

"Un cártel descóbrense cando unha das empresa que o forma decide denunciálo"

Despacho de avogados Caruncho, Tomé & Judel



O bufete de avogados Caruncho, Tomé & Judel representa a moitos camióneiros galegos

Enviastes reclamacións por cada camión galego afectado e tivestes que esperar resposta de cada fabricante. Conseguiuse? Non, tan só contestaron a algunha das reclamacións MAN, Daimler-Mercedes e Scania. Todos negando que o cártel que formaron durante 14 anos afectase os prezos de venda dos camiões, en clara contradición aos feitos probados e á sanción imposta pola Comisión Europea de case 3.000 millóns. Daf, Volvo, Renault e Iveco non se dignaron tan sequera a contestar os requirimentos pedíndolles explicacións.

As probas periciais deben determinar de xeito claro a valoración económica dos danos e prexuízos. Foi complicado conseguilas? Si, foi complicado conseguir peritos de total garantía e os informes para determinar a valoración do sobrecusto sufrido por cada camión. É moi complicado determinar como pode afectar un acordo ilegal entre fabricantes que persegue, precisamente, manipular prezos.

Este cártel de fabricantes funcionou 14 anos. Son habituais este tipo de prácticas? Non están controladas? En teoría non son habituais as prácticas contrarias ao dereito da competencia, un dos alicerces fundamentais da Unión Europea, pero parece que se producen con máis frecuencia do que transcende á opinión pública. É evidente que se intenta controlar desde as autoridades comunitarias pero, ao ser acordos entre moi poucos e absolutamente secretos, descóbrense no suposto de que unha empresa decida denunciálo. Normalmente para ser eximida da multa que lle correspondería de ser descubertos.

Dades o caso por gañado? A comisión Europea xa impuxo unha multa... Pois partindo da base de que os propios fabricantes recoñeceron a formación do cártel e de que grazas

a ese recoñecemento a Comisión rebaxou a sanción, os feitos están probados e pódese afirmar que a demanda está gañada. A principal dificultade estriba en determinar cal foi a influencia no prezo final de cada vehículo, a ilícita actuación destes fabricantes, que se liquidará a través do informe pericial.

Por que se desbotou unha demanda colectiva a nivel español? En primeiro lugar porque os tribunais españois non son nada favorables a este tipo de demandas, como vimos noutros casos como a saída a bolsa de Bankia e as cláusulas solo. E en segundo lugar, a reclamación do sobrecusto de cada camión ten que ir acompañada dun informe individualizado, polo que a demanda colectiva perdería toda a súa razón de ser: converteríase nunha multitude de demandas independentes que se xuntan.

Todo o proceso está a ser longo, folga de xustiza incluída. Cando se podería resolver algo? As primeiras demandas xa foron presentadas nas catro provincias galegas, así que é cuestión de tres ou catro meses coñecer os argumentos dos fabricantes para opoñerse ás xustas reivindicacións dos transportistas galegos.

E cales son? Pois ser resarcidos dos danos que o acordo produciu. Reclaman unha indemnización de case un 20 % do prezo de compra dos vehículos, máis os intereses dende a compra.

Haberá algunha sentenza próxima antes que aquí? A primeira ditouna o Tribunal Rexional de Hannover, que condenou a MAN a indemnizar á cidade de Gotinga (Alemaña) polo sobrepazo dos sete camiões que lle compraron entre 2004 e 2010. E tendo en conta a lentitude dos xulgados españois, sen dúbida haberá sentenzas noutros países antes que en Galicia e no resto de España.