NUM005 .

ii) El 24 de enero de 1997, Cirilo adquirió un camión marca Volvo, con número de bastidor NUM006 , matrícula NUM000 , por un precio de 87.146,76 euros.

iii) El 11 de julio de 2000, Eugenio , junto con su esposa (Rosalia), adquirió un camión marca Volvo, con número de bastidor NUM007 , matrícula NUM001 , por un precio de 84.141,69 euros.

2.-El 19 de julio de 2016, la Comisión Europea dictó una Decisión («Decisión de transacción») que recogía el reconocimiento de hechos constitutivos de prácticas colusorias infractoras del art. 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y 53 del Acuerdo EEE por parte de cinco empresas fabricantes de camiones (MAN, DAF, IVECO, DAIMLER MERCEDES y VOLVO/RENAULT). De acuerdo con la parte dispositiva de la Decisión, las conductas infractoras, desarrolladas entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011, consistieron en la colusión en la fijación de precios e incrementos de precios brutos en el Espacio Económico Europeo (EEE) de camiones medianos y pesados y en el calendario y la repercusión de los costes de introducción de tecnologías de control de emisiones para camiones medios y pesados conforme a las normas EURO 3 a 6. La Decisión impuso a tales empresas cuantiosas multas por la comisión de tales infracciones, les ordenó poner término a las referidas infracciones si no lo hubieran hecho ya y abstenerse de repetir cualquier acto o conducta como las descritas o que tuviera similar objeto o efecto. Un resumen de esta decisión fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea de 6 de abril de 2017.

El 27 de septiembre de 2017, la Comisión Europea dictó otra nueva Decisión («Decisión Scania») por la que sancionó a Scania AB, Scania SV AB y Scania Deutschland GmbH como partícipes del reseñado acuerdo colusorio, con una multa de 880 millones de euros. Esta decisión fue publicada el 30 de junio de 2020. La decisión fue recurrida ante el Tribunal General de la Unión Europea, que desestimó el recurso mediante una sentencia de 2 de febrero de 2022. Y esta sentencia fue recurrida en casación ante el Tribunal de Justicia, que desestimó el recurso mediante sentencia de 1 de febrero de 2024.

El dictado de dos decisiones en un mismo expediente sancionador fue debido a que mientras los cinco fabricantes destinatarios de la primera decisión optaron por transigir con la Comisión para lograr una rebaja en las sanciones, Scania no aceptó esa solución, por lo que hubo de proseguirse el procedimiento ordinario y dictar una resolución separada.

3.-El 17 de abril de 2023, Borja , Cirilo y Eugenio presentaron la demanda que inició el presente procedimiento, frente a Scania AB y Scania Hispania S.A., en la que ejercitaron una acción de indemnización de los daños y perjuicios sufridos de la infracción del Derecho de la Competencia sancionada con las Decisiones de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016 y 27 de septiembre de 2017. Esta infracción consistió en acuerdos colusorios sobre la fijación de precios e incrementos de precios brutos de camiones medios y pesados en el Espacio Económico Europeo, y sobre el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones en el caso de camiones medios y pesados exigida por las normas EURO 3 a 6, que abarcó la totalidad del EEE con una duración que fue desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011.

La demanda pedía una indemnización de 70.650,95 euros, más los intereses desde la fecha de interposición de la demanda. Subsidiariamente a lo anterior, pedían 2/3 del importe antes mencionado, más los intereses desde la demanda. Subsidiariamente a lo anterior, pedían el 10% del precio de adquisición de cada camión, más los intereses desde la demanda; subsidiariamente a lo anterior, pedían el 8%; y subsidiariamente a lo anterior, pedían el 5%.

4.-El juzgado que conoció de la demanda la estimó en parte. En primer lugar, tras desestimar la excepción de prescripción de la acción, estimó la excepción de falta de legitimación pasiva respecto de dos de los camiones, de la marca Volvo, al considerar que no regía la responsabilidad solidaria. Confirmó la legitimación pasiva respecto de los otros dos camiones, de la marca Scania, y condenó a las demandadas a pagar una indemnización del 5% del precio de adquisición de cada uno de los camiones de la marca Scania, más los intereses devengados desde la adquisición.

5.-La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por ambas partes, que fueron desestimados por la audiencia provincial.



5.1. En primer lugar confirma la legitimación pasiva de Scania Hispania respecto de los dos camiones Scania, al entender que forma parte de la misma unidad empresarial que Scania AB, una de las destinatarias de la Decisión de la Comisión Europea, y resulta de aplicación la doctrina contenida en la sentencia del TJUE de 6 de octubre de 2021 (caso Sumal). De su argumentación, en atención a los motivos de casación, resaltamos lo siguiente:

«En todo caso, la Sentencia del TJUE de 6 de octubre de 2021 (asunto SUMAL) establece como criterio que, en el marco de una acción de resarcimiento por daños y perjuicios basada en la existencia de una infracción del artículo 101 del TFUE, una entidad jurídica que no haya sido designada como autora de la infracción puede ser considerada responsable si forma parte de la misma unidad económica y constituye una misma empresa que la entidad jurídica sancionada por el comportamiento infractor. En este caso, más allá de alguna referencia en la contestación a que la sociedad SCANIA S.A., titular del concesionario donde la demandante adquirió el camión, es un distribuidor independiente, en ningún caso se cuestiona que la demandada SCANIA HISPANIA sea filial de SCANIA AB o de alguna de las empresas del Grupo destinatarias de la Decisión, y que forme parte de la misma empresa. No creemos, atendidos los términos de la contestación, que deba exigirse a la demandante que precise los vínculos económicos o jurídicos que la demandada SCANIA HISPANIA pueda tener con las empresas sancionadas».

5.2. También confirma la falta de legitimación pasiva de Scania Hispania S.A. y Scania AB respecto de la adquisición de los dos camiones de la marca Volvo. Después de razonar que no resulta de aplicación, *ratione temporis* (por razón del tiempo), el art. 11 de la Directiva, no cabe apreciar responsabilidad solidaria respecto de los camiones de otras marcas implicadas en el cártel:

«no podemos estar ante un supuesto de solidaridad incardinable en lo dispuesto en el Art. 1144 CC, de modo que todo perjudicado pueda accionar, a su elección, contra cualquiera de las compañías implicadas aunque el camión comprado no haya sido fabricado por la sociedad a la que se decida demandar. La obligación de resarcir no se constituyó de modo expreso como solidaria, como exige el Art. 1137 CC».

5.3. También desestima la excepción de prescripción de la acción, al entender que el *dies a quo* para el cómputo del plazo de prescripción de cinco años es la fecha de publicación de la Decisión, el 30 de junio de 2020. Plazo que no se cumplió antes de que se presentara la demanda el 17 de abril de 2023.

5.4. Luego, confirma la desestimación de la excepción de falta de legitimación activa respecto del camión matrícula NUM008, que había sido adquirido por medio de un leasing.

5.5. Pasa, a continuación, a analizar la conducta infractora y concluye que había ocasionado daños y perjuicios, representados por el sobreprecio, de acuerdo con las sentencias del Tribunal Supremo de junio de 2023.

En atención a lo que se cuestiona en el recurso de casación, conviene advertir que la argumentación parte de la participación acreditada de Scania en los acuerdos colusorios, con una referencia a la Sentencia del TJUE de 1 de febrero de 2024 (asunto C-251/22 P, *Scania AB y otros*):

«La STJUE de 1.2.2024 expresa que en la Decisión 2017 la Comisión declaró que SCANIA participó, desde el 17 de enero de 1997 al 18 de enero de 2011, junto al resto de sociedades sancionadas en la Decisión 2016 "en acuerdos colusorios sobre los precios, sobre el incremento de los precios brutos de los camiones medios y pesados en el Espacio Económico Europeo (EEE), así como sobre el calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de tecnologías de emisiones para los camiones medios y pesados exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6" que reitera literalmente lo dicho sobre el alcance de la Decisión 2016 en la STJUE de 6 de octubre de 2021 (C-882/2019) y se volvió a reiterar el apartado 21 de la STJUE de 16 de febrero de 2023 (asunto C-312/21, *Tráficos Manuel Ferrer*)».

La audiencia provincial entiende que «estamos ante una coordinación al alza de los precios brutos que no puede entenderse inocua en relación con el precio final». Trae a colación una declaración de la sentencia del Tribunal Supremo 948/2023, de 14 de junio: «Desde un punto de vista lógico, a falta de prueba en contrario, no puede admitirse que un pacto colusorio sobre precios brutos de las características del cártel a que se refiere este litigio no acabe trasladándose a los precios netos o finales, puesto que, por más que puedan influir diversos factores o variables en su traducción final, los primeros son la base de partida de los segundos». Y concluye: «resulta así lógico presumir la existencia de un daño, presunción iuris tantum fundada en el art. 386 LEC».

5.6. Finalmente, para la cuantificación del daño, considera procedente la estimación judicial, y la cifró en un 5% del precio de adquisición.

6.- La sentencia de apelación ha sido recurrida en casación por ambas partes. El recurso de los demandantes se basa en un motivo único e impugna la estimación de la excepción de falta de legitimación pasiva respecto



de los dos camiones Volvo. Las demandadas han formulado sendos recursos, que coinciden en cinco de los motivos, y se diferencian en que Scania Hispania añade un motivo que solo le afecta a ella, pues impugna la desestimación de la excepción de falta de legitimación pasiva, en atención a que la Decisión no la menciona entre las participantes en los acuerdos colusorios y no se ha acreditado que formara parte de la unidad empresarial.

SEGUNDO.- Recurso de casación de los demandantes

1.-Formulación del motivo. El motivo se funda en la «infracción del art. 101 TFUE y del art. 1.144 del Código Civil, en relación con la vulneración del principio de efectividad y de la doctrina jurisprudencial establecida en las SSTJUE de 29 de julio de 2019, *Tibor- Trans*(C-451/18 , EU:C:2019:635) y de 16 de febrero de 2023, *Tráficos Manuel Ferrer*(C- 312/21, EU:C:2023:99), así como en relación con la vulneración de la doctrina establecida en las SSTS (Sala 1ª, de lo Civil) nº 1340/2007 de 2 de enero (ECLI: ES:TS:2007:172), nº 545/2011, de 18 de julio (ECLI:ES:TS:2011:5554) y nº 388/2008, de 20 de mayo (ECLI:ES:TS:2008:4807). La sentencia recurrida, en contra de lo dispuesto por las referidas resoluciones, niega la responsabilidad solidaria de Scania para reclamar frente a ella el sobrecoste ocasionado por la compra de los vehículos de la marca Volvo matrículas NUM000 y NUM001 ».

2.- Resolución del tribunal. Procede estimar el motivo por las razones que exponemos a continuación.

La acción ejercitada en la demanda es una acción de indemnización de daños y perjuicios ocasionados por una infracción del Derecho de la Competencia, en concreto el cártel de fijación de precios sancionado por la Comisión Europea, en la Decisión de 27 de septiembre de 2017. Quienes reclaman son los adquirentes de cuatro camiones, de las marcas Scania y Volvo, cuyos fabricantes fueron sancionados por el cártel, que fue investigado en el «procedimiento híbrido» que dio lugar a dos decisiones sancionadoras, la Decisión de Transacción y la Decisión Scania.

Algunas sociedades de grupo Volvo Renault fueron objeto de la denominada Decisión de transacción de 19 de julio de 2016 y otras sociedades del grupo Scania fueron objeto de la Decisión Scania de 27 de septiembre de 2017. En cualquier caso, como afirman ambas decisiones de la Comisión y han confirmado las sentencias del Tribunal General y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, se trata del mismo cártel, de una infracción única y continuada. Sobre este particular, la STJUE de 1 de febrero de 2024 (asunto C 251/22 P, Scania AB y otros), al desestimar el recurso de casación contra la STG que desestimó el recurso de anulación y confirmó la legalidad de la Decisión de la Comisión, ha declarado:

«43 En lo que atañe a la infracción única y continuada, la Comisión consideró que los acuerdos o las prácticas concertadas entre Scania y las partes en la transacción constituían una infracción única y continuada que entraba en el ámbito de aplicación del artículo 101 TFUE, apartado 1, así como del artículo 53 del Acuerdo EEE respecto del período comprendido entre el 17 de enero de 1997 y el 18 de enero de 2011. Según la Comisión, la infracción consistió en una colusión relativa a los precios y los incrementos de precios brutos en el EEE para los camiones medios y pesados, así como al calendario y a la repercusión de los costes relativos a la introducción de tecnologías de emisiones para esos camiones, exigidas por las normas Euro 3 a Euro 6.

»44 Más concretamente, la Comisión consideró que, mediante sus contactos contrarios a la competencia, las partes habían seguido un plan común con un objetivo anticompetitivo único y que Scania tenía conocimiento o debería haber tenido conocimiento del ámbito de aplicación general y de las características esenciales del entramado de contactos colusorios y tenía la intención de contribuir a la práctica colusoria con sus acciones.

»45 La Comisión señaló que el objetivo anticompetitivo único consistía en la limitación de la competencia en el mercado de los camiones medios y pesados en el EEE. Según esta institución, ese objetivo se alcanzó mediante prácticas que reducían los niveles de incertidumbre estratégica entre las partes en lo tocante a los precios futuros y a los incrementos de los precios brutos, así como por lo que se refiere al calendario y la repercusión de los costes relativos a la introducción de camiones que respetasen las normas medioambientales».

Esta acción de responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados por este cártel no es de naturaleza contractual. La responsabilidad de las demandadas deriva no tanto de haber fabricado o comercializado el camión con un precio cartelizado, con un sobreprecio, como por su participación en el cártel, que propició ese sobreprecio. Es una responsabilidad de naturaleza extracontractual. Los causantes del daño son todos los participantes en los acuerdos colusorios y entre ellos existe una solidaridad impropia.

Así ha sido reconocida expresamente en la Directiva 2014/104/UE, cuyo artículo 11.1 prescribe como regla general la responsabilidad conjunta y solidaria de todos los partícipes en el cártel respecto de los daños y perjuicios ocasionados con el cártel:



«Los Estados miembros velarán por que las empresas que hayan infringido el Derecho de la competencia por una conducta conjunta sean conjunta y solidariamente responsables por los daños y perjuicios ocasionados por la infracción del Derecho de la competencia, como consecuencia de lo cual cada una de las empresas estará obligada a indemnizar plenamente por el perjuicio causado, y la parte perjudicada tendrá derecho a exigir el pleno resarcimiento de cualquiera de ellas hasta que haya sido plenamente indemnizada».

Esta norma ha sido traspuesta en el art. 73 LDC, cuyo apartado 1 se hace eco de esa regla general:

«1. Las empresas y las asociaciones, uniones o agrupaciones de empresas, que hubieran infringido de forma conjunta el Derecho de la competencia serán solidariamente responsables del pleno resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados por la infracción».

Aunque esta norma no resulte de aplicación *ratione temporis* (por razón del tiempo), resulta aplicable esa regla de la responsabilidad solidaria de los partícipes en el cártel, en atención a la naturaleza de la acción, tal y como hemos visto antes. Y de hecho así lo había reconocido el Tribunal de Justicia, en la Sentencia de 16 de febrero de 2023, Tráficos Manuel Ferrer (C312/21), que en su apartado 60 declara:

«(...) la parte que presenta una reclamación de daños y perjuicios basada en la existencia de un perjuicio ocasionado por un comportamiento contrario a la competencia puede dirigir la reclamación únicamente contra uno de los autores de dicho comportamiento, habida cuenta de que, según la jurisprudencia, como ha señalado la Abogada General en el punto 102 de sus conclusiones, una infracción del Derecho de la competencia implica, en principio, la responsabilidad solidaria de sus autores (sentencia de 29 de julio de 2019, TiborTrans, C-451/18, EU:C:2019:635, apartado 36)».

De tal forma que, como afirma en el apartado 61, «el artículo 11, apartado 1, de la Directiva 2014/104, en la medida en que prevé tal posibilidad, debe considerarse una disposición que codifica la jurisprudencia del Tribunal de Justicia».

Esta doctrina jurisprudencial del TJUE se encuentra en la sentencia citada, de 29 de julio de 2019 (Tibor-Trans, C-451/18), cuyo apartado 36 lo declara expresamente:

«(...) una infracción única y continuada del Derecho de competencia implica la responsabilidad solidaria de sus autores. Por tanto, el hecho de que Tibor-Trans solo demandara a uno de los autores al que no había adquirido camiones directamente no desvirtúa las consideraciones expuestas en los apartados 31 a 33 de la presente sentencia, con respecto a la regla de competencia establecida en el artículo 7, punto 2, del Reglamento n.º 1215/2012».

3.-En consecuencia, las demandadas, sociedades del grupo Scania, gozan de legitimación pasiva para la reclamación de los daños derivados de la adquisición de dos camiones Volvo, aunque no fueran ni fabricantes ni comercializadoras de esos camiones, en la medida en que son responsables solidarios de los daños y perjuicios derivados de la conducta infractora del Derecho de la competencia en la que participaron tres sociedades de grupo Scania, entre ellas una de las demandadas (Scania AB), junto con otras empresas fabricantes y comercializadoras de otras marcas de camiones, entre ellas Iveco y Renault/Volvo.

Sobre este particular, es significativo que el Tribunal General, que afirma que «Scania participó directamente en todos los aspectos pertinentes del cártel» (párrafo 507), declara en su párrafo 192:

«Una empresa que haya participado en tal infracción única y compleja mediante comportamientos propios, subsumibles en los conceptos de acuerdo o de práctica concertada con un objeto contrario a la competencia en el sentido del artículo 101 TFUE, apartado 1, y que pretendían contribuir a la ejecución de la infracción en su conjunto, puede así ser también responsable de los comportamientos adoptados por otras empresas en el marco de la misma infracción durante todo el período de su participación en dicha infracción. Así sucede cuando se acredita que la citada empresa intentaba contribuir con su propio comportamiento a la consecución de los objetivos comunes perseguidos por el conjunto de los participantes y que tuvo conocimiento de los comportamientos infractores previstos o ejecutados por otras empresas para alcanzar los mismos objetivos o que pudo de forma razonable haberlos previsto y que estaba dispuesta a asumir el riesgo».

La sentencia del Tribunal de Justicia recoge también esta doctrina en su párrafo 132

4.-Aunque en la fecha en que se desarrolló el cártel de los camiones no existía una norma comunitaria o nacional que previera expresamente la responsabilidad solidaria de los cartelistas, la jurisprudencia general sobre defensa de la competencia permite dicha declaración de solidaridad, tanto en interés de las víctimas como para la protección de los intereses generales ante los daños causados. Y como quiera que, por la fecha de los hechos, esta solidaridad no proviene de una disposición legal, se ajusta a lo que la jurisprudencia de la sala denomina solidaridad impropia, en tanto que deriva de su declaración judicial, a partir de la naturaliza del ilícito y de la pluralidad de sujetos concurrentes en la producción del daño.



De hecho, la solidaridad en el resarcimiento de los daños causados por las actividades cartelizadas realizadas por una pluralidad de infractores resulta una consecuencia propia de la efectividad de los arts. 101 TFUE y 1 LDC, e incluso añade un efecto disuasorio para la comisión de conductas anticompetitivas, en tanto que los perjudicados pueden reclamar una compensación a cualquiera de los participantes en el cártel.

Esta responsabilidad solidaria se fundamenta en la imposibilidad de individualizar la contribución causal de cada cartelista en el daño. El daño causado por el cártel consiste en el sobreprecio satisfecho por el adquirente y ese daño trae causa del acuerdo colusorio en el que participaron todos los fabricantes sancionados (aunque en distintas Decisiones), con independencia del concreto miembro del cártel de quien el demandante adquiriese el camión. Sin perjuicio de que, como ya preveía el art. 1145 CC y lo hacen ahora los arts. 11.5 de la Directiva UE/104/2014 y 73.5.I LDC, el infractor que hubiera pagado una indemnización pueda repetir, en un proceso posterior, contra el resto de los infractores por una cuantía que se determinará en función de su responsabilidad relativa por el perjuicio causado.

5.-Con esta solidaridad se refuerza la tutela de los perjudicados, puesto que si ha sido la conducta conjunta de los infractores la que ha producido el daño, no es exigible al damnificado que individualice una concreta contribución causal (entra en juego aquí el clásico *ius electionis* de las obligaciones solidarias). Por ello, desde un punto de vista puramente procesal, la solidaridad de los copartícipes facilita la reclamación de los perjudicados, al tiempo que traslada al ámbito interno de los infractores la distribución de responsabilidades.

No cabe olvidar que la STJUE de 16 de febrero de 2023 (C-312/21, Tráficos Manuel Ferrer), se dictó en un caso en que la demanda se había dirigido solo contra uno de los fabricantes (Daimler), a pesar de que algunos de los camiones incluidos en la reclamación habían sido fabricados por otros cartelistas (Renault Trucks e Iveco), y que el Tribunal de Justicia nada objetó a dicha pretensión consecuente con el *ius electionis*.

6.-En consecuencia, procede estimar el motivo y extender la condena de las demandadas al pago del perjuicio derivado de la adquisición de los dos camiones de la marca Volvo: uno con matrícula NUM000 (número de bastidor NUM006) y otro con matrícula NUM001 (número de bastidor NUM007). Para la cuantificación de este perjuicio, procede seguir el mismo criterio establecido en la sentencia de apelación respecto del derivado de la adquisición de los otros dos camiones Scania, que se calcula estimativamente en el 5% del precio de adquisición.

TERCERO.- Motivo primero de los recursos de casación de Scania Hispania y Scania AB

1.-Formulación del motivo primero. El motivo se funda en la «infracción del art. 1.902 CC y del art. 16.1 del Reglamento 1/2003. En cuanto a la legitimación pasiva *ad causam* de las demandadas respecto a la Decisión de Transacción, la Sentencia infringe la jurisprudencia del TS que exige partir necesariamente del contenido y alcance de la Decisión en que se funda la demanda, ya que la Decisión de Transacción es totalmente ineficaz frente a las demandadas (SSTS, Sala 1ª, 923/2023, 924/2023, 925/2023 y 926/2023, de 12 de junio, y 1415/2023, de 16 de octubre)».

En el desarrollo del motivo advierte lo siguiente:

«(...) la acción indemnizatoria (consecutiva o *follow-on*) de la actora se funda en **dos títulos o causas de pedir distintas, la Decisión de Transacción y la Decisión Scania** (nunca se ha dicho que la acción se basara sólo en la Decisión de Transacción). Aproximadamente el 90%, si no más, del escrito de demanda versa sobre la Decisión de Transacción y las diversas resoluciones que se han pronunciado sobre ella. La desestimación, implícita, de la excepción de falta de legitimación pasiva de Scania Hispania para ser destinataria de la acción indemnizatoria de la actora fundada en la Decisión de Transacción determina que la Sentencia **infrinja la jurisprudencia del Tribunal Supremo que, en el enjuiciamiento de esa acción consecutiva o *follow-on*, exige que el órgano judicial parta necesariamente del contenido y alcance de la Decisión en que se funda la demanda.** La correcta resolución de esta excepción no es baladí, tiene particular relevancia a la hora de resolver sobre otros motivos de casación».

2.- Resolución del tribunal. Procede desestimar el motivo por las razones que exponemos a continuación.

Es cierto que la primera Decisión, la denominada también Decisión de Transacción de 19 de julio de 2016, no puede fundar por sí sola la condena de las sociedades del grupo Scania, pues su participación en el cártel es declarada en la posterior Decisión de 27 de septiembre de 2017. Pero es lógico que en la demanda se invoquen ambas, en cuanto que la conducta infractora del Derecho de Competencia es única y continuada. Lo esencial, a estos efectos, es que la demanda invoca, como advierte la sentencia recurrida, la Decisión de 27 de septiembre de 2017, sin que el fundamento de su reclamación quede alterado por las referencias a la Decisión de 19 de julio de 2016, en cuanto que lo reseñado en ella puede ser tenido en cuenta como hechos acreditados, que coinciden sustancialmente con los declarados en la Decisión de 27 de septiembre de 2017 y, por referirse a la misma infracción del Derecho de la Competencia, tienen relevancia en esta reclamación.



De este modo, aunque la legitimación pasiva de la demandada se sustenta directamente en la Decisión de Scania de 2017, tiene una relación inescindible con la Decisión de Transacción de 2016. En su momento, la Comisión tuvo que dictar dos decisiones sucesivas porque en el procedimiento incoado en noviembre de 2014, Scania no solicitó, como sí hicieron los demás fabricantes implicados, que el asunto se tramitara con arreglo al procedimiento de transacción; y así lo recoge expresamente la Decisión de 2017. De hecho, ambas decisiones se refieren a un mismo asunto, AT.39824- *camiones*, si bien como es lógico entre ambas existe una relación de complementariedad.

Lo relevante es que las dos decisiones tienen por objeto unos mismos hechos y una infracción única y continuada del art. 101 TFUE y del art. 53 del Acuerdo EEE por los seis principales fabricantes de camiones de ese ámbito geográfico, entre los que se encontraba Scania. De ahí que sea calificado por la Comisión como «procedimiento híbrido».

En definitiva, la responsabilidad de Scania deriva de su participación en un cártel en el que también participaron los 5 fabricantes que fueron destinatarios de la Decisión de Transacción. El hecho de que las demandantes hayan ejercitado una acción *follow-on* supone que no necesitan justificar que la conducta de la demandada ha constituido una infracción del Derecho de la Competencia porque esto ha sido ya declarado en una decisión de la autoridad de la competencia (en este caso, la Comisión Europea). Pero pretender que la responsabilidad frente a los perjudicados deriva de la decisión administrativa que tuvo por destinatarios a las sociedades del grupo Scania y que, por tanto, la demanda no puede tomar en consideración la Decisión de Transacción que tuvo por destinatarias a las sociedades de los otros cinco fabricantes es una construcción artificial: la responsabilidad frente a los perjudicados trae causa de la conducta colusoria que provocó un incremento de los precios; esa conducta colusoria fue objeto de un expediente sancionador ante la Comisión Europea; en dicho expediente se dictaron dos decisiones (la Decisión de Transacción y la Decisión Scania) porque las sociedades del grupo Scania no aceptaron someterse a una transacción, a diferencia de las sociedades de los otros 5 fabricantes involucrados en el cártel; y ambas decisiones describen una misma conducta colusoria consistente en un plan común con un objetivo anticompetitivo único, que es resumido en el párrafo 225 de la Decisión Scania en estos términos:

«[...] Scania participó en varias reuniones de competidores en las que coludió con las partes de la transacción con respecto a las previsiones de cambios en los precios brutos y en las listas de precios brutos, así como en el calendario de dichos cambios y en el calendario de introducción de las tecnologías de emisión para camiones medianos y pesados exigidas por las normas EURO 3 a 6».

Se ve claramente que la Decisión de Transacción y la Decisión Scania tienen un carácter complementario, describen una misma conducta, sin perjuicio de que la segunda lo haga de un modo más extenso porque Scania no se aquietó a la transacción a diferencia de los otros 5 fabricantes, y no existen contradicciones entre una y otra Decisión.

Por tanto, que las demandantes y los tribunales de instancia hayan hecho referencia tanto a la Decisión de Scania como a la Decisión de Transacción no constituye la infracción denunciada.

CUARTO.- Motivo segundo del recurso de casación de Scania Hispania

1.-Formulación del motivo. El motivo se funda en la «infracción del art. 1.902 CC y del art. 101.1 TFUE. Al concluir que Scania Hispania tiene legitimación pasiva, la Sentencia infringe la jurisprudencia que permite exigir responsabilidad a una sociedad que no sea destinataria de una decisión de la Comisión Europea pero constituya una "empresa" o "unidad económica" con la destinataria, al no haberse alegado ni probado por la actora «vínculos económicos, organizativos y jurídicos (SSTS, Sala 1ª, 924/2023 y 939/2023, de 13 de junio)».

En el desarrollo del motivo se pone el acento en que, siendo necesario para extender la responsabilidad a la filial española (no participante en el cártel) respecto otras sociedades del grupo Scania, que sí participaron, que se especifique los vínculos económicos, organizativos y jurídicos que justifiquen que formaba parte de la misma unidad económica, la demanda no lo ha hecho.

«Estas apreciaciones **infringen la jurisprudencia sentada por el TS en sus sentencias 924/2023 y 939/2023, de 13 de junio**, en aplicación de la doctrina sentada por la STJUE de 6- 10-2021, en el caso *Sumal*, conforme a la cual la posibilidad de que la víctima de una práctica contraria a la competencia exija, en el marco de una acción de rescaramiento por daños y perjuicios, la responsabilidad de una sociedad filial de una destinataria de la decisión de la Comisión Europea **requiere que el demandante alegue pruebe, por un lado, "los vínculos económicos, organizativos y jurídicos"** entre la sociedad destinataria y la pretendida filial y, **por otro lado, «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 razón de la exigencia de alegación y prueba de esos requisitos es expresada por la propia STJUE de 6-10-2021 y es que esa posibilidad o facultad



de reclamar a la (supuesta) filial **"no es una facultad de la que se disponga automáticamente contra cualquier sociedad filial de una sociedad matriz objeto de una decisión de la Comisión por la que se sanciona un comportamiento infractor"**.

»En la demanda no existía alegación ni, mucho menos, prueba del primero de los requisitos exigidos por la STJUE del asunto *Sumal* (los "vínculos económicos, organizativos y jurídicos" que pudieran existir entre Scania AB, como pretendida matriz, y Scania Hispania, como pretendida filial), **como reconoce expresamente la Sentencia en su Fundamento Jurídico 2º**. Las únicas alegaciones del demandante sobre esto (igualmente sin prueba) se referían al **segundo requisito**, el "vínculo concreto entre la actividad económica" de Scania Hispania y "el objeto de la infracción", que, según el pár. 52 de la STJUE *Sumal*, exige demostrar "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". Pero **la Sentencia no aborda ninguno de los requisitos**, según se desprende del inciso que se ha transcrito en el pár. 18 (se dice que **"en ningún caso se cuestiona que la demandada SCANIA HISPANIA sea filial de SCANIA AB o de alguna de las empresas del Grupo destinatarias de la Decisión"**)».

2.- Resolución del tribunal. Procede desestimar el motivo por las razones que exponemos a continuación.

La Decisión de 27 de septiembre de 2017 identifica tres sociedades del grupo Scania como participantes en la conducta infractora del Derecho de la competencia (conocida como cártel de los camiones): Scania AB, Scania SV AB y Scania Deutschland GmbH.

Entre ellas no está Scania Hispania S.A., que ha sido demandada y condenada en este procedimiento. El hecho de que no esté mencionada entre las que participaron en el cártel no excluye su responsabilidad, en la medida en que pueda concluirse que formaba parte de la misma «unidad económica» que alguna de las partícipes. Así lo ha admitido la sentencia del TJUE de 6 de octubre de 2021 (asunto C-882/19, *Sumal*), en su apartado 48:

«48. (...) 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».

Esta doctrina es reiterada en la sentencia del TJUE de 13 de febrero de 2025, (C-393/23, *Athenian Brewery SA*):

«29. En consecuencia, cuando se demuestra que la sociedad y su filial forman parte de una misma unidad económica y constituyen, por tanto, una única empresa en el sentido de las normas del Derecho de la Unión en materia de competencia, la propia existencia de esa unidad económica, autora de la infracción, determina, de manera decisiva, la responsabilidad de una u otra de las sociedades que componen la empresa por el comportamiento contrario a la competencia de esta última. Por consiguiente, el concepto de «empresa» y, a través de este, el de «unidad económica», conllevan de pleno derecho la responsabilidad solidaria de las entidades que componen la unidad económica en el momento de la comisión de la infracción (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de octubre de 2021, *Sumal*, C-882/19, EU:C:2021:800, apartados 43 y 44)».

En nuestra sentencia 939/2023, de 23 de junio, completamos esa referencia, con la doctrina expuesta por esa misma Sentencia *Sumal* del TJUE, de la que se extrae que para extender esa responsabilidad debe existir un vínculo concreto entre la actividad económica de esa sociedad filial y el objeto de la infracción de la que se considera responsable a la sociedad matriz:

«En los razonamientos previos, en el apartado 46, el tribunal (TJUE) aclara que "la facultad reconocida a la víctima de una práctica contraria a la competencia de exigir, en el marco de una acción de resarcimiento por daños y perjuicios, la responsabilidad de una sociedad filial en lugar de la responsabilidad de la sociedad matriz, no es una facultad de la que se disponga automáticamente contra cualquier sociedad filial de una sociedad matriz objeto de una decisión de la Comisión por la que se sanciona un comportamiento infractor. En efecto, (...) el concepto de "empresa" empleado en el artículo 101 TFUE es un concepto funcional, y la unidad económica constitutiva de dicha empresa debe identificarse desde la perspectiva del objeto del acuerdo de que se trate (...)".

»De tal forma que, como luego concreta en el apartado 52, "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».

En este caso, en la instancia se ha considerado probado que una de las partícipes, Scania AB, es una sociedad matriz, respecto de la que Scania Hispania S.A. es filial. Y en la Decisión se afirma que Scania vende sus camiones a través de filiales nacionales de distribución y comercialización totalmente propias en todas las Partes Contratantes del Acuerdo sobre el EEE, salvo una excepción que no se especifica por razones de confidencialidad y que en momento alguno se ha afirmado que corresponda a España. Esas empresas distribuidoras venden luego los camiones que se adquieren en la central de Scania a concesionarios propios o independientes. Y se afirma también que, como filiales propias de Scania, los distribuidores nacionales «no tienen el poder de negociación de las empresas independientes» (apartado 297 de la Decisión Scania) y «no son independientes de la sede central en la determinación de su política de tarifas frente a los concesionarios» (párrafo 432 de la sentencia del Tribunal General), lo constituye una muestra del control de la matriz sobre las distribuidoras filiales. Y declara en el apartado 406, con cita de numerosas sentencias de los tribunales de la Unión en un pie de página:

«Según la jurisprudencia reiterada de los Tribunales de la Unión, una sociedad matriz que posea el 100% (o casi el 100 %) de una filial está facultada para ejercer un control decisivo sobre ella. En ese caso, existe una presunción refutable de que la matriz también ejerce efectivamente ese control sin necesidad de que la Comisión aporte más pruebas sobre el ejercicio real del control (la presunción de responsabilidad parental)».

Consta acreditado que dos de los camiones respecto de los que se ejercita la acción de daños fueron comercializados por Scania Hispania S.A., y que esa venta se hizo durante el periodo en que se ha declarado la participación en el cártel de Scania AB, todo lo cual muestra por sí solo que Scania Hispania ha desarrollado una actividad de comercialización en España de camiones medios y pesados, afectados por el cártel.

Esta vinculación, jurídica (entre la filial y la matriz) y económica (en cuanto que la actividad de la filial guarda relación con el cártel en el que participó la matriz) fueron suficientes para que en el asunto de referencia (sentencia 939/2023, de 23 de junio) apreciáramos justificada la pertenencia de la filial a la «unidad económica» de la partícipe en el cártel:

«(...) el camión vendido estaba comprendido entre aquellos respecto de los que se sancionó la participación de MAN AG en "una colusión relativa al sistema de fijación de precios...", (camiones medios y pesados) y la venta se realizó durante su participación en el cártel (1 de septiembre de 2003).

»Existe por lo tanto una clara unidad económica, a estos efectos, entre MAN Iberia y su matriz MAN AG en relación con la conducta que fue sancionada por la Decisión, en cuanto que la comercialización de los camiones afectados por el objetivo perseguido por las prácticas colusorias de alineamiento de precios brutos en el EEE tenía su repercusión en el mercado español, respecto de las ventas de camiones MAN, por medio de la filial española que tenía encomendada esa actividad (MAN Iberia)».

De este modo, al haberse acreditado sobradamente que Scania Hispania S.A. está vinculada directamente con Scania AB y que ambas se dedican a la misma actividad, la filial sí está legitimada pasivamente.

QUINTO.- Motivo tercero del recurso de casación de Scania Hispania y motivo segundo del recurso de Scania AB

1.-Formulación del motivo. El motivo se funda en la «infracción del art. 1.968.2º CC, en relación con el art. 1.969 CC. Al fijar el *dies a quode* ejercicio de la acción en la fecha de publicación en el DOUE de la Decisión Scania, se infringe la jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre determinación del *dies a quopara* las acciones indemnizatorias basadas en una resolución administrativa, que debería haber conducido a la estimación de la prescripción

(SSTS, Sala 1ª, 308/2010, de 25 de mayo, y 528/2013, de 4 de septiembre, 544/2015, de 20 de octubre y 326/2020, de 22 de junio)». ?

Al comienzo del desarrollo del motivo, los recurrentes advierten que como el planteamiento de la demanda se basa en la existencia de una única infracción, de manera que la Decisión que sanciona a Scania viene a completar la Decisión de transacción, el plazo de ejercicio de la acción debería comenzar a computarse desde



la publicación de esta Decisión, el 6 de abril de 2017, pues desde entonces los demandantes podían ejercitar su acción indemnizatoria.

2.- Resolución del tribunal. Procede desestimar el motivo por las razones que exponemos a continuación.

Tal y como está planteado, el motivo se opone frontalmente a la jurisprudencia establecida por esta sala en las sentencias de junio de 2023 antes reseñadas. En ellas, al resolver los primeros supuestos del cártel de camiones, en los que la responsabilidad de las demandadas derivaba de la Decisión de 2016, establecimos que el plazo de prescripción era de cinco años, computable desde la publicación de la Decisión, único instante en el que se puede entender que el demandante puede tener conocimiento de la información imprescindible para ejercitar la acción.

Como declaramos en esas primeras sentencias sobre el cártel de los camiones, en concreto en la Sentencia 925/2023, de 12 de junio, el art. 10.3 de la Directiva y el precepto nacional fruto de su trasposición, el art. 74.1 LCD, son de aplicación a las reclamaciones derivadas de este cártel, de acuerdo con la interpretación realizada por la Sentencia del TJUE de 22 de junio de 2022 (C-267/20, DAF & Volvo):

«Ante la falta de una regulación específica en la Directiva sobre el régimen de aplicación temporal, el TJUE considera que la circunstancia relevante para determinar el derecho inter temporal en materia de prescripción es el *dies ad quem* de las acciones ("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", (ap. 49). Y, en consonancia con el art. 1968.2 CC, el TJUE considera que el *dies a quo* sería el momento en que el demandante "tuviera conocimiento de los hechos de los que nació la responsabilidad [...que] implican el conocimiento de la información imprescindible para ejercitar una acción por daños" (ap. 51).

»Es decir, ante la duda sobre la vigencia y aplicabilidad de la Directiva, la STJUE de 22 de junio de 2022 considera aplicable a estos litigios el art. 10 de la Directiva 2014/104 y el art. 74.1 LDC porque, aunque se trata de disposiciones sustantivas, a efectos del art. 22.1 de dicha Directiva, se considera que el plazo de prescripción aplicable a esa acción en virtud de la regulación anterior no se había agotado antes de que expirara el plazo de transposición de la Directiva».

Conforme al art. 74 LCD, «la acción para exigir la responsabilidad por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia de las infracciones del Derecho de la competencia prescribirá a los cinco años». Y el cómputo de este plazo «comenzará en el momento en el que hubiera cesado la infracción del Derecho de la competencia y el demandante tenga conocimiento o haya podido razonablemente tener conocimiento de las siguientes circunstancias:

a) La conducta y el hecho de que sea constitutiva de una infracción del Derecho de la competencia; b) el perjuicio ocasionado por la citada infracción; y c) la identidad del infractor».

Es lógico que en este caso en que la acción se dirige frente a dos sociedades del grupo Scania, la identidad de los infractores dependiera de la Decisión de 27 de septiembre de 2017, que identifica tres sociedades del grupo Scania (Scania AB, Scania SV AB y Scania Deutschland GmbH) como participantes en la conducta infractora del Derecho de la competencia; y que los perjudicados hubieran tenido conocimiento de la información indispensable para el ejercicio de la acción por daños en la fecha publicación de esa Decisión, el 30 de junio de 2020.

Adaptamos al presente caso en que los demandados fueron objeto de la Decisión de 27 de septiembre de 2017 (publicada el 30 de junio de 2020), el mismo criterio que adoptamos en el reseñado precedente (la sentencia 925/2023, de 12 de junio) respecto de las empresas afectadas por la anterior

Decisión transaccional de 19 de julio de 2016 (publicada el 6 de abril de 2017):

«(...) el párrafo 71 de la STJUE considera razonable que el perjudicado tuviera conocimiento de la información indispensable para el ejercicio de la acción por daños en la fecha de publicación del resumen de la Decisión final en el Diario Oficial de la Unión Europea, el 6 de abril de 2017.

»De tal forma que, como el *dies a quo* viene determinado por la fecha de publicación en el DOUE de la Decisión (6 de abril de 2017) y el plazo de prescripción previsto en el artículo 74.1 LDC (aplicable a una situación jurídica que sigue surtiendo efectos) es de cinco años, no puede considerarse prescrita la acción en la fecha de presentación de la demanda, con independencia de a quien se hubieran hecho las reclamaciones extrajudiciales, puesto que no había necesidad de interrumpir el plazo prescriptivo».



De tal modo que, como deja constancia la sentencia recurrida, si computamos el plazo de cinco años desde la publicación de la Decisión, el 30 de junio de 2020, no llegó a cumplirse el plazo antes de que se presentara la demanda.

No bastaba, como pretende el recurso, con el conocimiento del contenido de la Decisión de Transacción y con el conocimiento, en una nota de prensa, de que las sociedades del grupo Scania habían sido sancionadas o, como mucho, que estas habían recurrido la sanción. Para poder determinar la relación de causalidad entre la infracción atribuida a Scania y los daños sufridos por los demandantes era necesario conocer la descripción de la conducta de Scania que había sido objeto de sanción y, concretamente, si Scania había sido sancionada por participar en la misma conducta colusoria por la que habían sido sancionados los 5 fabricantes destinatarios de la Decisión de Transacción y cuál había sido su participación, o si había sido sancionada por otra conducta anticompetitiva diferente. Las demandantes solo pudieron conocer estos extremos cuando se publicó la Decisión Scania, el 30 de junio de 2020.

SEXTO.- *Motivo cuarto del recurso de casación de Scania Hispania y motivo tercero del recurso de Scania AB*

1.-Formulación del motivo. El motivo se funda en la «infracción del art. 16.1 del Reglamento 1/2003, en relación con el art. 386 LEC». Según el recurso, «la sentencia infringe la jurisprudencia del TS que exige partir necesariamente del contenido y alcance de la Decisión en que se funda la demanda y cuya aplicación debería haber conducido al rechazo de la presunción judicial de daño, dados los términos de la Decisión Scania sobre los efectos de la infracción (SSTS, Sala 1a, 923/2023, 924/2023, 925/2023, 926/2023 y 927/2023, todas de 12 de junio de 2023, 940/2023, 941/2023 y 942/2023, de 13 de junio de 2023, y 946/2023, 947/2023, 948/2023, 949/2023 y 950/2023, de 14 de junio de 2023)».

En el desarrollo del motivo se razona que el planteamiento y análisis jurídico de la sentencia recurrida es erróneo porque se basa en sentencias del Tribunal Supremo dictadas en procesos en los que las acciones ejercitadas se fundaban en una decisión distinta, la Decisión de Transacción, que tiene un contenido y un análisis diferente a la Decisión Scania. La sentencia no tiene en cuenta esas diferencias, que deben conducir, en Derecho, a una conclusión opuesta a lo resuelto.

También se alega que en el párrafo 48 de la Decisión Scania la Comisión Europea concluyó, tras haber analizado el sistema de distribución en el grupo Scania, que una variación en el precio en un determinado nivel de la cadena de distribución de los camiones de Scania podía no tener ningún efecto en el precio de venta al cliente o adquirente final o que ese efecto fuera mínimo:

«[...] El impacto real de un cambio en el precio en el marco de una venta concreta depende de un importante número de factores que, en gran medida, vendrán determinados por las negociaciones mantenidas con el usuario final. En consecuencia, es posible que un cambio en un determinado nivel de precios no tenga en último término efectos sobre el precio de venta final a cliente o dicho efecto sea mínimo».

Y esa conclusión es reiterada en el párrafo 52 de la Decisión Scania, según resulta de los párrafos 29 y 33 de la sentencia del Tribunal General de 2 de febrero de 2022, y de los párrafos 29 y 32 de la sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de febrero de 2024.

La sentencia recurrida no solo infringe directamente el art. 16.1 Reglamento 1/2003, por construir una presunción judicial del daño en contra del contenido de la Decisión Scania, sino que también lo hace en relación con el art. 386 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, pues un recto análisis que hubiera partido de la Decisión Scania debería haber conducido a la conclusión de que ni hay hecho presunto ni hay enlace preciso y directo entre el demostrado y el presunto.

2.- Resolución del tribunal. Procede desestimar el motivo por las razones que exponemos a continuación.

El motivo parte de una premisa errónea, que la Decisión de Transacción y la Decisión Scania han sido dictadas en procedimientos diferentes. Este presupuesto no es correcto porque ambas decisiones emanan de un solo procedimiento, que es denominado por los tribunales de la UE como procedimiento «híbrido», y que tuvo por objeto una misma conducta colusoria en la que intervinieron tanto las empresas destinatarias de la primera decisión como las destinatarias de la segunda. La razón por la que existieron dos decisiones fue la distinta postura mantenida por unas y otras empresas: los cinco fabricantes destinatarios de la primera decisión aceptaron una transacción mientras que Scania no aceptó la transacción, el procedimiento hubo de continuar respecto de ella y finalizar por otra decisión. Y la descripción de la conducta infractora que se contiene en una y otra decisión no contiene elementos contradictorios, sin perjuicio de que la segunda decisión (la Decisión Scania) contuviera una descripción más extensa debido a la postura mantenida por Scania (la matriz y sus filiales investigadas) en el expediente sancionador incoado por la Comisión. En consecuencia, no se ven razones para considerar que la doctrina sentada por esta sala en las numerosas sentencias dictadas en los

litigios entablados contra los fabricantes destinatarios de la Decisión de Transacción no sea aplicable también en los litigios entablados contra Scania.

Hecha la precisión anterior, no se aprecia ninguna infracción del art. 16.1 del Reglamento 1/2003, en relación con el art. 386 LEC. La Decisión Scania no afirma que la conducta colusoria no afectara a los precios pagados por los clientes finales por lo que no es correcto afirmar, como hacen las recurrentes, que la conclusión de la sentencia recurrida de que el cártel en el que participó Scania causó un daño a los adquirentes de camiones cartelizados vaya «en contra del contenido de la Decisión Scania». Las afirmaciones de la Decisión Scania en las que se basa el motivo constituyen una respuesta a la pretensión de Scania, en el expediente incoado por la Comisión, de basar su defensa, entre otros argumentos, en que la conducta mantenida por las empresas fabricantes involucradas en el cártel no había tenido efectos frente a los compradores finales (así se aprecia claramente, por ejemplo, en los apartados 391 y 406 de la sentencia del Tribunal General). Y las afirmaciones de la Comisión responden a la razón de que, al tratarse de una restricción de la competencia por objeto, y no por efectos, la infracción se habría producido incluso si no hubiera tenido efectos para los adquirentes finales; por tanto, era irrelevante que la conducta hubiera tenido efectos limitados frente a los compradores o que incluso no hubiera tenido efecto. Por tal razón, la Decisión afirma:

«[...] ciertas conductas colusorias, como la que lleva a la fijación horizontal de precios mediante cárteles, pueden considerarse tan susceptibles de tener efectos negativos, sobre todo en cuanto a precio, cantidad o calidad de los bienes y servicios, que podría resultar redundante, a los efectos de la aplicación del artículo 101 del Tratado, demostrar que tienen efectos reales en el mercado. De ahí que, a la hora de determinar el objeto contrario a la competencia del acuerdo, no sea necesario considerar sus efectos sobre la competencia (párrafo 232).

«En los casos en que el objeto contrario a la competencia sea evidente, el análisis del contexto económico y jurídico en el que se produce la práctica puede limitarse a lo estrictamente necesario» (párrafo 233, inciso final).

Inferir de esas afirmaciones que la Decisión Scania negó la existencia de efectos del cártel para los adquirentes finales y que, por tanto, la sentencia recurrida ha infringido el art. 16.1 del Reglamento 1/2003 es tergiversar el texto y el sentido de tal Decisión.

3.-El recurso obvia que tanto la Decisión Scania como las sentencias de los tribunales de la UE que dieron respuesta a sus recursos frente a dicha decisión, además de describir una conducta colusoria sobre coordinación de precios brutos e incrementos de precios brutos que se prolongó durante 14 años y que fue protagonizada por los fabricantes que tenían una cuota de mercado de más del 90% en el espacio EEE, lo que suponía la existencia de un mercado altamente concentrado, contienen afirmaciones muy relevantes para fundamentar la presunción de la existencia de un daño para los adquirentes finales.

Así, el apartado 248 de la decisión cita la sentencia del Tribunal General de 3 de julio de 2018 (T-379/10 y T-381/10, *Keramag Keramische Werke y otros/Comisión*, ECLI: EU:T:2013:457, apartado 61), que afirma:

«[...] aunque los cambios en los precios de transacción no siguieran los de los precios de lista, esto no excluye la posibilidad de que los incrementos coordinados de estos precios de lista pudieran tener un impacto en los precios pagados tanto por los mayoristas como por el consumidor final, al permitir que estos precios se incrementaran o, como mínimo, se mantuvieran».

Y en su párrafo 398, la Comisión realiza esta afirmación, recogida por el Tribunal de Justicia en el párrafo 24 de su sentencia:

«La afirmación de Scania demuestra que, si bien los incrementos de precios previstos a nivel de la central no tienen por qué dar lugar a los mismos incrementos a nivel nacional en todo el EEE, constituyen un componente común y fundamental de los cálculos de los precios aplicables en las diferentes cadenas de distribución nacionales en toda Europa».

También la sentencia del Tribunal General que resolvió el recurso de anulación interpuesto por las sociedades del grupo Scania destinatarias de la Decisión Scania (sentencia de 2 de febrero de 2022, asunto T-799/17, ECLI: EU:T:2022:48) contiene pasajes significativos sobre esta cuestión:

«311. De esa manera, se ha determinado que algunos comportamientos colusorios, como los que llevan a la fijación horizontal de los precios por los cárteles, pueden considerarse hasta tal punto aptos para generar efectos negativos, en especial en los precios, la cantidad o la calidad de los productos o los servicios, que cabe estimar innecesaria la demostración de que tienen repercusiones concretas en el mercado a efectos de aplicar el artículo 101 TFUE, apartado 1. Efectivamente, la experiencia muestra que esos comportamientos dan lugar a reducciones de la producción y alzas de precios que conducen a una deficiente asignación de los recursos

en perjuicio especialmente de los consumidores (sentencias de 11 de septiembre de 2014, CB/Comisión, C 67/13 P, EU:C:2014:2204, apartado 51, y de 19 de marzo de 2015,

Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, C 286/13 P, EU:C:2015:184, apartado 115)».

Y la sentencia del Tribunal de Justicia (sentencia de 1 de febrero de 2024, C-251/22 P, ECLI:EU:C:2024:103) que resolvió el recurso de casación interpuesto contra la sentencia del Tribunal General, al resumir las conclusiones de la Decisión, afirma:

«24. 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. La Comisión precisó que, a excepción de [confidencial], todas las partes establecieron, entre los años 2000 y 2006, unas listas de precios brutos compuestas por los precios brutos armonizados para todo el EEE».

La sentencia del TJUE se pronuncia en similar sentido en los párrafos 26 y 31.

En consecuencia con todo lo argumentado, cabe concluir que la sentencia recurrida no ha infringido el art. 386 LEC al presumir con base en los datos sobre la conducta colusoria, en los que son concordantes ambas decisiones, la de Transacción y la de Scania (duración del cártel, objeto del mismo, extensión geográfica, cuota de mercado de los cartelistas, mecanismos de fijación de precios en el mercado de los camiones medios y pesados, etc), que el cártel provocó un incremento artificial en el precio de los camiones.

Siguen siendo aplicables las consideraciones que en nuestras anteriores sentencias sobre el cártel de los camiones realizamos sobre el llamado «efecto marea». Carece de justificación que los fabricantes concertaran incrementos de precios brutos para que ese incremento fuera absorbido por sus filiales, distribuidoras nacionales de los camiones, teniendo además en cuenta que la Decisión afirma que «la central de Scania no solo tenía la facultad de decidir los precios de lista brutos de fábrica, sino también una firme postura de toma de decisiones con respecto a los niveles de descuento aplicados y, por lo tanto, con respecto al precio que tenían que pagar las filiales nacionales de distribución, los precios netos de distribución para determinadas potencias de motor» (párrafo 251), así como que «[c]omo filiales propias de Scania, los distribuidores nacionales no tienen el poder de negociación de las empresas independientes» (párrafo 297).

Y tampoco se ha explicado mínimamente qué justificación habría tenido que ese incremento de precio hubiera sido absorbido en su totalidad, o práctica totalidad, durante 14 años, por los concesionarios, incluso aquellos que eran independientes, y no hubiera sido repercutido al menos parcialmente en los compradores finales, en un mercado sin apenas competencia de camiones no cartelizados porque los fabricantes participantes en el cártel copaban la práctica totalidad del mercado de camiones medianos y pesados (más del 90% en el espacio EEE). O por qué los descuentos practicados durante el periodo que duró el cártel habrían sido superiores a los que se practicaban cuándo el cártel no estaba funcionando de modo que se hubieran absorbido en su totalidad los incrementos de precios brutos acordados por los fabricantes.

SÉPTIMO.- *Motivo quinto del recurso de casación de Scania Hispania y motivo cuarto del recurso de Scania AB*

1.-Formulación del motivo. El motivo se funda en la «infracción del art. 1.902 CC, en lo que respecta a la aplicación de la estimación judicial del daño. Al recurrir a la estimación judicial, en un caso en que la actora había dejado de hacer valer su única prueba, la Sentencia infringe la jurisprudencia del TS que obliga a atender a las circunstancias concretas del litigio para juzgar sobre si la imposibilidad práctica de valorar el daño se debió a la inactividad del perjudicado y conforme a la cual debió desestimar la demanda (SSTS, Sala 1ª, 370/2024, 372/2024 y 373/2024, de 14 de marzo)»

En el desarrollo del motivo se aduce lo siguiente:

«La Sentencia rechaza el valor probatorio del informe pericial presentado por la actora (**ya rechazado por ella misma**, pues en la audiencia previa redujo su reclamación al 5% del precio de los camiones, desistiendo de todas las peticiones previas en su demanda y, de manera destacada, a su petición principal, **que era la única que se fundaba en su informe pericial**). Ahora bien, independientemente de que, conforme al Motivo anterior, no cabe presumir la existencia del daño, **la Sentencia no ha tenido en cuenta las circunstancias concretas del litigio para resolver sobre si cabía recurrir a la estimación judicial del daño**. Desde una perspectiva jurídica, la conclusión debería haber sido que no cabía hacer uso de esa facultad porque se está ante un litigio que se



inició en el mes de abril de 2023, con un informe pericial fechado el 23 de marzo de 2023, pocos meses antes de que el Tribunal Supremo dictara sus sentencias de **junio de 2023** sobre las acciones fundadas en la Decisión de Transacción. **Y el informe pericial era el mismo que el que se había empleado en los procedimientos que se habían instado 4 años antes contra destinatarios de la Decisión de Transacción.** Por esa razón la actora redujo posteriormente, en la audiencia previa, su reclamación al 5% cuando el TS dictó las sentencias citadas en el pár. 37 anterior, en las que se rechazó el valor probatorio **de ese mismo informe pericial. Esa reducción supone una elocuente renuncia a la única prueba presentada por la actora».**

2.-Resolución del tribunal. Procede desestimar el motivo por las razones que exponemos a continuación.

Para valorar el alcance del daño producido por el cártel (el sobrepago pagado por el comprador final del camión) y fijar la indemnización adecuada, es relevante estimar lo que habría ocurrido de no haberse producido la práctica restrictiva de la competencia, lo que supone recrear un escenario hipotético (hipótesis contrafactual).

Esta estimación sirve para determinar cuál habría sido el precio del camión en un escenario no cartelizado, cuya comparación con el precio efectivamente pagado daría como resultado el importe del sobrepago causado por el cártel.

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, antes incluso de la entrada en vigor de la Directiva y de la trasposición al Derecho interno del art. 17.1 de dicha Directiva.

3.-La atribución al juez de facultades de estimación de la cuantificación del daño causado por la conducta infractora de la competencia permite superar algunas dificultades propias de la valoración del daño en este campo. El apartado 82 de la STJUE de 22 de junio de 2022 (asunto C-267/20, *Volvo y DAF Trucks*, ECLI: EU:C:2022:494), al justificar la atribución al juez de estas facultades estimativas en el art. 17.1 de la Directiva, declaró que dicha norma tenía por objeto «flexibilizar el nivel de prueba exigido para determinar el importe del perjuicio sufrido y subsanar la asimetría de información existente en detrimento de la parte demandante afectada, así como las dificultades derivadas del hecho de que la cuantificación del perjuicio sufrido requiere evaluar cómo habría evolucionado el mercado de referencia si no se hubiera producido la infracción».

La posterior sentencia del TJUE de 16 de febrero de 2023 (asunto C312/21, *Tráficos Manuel Ferrer*, ECLI: EU:C:2023:99), en su apartado 53, ha ceñido la aplicación de las facultades de estimación del juez en este campo a «situaciones en que, una vez acreditada la existencia de ese perjuicio respecto de la parte demandante, sea prácticamente imposible o excesivamente difícil cuantificarlo».

En esta última sentencia, el TJUE afirma que «en el supuesto de que la imposibilidad práctica de evaluar el perjuicio se deba a la inactividad de la parte demandante, no corresponderá al juez nacional sustituir a esta parte ni suplir su falta de acción» (apartado 57).

4.-La sentencia recurrida no infringe el art. 1902 CC, por cuanto la presentación con la demanda del denominado informe Caballer ha acreditado un esfuerzo probatorio suficiente que permite acudir a la estimación judicial del daño (por todas, sentencia 1911/2025, de 18 de diciembre). No es correcto mantener que la sentencia recurrida haya procedido a la estimación judicial del daño sin valorar las circunstancias del caso concreto y, en particular, si la parte demandante contaba o no con dificultades para cuantificar el daño.

El motivo parte de la base de que la Audiencia Provincial no habría tenido en cuenta, por un lado, que la demanda se había presentado a finales de abril de 2023, con un informe pericial fechado en marzo de 2023, poco antes del dictado de las sentencias de esta sala de junio de 2023, que era idéntico al que otros demandantes habían presentado durante los cuatro años anteriores y que había sido rechazado por varias Audiencias Provinciales; y por otra parte, que la parte demandante no había realizado ningún otro esfuerzo probatorio, ni recurrido al previo acceso a las fuentes de prueba.

Estas alegaciones no pueden ser estimadas. Una cosa es que la sala no diera relevancia a ese dictamen para la cuantificación del daño (lo que aconteció a partir de las sentencias de 14 de marzo de 2024) y otra muy distinta que no lo tuviera en cuenta a efectos de considerar que las partes que lo habían presentado habían realizado un esfuerzo probatorio suficiente que permitía a los tribunales sentenciadores acudir a la estimación judicial del daño.

La parte demandante acompañó con su demanda dicho informe pericial en justificación del daño cuya indemnización reclamaba, sin perjuicio de que ella misma, a la vista del contenido de dichas sentencias, renunciase a la cuantificación que se establecía en el mismo y recondujese su pretensión conforme a una



doctrina mayoritaria, fijando la cuantía de la indemnización reclamada en el 5% del precio de los camiones. Por eso, que se haya considerado inadecuado el informe para la cuantificación del sobrecoste y, por tanto, se hayan rechazado sus conclusiones al respecto, no supone, sin más, la inactividad de la parte demandante. Sobre todo si tenemos en cuenta que, a las dificultades propias de la cuantificación del daño en asuntos de competencia a que hacían referencia los apartados 17 y 123 de la Guía práctica para cuantificar el perjuicio en las demandas por daños y perjuicios por incumplimiento de los arts. 101 o 102 TFUE elaborada por la Comisión Europea, se suman las derivadas de las especiales características del cártel de los camiones.

OCTAVO.- *Motivo sexto del recurso de casación de Scania Hispania y motivo quinto del recurso de Scania AB*

1.-Formulación del motivo. El motivo se funda en la «infracción del art. 1.902 CC, en cuanto a la determinación de la existencia y cuantía del daño, e infracción del art. 348 LEC, por haberse prescindido del contenido del informe pericial econométrico de los demandados. Se infringe la jurisprudencia del TS que establece que se vulneran las reglas de la sana crítica cuando se prescinde del contenido del dictamen, omitiendo datos, alterándolo, deduciendo del mismo conclusiones distintas, valorándolo incoherentemente (SSTS, Sala 1ª, 702/2013, de 15 de diciembre, y 320/2016, de 17 de mayo)».

En el desarrollo del motivo razona por qué la sentencia de primera instancia vulnera las reglas de la sana crítica (art. 348 LEC) al prescindir del contenido del informe econométrico aportado por las demandadas (Scania).

Respecto de este informe, la sentencia recurrida simplemente indica: «no se tiene en cuenta el precio de los camiones durante el periodo comprendido entre 1997 y 2001 y que las conclusiones alcanzadas por dichos perito en cuanto que no se habrían derivado daños para los compradores finales es como bien indica el juez de instancia contradictorio con lo resuelto por el Tribunal Supremo (STS 948/2023)». Y a continuación, añade que «el informe aportado a instancias de la parte demandada no aporta ninguna valoración alternativa limitándose a refutar el informe de la parte actora y la metodología del mismo».

Las recurrentes, para justificar esta infracción, razonan lo siguiente: ?

«La Sentencia dice, en cuanto a los precios de los camiones del periodo 1997-2001, exactamente lo contrario de lo que sostiene el informe pericial econométrico de mi mandante (cuyo objeto es presentar "los resultados del análisis cuantitativo realizado por RBB en relación con el efecto sobre el precio de los camiones Scania en España de las prácticas sancionadas por la Comisión Europea (la "Comisión") en su Decisión de 19 de julio de 2016 y, en particular, en su Decisión de 27 de septiembre de 2017 (la "Decisión de Scania"), en el Asunto AT.39824 - Camiones"). En la pág. 42 de ese informe se dice con claridad meridiana que sí se han dispuesto de datos de precios (y de costes) "para el periodo anterior al año 2001" y que, precisamente por tenerlos, se podía concluir que la falta de algunas otras variables para el periodo 1997-2001 no afectaba a la solidez del modelo econométrico ni a la de sus resultados (pues eran confirmados por el comportamiento de los precios y los costes). (...).

»Por otro lado, la tesis de que "las conclusiones alcanzadas por dichos perito en cuanto que no se habrían derivado daños para los compradores finales es como bien indica el juez de instancia contradictorio con lo resuelto por el Tribunal Supremo" es absolutamente tautológica. Se prescinde directamente del contenido del informe pericial sobre la base de que alcanza una conclusión que está vedada, *ab initio*, por la jurisprudencia. Se descarta porque "concluye lo que no puede concluir". Debe destacarse que el informe econométrico aportado por mi mandante es absolutamente agnóstico en cuanto a la naturaleza o alcance de la infracción, según se dice en él desde un inicio. ?

»A mayor abundamiento, el tercer argumento de la Sentencia es totalmente contradictorio con sus previas consideraciones (pág. 15), en las que había reconocido que mi mandante presentó tres informes periciales (uno econométrico, otro de refutación y otro de plausibilidad, posterior en su ejecución al econométrico). De nuevo se prescinde del contenido y conclusiones de los informes presentados por mi representada, tergiversándolos y valorándolos de forma claramente incoherente».

Y concluye que la sentencia no sólo infringe el art. 348 LEC, «sino también el art. 1902 CC, en lo que concierne a la determinación de la existencia y cuantía del daño, en la que se ha prescindido y tergiversado el contenido de la prueba aportada por mi mandante a estos efectos».

2.- Resolución del tribunal. Procede desestimar el motivo por las razones que exponemos a continuación.

La sentencia de apelación, que reseña los tres informes presentados por las demandadas recurrentes (de RBB Economics), aunque no lleva a cabo un examen exhaustivo de cada uno de ellos, al apoyarse para confirmar el análisis realizado por la sentencia de primera instancia, confirma la conclusión alcanzada de que esos informes no permiten concluir que los precios durante el periodo de infracción hayan sido superiores a los que se habrían registrado en ausencia de esta: «toda vez que no se tiene en cuenta el precio de los camiones durante el periodo



comprendido entre 1.997 y 2.001 y que las conclusiones alcanzadas por dichos peritos en cuanto que no se habrían derivado daños para los compradores finales es como bien indica el juez de instancia contradictorio con lo resuelto por el Tribunal Supremo (STS 948/2023), determina que este Tribunal opte por acudir a la vía de la estimación judicial del daño, partiendo para ello de la dificultad de precisar el grado de repercusión que tuvo el incremento de los precios en la reducción de las compras y con ello el reajuste de tales precios -la llamada elasticidad de la demanda- y la posibilidad del demandante de poder acogerse a descuentos conforme al margen de ventas de las empresas distribuidoras».

3.- Informes presentados por las demandadas. Como se deja constancia en la instancia, en este pleito las sociedades del grupo Scania han presentado tres informes elaborados por RBB Economics LLP.

i) El primero lleva a cabo un análisis cuantitativo en relación con el efecto sobre el precio de los camiones Scania en España, a consecuencia de las prácticas sancionadas por la Comisión en su Decisión de 19 de julio de 2016 y, en particular, en su Decisión de 27 de septiembre de 2017.

Este análisis se realiza mediante una comparación de los precios de los camiones Scania en España efectivamente aplicados en el periodo en que la Comisión sitúa la infracción sancionada, con los precios que se habrían registrado en ausencia de dicha infracción (escenario contrafactual). Como los precios en este último escenario no pueden ser observados, se han estimado con la metodología durante y después. Esta metodología toma los precios del período posterior a la infracción sancionada (cuando se considera que el mercado es competitivo) como referencia para aproximar los precios que se habrían observado en el mercado en el escenario contrafactual.

El análisis se centra en los precios de transacción distribuidorconcesionario, que se consideran los más apropiados, y sobre los que se realizan determinados ajustes. La comparación se realiza utilizando un modelo econométrico de regresión, para aislar el efecto de las prácticas sancionadas del efecto de otros factores no relacionados, que se consideran ajenos a la infracción (los costes de fabricación de los camiones; la demanda, el tipo de cambio euro/corona sueca, las características de los camiones, la identidad del concesionario y el poder negociador del cliente final). El modelo se ha estimado utilizando datos sobre las ventas de Scania realizadas en España entre 2002 y 2018, procedentes de los sistemas de información de Scania. Los datos utilizados no cubren el período comprendido entre 1997 y 2001, «debido a que Scania no cuenta con ellos».

Y la conclusión alcanzada por el informe es que no se aprecia un efecto como consecuencia de la infracción sancionada sobre los precios de Scania en España. No cabe concluir que los precios durante el período de infracción hayan sido superiores a los que se habrían registrado en ausencia de esta. La diferencia que existe entre los precios durante y después del periodo de la infracción sancionada no puede considerarse significativa (esto es, distinta de cero) desde un punto de vista estadístico. En concreto, se estima una diferencia pequeña (-0,38%).

ii) El segundo informe tiene por objeto el análisis realizado por RBB de los daños reclamados a Scania, para desvirtuar las conclusiones del informe pericial aportado por la parte demandante (del Sr. Caballer y otros), que ya ha sido valorado por esta Sala.

iii) Y el tercer informe evalúa si los resultados obtenidos en el primer informe son razonables y coherentes con la lógica económica. Por una parte, justifica que existe una desconexión entre los precios brutos a nivel europeo y de Alemania (porque a estos se refieren fundamentalmente las prácticas sancionadas) y los precios de transacción pagados por los camiones Scania en España. Y, por otra, justifica que un hipotético acuerdo colusorio entre fabricantes relativo a los precios brutos o de lista no tendría por qué haberse traducido en un incremento de los precios de transacción en España. Se fundamenta principalmente en los incentivos que tendrían los fabricantes para desviarse de los términos «de cualquier potencial acuerdo» mediante mayores descuentos. Lo que le lleva a concluir que los resultados del análisis de efectos realizados por RBB son razonables y coherentes con la lógica económica.

4.-Las conclusiones alcanzadas en este caso por los tribunales de instancia no son desacertadas, en la medida en que no se aprecia una diferencia significativa entre estos informes aportados por Scania y los que hemos rechazado hasta ahora aportados por otras entidades participantes en el cártel. En concreto, los motivos por los que entendemos razonable que no se hubieran aceptado las conclusiones alcanzadas por estos informes son: i) En cuanto a los datos empleados, cuya fuente es la propia demandada, y sobre los que ha aplicado ciertos ajustes, no han sido debidamente contrastados y, además, no cubren todo el período infractor, al prescindir de los primeros años; ii) el análisis se centra en los precios de transacción distribuidorconcesionario, sin tener en cuenta los precios de venta de estos al cliente final, lo cual limita su fiabilidad, sin que la justificación dada disipe las dudas ya apuntadas en la doctrina de la sala; iii) se aplican variables al modelo econométrico elegido sobre las que concurren dudas por riesgo de sesgo en su elección y análisis; iv) existe una incertidumbre sobre la aplicación del método diacrónico a la finalización del período de infracción



(se toma como período posterior de 2012 a 2018); v) los informes parten de una lectura distorsionada de las Decisiones, en concreto de la Decisión Scania (tanto la Decisión como las sentencias de los Tribunales de la UE contienen afirmaciones muy relevantes para fundamentar la presunción de existencia de un daño para los adquirentes finales, como ya hemos puesto de manifiesto); y vi) se insiste en negar una relación entre las listas de precios brutos y los precios netos que pagan los clientes finales, en contra de lo que cabe deducir de la propia Decisión y lo que ya ha sido expresado por la sala desde las sentencias de junio de 2023 (la complejidad del mercado y la gran dispersión de descuentos practicada no impiden que el intercambio de información conlleve un aumento de precios).

En definitiva y como concluimos en relación con otros informes aportados por las entidades demandadas: todos ellos parten de una lectura distorsionada de la Decisión; y, por otra parte, su principal debilidad estaría en su conclusión: la inexistencia de un sobrecoste estadísticamente significativo. Concluir que un cártel tan prolongado en el tiempo y de la extensión objetiva y subjetiva del que nos ocupa no causó un sobrecoste o que el que ocasionó fue mínimo, resulta contrario a las evidencias empíricas y a la teoría económica y lleva a pensar que la elaboración del informe presenta sesgos sobre los datos y fórmulas utilizados y el método empleado. Sin perjuicio de las características específicas de cada mercado, habrían de concurrir circunstancias excepcionales que justificaran tal conclusión, que no se ponen de manifiesto en los informes aportados.

NOVENO.- Costas

1.-Desestimados los recursos de casación interpuestos por Scania AB y Scania Hispania S.A., procede imponerles las costas generadas con sus respectivos recursos, en aplicación de lo previsto en el art. 398.1 LEC, con pérdida de los depósitos constituidos para recurrir, de conformidad con la Disposición Adicional 15.ª, apartado 9, de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

2.-En la medida en que no se ha modificado el pronunciamiento de la audiencia provincial que desestimaba el recurso de apelación de Scania AB y Scania Hispania S.A., se confirma la condena de estas dos apelantes respecto de sus recursos de apelación.

3.-Estimado el recurso de casación interpuesto por Borja , Cirilo y Eugenio , no procede hacer expreso pronunciamientos respecto de las costas correspondientes a ese recurso, en aplicación de la regla contenida en el art. 398.2 LEC, con devolución del depósito constituido para recurrir, de conformidad con la Disposición Adicional 15.ª, apartado 8, de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

4.-Estimado en parte el recurso de apelación de Borja , Cirilo y Eugenio , tampoco procede hacer expresa condena en costas, en aplicación de la regla del art. 398.2 LEC.

5.-La consecuencia de la estimación del recurso de apelación de Borja , Cirilo y Eugenio es la estimación de sus pretensiones, tal y como quedaron conformadas en la audiencia previa, razón por la cual procede imponer a las demandadas (Scania AB y Scania Hispania S.A.) las costas de primera instancia.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido

1.ºDesestimar los recursos de casación interpuestos por Scania AB y Scania Hispania S.A. contra la sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias, con sede en Oviedo (Sección 1.ª) de 30 de octubre de 2025 (rollo 108/2025), que conoció de la apelación de la sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 (con sede en Gijón) de 3 de diciembre de 2024 (juicio ordinario 885/2023).

2.ºEstimar el recurso de casación interpuesto por Borja , Cirilo y Eugenio contra la reseñada sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias, con sede en Oviedo (Sección 1.ª) de 30 de octubre de 2025 (rollo 108/2025), que modificamos en el siguiente sentido.

3.ºEstimar el recurso de apelación interpuesto por Borja , Cirilo y Eugenio contra la sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 (con sede en Gijón) de 3 de diciembre de 2024 (juicio ordinario 885/2023).

4.ºEstimar la demanda formulada por Borja , Cirilo y Eugenio y condenar a Scania AB y Scania Hispania S.A., solidariamente, a indemnizar a los demandantes con un importe equivalente al 5% del precio de la adquisición de los camiones Scania matrículas NUM003 (número de bastidor NUM002) y NUM005 (número de bastidor NUM004), y los dos camiones Volvo matrículas NUM000 (número de bastidor NUM006) y NUM001 (número de bastidor NUM007), más los respectivos intereses generados desde el momento de adquisición de cada camión.



5.º Imponer a Scania AB y Scania Hispania S.A. las costas ocasionadas con sus respectivos recursos de casación y de apelación, con pérdida de los depósitos constituidos para recurrir.

6.º No hacer expresa condena en costas respecto de los recursos de casación y de apelación de Borja, Cirilo y Eugenio, con devolución del depósito constituido para recurrir en casación.

7.º Imponer a las demandadas, Scania AB y Scania Hispania S.A., las costas de la primera instancia.

Líbrese a la mencionada Audiencia la certificación correspondiente.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ