

El Tribunal Supremo resuelve sobre las primeras demandas interpuestas frente a Scania y la condena a indemnizar daños por camiones comercializados por Volvo

El Tribunal Supremo confirma que existe una responsabilidad solidaria entre los infractores sancionados por un mismo acuerdo colusorio, a pesar de que no resulte aplicable *ratione temporis* la regla de la solidaridad prevista en el artículo 73 de la Ley de Defensa de la Competencia, que traspone el artículo 11.1 de la Directiva 2014/104/UE

El Tribunal Supremo ha dictado las sentencias núms. 679/2026, 680/2026, 681/2026, 682/2026 y 683/2026, de 6 de mayo (recursos núms. 9998/2024, 7616/2025, 11133/2025, 11081/2025 y 11470/2025), por las que desestima los recursos de casación interpuestos por Scania AB y Scania Hispania, S.A., contra las resoluciones dictadas por las Audiencias Provinciales de Gerona, Valencia, Asturias y Alicante, y estima el recurso de casación interpuesto por la parte actora (sentencia núm. 682/2026).

En los cinco procedimientos se ejercitaban **acciones consecutivas de daños derivadas de las Decisiones sancionadoras dictadas por la Comisión Europea en el seno del llamado *cártel de camiones***. Por primera vez, **el Tribunal Supremo confirma expresamente que existe una responsabilidad solidaria impropia entre los coinfractores**, incluso por hechos acaecidos con carácter previo a la entrada en vigor de la Directiva de Daños.

El 19 de julio de 2016, la Comisión Europea dictó una primera Decisión en la que recogió el reconocimiento de hechos constitutivos de prácticas colusorias por parte de cinco empresas fabricantes de camiones, entre las que no se encontraban las entidades del Grupo Scania, que no aceptaron someterse al procedimiento de transacción y recurrieron la Decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Tras la tramitación procesal correspondiente, Scania AB, Scania SV AB y Scania Deutschland GmbH fueron finalmente sancionadas como partícipes del acuerdo colusorio mediante Decisión de la Comisión Europea de 27 de septiembre de 2017.

En sus sentencias de junio de 2023 —que resolvían los quince primeros recursos de casación sobre acciones de reclamación de daños por el *cártel de camiones*—, el Tribunal Supremo ya confirmó que el *dies a quo* del plazo de prescripción de la acción de daños para los fabricantes sancionados por la Decisión de 19 de julio de 2016 había de situarse en la fecha de publicación del resumen de la Decisión en el DOUE (el 6 de abril de 2017). Ahora, el Alto Tribunal aplica esta misma lógica al caso de Grupo Scania e identifica el *dies a quo* de la acción de daños contra Scania en la publicación del resumen de la Decisión de 27 de septiembre de 2017 (el 30 de junio de 2020). Por tanto, **el *dies a quo* del plazo de**

prescripción de cinco años de la acción de daños contra las entidades del Grupo Scania se sitúa más de tres años después del correspondiente al resto de coinfractores.

En este contexto, por lo que respecta a la **solidaridad**, el Tribunal Supremo confirma por primera vez que Scania ha de responder no solo por los camiones que comercializó, sino también por los comercializados por las entidades sancionadas por la Decisión de 19 de julio de 2016: “*los causantes del daño son todos los participantes en los acuerdos colusorios y entre ellos existe una solidaridad impropia*” (cfr. pág. 8, sentencia núm. 682/2026).

El Tribunal Supremo reconoce que en el momento en el que se desarrolló la infracción, no existía una norma comunitaria o nacional que previera expresamente la responsabilidad solidaria de los cartelistas. Sin embargo, argumenta que el concepto de solidaridad impropia “*se fundamenta en la imposibilidad de individualizar la contribución causal de cada cartelista en el daño*” y que, dado que el sobreprecio reclamado “*trae causa del acuerdo colusorio en el que participaron todos los fabricantes sancionados (aunque en distintas Decisiones)*”, los perjudicados están legitimados para reclamar una compensación a cualquiera de los participantes del cártel, sin perjuicio de que el infractor demandado pueda posteriormente repetir contra el infractor que comercializó el camión (cfr. pág. 9, sentencia núm. 682/2026).

La Sala apoya su decisión en **que la aplicación de la solidaridad impropia a las acciones de daños es coherente con la naturaleza extracontractual de la acción y con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia** (vid. sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de febrero de 2023, *Tráficos Manuel Ferrer* [C-312/21]). Además, entiende que la aplicación de la solidaridad refuerza la tutela de los perjudicados desde un punto de vista procesal 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.

ABOGADOS DE CONTACTO



Agustín Capilla Casco
+34 915860631
agustin.capilla@uria.com



Cristian Gual Grau
+34 934165534
cristian.gual@uria.com



Antonio Guerra Fernández
+34 915860563
antonio.guerra@uria.com



Patricia Vidal Martínez
+34 915864597
patricia.vidal@uria.com

Han colaborado en la redacción de esta publicación los abogados **Sara Aquilué Borau**, **Linda Guerra Henríquez** y **Marcos Rodrigo Henfling**, a quienes agradecemos sus contribuciones.