

## **RESOLUCION (EXPTE. S/0405/11 BAREMO CENTRO ZARAGOZA)**

### **CONSEJO**

D. Joaquín García Bernaldo de Quirós, Presidente  
D<sup>a</sup>. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta  
D. Julio Costas Comesaña, Consejero  
D<sup>a</sup>. M. Jesús González López, Consejera  
D<sup>a</sup>. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera  
D<sup>a</sup> Paloma Ávila de Grado, Consejera  
D. Luis Díez Martín, Consejero

En Madrid, a 19 de abril de 2012

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (el Consejo) con la composición ya expresada y siendo Ponente Dña. Pilar Sánchez Núñez, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente S/0405/11 BAREMO CENTRO ZARAGOZA incoado tras la denuncia formulada contra el Instituto de Investigación de Reparación de Vehículos S.A. (IIRV) de Centro Zaragoza y sus accionistas, por la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA) y la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO), por supuestas prácticas restrictivas de la competencia.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### ***Denuncia***

1. El 31 de mayo de 2011 la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA) y la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO) presentan ante la CNC escrito de denuncia contra el Instituto de Investigación de Reparación de Vehículos S.A. (IIRV) de Centro Zaragoza y sus accionistas (24 de las principales aseguradoras del sector automoción) (folios 1-1395), por supuestas prácticas restrictivas de la competencia consistentes en haber *“establecido –mediante acuerdo de sus socios- y comunicado un listado de precios para la reparación de los siniestros de pintura en los vehículos a motor. Este listado de precios recibe el nombre de Baremo del Centro de Zaragoza. La gestión, implantación y difusión del referido baremo constituye la actividad principal de la mercantil denunciada”* (folio 5). En opinión de los denunciantes la conducta se habría desarrollado mediante la creación e imposición a los talleres de reparación concertados con las aseguradoras socias del Centro Zaragoza y a sus peritos un sistema de cálculo de tiempo y costes para la valoración de los trabajos de pintura de vehículos dañados por accidentes de circulación, el llamado *“Baremo de Centro Zaragoza”* (en adelante, BCZ), en el que se omiten factores relevantes para la valoración del daño, como la superficie a pintar y la complejidad de los trabajos, lo que resulta

en valoraciones muy bajas e inferiores a las de otro baremo existente en el mercado, el denominado baremo CESVIMAP (folios 6, 1521 y 1522).

Según la denuncia, esta práctica constituye “*una recomendación colectiva de precios*” (folio 6), impuesta por las entidades aseguradoras socias del Centro Zaragoza, lo que constituiría una infracción del artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) (folios 28 y 31).

La denuncia se acompaña de varios documentos, cuyo contenido se resume a continuación.

Un informe de 2001, en el que un perito, a instancia de la CETRAA, dictamina la imposibilidad de obtener un sistema que permita estandarizar los tiempos empleados en una reparación de chapa y pintura de un vehículo, dada la elevada casuística encontrada en la base de datos empleada en el peritaje.

Otro informe emitido en marzo de 2006, en el que se realizan distintas valoraciones que comparan varios tipos de trabajos utilizando los dos baremos existentes, el BCZ y el CESVIMAP, según baremos de 2005. También se aporta valoración de noviembre de 2010. En otras valoraciones, a la comparación anterior se le añade como referencia los baremos del fabricante, en coches alemanes, franceses, italianos y asiáticos.

Informe, atribuido a FERBAM (según información disponible en internet se trata de una asesoría sobre siniestros automovilísticos), sobre la dependencia que los peritos tienen respecto de las aseguradoras. En la misma línea se aportan informes periciales de parte y demanda judicial de una sociedad con actividad en el peritaje de vehículos contra otra sociedad competidora por actos desleales (denigración) de esta última contra la primera por difundir cartas en las que le acusa de que las compañías aseguradoras pagan a los talleres reparadores del siniestro precios inferiores a los que se podrían cobrar basado en peritajes realizados por el denunciante.

Informes sobre seguros de automóvil, como el de UNESPA, sobre la evolución de los seguros del automóvil de 2005 a 2008, y el de ICEA del año 2009.

### ***Investigación***

2. El 7 de febrero de 2012, la Dirección de Investigación solicitó información a las partes sobre el uso de los baremos en las reparaciones y sobre el BCZ (folios 1396 a 1414).
3. El día 23 de febrero de 2012 se recibió en la Dirección de Investigación el escrito conteniendo la respuesta de IIRV Centro Zaragoza (folios 1464 a 1498) y la contestación conjunta al requerimiento de información de las denunciante (folios 1508 a 2077).

### ***Sobre las partes***

#### ***Denunciante***

4. La Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO), y la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA), son las principales asociaciones que agrupan a los talleres y a los concesionarios de vehículos a motor. FACONAUTO agrupa a las asociaciones de concesionarios de las principales marcas de automoción, mientras que CETRAA representa a 43 asociaciones provinciales que agrupan a casi 30.000 empresas del sector (folio 2).

**Denunciado**

5. El Instituto de Investigación de Reparación de Vehículos (IIRV) Centro Zaragoza se creó como sociedad anónima en 1987, por iniciativa de un grupo de 14 entidades aseguradoras que operaban en el sector del seguro del automóvil, a las que posteriormente se han unido otras entidades del sector, incluyendo el Consorcio de Compensación de Seguros, que forma parte del Consejo de Administración de IIRV. Las 24 entidades socias de IIRV Centro Zaragoza, en la actualidad, según información aportada por ella misma, son las siguientes (folio 1467):

- Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A.
- APCAS - Asociación de Perritos de Seguros y Comisarios de Averías
- Ascat Vida, S.A. de Seguros y Reaseguros
- Asociación de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías
- Axa Seguros Generales, S.A. de Seguros y Reaseguros
- Bilbao, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros
- Banco Vitalicio de España
- Caja de Seguros Reunidos, Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. (Caser)
- Companhia de Seguros Fidelidade Mundial, S.A.
- Consorcio de Compensación de Seguros
- Eterna Aseguradora S.A. Compañía de Seguros y Reaseguros
- Generali España, S.A. de Seguros y Reaseguros
- Grupo Catalana Occidente, S.A.
- Helvetia Compañía Suiza, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros
- La Estrella Seguros y Reaseguros S.A.
- La Unión Alcoyana, S.A. de Seguros y Reaseguros
- Lagun Aro, S.A. Seguros
- Liberty Seguros Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A.
- MAPFRE Familiar, Seguros y Reaseguros
- Mutua General de Seguros - Euromutua
- Reale Seguros Generales, S.A.
- Seguros Groupama, Seguros y Reaseguros, S.A.
- Soliss, Mutualidad de Seguros y Reaseguros a Prima Fija
- Zurich Insurance PLC, Sucursal en España

Estas entidades aglutinan, aproximadamente, el 80% del volumen de seguros de automoción en España, y el 30% en Portugal, según las denunciantes (folio 5).

Los objetivos fundamentales de Centro Zaragoza son: "*La investigación para la gestión y control de los daños materiales, así como para la prevención de los daños corporales, dentro del seguro del automóvil; y el fomento de iniciativas para la mejora de la Seguridad Vial*". Para ello, Centro Zaragoza:

- Investiga, experimenta y estudia las características, métodos y sistemas de reparación de los daños de los vehículos que se han presentado como consecuencia de un accidente de tráfico.
- Trabaja activamente en proyectos de I+D+i relacionados con los accidentes de tráfico y en el análisis del comportamiento de los vehículos y sus elementos de seguridad, para disminuir la siniestralidad de las carreteras y la mejora de la seguridad vial.
- Desarrolla la formación permanente de los expertos profesionales, implicados de alguna manera en la peritación y reparación de los vehículos siniestrados.
- Certifica la calidad de piezas, talleres, productos y servicios.
- Es el enlace técnico de UNESPA con la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (F.C.S.E.), en materia de tráfico ilícito de vehículos, para incrementar la recuperabilidad de los vehículos sustraídos e indemnizados del sector asegurador.
- Divulga los resultados de sus investigaciones, a través de sus medios de comunicación, publicaciones y actividades formativas (folios 1469 a 1482).

### ***Sobre los Hechos acreditados***

#### **6. El contexto: la relación asegurado/taller/aseguradora**

La mayoría de las reparaciones de chapa y pintura son cubiertas por las compañías de seguros, interviniendo en la reparación de un vehículo siniestrado el fabricante del vehículo, la compañía aseguradora, el perito tasador del siniestro, el taller y el asegurado o usuario del vehículo (folio 1509). La Ley 50/80 del Contrato de Seguro otorga al titular del seguro el derecho a elegir libremente el taller en el que reparar el automóvil tras el siniestro. El perito tasador designado por la aseguradora acudirá al taller para realizar el peritaje y firmar la correspondiente autorización para la reparación. El asegurado deberá abonar el importe al taller, y la aseguradora deberá abonarle al asegurado esa cantidad.

No obstante lo anterior, en la práctica el denunciante explica que el cliente suele acudir a un taller concertado con su compañía de seguros, y este se relaciona con el perito y la aseguradora, de forma que el taller cobra la reparación directamente de la compañía de seguros, sin que el cliente tenga que abonar cantidad alguna. Es habitual que las aseguradoras trabajen con talleres concertados (folio 1509) a los que intentan que acudan sus asegurados (folios 1511, 950 a 962 y 989 a 1003).

Según las denunciantes, las compañías aseguradoras incentivan que los asegurados usen los talleres concertados facilitando y agilizando los trámites previos a la reparación, haciendo que sea el taller el que se ocupe de dichos trámites en lugar del asegurado, ofreciendo a veces automóviles de sustitución (cuyo coste cubre el taller), o no penalizando al cliente por el siniestro en futuras renovaciones de la póliza. El perito rara vez trata con el cliente, sino con el taller (folio 1509).

Según las denunciantes, dada la estrecha vinculación y dependencia profesional de los peritos respecto de las aseguradoras, éstas les imponen la exigencia de establecer una valoración mínima del siniestro e incluso de aplicar un baremo único, que no les deja margen para determinar una valoración independiente de cada siniestro (folio 1512).

En el caso de talleres no concertados o independientes, las denunciantes afirman que el perito normalmente visita y realiza el peritaje del vehículo siniestrado con cierto retraso. Adicionalmente, el asegurado normalmente debe abonar la reparación y después tramitar su reembolso ante la aseguradora (folio 1509).

## **7. Sobre la tasación del siniestro: los sistemas de ayuda a la peritación y el uso de baremos**

De acuerdo con las denunciantes, en principio, una vez el vehículo siniestrado está en el taller, por cuenta de la compañía de seguros acude un perito a valorar la cuantía del daño del siniestro y acordar con el cliente la cuantía de la reparación a efectuar.

Las denunciantes revelan que la estimación del coste de las reparaciones de coches accidentados se hace difícil, dado que intervienen un elevado número de elementos a considerar, como son: el desmontaje de las piezas, su reparación o sustitución y su pintado. La estimación del componente de mano de obra en estas reparaciones es crucial, ya que es la parte principal del coste, en particular, cuando las piezas son reparadas. Se distingue entre reparaciones mecánicas y reparaciones de chapa y pintura.

Los fabricantes de automóviles tienen unas estimaciones de los tiempos empleados en las reparaciones mecánicas, pero en las reparaciones de chapa y pintura, para elaborar la valoración/presupuesto de la reparación el taller utiliza el programa informático de estimación de costes de reparación que tenga instalado, que tiene entre sus funcionalidades los baremos de pintura de uso habitual en el sector por los reparadores (talleres), peritos y aseguradoras (folio 1515).

Cabe destacar que los baremos propiamente dichos son herramientas para estimar los tiempos necesarios para el desmontaje, reparación, montaje, y pintado de las piezas de carrocería dañadas, pero no los costes de la misma, ni los precios de la mano de obra (folio 7). Ahora bien al aplicarse los precios de los factores empleados al baremo en cuestión, se obtiene el valor del coste de una reparación, por lo que su uso para este fin es una práctica común entre las aseguradoras y los talleres de reparaciones. La alternativa al uso del baremo supondría una carga de trabajo y un coste considerable al taller, ya que implicaría

establecer un control de tiempo y procesos muy detallados, y medir cantidades muy pequeñas de muchos elementos (masillas, disolventes, pinturas, lijas, pulimentos...) y procesos (pintado, secado, pulido...). También para las aseguradoras, el cálculo de los tiempos necesarios para la reparación sería más costoso en tiempo y probablemente menos preciso que a través de la utilización del baremo (folio 7).

Además de los baremos del tipo BCZ, existen diversos sistemas de ayuda a la peritación, siendo los más comunes en España Audax, GT Motive (Estimate GT) y Eurotax (folios 7 y 1514). Los baremos como el BCZ intervienen solo en una parte concreta de la valoración de la reparación, la referida a chapa y pintura, mientras que los sistemas de ayuda se ocupan de estimar los daños visibles y también potenciales del vehículo siniestrado, con el fin de obtener una estimación global del coste total de la reparación y tener elementos para valorar la procedencia o no de realizar la reparación, frente, por ejemplo, a la declaración de siniestro total. Declara el denunciado (folio 1487), que el uso del baremo denunciado en este expediente, el BCZ que se explica más adelante, requiere de aplicaciones informáticas, y su utilidad reside en ser utilizado en conjunción con los citados sistemas informáticos de ayuda a la peritación empleados tanto por los talleres como por los peritos, por lo que dicho BCZ se integra en esos sistemas de ayudas.

Con respecto a los baremos de pinturas empleados en el mercado español, los denunciantes presentan la evolución a los largo de varios años de la utilización de los distintos baremos:

EVOLUCIÓN DE LA UTILIZACIÓN DE BAREMOS						
Año	Valoraciones sin pintura	Pintura manual	Tarifario de fabricantes	Baremo CZ	Baremo CESVIMAP	TOTAL
2003	18%	8%	9%	4%	61%	100%
2006	18%	3%	4%	24%	51%	100%
2007	19%	3%	4%	29%	45%	100%
2008	19%	3%	4%	29%	45%	100%
2009	20%	3%	3%	31%	43%	100%
2011	20%	3%	3%	34%	40%	100%
Fte: denunciante						
2009		5,5%	4,9%	35,5%	54,1%	100%
Fte:Audatex)						

## 8. El denominado BCZ (Baremo del Centro de Zaragoza)

Se trata de una herramienta diseñada para ofrecer de una forma rápida y fácil un presupuesto de tiempos y usos de materiales precisos para llevar a cabo la reparación de una pieza de automóvil (carrocería) dañada en un siniestro. El IIRV del centro de Zaragoza, usando medios técnicos propios ha desarrollado esta herramienta, a la que una vez aplicados los precios de mano de obra y de pinturas ofrece una estimación del coste de la reparación, como otro baremo cualquiera. No se basa en el uso de estadísticas sobre valores pasados de los parámetros que pretende medir, sino sobre las pruebas realizadas en los servicios técnicos de IIRV con el objeto de elaborar el BCZ.

Estos baremos son usados por los talleres y los peritos encargados de la tasación de un vehículo siniestrado.

El BCZ, según el denunciado, es un extenso compendio que incluye un manual de métodos de trabajo de pintura, especificando los posibles procesos de pintado, describiendo las herramientas necesarias, las instalaciones y la metodología seguida para la realización de los trabajos de pintura en los talleres de reparación de automoción. En el mismo se especifican las operaciones necesarias en cada proceso, los materiales necesarios para cada uno de ellos y se incluye una estimación de tiempos y de consumo de materiales para cada reparación. El baremo cuenta con un factor de corrección, que disminuye los tiempos empleados por pieza, cuantas más piezas incluye la reparación. Estos se traducen en unas reparaciones proporcionalmente más económicas cuanto más extensivas son (folios 1486 y 1487).

El Centro Zaragoza afirma que el principal motivo que le impulsó a elaborar el BCZ fue la gran disparidad de criterios utilizados en la valoración de la pintura por parte de los diferentes fabricantes de automóviles (folio 1492).

El BCZ se elabora en cinco fases, en base a los tiempos reales de mano de obra de los procesos, tomados en el taller del Centro, siguiendo para ello las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo. Estos tiempos son posteriormente incluidos en ecuaciones que descomponen el proceso de pintura de un automóvil. En la fase siguiente se realiza un proceso de parametrización de los vehículos a los que puede ser de aplicación el baremo, y se desarrolla la aplicación informática que permite estimar, para cada vehículo y tipo de daño (la extensión y gravedad del daño es determinada por los talleres e introducida en el programa), el tiempo de mano de obra y materiales a emplear en la reparación (folios 1485 a 1488).

El Centro Zaragoza afirma que el BCZ fue elaborado por personal de dicho Centro (folios 1488 y 1489), que contó con la colaboración técnica de organismos y agrupaciones del sector, incluida CETRAA. Asimismo, afirma que las empresas aseguradoras socias de Centro Zaragoza no han tenido ninguna participación en la elaboración del BCZ (folio 1494).

Según el Centro Zaragoza, el BCZ es una herramienta de estimación de los tiempos y materiales a utilizar, siempre sujeta a negociación y discusión entre talleres y peritos. El precio de la mano de obra del trabajo se obtiene al multiplicar el tiempo que indica el baremo por el coste de la mano de obra, que es un dato

que debe ser introducido por cada usuario y que, por tanto, no forma parte del baremo. De acuerdo con el denunciado, en los sistemas donde está operativo el BCZ, en cada informe de valoración aparece destacado el siguiente texto: "Coste de materiales basado en los distintos precios comunicados por los fabricantes, estando sujeto a negociación y acuerdo particular" (folios 1490 y 1491). También sostiene el denunciado que en el manual de métodos y tiempo que forma parte del BCZ se especifica que sus conclusiones se refieren exclusivamente a los supuestos de aplicación de las técnicas que han servido de base para la elaboración del baremo, pero no excluyen que puedan ser aplicadas otras técnicas que podrían dar lugar a resultados diferentes (folio 1493).

## **9. Sobre la comparativa de distintos baremos**

Según los datos aportados por las denunciadas (recogidos en las tablas de los folios 1520 y 1521), el grueso de las reparaciones de chapa y pintura en accidentes de vehículos a motor afectan al arreglo de una o dos piezas.

Respecto al pintado, el 67% de las reparaciones incluyen menos de tres piezas pintadas, mientras que sólo un 33% son reparaciones que afectan a tres o más piezas.

Los denunciadas estiman que el BCZ da más peso específico a los conceptos "constantes" (aquellos que siempre hay que realizar con independencia del número de piezas que haya que pintar), pero menos a la variable "superficie a pintar" y no incluye un factor de corrección por "trabajos repetitivos" ni por "piezas de formas complejas".

Las denunciadas admiten (folios 1518 a 1519) que, en relación con otros baremos, el BCZ proporciona unas estimaciones de coste más elevadas para reparaciones que afecten a una pieza, mientras que a medida que aumenta la superficie a pintar, el número de piezas de carrocería afectadas y la complejidad del proceso de reparación, las estimaciones del BCZ disminuyen.

Las denunciadas aportan 200 valoraciones reales realizadas con el BCZ y las comparan con la valoración que hubiera resultado de aplicar el baremo de CESVIMAP, obteniendo como resultado que las valoraciones de pintura realizadas con el BCZ son un 19,77% inferiores a las valoraciones obtenidas con el baremo CESVIMAP y que todas las valoraciones de pintura analizadas, correspondientes a las distintas aseguradoras asociadas al Centro Zaragoza, se han realizado con el BCZ. En ese estudio comparativo, las denunciadas aprecian prácticas contrarias a la calidad de la reparación y que en algunos casos afectan a la fiabilidad y seguridad del vehículo, por lo que concluyen que tal conducta sólo puede deberse a la imposición del BCZ por la aseguradora correspondiente (folios 1571 a 2077 confidenciales).

Las denunciadas aportan los resultados de una encuesta realizada a 660 talleres, de la que concluyen que el 95,75% de los encuestados considera la aplicación del BCZ una imposición de la compañía aseguradora o del perito para reparar el vehículo; el 86,96% manifiesta que transige con ello para no causar problemas de gestión del siniestro al cliente y el 96,66% no están conformes con las



valoraciones efectuadas con el BCZ, ya que no cubren el coste de los trabajos realizados. Adicionalmente, del análisis de la encuesta resulta que casi un 79% de los encuestados no aceptan las valoraciones que implican el uso de recambios alternativos (folios 15 y 201).

La encuesta fue realizada en 2008 y 2009 por CETRAA a 660 de sus talleres asociados y *“persigue demostrar la existencia de un acuerdo de fijación de condiciones de servicio entre aseguradoras, que puede ser interpretado como ilegal según la norma de la libre competencia en materia de valoraciones y recambios y documentar técnicamente ciertos abusos de las compañías por si finalmente no nos queda más remedio que defender los intereses del taller ante las autoridades de Defensa de la Competencia”* (entre otros, folio 522 y 528).

10. La Dirección de Investigación analiza, en sede de artículo 1, si las empresas aseguradoras socias del Centro Zaragoza han infringido la LDC por acordar imponer el uso del BCZ para los trabajos de pintura de vehículos dañados por accidentes de circulación de forma que resulten unas valoraciones menos gravosas para ellas. Valora que aun cuando el acuerdo entre aseguradoras existiera, para acreditar una infracción del artículo 1 LDC habría que justificar que tiene objeto o efecto restrictivo de la competencia. En este sentido, considera que el BCZ es un instrumento de cálculo de los tiempos y materiales a emplear en la estimación del coste de una reparación, y que tanto la documentación que se adjunta a la denuncia como la obtenida a partir de los requerimientos de la Dirección de Investigación ponen de manifiesto la dificultad de establecer un sistema de estimación exacta de los costes/tiempos empleados en las reparaciones de chapa y pintura. Así, el BCZ constituye un intento de sistematizar de modo objetivo las tareas de reparación y de estimar los tiempos y los materiales empleados, utilizando métodos y técnicas avanzadas. Desde ese punto de vista, el BCZ no tendría objeto anticompetitivo, sino que más bien constituiría un elemento de competencia, modernización y aumento de la eficacia del sector.

Sigue la argumentación de la Dirección de Investigación señalando que por otra parte, las propias denunciante admiten (párrafos 20 y 21) que, en relación con otros baremos, el BCZ proporciona unas estimaciones de coste más elevadas para reparaciones que afecten a una sola pieza. Y que el factor de corrección que según las denunciante incorpora el BCZ y que lleva a valores menores para reparaciones extensas parece tener cierta lógica y fundamento. Pero incluso si no fuere así, y en consecuencia, resultara en un cálculo erróneo, no parece generar efecto restrictivo de la competencia ni perjuicio económico sobre las denunciante, puesto que teniendo en cuenta que, según sus estimaciones, el grueso de las reparaciones de chapa y pintura en accidentes de vehículos a motor afecta al arreglo de una o dos piezas y al pintado de menos de tres, la utilización del BCZ resultaría en estimaciones de coste más elevadas y, por tanto, más beneficiosas para los talleres, en las reparaciones que constituyen el grueso del mercado.

Tampoco aprecia la Dirección de Investigación que haya habido una imposición del uso del BCZ sobre los talleres. En primer lugar, la cuota del BCZ, según las

estimaciones de las denunciadas, ha ido aumentando hasta alcanzar el 34% (AH 7), lo que llevaría a la conclusión de que a la mayoría del mercado (el 66%) no se le estaría imponiendo el BCZ. Destaca, además, que la alternativa más importante al BCZ es el baremo CESVIMAT de Mapfre, con una cuota del 40%, y que Mapfre es una aseguradora socia de Centro Zaragoza y, sin embargo, elabora su propio baremo, que es el más usado.

Por último, argumenta la Dirección de Investigación que de la encuesta aportadas por las denunciadas -que, por otra parte, son sólo cuestionarios a 660 talleres asociados a CETRAA (párrafos 23 y 24) de entre los 30.000 talleres existentes en el sector (folio 2)-, resulta que, a pesar de que prácticamente la totalidad de los encuestados dicen no estar conformes con las valoraciones efectuadas con el BCZ y considerar que es una imposición por parte de las aseguradoras o los peritos, sin embargo, un 79% de ellos no acepta emplear en las reparaciones recambios no certificados, lo que apunta a que sí tienen la capacidad de negarse a las supuestas imposiciones de los peritos o las aseguradoras. Y es que en la valoración de las prácticas denunciadas en este expediente no hay que olvidar que no todos los talleres tienen las mismas estructuras de costes, ni la misma eficacia y productividad, lo que explicaría que muchos empleen el BCZ aun cuando no les satisfaga plenamente.

Y respecto al malestar que reflejan ciertos documentos que acompañan la denuncia que pueda existir entre algunos talleres por prácticas y situaciones que pudieran apuntar a un abuso de las aseguradoras, y a una práctica ilícita por parte de los peritos, como sería el caso de exigir la utilización de piezas procedentes de desguaces, o la reparación de piezas irreparables (llantas dañadas, por ejemplo), que pudieran, incluso, poner en peligro la seguridad del vehículo y la integridad física de sus ocupantes, razona que estos hechos, de existir, nada tiene que ver con la utilización del BCZ, que ni tan siquiera considera esa posibilidad. No obstante, recuerda que, esas prácticas, de ser ciertas, serían reprobables, y que dado que el taller es el garante de la calidad de la reparación efectuada, y el responsable en caso de una reparación defectuosa, cabría denunciar puntalmente estas exigencias en la jurisdicción competente.

Por todo ello, la Dirección de Investigación, eleva propuesta al Consejo de la CNC de acuerdo con lo previsto en el artículo 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de no incoación del procedimiento sancionador, así como archivar las actuaciones seguidas como consecuencia de la demanda interpuesta por CETRAA y FACONAUTO, por considerar que no hay indicios de infracción de Ley.

11. El Consejo deliberó y falló esta resolución el 11 de abril de 2012.

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**ÚNICO.-** El Consejo debe, en la presente resolución, valorar si concurren en este caso los requisitos para la aplicación del artículo 49.3 de la LDC, esto es, la ausencia de indicios de infracción, para, tal como propone la Dirección de Investigación, resolver archivar las actuaciones realizadas hasta el momento sobre los hechos denunciados.

Concretamente ha de valorarse si el baremo denominado BCZ creado y difundido por el Instituto de Investigación de Reparación de Vehículos de Centro Zaragoza entre los talleres de reparación de vehículos y los peritos que deben valorar el coste de la reparación de los siniestros, supone una infracción del artículo 1 LDC. Dicho BCZ se utiliza para estimar los tiempos del factor trabajo y la cantidad de materiales que precisa una reparación estandarizada de un vehículo accidentado, sobre los que posteriormente se aplicará el precio de dichos factores para obtener una estimación del coste de la reparación en chapa y pintura.

El artículo 1 LDC, en su apartado 1º dice: *“Se prohíbe cualquier acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia...”*.

Los hechos analizados acreditan que el Instituto de Investigación de Reparación de Vehículos S.A. (IIRV) de Centro Zaragoza, cuyo consejo de administración esta integrado por una parte importante de las empresas aseguradoras de vehículos en el mercado español, decidieron elaborar una herramienta, denominada BCZ, para estimar de forma estandarizada los tiempos empleados en las reparaciones y las cantidades de materiales implicadas en las mismas. Una vez obtenido estos baremos, al aplicárseles los precios de los factores trabajo y materiales se obtiene una valoración del coste de la reparación. El valor de dicha reparación supone directamente el coste que la aseguradora deberá desembolsar, bien al taller, bien al titular del seguro, en concepto de indemnización por el siniestro acontecido sobre el vehículo asegurado.

El Consejo valora que concurren al menos dos circunstancias en los hechos analizados que hacen que la conducta denunciada pudiera caer bajo el ámbito de aplicación del artículo 1 de la LDC. En primer lugar, si bien no hay prueba directa en los hechos analizados de la existencia de una reunión o acuerdo formal del consejo de administración de IIR para que sus servicios técnicos elaborasen dicho baremo, el BCZ, lo cierto es que el mismo fue realizado por una unidad de trabajo de IIRV, y que cualquiera que sea el trabajo desempeñado por cualquiera de las unidades de trabajo de dicha sociedad, este será responsabilidad directa de su consejo de administración, de forma que en principio concurriría, sin lugar a dudas, el elemento de bilateralidad, en este caso multilateralidad, que exige la aplicación del artículo 1 LDC. La elaboración del BCZ es responsabilidad directa de todas las compañías aseguradoras integradas en IIRV, por lo que el mismo debería ser valorado como un acuerdo.

En segundo lugar, si bien el BCZ no es un listado de precios, sí es un instrumento que ayuda a la homogeneización y estandarización de determinados parámetros que influyen en los precios finales pagados por las compañías de seguros. El precio final de una reparación depende básicamente, excluido el coste de las piezas remplazadas por unas nuevas, del tiempo empleado en la reparación y del precio de dicho factor. A su vez, el tiempo empleado en la reparación dependerá de otras variables como pueden ser la pericia del operario y el nivel de tecnificación de que disponga para la reparación en el taller que se encarga de la misma. En la medida que estas dos variables pueden presentar diferencias significativas entre talleres, y aun a igualdad de precio en los factores empleados, el precio final de la reparación puede resultar distinto de unos talleres a otros, incluso en el supuesto de que las características físicas de la

reparación sean idénticas. En consecuencia, un instrumento como el BCZ contribuye a homogeneizar el valor final de una reparación, puesto que al establecer estándares en la variable cantidad de los factores, solo queda margen para la diferenciación en la variable precios de los factores, reduciéndose por tanto los grados de libertad de un taller a la hora de elaborar sus presupuestos de reparación. Ello es apto pues para reducir el grado de competencia vía precios de este mercado. Este efecto, no obstante, será inversamente proporcional al número de baremos empleados en el mercado y a la intensidad de su uso en el mismo.

No obstante lo anterior, no se ha acreditado otro elemento denunciado como es la imposición del uso del BCZ por parte de las aseguradoras a los peritos y a los talleres, ni cabe deducir su existencia del hecho de que el uso del BCZ haya llegado a ser empleado en el 34% de las valoraciones realizadas, como pretenden los denunciados. Ciertamente desde su elaboración y difusión por parte de IIRV, el BCZ ha ganado cuota de mercado a costa, fundamentalmente, del otro baremo usado principalmente en este tipo de valoraciones, el del CESVIMAP (diseñado y empleado por las aseguradoras de MAPFRE), que habría perdido unos 20 puntos en los últimos ocho años. Sin embargo, no puede pretenderse que la única explicación plausible para haber llegado a ese nivel del 34% sea la imposición de su uso por parte de las aseguradoras. Pueden argumentarse distintas razones por las que un producto creado en el año 2001, habría ido aumentando su penetración hasta llegar, diez años después, a una cuota del 34%. La concertación entre las aseguradoras, y la necesaria imposición de cada aseguradora a sus peritos, y a los talleres con los que trabajan, podría ser una de ellas, como también podrían serlo unas buenas prestaciones del producto, del tipo de rapidez en su aplicación, facilidad de uso, o la obtención de valoraciones más competitivas que le aseguran al taller un mayor volumen de contratación con las aseguradoras. Por otro lado, los datos de incremento de cuota revelan que la misma se ha logrado de forma paulatina, durante un periodo relativamente largo de tiempo, diez años, lo que resta plausibilidad a la tesis del acuerdo e implantación forzada del BCZ que sostienen los denunciados. Tampoco avala la tesis de la existencia de un concierto para imponer el uso del baremo BCZ el hecho de que Mapfre fuese, al menos hasta diciembre de 2010, uno de los accionistas de IIRV, y su baremo, el CESVIMAP, era y sigue siendo la principal herramienta de uso en la valoración de las reparaciones de chapa y pintura.

Y adicionalmente, el Consejo también aprecia en los hechos analizados ciertos elementos relacionados con las ganancias de eficiencia en ese mercado por el uso de este tipo de herramientas, que eventualmente podrían llevar la conducta a la sede del artículo 1.3. LDC. Se considera que estas herramientas también juegan un papel de facilitar y agilizar los tiempos empleados en la valoración del trabajo a realizar tanto a talleres como a peritos, reduciéndose así los tiempos de espera hasta conseguir la valoración necesaria e imprescindible para dar la autorización correspondiente y proceder a la reparación. Esta reducción de tiempos afectaría positivamente no solo al titular del seguro, sino también a los propios talleres, que liberarían tiempo para otras labores. Adicionalmente se puede apreciar que estas herramientas pueden incentivar a los talleres a ser más eficientes en sus reparaciones, o a invertir para ello, puesto que todo la reducción de tiempos que se consiga hacer con respecto al tiempo estándar establecido en el baremo supondrá un mayor beneficio para el taller, dado que le será

remunerado un factor a un nivel estándar cuando la utilización real del mismo ha sido inferior a dicho estándar. Y en última instancia, la aplicación extensiva de estas herramientas podría contribuir a reducir los costes de las aseguradoras, y que estas hubiesen optado por usar ese ahorro de costes para competir con menores precios en el mercado de los seguros de automóvil, en cuyo caso se podría apreciar la existencia de cierta dinamización de la competencia.

En conclusión, el Consejo valora que en el caso analizado no existen indicios de prácticas restrictivas prohibidas por Ley de Defensa de la Competencia, por lo que considera ajustada a Derecho la Propuesta de Archivo de las actuaciones realizadas en el marco del expediente S/0405/11 BAREMO CENTRO ZARAGOZA.

Por todo cuanto antecede, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, este Consejo

#### **HA RESUELTO**

**ÚNICO.-** Sobre la base del artículo 49.3 de la Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia, no incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas en el expediente S/0405/11 BAREMO CENTRO ZARAGOZA.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia y notifíquese al denunciante y denunciados haciéndoles saber que contra ella no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.