# Se espera una avalancha de demandas colectivas por el “cártel de los coches”

Motor | 19/06/2022




**La CNMC detectó en el año 2015 unas actividades fraudulentas entre la mayor parte de fabricantes de coches para no competir entre sí y acabar inflando el precio de venta de los vehículos**

Se calcula que hay como 100.000 afectados potenciales que pueden impulsar demandas colectivas por el llamado cártel de los coches”, que han comenzado ya a reunirse en torno a plataformas para ultimar los preparativos e interponer ante los juzgados las correspondientes las demandas.

Con estas acciones se tiene la expectativa de que sean devueltos entre un 10 y el 15% del coste total que cada comprador pagó por el vehículo, siempre y cuando el precio de venta del mismo se hubiera visto afectado por las técnicas desleales de este cártel.

La CNMC detectó en el año 2015 unas actividades fraudulentas entre la mayor parte de fabricantes de coches para no competir entre sí y acabar inflando el precio de venta de los vehículos. Según la CNMC, una veintena de marcas estuvo compartiendo información "secreta y estratégica" desde febrero de 2006 hasta agosto de 2013, tal y como se ha demostrado en los tribunales en sentencia que ahora es firme y por la que se puede reclamar.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia fue proponiendo multas para los distintos fabricantes implicados y a lo largo del año pasado el Tribunal Supremo fue resolviendo los diferentes recursos de casación interpuestos por las marcas publicando 13 sentencias en las que se desestimaban los recursos y daban la razón a la CNMC. Es a partir de este momento en el que los conductores afectados pueden empezar a reclamar y las asociaciones se ponen a

trabajar.

Para Fernando Lara, Director General y responsable de Peritos Lara, los clientes tienen muchas dudas acerca del alcance real de la demanda y como se debe practicar para que tenga éxito. Lara es Vicepresidente de AIF (Asociación Profesional Colegiar de Asesores de Inversión Financiación y Peritos Judiciales), y cuenta con una acreditada experiencia cómo perito judicial en el desarrollo de varias especialidades. Es además profesor externo de mediación concursal en la Universidad La Laguna (ULL), y en los masters de peritaje judicial de la UCAM Universidad Católica de Murcia), Director Adjunto y Profesor de Formación del Instituto de Formación y Reciclaje Internacional así como colaborador habitual en la Escuela Judicial de Barcelona del C.G.D.J.

Para evitar que el plazo de reclamación caduque, Fernando Lara nos indica que aquellos afectados que “deseen iniciar acciones pueden hacerlo porque los plazos no han prescrito aún frente a ninguna marca, aunque habría que comenzar a ejercerlas antes de que finalice 2022”.

Fernando Lara nos comenta además que “si un consumidor adquirió su vehículo dentro del lapso que va entre 2006 y 2013, a una marca de las señaladas por la Resolución S/0482/13 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), se tiene pleno derecho a demandar a la marca incumbida, a través de un procedimiento judicial que necesariamente debe acompañarse de un informe pericial”.

Las marcas sobre las que se puede reclamar son Alfa Romeo, Audi, BMW, Chevrolet, Chrysler, Citroën, Dodge, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Jeep, Kia, Lancia, Mercedes, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Seat, Skoda, Volkswagen, Toyota y Volvo.

En Peritos Lara aseguran que están preparados para la realización del aluvión de Informes Periciales que estas demandas van a conllevar para la cuantificación de daños colusorios derivados del cártel de vehículos. Su equipo de economistas, altamente cualificado a los efectos, utiliza en los informes una metodología econométrica basada en los siguientes aspectos:

Método diacrónico, basado en el análisis de la evolución de los precios de la marca en el período pre-cártel, a la vista de un grado de fiabilidad de la predicción de precios en el mercado contrafactual superior al 85% (R2 superior a 0,85), que nos permite concluir sin ambages sobre el perjuicio real ocasionado al damnificado, al amparo de una metodología que legalmente valida nuestra conclusión. El coeficiente R2 es la varianza total de la variable explicada por la regresión.

Comparativa entre el sistema de formación de precios en un mercado diferente al cártel (competencia cuasi-perfecta) con los precios resultantes del período cártel (oligopolio).

Utilización de bases de datos admitidas por la Recomendación de la CNMC, para la realización del trabajo de campo.

Para optimizar el grado de fiabilidad del análisis (cifra del coeficiente de determinación R2), tomamos series de datos de alrededor de mil unidades por marca, y calibramos el impacto de al menos nueve parámetros determinantes del precio.

Para ello, los especialistas se sirven de un modelo econométrico de regresión múltiple, procesado a través de una herramienta informática de elaboración propia.

Como conclusión, Fernando Lara nos indica que el contenido de un informe pericial de los cárteles de coches tienen que asumir una muy valiosa para el abogado pero también para los jueces, dado que en este caso los informes periciales se consideran cruciales para determinar el valor defraudado por las marcas y las indemnizaciones a percibir por los reclamantes, siendo el informe pericial aportado un dictamen de tipo económico.

Autor: Redacción