

Roj: STS 1957/2026 - **ECLI:**ES:TS:2026:1957

Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Civil

Sede: Madrid

Sección: 1

Nº de Recurso: 11470/2025

Nº de Resolución: 683/2026

Fecha de Resolución: 06/05/2026

Procedimiento: Recurso de casación

Ponente: FERNANDO CERDA ALBERO

Tipo de Resolución: Sentencia

Resumen:

Derecho de la competencia. Cártel de los camiones. Acción de daños por infracción del Derecho de la competencia: daños ocasionados por el cártel: sobreprecio en la compra de cinco camiones. "Decisión **Scania** de 27 de septiembre de 2017": inadmisión de la intervención de peritos en juicio; legitimación pasiva; dies a quo del plazo de prescripción de la acción; presunción y estimación judicial del daño; acreditación del precio de adquisición del camión (informe de vehículo emitido por la Dirección General de Tráfico

Encabezamiento

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 683/2026

Fecha de sentencia: 06/05/2026

Tipo de procedimiento: RECURSO DE CASACIÓN

Número del procedimiento: 11470/2025 Fallo/Acuerdo:

Fecha de Vista: 09/04/2026

Ponente: Excmo. Sr. D. Fernando Cerdá Alberó

Procedencia: Audiencia Provincial de Alicante, Sección 8.ª

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Aurora Carmen

García Álvarez Transcrito por: BMP Nota:

RECURSO DE CASACIÓN núm.: 11470/2025

Ponente: Excmo. Sr. D. Fernando Cerdá Alberó

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Aurora Carmen

Garcia Alvarez

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 683/2026

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 el recurso de casación interpuesto contra la *sentencia n.º 129/2025, de 15 de septiembre, dictada por la Sección 8.ª de la Audiencia Provincial de Alicante (recurso de apelación n.º 62/2025)*, como consecuencia de *autos de procedimiento ordinario n.º 470/2023, seguidos ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Alicante* .

Son parte recurrente **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A., representadas por el procurador D. Juan Carlos Millán Zapater y bajo la dirección letrada de los abogados D. Javier Mendieta Grande y D. Antonio Martínez Sánchez.

Son parte recurrida D. Pascual, D. Jenaro y D. Jeronimo, representados por el procurador D. Jorge Vázquez Rey y bajo la dirección letrada del abogado D. Jaime Concheiro Fernández.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Fernando Cerdá Alberó.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. *Tramitación en primera instancia*

1. D. Pascual, D. Jeronimo y D. Jenaro, representados por el procurador D. Alfredo Barceló Bonet, interpusieron demanda el 29 de junio de 2023 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 86.559,82 euros, sufridos por mi mandante.

»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 de 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 de 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 de 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 de 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 de 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. La demanda fue repartida al *Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Alicante* y se registró como *procedimiento ordinario n.º 470/2023*.

3. **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A., representadas por el procurador D. Juan Carlos Millán Zapater, contestaron la demanda el 9 de mayo de 2024 y pidieron al juzgado que:

«tenga por formulada en tiempo y forma, en nombre de **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A., contestación a la demanda interpuesta por D. Pascual, D. Jeronimo y D. Jenaro, y, previos los trámites legales de aplicación, dicte sentencia por la que desestime íntegramente la demanda interpuesta por los demandantes y absuelva a **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A. de las pretensiones formuladas contra ellas, e imponga expresamente a los demandantes las costas de **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A., con lo demás procedente.»

4. El *Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Alicante* dictó la *sentencia n.º 18/2025, de 25 de febrero*, cuya parte dispositiva establece:

«Fallo: Por la autoridad que me confiere la Constitución, estimo parcialmente la demanda formulada por la representación procesal de D. Pascual, D. Jeronimo y D. Jenaro frente a **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A.; y, en consecuencia:

»1.- Declaro que **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A. son responsables de los daños sufridos por la parte demandante como consecuencia de la infracción del Derecho de la Competencia declarado por la Decisión de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017.

»2.- Condeno a **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A. a pagar, de manera solidaria, a D. Pascual, las siguientes cantidades:

»- Por el camión con matrícula NUM000 y número de bastidor NUM001, adquirido el 8 de junio de 1999, la cantidad de 3.611,21 euros.

»- Por el camión con matrícula NUM002 y número de bastidor NUM003, adquirido el 10 de marzo de 2005, la cantidad de 2.896,54 euros.

»- Por el camión con matrícula NUM004 y número de bastidor NUM005, adquirido el 27 de julio de 2006, la cantidad de 3.193,52 euros.

»3.- Condeno a **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A. a pagar, de manera solidaria, a D. Jeronimo, por el camión matrícula NUM006 y número de bastidor NUM007, adquirido el 5 de enero de 2005, la cantidad de 3.866,63 euros.

»4.- Condeno a **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A. a pagar, de manera solidaria, a D. Jenaro, por el camión matrícula NUM008 y número de bastidor NUM009, adquirido el 14 de agosto de 2000, la cantidad de 3.660,16 euros.

»5.- Las cantidades a que se contrae la condena devengarán el interés legal desde la fecha de compra de cada uno de los vehículos hasta la fecha del dictado de la presente sentencia, momento en el que se sustituirán por los intereses por mora procesal del *art. 576 de la Ley de Enjuiciamiento Civil*, los cuales, a su vez, dejarán de devengarse en el momento del efectivo pago o consignación.

»6.- Sin imposición de costas a ninguna de las partes, debiendo cada una de ellas satisfacer las causadas a su instancia y las comunes por mitad.»

SEGUNDO. *Tramitación en segunda instancia*

1. **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A. recurrieron en apelación la sentencia de primera instancia.

2. La *Sección 8.ª de la Audiencia Provincial de Alicante* resolvió este recurso mediante sentencia n.º 129/2025, de 15 de septiembre, cuyo fallo dispone:

«Que desestimando el recurso de apelación entablado por la parte demandada, las mercantiles **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A., representadas en este Tribunal por el procurador D. Juan Carlos Millán Zapater contra la *sentencia dictada el día 25 de febrero de 2025 por el Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de los de Alicante*, debemos confirmar y confirmamos dicha resolución; y con expresa imposición de las costas procesales de esta alzada a las partes apelantes.»

3. D. Pascual, D. Jenaro y D. Jeronimo solicitaron el complemento de la sentencia, alegando la «omisión de pronunciamiento respecto de los intereses moratorios solicitados en el escrito de demanda desde la interpelación judicial. Las recientes *sentencias del Tribunal Supremo (Sala Primera, de lo Civil) n.º 889/2025, de 5 de junio* [...] y *n.º 971/2025, de 17 de junio* [...] consideran correcta la aplicación de dichos intereses tal y como los solicita esta representación.»

4. Mediante *auto de 14 de octubre de 2025, la Sección 8.ª de la Audiencia Provincial de Alicante* desestimó la solicitud de complemento.

TERCERO. *Interposición y tramitación del recurso de casación*

1. **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A. interpusieron recurso de casación ante la Sección 8.ª de la Audiencia Provincial de Alicante.

Los siete motivos del recurso de casación fueron:

«Primero.- Al amparo del *art. 477.2 LEC*, por infracción del *art. 24.2 de la Constitución*, en relación con los *arts. 283 y 347 LEC*. En cuanto a la inadmisión de la práctica de prueba consistente en el interrogatorio de los peritos en el juicio, la sentencia infringe la jurisprudencia del TS que reconoce el derecho a utilizar los medios de prueba pertinentes para la defensa (*SSTS, Sala 1.ª, 515/2019, de 3 de octubre, 619/2021, de 22 de septiembre, 221/2022, de 22 de marzo, 1651/2024 y 1652/2024, de 10 de diciembre*).»

«Segundo.- Al amparo del *art. 477.2 LEC* , por infracción del *art. 1902 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 (*SSTS, Sala 1.ª, 923/2023 , 924/2023 , 925/2023 y 926/2023, de 12 de junio , y 1415/2023, de 16 de octubre*).»

«Tercero.- Al amparo del *art. 477.2 LEC* , por infracción del *art. 1902 CC* y del *art. 101.1 TFUE* , y de la jurisprudencia relativa a la posibilidad de 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 (*SSTS, Sala 1.ª, 924/2023 y*

939/2023, de 13 de junio).»

«Cuarto.- Al amparo del *art. 477.2 LEC* , por infracción del *art. 1968.2.º CC* , en relación con el *art. 1969 CC* , y de la jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre determinación del *dies a quo* para las acciones indemnizatorias basadas en una resolución administrativa (*SSTS, Sala 1.ª, 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*).»

«Quinto.- 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 (*SSTS, Sala 1.ª, 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*).»

«Sexto.- Al amparo del *art. 477.2 LEC* , por infracción del *art. 1902 CC* , en lo que respecta a la aplicación de la estimación judicial del daño. Infracción de 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 (*SSTS, Sala 1.ª, 370/2024 , 372/2024 y 373/2024, de 14 de marzo*).»

«Séptimo.- Al amparo del *art. 477.2 LEC* , por infracción del *art. 1902 CC* , en relación con el *art. 10 LEC* , en lo que respecta a la legitimación activa de la actora respecto de los camiones con números de bastidor NUM001, NUM003 y NUM005 y la valoración jurídica del daño. Infracción de la jurisprudencia del TS que exige la justificación del precio del camión (*SSTS, Sala 1.ª, 381/2024, de 14 de marzo y 1331/2024, de 16 de octubre*).»

2. Las actuaciones fueron remitidas por la audiencia provincial a esta sala y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en la sala y personadas las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se ha dictado auto el 4 de febrero de 2026, cuya parte dispositiva señala:

«1º) Admitir el recurso de casación interpuesto por la representación procesal

de **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A. contra la *sentencia 129/2025, de 15 de septiembre, dictada por la Sección 8.ª de la Audiencia Provincial de Alicante, dimanante del procedimiento ordinario n.º 470/2023* del Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Alicante.»

3. Se dio traslado a la parte recurrida para que formalizara su oposición, lo que hizo mediante la presentación del correspondiente escrito.

4. Por providencia de 16 de marzo de 2026 se ha nombrado ponente al que lo es en este trámite, y mediante providencia de 20 de marzo de 2026 se ha acordado celebrar vista el día 9 de abril de 2026, en que ha tenido lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. *Cuestión controvertida y resumen de antecedentes*

1. La presente controversia jurídica se refiere a acciones de daños por infracción del Derecho de la competencia en el conocido cártel de los camiones, en el que las sociedades demandadas integran el grupo **Scania**, a algunas de las cuales se refiere la Decisión de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017, al no haber formulado la solicitud formal de transacción (procedimiento que fue resuelto por la *Decisión de 19 de julio de 2016*).

2. Para la resolución del presente recurso de casación interpuesto por la parte demandada, debemos partir de la relación de hechos relevantes acreditados en la instancia y que guardan relación con lo que es objeto de recurso.

(i) D. Pascual había adquirido tres camiones: (1) el 8 de junio de 1999, el camión de la marca « **Scania** » con matrícula NUM000 y número de bastidor NUM001, por importe de 72.224,29 €; (2) el 10 de marzo de 2005, el camión de la marca « **Scania** » con matrícula NUM002 y número de bastidor NUM003, por importe de 57.930,78 €; y (3) el 27 de julio de 2006, el camión de la marca « **Scania** » con matrícula NUM004 y número de bastidor NUM005, por importe de 63.870,41 €.

(ii) D. Jeronimo adquirió, el 5 de enero de 2005, el camión de la marca « **Scania** » con matrícula NUM006 y número de bastidor NUM007, por importe de 77.332,65 €.

(iii) D. Jenaro adquirió, el 14 de agosto de 2000, el camión de la marca « **Scania** » con matrícula NUM008 y número de bastidor NUM009, por importe de 73.203,27 €.

3. El 19 de julio de 2016, la Comisión Europea dictó una decisión (en adelante, también la «Decisión de Transacción») en la que recogía el reconocimiento de hechos constitutivos de prácticas colusorias infractoras del *art. 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea* (en lo sucesivo, « *TFUE*») y del *art. 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo* (en adelante, «*EEE*») por parte de cinco empresas fabricantes de camiones (MAN, DAF, Iveco, Daimler Mercedes y Volvo/Renault), con una cuota de mercado de, aproximadamente, el 90 %. 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 (esto es, el cártel se prolongó 14 años), consistieron en la colusión en la fijación de precios e incrementos de precios brutos en

el 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 DOUE de 6 de abril de 2017.

El 27 de septiembre de 2017, la Comisión Europea dictó otra nueva decisión (en lo sucesivo, también la «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 en el DOUE de 30 de junio de 2020. La decisión fue recurrida ante el Tribunal General de la Unión Europea, que desestimó el recurso mediante 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.

4. El 29 de junio de 2023, D Pascual, D. Jeronimo y D. Jenaro interpusieron la demanda que inició el presente procedimiento, frente a **Scania** AB (en adelante, «**Scania**») y **Scania** Hispania S.A. (en lo sucesivo, «**Scania** Hispania»), en la que ejercitaron una acción de indemnización de los daños y perjuicios sufridos por la infracción del Derecho de la Competencia sancionada con las referidas decisiones de la Comisión europea de 19 de julio de 2016 y 27 de septiembre de 2017.

La demanda pedía una indemnización de 86.559,82 €; más los intereses desde la fecha de interposición de la demanda. Subsidiariamente a lo anterior, solicitaban 2/3 del importe antes mencionado, más los intereses desde la demanda. Subsidiariamente a lo anterior, pedían el 10 % del importe de compra de cada camión, más los intereses desde la fecha de compra hasta la demanda; subsidiariamente a lo anterior, solicitaban el 8 %; y subsidiariamente a lo anterior, pedían el 5 %.

5. El conocimiento de la demanda correspondió al *Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Alicante (procedimiento ordinario n.º 470/2023)*. **Scania** y **Scania** Hispania se opusieron a la demanda y solicitaron su desestimación.

6. El *Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Alicante dictó la sentencia n.º 18/2025, de 25 de febrero*, que estimó en parte la demanda, sin imposición de costas. En primer lugar, rechazó la excepción de falta de legitimación activa, al considerar acreditada mediante prueba documental la adquisición de los respectivos camiones por el Sr. Pascual [con el certificado emitido por la Dirección General de Tráfico (en adelante, «DGT») y los informes de vehículo expedidos por la DGT] y por el Sr. Jenaro (mediante contrato de aportación a una cooperativa, el *leasing* para financiar su adquisición y el informe de vehículo emitido por la DGT). A continuación, apreció la legitimación pasiva de las demandadas y la solidaridad entre ellas al pago de la indemnización por el daño. En tercer lugar, el juzgado desestimó la excepción de prescripción de la acción. Por último, estimó la presunción de la existencia del daño y

fijó la indemnización con criterios estimativos en un 5 % del precio de adquisición de los camiones. Así pues, declaró la responsabilidad de Scania y Scania Hispania por los daños irrogados a los demandantes como consecuencia de la infracción del Derecho de la Competencia declarado por la Decisión de la Comisión de 27 de septiembre de 2017, y les condenó a pagar de manera solidaria una indemnización del 5 % del precio de adquisición de cada uno de los camiones (en concreto, al Sr. Pascual, las cantidades de 3.611,21 €; 2.896,54 €; y 3.193,52 €; al Sr. Jeronimo, la cantidad de 3.866,63 €; y al Sr. Jenaro la cantidad de 3.660,16 €), más el interés legal devengado desde la fecha de la respectiva adquisición hasta la fecha de la sentencia, y desde ésta, el interés por mora procesal del art. 576 LEC .

7. Scania y Scania Hispania recurrieron en apelación la sentencia de primera instancia.

8. La Audiencia Provincial de Alicante (Sección 8.ª) en su sentencia n.º 129/2025, de 15 de septiembre , desestima el recurso de apelación y confirma la sentencia del juzgado mercantil, con expresa imposición de costas a las apelantes.

8.1. Como fundamento de su resolución, la audiencia provincial rechaza, en primer lugar, el motivo sobre la nulidad de actuaciones (art. 225 LEC), en relación con la inadmisión en la instancia de la intervención de los peritos en el juicio, al existir remedios procesales específicos para la prueba en el ámbito del recurso de apelación (art. 460 LEC).

8.2. En segundo lugar, confirma la legitimación activa *ad causam* de los demandantes. En concreto, rechaza el motivo que cuestiona la prueba de la titularidad (y no del precio) de los camiones del Sr. Pascual, pues la audiencia provincial considera que el informe de la DGT acredita suficientemente esta titularidad.

8.3. En tercer lugar, confirma la legitimación pasiva de Scania AB y Scania Hispania, al entender que, aunque las empresas del grupo Scania, a las que se refiere la Decisión de la Comisión de 2017, no estaban incluidas entre las destinatarias de la Decisión de 2016, la conducta sancionada en ambas decisiones es sustancialmente idéntica, así como el espacio territorial afectado y el ámbito temporal. Y respecto de la legitimación pasiva de Scania Hispania, forma parte de la misma unidad empresarial que Scania AB, 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:

«la citada *STJUE (se supone que se refiere a la de 6 de octubre de 2021, asunto Sumal)* cuando señala que "De cuanto antecede resulta que, en el marco de una acción de resarcimiento por daños y perjuicios basada en la existencia de una infracción del art. 101 TFUE , apdo. 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 art. 101 TFUE " [...]

»en el caso el vínculo es manifiesto porque si la Decisión de 2017 sancionaba a tres empresas del grupo Scania, entre ellas, Scania AB y Scania CV AB, por la venta de camiones medios y pesados en todo el territorio del EEE durante el período

comprendido entre los años 1997-2011 y **Scania** Hispania S.A. era la sociedad filial que se dedicaba a la venta en España de estos camiones durante ese período de tiempo, hemos de concluir que existe la relación con el objeto de la infracción.

»Al demandante sólo se le puede exigir la prueba de la relación existente entre la actividad de la sociedad filial y la actividad infractora de la matriz sancionada».

8.4. 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. En consecuencia, este plazo no se había cumplido antes de que se presentara la demanda el 29 de junio de 2023.

8.5. En quinto lugar, analiza la conducta infractora y concluye que ha 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 de febrero de 2024*, al tratar la Decisión 2017, señala 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", reiterando lo dicho sobre el alcance de la Decisión 2016 en la *STJUE de 6 de octubre de 2021 (C-882/2019)* y que volvió a repetir en el apdo. 21 de la *STJUE de 16 de febrero de 2023 (asunto C-312/21, Tráficos Manuel Ferrer)*».

La audiencia provincial entiende que «como ocurre con otros fabricantes -afect(ad)os por la Decisión de 2016-, también en el caso de **Scania** no sólo estamos ante una coordinación al alza de los precios brutos entre los miembros del cártel... sino que también deseamos la tesis de que esa conducta haya resultado inocua respecto de los precios finales, pues es lógico deducir que el aumento de precios brutos se traslade a los precios de venta final». Trae a colación una declaración de la *sentencia del Tribunal Supremo n.º 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:

«Partiendo por tanto de que la conducta colusoria de los demandados implicó por la naturaleza de los hechos que la conforman un daño consistente en la causación de un sobrecoste a los adquirentes de los camiones en el periodo de la infracción, no podemos menos que tener por probado el daño, entendido como sobrecoste, sin que sea preciso un pronunciamiento explícito sobre la causalidad pues ésta queda configurada por la naturaleza del proceso de inferencia del daño ya explicitado.»

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

9. Los Sres. Pascual, Jeronimo y Jenaro solicitaron el complemento de la sentencia, alegando que había omitido pronunciarse sobre los intereses moratorios desde la interpelación judicial (solicitados en la demanda), aplicados a la suma de la indemnización del 5 % del precio más el interés legal desde la adquisición.

La Audiencia Provincial, mediante *auto de 14 de octubre de 2025*, desestima la solicitud de complemento, ya que el devengo de los intereses fue establecido en la sentencia de primera instancia, sin que los solicitantes formularan recurso de apelación al respecto, sino que solicitaron la confirmación de la sentencia de primera instancia, al oponerse al recurso de las apelantes.

10. Frente a la sentencia de apelación, **Scania** y **Scania** Hispania formulan un recurso de casación, articulado en siete motivos.

SEGUNDO. *Motivo primero del recurso de casación*

1. Planteamiento. En este motivo las recurrentes denuncian, al amparo del *art. 477.2 LEC*, la infracción del *art. 24.2 CE*, en relación con los *arts. 283 y 347 LEC*.

En el desarrollo del motivo, las recurrentes alegan que se han infringido estos preceptos, al inadmitir la práctica de prueba consistente en el interrogatorio de los peritos en el juicio, por lo que se vulnera el derecho a utilizar los medios de prueba pertinentes para la defensa (con cita de las *sentencias del Tribunal Supremo n.º 515/2019, de 3 de octubre, n.º 619/2021, de 22 de septiembre, n.º 221/2022, de 22 de marzo, n.º 1651/2024 y n.º 1652/2024, de 10 de diciembre*).

2. Decisión de la sala. Procede desestimar el motivo por las razones que exponemos a continuación.

Conforme al inciso final del *art. 477.6 LEC*, «Si la infracción procesal hubiere producido falta o defecto subsanable, deberá haberse pedido la subsanación en la instancia o instancias oportunas». Como quiera que en este caso se denuncia que no se permitió la comparecencia de los peritos en el juicio, lo procedente hubiera sido solicitar la práctica de dicha diligencia de prueba en segunda instancia, al formular el recurso de apelación, según previene el *art. 460.2.1.ª LEC*, y no utilizar el supuesto defecto procesal para instar por vía de recurso la nulidad de las actuaciones.

Por ello, es plenamente conforme a derecho la conclusión de la sentencia recurrida, en el sentido de que no es posible solicitar una nulidad de actuaciones basada en un defecto procesal para el que existía un remedio previo; y como correctamente argumenta, la proposición y admisión de prueba en segunda instancia debe ser un trámite previo a la sentencia de apelación.

3. Por lo demás, este caso no tiene semejanza con las sentencias de esta sala, también dictadas en asuntos del denominado cártel de los camiones, que se invocan en el motivo, puesto que en tales casos no concurría el óbice procesal de posibilidad de subsanación a que nos estamos refiriendo, sino que lo que se apreció es que la omisión de cualquier valoración sobre un informe pericial causaba indefensión material a la parte que lo había aportado. **TERCERO.** Motivo segundo del

recurso de casación

1. Planteamiento. En este motivo las recurrentes denuncian, al amparo del *art. 477.2 LEC*, la infracción del *art. 1902 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 Tribunal Supremo 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.

Como fundamento de este motivo, las recurrentes citan las *sentencias del Tribunal Supremo n.º 923/2023, n.º 924/2023, n.º 925/2023 y n.º 926/2023, de 12 de junio*, y *n.º 1415/2023, de 16 de octubre*.

En el desarrollo del motivo advierten lo siguiente:

«(...) la acción indemnizatoria de la actora se fundaba en dos títulos o causas de pedir distintas, la Decisión de Transacción y la Decisión **Scania** (no en una única infracción). Y la desestimación de la excepción de falta de legitimación pasiva de **Scania** AB y **Scania** Hispania para ser destinatarias 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» (énfasis en negrita suprimido).

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 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*, ya 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*, por referirse a la misma infracción del Derecho de la Competencia) y tienen relevancia en esta reclamación.

De este modo, aunque la legitimación pasiva de las demandadas 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 cinco 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 destinatarias 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. Antes bien, 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 cinco 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 párr. 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 cinco 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 **Scania** como a la Decisión de Transacción no constituye la infracción denunciada.

CUARTO. *Motivo tercero del recurso de casación*

1. Formulación del motivo. El motivo se funda en la «infracción del *art. 1902 CC* y del *art. 101.1 TFUE*, y de la jurisprudencia relativa a la posibilidad de 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 (*SSTS, Sala 1.ª, 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 especifiquen 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 resarcimiento 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 y 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"*)» (énfasis en negrita suprimido).

Al desarrollar el motivo, las recurrentes impugnan la condena de la filial **Scania** Hispania. Se argumenta que la posibilidad de que la víctima de una práctica contraria a la competencia exija, en el marco de una acción de resarcimiento 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 y 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». Y sólo se ha justificado el segundo requisito, no el primero.

2. Resolución del tribunal. Este tercer motivo debe seguir la misma suerte desestimatoria que los anteriores, por lo que se expone 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, 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 apdo. 48:

«[...] en el marco de una acción de resarcimiento por daños y perjuicios basada en la existencia de una infracción del *art. 101 TFUE* , apdo. 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 *art. 101 TFUE* ».

Esta doctrina es reiterada en la *sentencia del TJUE de 13 de febrero de 2025 (asunto C-393/23 , «Athenian Brewery S.A.»)*:

«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 n.º 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 la 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 la sociedad matriz, respecto de la que Scania Hispania 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» (apdo. 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» (párr. 432 de la sentencia del Tribunal General), lo que es una muestra del control de la matriz sobre las distribuidoras filiales. Y declara en el apdo. 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)».

No se discute que los camiones respecto de los que se ejercita la acción de daños en el presente procedimiento fueron comercializados por Scania Hispania, y que esa venta se hizo durante el período 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 n.º 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 está vinculada directamente con **Scania** y que ambas se dedican a la misma actividad, la filial sí está legitimada pasivamente.

QUINTO. *Motivo cuarto del recurso de casación*

1. Formulación. En el encabezamiento de este motivo se denuncia la «infracción del *art. 1968.2.º CC*, en relación con el *art. 1969 CC*, y de la jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre determinación del *dies a quo* para las acciones indemnizatorias basadas en una resolución administrativa».

En el desarrollo del motivo se argumenta que la demanda se basaba en dos decisiones distintas, pero en su planteamiento sobre la prescripción ignoraba esta circunstancia y postergaba el *dies a quo* de su acción indemnizatoria basada en la Decisión **Scania**, a la fecha de publicación de ésta. Sin embargo, una vez que la parte demandante conoció la que considera como «acción dañosa», esto es, «la infracción» (lo que habría ocurrido, como muy tarde, con la publicación de la Decisión de Transacción, realizada el día 6 de abril de 2017) y la identidad de las destinatarias de la Decisión de 27 de septiembre de 2017 (lo que acaeció ese mismo día, en virtud de la publicación de la nota de prensa, o pudo conocer a los pocos días), y asimismo entendió que se les había causado un supuesto daño por adquirir los camiones, podría haber ejercido su acción indemnizatoria. Es más, según consta en el propio DOUE, el 5 de febrero de 2018 ya se publicaba la interposición del recurso de anulación por **Scania** AB, **Scania** CV AB y **Scania** Deutschland GmbH contra la Decisión **Scania**. En consecuencia, mucho antes del 30 de junio de 2020

(fecha de publicación de la Decisión **Scania**) la parte demandante tenía «conocimiento cierto y pleno del infractor» o tenía conocimiento de la «existencia de la infracción» y de las «circunstancias adicionales» que le permitían «identificar el daño y a su causante», es decir, quiénes eran las sociedades destinatarias de la Decisión **Scania**.

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 (concretamente, en la *sentencia n.º 925/2023, de 12 de junio*), el *art. 10.3 de la Directiva 2014/104* 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", (apdo. 49). Y, en consonancia con el *art. 1968.2.º CC* , el TJUE considera que el *dies a quo* sería el momento en que el demandante "tuviera conocimiento de los hechos de los que nacía la responsabilidad [...que] implican el conocimiento de la información imprescindible para ejercitar una acción por daños" (apdo. 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.

De este modo, adaptamos al presente caso en que las demandadas 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 n.º 925/2023, de 12 de junio*) respecto de las empresas afectadas por la anterior *Decisión de Transacción 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 quién se hubieran hecho las reclamaciones extrajudiciales, puesto que no había necesidad de interrumpir el plazo prescriptivo».

Así pues, 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 antes de que se presentara la demanda.

No puede aceptarse la tesis de las recurrentes de que bastaba 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 éstas 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 cinco 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 sólo pudieron conocer estos extremos cuando se publicó en el DOUE la Decisión **Scania**, el 30 de junio de 2020.

SEXTO. *Motivo quinto del recurso de casación*

1. Planteamiento. En el encabezamiento del motivo se alega la «infracción del *art. 16.1 del Reglamento 1/2003, en relación con el art. 386 LEC*. La sentencia infringe la jurisprudencia del Tribunal Supremo 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».

Al desarrollarlo, las recurrentes argumentan que el «sólido cuerpo de doctrina» (sobre la causación de daño por el cártel) al que se alude en la sentencia recurrida se ha formado en procesos en que la acción ejercida sólo se fundaba en una decisión distinta, la Decisión de Transacción, que tiene un contenido y un análisis diferente a la Decisión **Scania**, lo que es consecuencia de que respondan a procedimientos distintos. Al no analizar la Decisión **Scania** (sino sólo parcialmente la *STJUE de 1 de febrero de 2024*), la sentencia recurrida no tiene en cuenta esas diferencias, que deben conducir a la conclusión opuesta.

Las recurrentes alegan también que en el párr. 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». Esa conclusión es reiterada en el párr. 52 de la Decisión *Scania*, según resulta de los párrs. 29 y 33 de la *sentencia del Tribunal General de 2 de febrero de 2022*, y los párrs. 29 y 32 de la *sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de febrero de 2024*. La sentencia recurrida no sólo 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 LEC*, 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 de la sala. Este motivo no puede ser estimado.

En primer lugar, no es correcto afirmar que la Decisión de Transacción y la Decisión *Scania* han sido dictadas en procedimientos diferentes, pues lo han sido en un solo procedimiento, que es denominado por los tribunales de la UE como procedimiento «híbrido», 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, por lo que el procedimiento hubo de continuar respecto de ella y finalizar por otra decisión. Y la descripción de la conducta infractora que se recoge en una y otra decisión no contiene elementos contradictorios, sin perjuicio de que la segunda decisión (la Decisión *Scania*) realizara 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 advierten razones para considerar que el «sólido cuerpo de doctrina», en los términos empleados en el recurso, sentado por esta sala en sus ya 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 que la sentencia recurrida haya incurrido en 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 apdos. 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 el objeto, y no por los 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 art. 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» (párr. 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» (párr. 233, inciso final).

Deducir 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, como acertadamente ha advertido la sentencia recurrida, tergiversar el texto y el sentido de tal decisión.

3. Las recurrentes obvian que tanto la Decisión *Scania*, como las sentencias de los tribunales de la Unión 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, algunas de ellas puestas de relieve en la sentencia recurrida.

Así, el párr. 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»*, apdo. 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 párr. 398, la Comisión realiza esta afirmación, recogida por el Tribunal de Justicia en el apdo. 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*) 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*) 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 Tribunal de Justicia se pronuncia en similar sentido en los apdos. 26 y 31.

Como conclusión de lo expuesto, 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 **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 sólo 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» (párr. 251), así como que «[c]omo filiales propias de **Scania**, los distribuidores nacionales no tienen el poder de negociación de las empresas independientes» (párr. 297).

Y tampoco se ha explicado mínimamente qué justificación habría tenido que ese incremento de precios 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 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 sexto del recurso de casación*

1. Planteamiento. El sexto motivo de casación denuncia la infracción del *art. 1902 CC* , en lo que respecta a la aplicación de la estimación judicial del daño.

Las recurrentes alegan, resumidamente, que la sentencia recurrida infringe la jurisprudencia de esta sala 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 (*sentencias del Tribunal Supremo n.º 370/2024 , n.º 372/2024 y n.º 373/2024, de 14 de marzo*).

2. Resolución de la sala. El motivo debe ser desestimado por cuanto exponemos a continuación.

Para valorar el alcance del daño producido por el cártel (el sobreprecio 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 sobreprecio 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 2014/104* y de la *trasposición al Derecho interno del art. 17.1* de la misma.

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 apdo. 82 de la *sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de junio de 2022 (asunto C267/20 , «Volvo y DAF Trucks»)*, 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 Tribunal de Justicia de 16 de febrero de 2023 (asunto C-312/21 , «Tráficos Manuel Ferrer»)*, en su apdo. 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 Tribunal de Justicia 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» (apdo. 57).

4. No cabe considerar que la sentencia recurrida infrinja el *art. 1902 CC*, por cuanto la presentación con la demanda del denominado «informe CaballerHerrerías» ha acreditado un esfuerzo probatorio suficiente que permite acudir a la estimación judicial del daño (por todas, *sentencia n.º 1911/2025, de 18 de diciembre*). Tampoco 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 sentencia de segunda instancia no habría tenido en cuenta, por un lado, que la demanda se había presentado a finales del mes de junio de 2023, con un informe pericial fechado el 24 de mayo 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, pocos meses después de que el Tribunal Supremo dictara sus sentencias de junio de 2023 sobre las acciones fundadas en la Decisión de Transacción; 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 apdos. 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 séptimo del recurso de casación*

1. Planteamiento. En este motivo las recurrentes denuncian la infracción del *art. 1902 CC*, en relación con el *art. 10 LEC*, respecto de la legitimación activa del Sr. Pascual y la valoración jurídica del daño.

En el desarrollo del motivo las recurrentes alegan que la sentencia recurrida

aprecia la legitimación activa del Sr. Pascual en atención al informe de la Dirección General de Tráfico (en adelante, «DGT») en el que figura su titularidad de los tres camiones en cuestión, y la oficialidad de dicha información contiene una presunción de veracidad. Sin embargo, las recurrentes consideran que con ello se infringe la jurisprudencia de *la sala (sentencias n.º 381/2024, de 13 de marzo , y n.º 1331/2024, de 16 de octubre)*, que exige la prueba de la condición de comprador del camión «por un precio cartelizado», mientras que -según las recurrentes- no hay prueba del precio real que se reputa como «cartelizado».

2. Resolución del tribunal. Procede desestimar también este motivo por las razones que exponemos a continuación.

Para empezar, en este motivo las recurrentes plantean una cuestión nueva, lo cual no es admisible en casación. En efecto, los motivos del recurso deben respetar el ámbito de la discusión jurídica habida en la instancia, lo que implica que no pueden suscitarse cuestiones nuevas, entendiendo por tales las que se planteen por primera vez en el recurso de casación, como las indebidamente planteadas en la segunda instancia. La audiencia provincial ya precisó, al resolver el segundo motivo del recurso de apelación, que en él **Scania** y **Scania** Hispania sólo cuestionaban la prueba de la titularidad del Sr. Pascual (alegación que fue desestimada) y no la prueba del precio.

Por tanto, al suscitar en este motivo del recurso de casación esta cuestión nueva sobre la prueba del precio, las recurrentes incurren en causa de inadmisión del motivo. La inadmisibilidad de este motivo de casación conlleva en esta fase procesal su desestimación, ya que las causas de inadmisión devienen en causas de desestimación del motivo (*sentencias de esta sala n.º 72/2009, de 13 de febrero , n.º 33/2011, de 31 de enero , n.º 564/2013, de 1 de octubre , n.º 546/2016, de 16 de septiembre , n.º 25/2017, de 18 de enero , n.º 108/2017, de 17 de febrero , n.º 146/2017, de 1 de marzo , n.º 557/2018, de 9 de octubre , n.º 1058/2024, de 22 de julio , n.º 1581/2025, de 5 de noviembre)*.

A ello no obsta que en su día el motivo fuera admitido a trámite, dado el carácter provisorio de dicha admisión inicial, por hallarse sujeta a un examen definitivo en la sentencia (*sentencias n.º 97/2011, de 18 de febrero , n.º 548/2012, de 20 de septiembre , n.º 109/2017, de 17 de febrero , n.º 487/2018, de 12 de septiembre , n.º 1058/2024, de 22 de julio , n.º 1581/2025, de 5 de noviembre , entre otras*). El Tribunal Constitucional ha afirmado en numerosas resoluciones que «la comprobación de los presupuestos procesales para la viabilidad de la acción puede volverse a abordar o reconsiderarse en la sentencia, de oficio o a instancia de parte, dando lugar, en su caso, a un pronunciamiento de inadmisión por falta de tales presupuestos» (por todas, *sentencias del Tribunal Constitucional n.º 32/2002, de 11 de febrero , n.º 204/2005, de 18 de julio , n.º 237/2006, de 17 de julio , n.º 7/2007, de 15 de enero , n.º 28/2011, de 14 de marzo , n.º 29/2011, de 14 de marzo , n.º 69/2011, de 16 de mayo , n.º 200/2012, de 12 de noviembre , y n.º 26/2023, de 17 de abril)*). Así lo recuerda esta sala: por citar sólo una de las más recientes, *sentencia n.º 17/2026, de 14 de enero* .

E incluso entrando en el fondo del asunto, se ha de admitir la vía utilizada para acreditar el precio de adquisición de los camiones por el Sr. Pascual, en atención a las circunstancias concurrentes.

A este respecto, conviene comenzar por señalar que la reciente *sentencia de esta sala n.º 71/2026, de 27 de enero* , ha afirmado que la contabilidad del adquirente

(en concreto, las fichas contables aportadas con la demanda) puede ser prueba adecuada del precio pagado por los camiones en cuestión, con el siguiente razonamiento:

«En efecto, las circunstancias concurrentes en el llamado cártel de los camiones, en concreto, su larga duración, condicionan la valoración de la prueba del daño sufrido por los compradores de camiones afectados por el cártel. En concreto, no puede exigirse que para acreditar el precio de compra de un camión adquirido hace un largo período de tiempo (en este caso, unos 20 años) el afectado por el cártel conserve las facturas de compra. Debe recordarse que, conforme al *art. 30.1 CCom*, la obligación de conservación de los libros, correspondencia, documentación y justificantes concernientes a su negocio se impone a los empresarios durante seis años, por lo que resulta excesivo negar eficacia probatoria a la contabilidad del empresario respecto del precio de compra de unos camiones acaecida unos 20 años antes de la interposición de la demanda, en especial cuando no se ha practicado una prueba que acredite que el importe del precio consignado en la contabilidad del empresario era excesivo y no ajustado a las horquillas de precios habituales en aquellas fechas para los camiones de esas características, pese a que la parte demandada, fabricante de los camiones, por la información de que dispone debido a su posición en el mercado, podía estar en condiciones de probarlo si efectivamente el precio consignado en la contabilidad hubiera excedido de la horquilla de precios habitual en aquel período.»

Tiene sentido aplicar el mismo razonamiento para afirmar la validez de la metodología utilizada en las tasaciones de los vehículos en cuestión, mediante una regresión econométrica, a partir de los datos oficiales obrantes en el historial de la DGT y del informe del vehículo. La sentencia recurrida incide en la oficialidad de la información aportada por la DGT, que contiene una presunción de veracidad, por el procedimiento administrativo del que trae causa el informe de la DGT.

La necesidad de acudir a la metodología empleada se explica por las enormes dificultades prácticas de conservar el contrato de compraventa (o de arrendamiento financiero) o las facturas referidas a la adquisición de los vehículos, en casos como el presente, en que ha transcurrido tanto tiempo desde la adquisición: en este caso, las compras de los respectivos camiones tuvieron lugar el 8 de junio de 1999, el 10 de marzo de 2005 y el 27 de julio de 2006 (por tanto, entre 24 y 17 años antes de interponer la demanda el Sr. Pascual) y el cártel duró 14 años (del 17 de enero de 1997 al 19 de enero de 2011). La admisión de esta forma de acreditación del precio se justifica también en aras del principio de efectividad en la interpretación del *art. 101 TFUE*, y su aplicación por el Tribunal de Justicia: *sentencias de 13 de julio de 2006 (C-295/04 a C-298/04, «Manfredi»)*, de 5 de junio de 2014 (*C557/12, «Kone»*), de 22 de junio de 2022 (*C-267/20, «Volvo»*), de 16 de febrero de 2023 (*C-312/21, «Tráficos Manuel Ferrer»*).

Esta tasación no es discutida, contradicha o desvirtuada en el recurso. Ni las demandadas recurrentes han aportado prueba alguna sobre el precio efectivamente satisfecho por este demandante.

NOVENO. *Costas y depósito*

Desestimado el recurso de casación, imponemos las costas del recurso a la parte recurrente, en aplicación de la regla contenida en el *art. 398.1 LEC*, con pérdida de los depósitos constituidos para recurrir, de conformidad con la disp. adic.

15.ª.9.ª LOPJ.

FALLO

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

:

1.º Desestimar el recurso de casación interpuesto por **Scania** AB y **Scania** Hispania S.A. contra la *sentencia n.º 129/2025, de 15 de septiembre, dictada por la Sección 8.ª de la Audiencia Provincial de Alicante (rollo n.º 62/2025)*, que conoció de la apelación de la *sentencia n.º 18/2025, de 25 de febrero, del Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Alicante (procedimiento ordinario n.º 470/2023)*.

2.º Imponer a la parte recurrente las costas generadas con sus recursos.

3.º Acordar la pérdida de los depósitos constituidos para recurrir.

Líbrense a la mencionada audiencia provincial la certificación correspondiente con devolución de los autos y rollo de apelación remitidos.

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

Así se acuerda y firma.