

LIDIA MONTES
VIGO

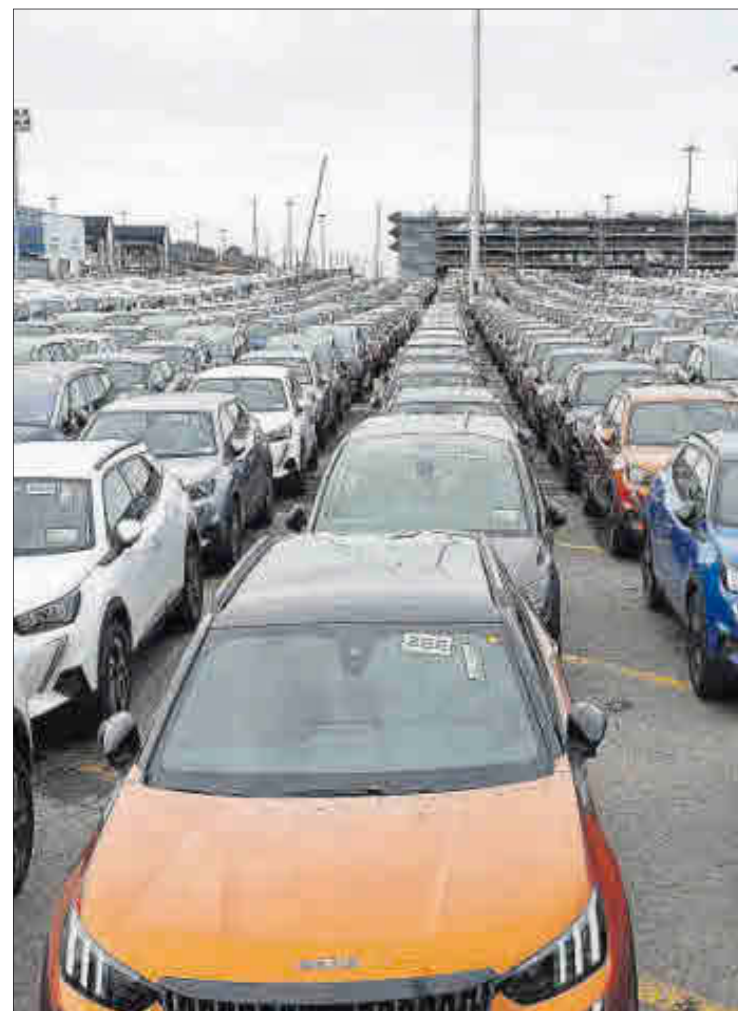
El bum de demandas por el cártel de los coches amenaza con colapsar juzgados

La fórmula de la acción colectiva tratará de aliviar la sobrecarga del sistema judicial

El revuelo suscitado por el cártel de los coches no ha hecho más que empezar. Después de que el Tribunal Supremo ratificara, hace unas semanas, las multas millonarias impuestas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en 2015 a las principales marcas automovilísticas por crear un cártel de intercambio de información, se avecina una avalancha de demandas por parte de los consumidores. "Existe la posibilidad de colapso en los juzgados de lo mercantil", vaticina Juan Ramón Camacho, socio de Balms Abogados y ratifican otros expertos. "Las demandas multitudinarias suponen una carga extra de trabajo en los juzgados", coincide María del Rocío Arnos, responsable del servicio jurídico de la Unión de Consumidores de Galicia (Ucgal).

Se cifran en hasta 400.000 afectados en la comunidad gallega y 10 millones de clientes en el conjunto del Estado, que compraron sus vehículos entre febrero de 2006 y agosto de 2013. Fue en este periodo cuando se produjo el "intercambio de información confidencial y comercialmente sensible con gran nivel de detalle, que agrupaba la venta de vehículos nuevos y usados, prestación de servicios de taller, reparación mantenimiento y venta de piezas de recambios oficiales", exponen José Alberto Cerdeira y Ramón Ozores, área de Derecho Concursal y Procesal de On, Tax & Legal. Tras un largo proceso los tribunales han dado la razón a los consumidores que podrán recuperar parte del dinero que invirtieron en la compra de su automóvil: entre un 10% y un 15%, estiman los expertos, el sobreprecio estimado que pagó el cliente en su momento.

Considerando que las marcas implicadas concentran más del 90% de cuota de mercado, la posibilidad de una avalancha de denuncias está ahí. Pues pueden reclamar tanto consumidores particulares y empresarios o empresas dueñas de grandes flotas, como las de *renting* o de VTC. En este marco, para satisfacer la oleada de denuncias, se están creando plataformas para interponer demandas conjuntas. Una de ellas es la liderada por la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) que plantea una acción colectiva a nivel nacional. La estrategia se basaría en "plantear 28 demandas colectivas que se correspondían con las 18 resoluciones sancionadoras que dictó la CNMC", explica Myriam Vivar, abogada portavoz de la OCU. "Siete resoluciones son contra fabricantes y 21 contra concesionarios". Ante lo cual cabe un matiz: el cártel de los coches y el de los concesionarios son dos expedientes distintos, recuerda Atilano Márquez, socio director del despacho Cremades & Calvo Sotelo en Galicia.



Coches en la terminal de Bouzas. // Marta G. Brea

Con la demanda colectiva se persigue la economía procesal, es decir, gestionar en un procedimiento las re-

laciones de muchos afectados, matiza Vivar. De la misma manera, los gastos se reparten entre todos esos afectados, con lo cual lo que aporta cada consumidor es una cuantía inferior. Además, los clientes "no tendrán que mostrar documentación acreditativa de titularidad de su vehículo, ni informe para valorar los daños. Solo la documentación que acredite su identidad. No hace falta la factura de compra", agrega Vivar.

Arguyen otras voces que la factura está siendo "un elemento clave para justificar el sobreprecio en otros precios, como en el caso del cártel de camiones", sostiene Márquez. Porque, en todo caso, lo importante en el proceso será la prueba pericial: "la obligación de reparación del daño está bien fundamentada, falta la cuantificación", expone el socio de Cremades & Calvo Sotelo, despacho que también auspicia una plataforma de afectados con una estrategia que centra la subdivisión por zonas geográficas y fabricantes.

En esa época se vendieron más de 20.000 modelos. Por lo que efectuar un informe pericial de tal volumen de coches no es tarea sencilla. La cuantía a la que ascienda la devolución rondará los 2.000 euros de media por vehículo, aunque oscilará en función del modelo o del año de la compra, entre otros factores, comenta Arnos. La idea de la Unión de Consumidores de Galicia, para asegurarse la viabilidad y agilidad del proceso es agrupar las demandas colectivas en función de los rasgos "más idénticamente posibles", es decir, "lo ideal sería por modelos", sugiere Arnos.

"Se utiliza la asociación, que sí tiene legitimación activa para reclamar"

Una fórmula, la de la demanda colectiva, con la que se pretende evitar que estos procesos, de forma individual, lleguen a colapsar el sistema judicial. Y es que, recuerda Camacho, se utiliza la asociación porque en España no existe la figura de acción colectiva *class action* propia de países anglosajones, en la que los consumidores unidos pueden accionar directamente la demanda. "Se trata de agrupar el máximo número de reclamaciones porque en España no existe como tal", complementa Márquez. Así, "se utiliza el vehículo de la asociación que sí tiene legitimación activa para reclamar", añade Camacho. Alfa Romeo, Audi, BMW, Chevrolet, Chrysler, Citroën, Dacia, Dodge, Fiat, Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Jeep, Kia, Lancia, Land Rover, Lexus, Mazda, Mercedes, Mini, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Seat, Skoda, Smart, Toyota, Volkswagen y Volvo son las marcas implicadas.

El precio de la bombona de butano se eleva un 5%, hasta los 16,92 euros

De no tener el alza de precio un tope del 5%, el aumento habría alcanzado el 13,45%

REDACCIÓN
VIGO

El precio máximo de la bombona de butano de 12,5 kilogramos se incrementará un 4,96% a partir de hoy, hasta los 16,92 euros, según una resolución publicada el lunes en el Boletín Oficial del Estado (BOE). Esta subida en esta nueva revisión se debe al fuerte ascenso de las cotizaciones de la materia prima (+20,59%) a lo que hay que añadir la depreciación del euro frente al dólar (-0,94%) y compensado en parte por la bajada de los fletes (-2,07%).

No obstante, según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el incremento en el precio máximo se ha visto atenuado gracias al límite de variación superior del 5%. De no existir dicho límite, el precio sin impuestos de la botella se habría incrementado un 13,45%.

El precio máximo de venta de los gases licuados del petróleo envasados (GLP) en envases de entre 8 y 20 kilogramos (la tradicional bombona de butano) no se encuentra liberalizado. Su valor se revisa bimensualmente, por Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas, de acuerdo a la metodología establecida por la normativa vigente.

La revisión bimensual del precio se calcula en función del coste de la materia prima (propano y butano) en los mercados internacionales, así como del coste de los fletes (transporte) y la evolución del tipo de cambio euro-dólar. Dicha revisión del precio, al alza o a la baja, está limitada al 5%, acumulándose el exceso o defecto de precio para su aplicación en posteriores revisiones.

Salir de copas por la noche es una realidad sociológica, de dudoso impacto económico. Lo que se conoce de forma genérica como ocio nocturno, es una actividad de escasa aportación de valor añadido como sector económico; abrir una botella de cola y servirla con ron, constituye un hecho económico básico que solamente incorpora el valor del trabajo de quien lo hace que seguramente será un camarero mal pagado y probablemente tendrá una fiscalidad de escaso control y todo esto en el mejor de los casos, porque lo que vemos a menudo son filas de jóvenes portando bolsas de plástico llenas de bebidas de alta gra-

Marcelino Otero López*



duación cuya actividad no constituye ningún hecho económico relevante. Esta realidad económica convive con problemas de convivencia. La libertad que uno tiene, termina cuando empieza la libertad de los demás y es evidente que los que profesan el hedonismo nocturno, no han de molestar a los demás ciudadanos con gritos, grandes aglomeraciones, peleas, etc. sin la más mínima consideración. Deberá ser la industria del ocio nocturno la

que sea capaz de generar una oferta de servicios atractiva y competitiva para dar respuesta adecuada y organizada a las necesidades de ocio de la población, particularmente de los jóvenes.

Por el momento lo que tenemos son altos costes para la administración pública, principalmente la local que se ve abocada a soportar los costes de mantener la ciudad limpia, segura, iluminada, con protección antivandálica

Economía de la fiesta

de los espacios públicos y un largo etc. Habría que cuantificar cuanto cuesta mantener las ciudades en condiciones, para darnos cuenta de que se trata de un despilfarro económico, un verdadero despropósito para los ciudadanos que tienen que pagar sus impuestos.

Desde el punto de vista medioambiental, solamente tenemos que dar un paseo por las zonas de la fiesta para comprobar la gran cantidad de basu-

ras, especialmente plásticos que la actividad nocturna genera, así como también podemos ver con asiduidad destrozados de mobiliario urbano, las consecuencias de meadas y defecaciones incluso en lugares céntricos de nuestras ciudades, para comprobar el coste social de esta actividad.

Finalmente, la nocturnidad crea el ámbito propicio para el consumo de todo tipo de estupefacientes, con la que una delincuencia organizada acecha a nuestros jóvenes. Haríamos bien como sociedad hacérselo ver, por que suena a sociedad enferma y eso no es bueno.

*Economista