

RESOLUCION

Expte. S/0350/11 Asistencia en Carretera

Consejo

D. Joaquín García Bernaldo de Quirós, Presidente
D^a. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a. María Jesús González López, Consejera
D^a. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera
D^a Paloma Ávila de Grado, Consejera
D. Luis Diez Martín, Consejero

En Madrid, a 15 de diciembre de 2011

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, con la composición expresada y siendo Ponente el Consejero Don Julio Costas Comesaña, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente de información reservada S/0350/11 iniciado de oficio por la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia en relación con la actuación de diversas empresas aseguradoras con servicios de auxilio en carretera, por supuestas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por los artículos 2 y 3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con fecha 8 de mayo de 2002, la Asociación Nacional de Empresas de Auxilio-Rescate de Vehículos Accidentados-Averiados (ANERVA) denunció a las compañías de seguros y de asistencia en viaje por limitar la actuación de las empresas de asistencia en carretera.

El 8 de enero de 2003 el extinto Servicio de Defensa de la Competencia (SDC) archivó las actuaciones practicadas con el nº de expediente 2387/02, entre otros motivos, por considerar que no existía exclusividad en los contratos ni indicios de acuerdos de precios.

2. El 19 de mayo de 2004 y 16 de febrero de 2005, BAS HERMANOS SL, empresa de asistencia en carretera en la provincia de Alicante, denunció a MAPFRE MUTUALIDAD DE SEGUROS Y REASEGUROS A PRIMA FIJA, entre otros argumentos, por prestar servicios de asistencia en carretera utilizando en sus grúas los logotipos de MAPFRE, bajo amenaza de disminuir el número de servicios contratados por la denunciante y por pagar precios por debajo del coste de los servicios.

En octubre de 2005, el extinto SDC archivó el expediente 2530/04 por cuanto la existencia de numerosos competidores en el mercado de empresas aseguradoras con servicios de auxilio en carretera, con cuotas similares y la aparente ausencia de barreras a la entrada, no permitían a MAPFRE comportarse con relativa independencia respecto de sus

competidores, clientes y consumidores, por lo que no tenía posición de dominio en el mercado de seguros de asistencia en carretera.

BAS HERMANOS SL interpuso recurso contra dicho Acuerdo de Archivo ante el extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC), que lo desestimó. Esta Resolución fue recurrida ante la Audiencia Nacional que mediante Sentencia de 24 de julio de 2008 desestimó el recurso, no procediendo recurso de casación contra la misma. Finalmente, Grúas Abril interpuso un recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional, que también fue inadmitido mediante Auto de 14 de abril de 2009.

3. El 2 de agosto de 2004 la UNION ESPAÑOLA DE ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS (UNESPA) denunció a la ASOCIACIÓN BASKA DE EMPRESAS DE AYUDA EN CARRETERA (ABEAC) por la fijación de precios y condiciones comerciales en el mercado de prestación de servicios de grúas en el País Vasco, que habría provocado que las empresas de asistencia en carretera que prestaban sus servicios a las aseguradoras incumplieran los contratos de arrendamiento suscritos con ellas.

La denuncia tramitada a través del expediente 2548/04 fue archivada ante el desistimiento de la denunciante.

4. El SDC acordó de oficio el inicio de la información reservada nº DP 02/05, en el marco de la cual solicitó, el 24 de mayo de 2005, documentación a varias empresas aseguradoras con servicios de asistencia en carretera con el fin de analizar la posible existencia de prácticas restrictivas de la competencia (folios 3 a 299).

El objeto del requerimiento era conocer si las empresas aseguradoras con servicios de asistencia en carretera prestaban dichos servicios con grúas propias o se subcontrataban, el carácter de exclusividad de los contratos, la forma de negociación, las condiciones del abanderamiento y si éste era total o parcial, los servicios de ayuda en carretera previstos en los contratos y los precios aplicados así como cuotas de mercado durante los años 2004 y hasta abril de 2005 y el puesto que ocupaba la entidad en el ranking de aseguradoras.

5. El 11 de junio de 2008, el Ministerio de Fomento y el Departamento de Transportes de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera acordaron una serie de medidas dirigidas a superar las dificultades generadas por el aumento del precio del gasóleo y la caída de la actividad (folios 1660 a 1669). En dicho acuerdo se prevé que la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) elaboraría un plan específico de investigación contemplando los supuestos que pudieran constituir abuso de posición dominante en la contratación de vehículos de auxilio en carretera.

El 13 de junio de 2008 el Consejo de Ministros ratificó dicho acuerdo, publicado en el BOE del 14: *ORDEN PRE/1664/2008, de 13 de junio, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se toma conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera de 11 de junio de 2008.*

6. En el marco del Plan Específico de Investigación que se había de elaborar según el citado Acuerdo, la Dirección de Investigación (DI) de la CNC requirió el 5 de diciembre de 2008 información a varias empresas proveedoras de servicios de asistencia en carretera

seleccionadas a partir de los listados proporcionados por las empresas aseguradoras requeridas el 24 de mayo de 2005 y con las que mantenían una relación contractual en distintos puntos del territorio nacional, habiéndose seleccionado las ciudades grandes y medianas más representativas (folios 338 a 1027).

El objeto del requerimiento era conocer el carácter o no de exclusividad de los contratos con las empresas aseguradoras, la forma de negociación, las condiciones de abanderamiento, si éste era total o parcial, los servicios de ayuda en carretera previstos en los contratos y los precios aplicados.

Entre diciembre de 2008 y febrero de 2009 (folios 424 a 455; 456 a 471; 472 a 553; 554 a 612; 636 a 638; 893 a 1001; 1002 a 1027; 1028 a 1030) tuvieron entrada en la CNC las respuestas a los citados requerimientos.

7. Con fecha 28 de noviembre de 2008, en la DI se recibió un escrito de la Asociación Empresarial de la Comunidad Valenciana de Asistencia en Carretera (AECVAC), en el que consultaba acerca de si la actuación del REAL AUTOMOVIL CLUB DE CATALUÑA (RACC) constituía una práctica restrictiva de la competencia. En concreto, RACC, que presta servicios de asistencia en carretera a través de la contratación de empresas de grúas de arrastre de vehículos y remolque, estaría imponiendo unilateralmente a empresas de asistencia en carretera y, en particular, a LEYRE ASISTENCIA SL, en el ámbito geográfico de Valencia, unas tarifas notablemente inferiores al coste medio del servicio, de acuerdo con un informe elaborado por el Departamento de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Alicante y ello aun teniendo conocimiento de ese informe (folios 300 a 332).

Con fecha 4 de diciembre de 2008, la Dirección de Investigación comunicó a AECVAC que la consulta realizada se incorporaría y se analizará en el marco de las diligencias previas DP 02/05 (folios 333 a 337).

8. Con fecha 29 de diciembre de 2008, se recibió en la CNC un escrito de la Asociación Nacional de Empresas Especializadas en Rescate – Auxilio de Vehículos Averiadados-Accidentados (ANERVA), manifestando que había tenido conocimiento de la investigación llevada a cabo por la DI para analizar las posibles irregularidades contrarias a la competencia cometidas por las empresas aseguradoras en el ámbito de las actividades de rescate y auxilio en carretera, y ofrecía su colaboración en dicha investigación y aportaba información sobre el caso (folios 613 a 635, 676 a 892).
9. Con fecha 23 de marzo de 2009, se recibió en la DI un escrito de AECVAC, como continuación al escrito del 28 de noviembre de 2008 y a la contestación de la Dirección de Investigación de fecha 4 de diciembre de 2008, donde hacía unas reflexiones acerca de la necesidad de investigar la venta a pérdida en el sector de asistencia en carretera como posible práctica restrictiva de la competencia (folios 1015 a 1027).

Con fecha 29 de mayo de 2009, la DI recibió otro escrito de AECVAC como continuación a su escrito de fecha 28 de noviembre de 2008, adjuntando una carta que el RACC remitía a ASISTENCIA LEYRE SL, que evidenciaría, según ésta última, la clara imposición unilateral de tarifas no equitativas por parte de RACC sobre el sector de asistencia y auxilio en carretera (folios 1031 a 1032).

Con fecha 3 de junio de 2009, la DI respondió que dicha carta no constituía por sí misma prueba de la supuesta fijación unilateral de precios del RACC sobre el sector de asistencia y auxilio en carretera, ni siquiera sobre ASISTENCIA LEYRE S.L., y que, en todo caso, a los efectos de dar el tratamiento adecuado a su escrito, debía aclarar si deseaba que fuera incorporado y analizado en el marco de las diligencias previas (de referencia DP 02/05).

10. Con fecha 5 de octubre de 2009, la DI requirió a la “Investigación Cooperativa entre Entidades Aseguradoras y Fondos de Pensiones” (ICEA) información sobre las cuotas de mercado de las principales empresas aseguradoras en el ramo de prestación de servicios de asistencia en carretera tanto a nivel nacional como provincial (folios 1035 a 1038).

Con fecha 7 de octubre de 2009, se recibió contestación del Área de Estudios y Tecnologías de la Información de ICEA, adjuntando un fichero con un ranking de cuotas de mercado de entidades de asistencia en general y a nivel nacional, ya que no dispone de información sobre asistencia en carretera de forma separada ni a nivel provincial (folios 1039 a 1043).

11. Con fecha 9 de octubre de 2009, la DI requirió a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (DGSFP) información sobre las cuotas de mercado de las principales empresas aseguradoras en el ramo de prestación de servicios de asistencia en carretera tanto a nivel nacional como provincial (folios 1045 a 1048). Con fecha 2 de noviembre de 2009 se recibió contestación de la DGSFP (folios 1049 a 1051).
12. Con fecha 19 de enero de 2010 la DI requirió a varias aseguradoras información acerca de sus cuotas de mercado actualizadas a esa fecha y las de sus principales competidores en el ramo de prestación de servicios de asistencia en carretera a nivel autonómico o provincial (folios 1052 a 1079 bis).
13. Con esa misma fecha, la Dirección de Investigación requirió a la DGSFP información referente a las cuotas de mercado en ese momento de las principales empresas aseguradoras en el ramo de prestación de servicios de asistencia en carretera a nivel autonómico y provincial (folio 1080). Entre febrero y marzo de 2010, tuvieron entrada en la CNC las respuestas a los citados requerimientos (folios 1083 a 1131).
14. Con fecha 17 de junio de 2010, la DI realizó un nuevo requerimiento de información a varias empresas aseguradoras solicitando un desglose por provincias del número de servicios prestados mensualmente en el ramo de asistencia en carretera, así como del número de siniestros mensuales y el volumen de primas devengadas durante los años 2008 y 2009, distinguiendo entre turismos, motocicletas, camiones, furgonetas y autobuses (folios 1132 a 1153). Entre junio y agosto de 2010 tuvieron entrada en la CNC las respuestas a los citados requerimientos de información.
15. Con fecha 24 de mayo de 2011, conforme a lo previsto en el artículo 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), la Directora de Investigación adoptó Acuerdo de no incoación del procedimiento sancionador, así como el archivo de las actuaciones seguidas por considerar que no hay indicios de infracción de la mencionada Ley y, en consecuencia, acordó elevar a este Consejo Propuesta de Archivo, junto con la denuncia y las actuaciones practicadas a las que asigna la referencia S/0350/11 (a la que queda incorporada toda la documentación incluida en la DP 02/05), de

acuerdo con lo previsto en el artículo 27 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC).

16. La Propuesta de Archivo de la DI realiza la siguiente descripción del sector de la asistencia en carretera:

De un lado, intervienen las empresas aseguradoras con servicios de auxilio en carretera y, de otro, las empresas colaboradoras o proveedoras de servicios de asistencia/auxilio en carretera.

Las empresas aseguradoras con servicios de auxilio en carretera más importantes en el momento de iniciar las investigaciones en 2005 eran: MAPFRE, EUROP ASSISTANCE, ARAG, UNIVERSAL ASISTENCIA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A, ELVIA, INTER PARTNER ASSISTANCE y UNIÓN DE AUTOMÓVILES CLUBS, S.A (UNACSA).

Las compañías aseguradoras no suelen prestar estos servicios directamente a sus asegurados, sino que los subcontratan a las empresas proveedoras de servicios de asistencia en carretera. Estas empresas prestan sus servicios de asistencia en viaje y auxilio en carretera en un ámbito local, aproximadamente provincial, como se deduce de los listados proporcionados por las empresas aseguradoras requeridas (folios 10 a 153; folios 173 a 196; folios 256 a 297).

Atendiendo a algunas de las provincias más significativas, y según información aportada por las empresas aseguradoras requeridas, en la provincia de Madrid se contabilizan aproximadamente 40 empresas de servicios de asistencia y auxilio en carretera, más de 30 en Barcelona, más de 20 en Valencia, más de 30 en Sevilla, 10 en Vizcaya, 30 en La Coruña, más de 10 en Zamora, más de 20 en Cuenca y aproximadamente 20 en Teruel.

Dichos servicios de asistencia consisten, entre otros, en reparación in-situ, remolque, rescate, reparación de urgencia en carretera, salvamento de vehículo por vuelco o caída en desnivel y guarda de vehículos.

Estas empresas prestan también servicios complementarios: servicios de mecánica, carrocería y pintura, servicio exprés, vehículos de sustitución, consejos de mantenimiento (alumbrado, amortiguadores, batería, cambio de aceite, frenos, neumáticos), comercio al por mayor de vehículos automóviles, camiones, autocares, remolques, motocicletas y bicicletas, compra-venta de vehículos nuevos y usados así como sus repuestos y derivados, reparaciones de los mismos y transporte de mercancías por carretera al servicio público, lavado, engrase, neumáticos y reparación de automóviles, alquiler de automóviles con o sin conductor, alquiler de autocaravanas, distribución, comercialización, venta y reparación de todo tipo de vehículos inclusive industriales y agrícolas, distribución, comercialización y venta de recambios.

Siguiendo el análisis realizado en el expediente 2530/04 del SDC (Resolución del Expt. r 675/05, BAS/MAPFRE, de 21 de febrero de 2006, del TDC), en el sector de la asistencia en carretera entran en juego dos tipos de relaciones contractuales: de un lado las que mantienen las aseguradoras con sus asegurados y, de otro lado, las que mantienen las aseguradoras con las empresas de asistencia en carretera, que son las que efectivamente

realizan el referido servicio. Se distinguen, por tanto, dos mercados conexos: el de seguro de asistencia en carretera y el de prestación de servicios de asistencia en carretera.

En el mercado de seguro de asistencia en carretera, la oferta viene determinada por las diferentes empresas aseguradoras que ofrecen el seguro de asistencia en carretera junto con los clubes de automóviles. Los demandantes de este mercado serían los propietarios de automóviles.

En cuanto al ámbito geográfico, desde la perspectiva de la demanda sería nacional, ya que a la hora de contratar un seguro de asistencia en carretera, cada conductor contrata con una empresa que, en la mayoría de los casos, está implantada a nivel nacional ya que el siniestro se puede producir en cualquier lugar de España.

Desde el punto de vista de la oferta, ésta es nacional, ya que si bien es cierto que el sector de seguros es uno de los más armonizados a través de Directivas europeas, todavía subsisten peculiaridades nacionales que impiden considerar un mercado geográfico europeo.

En el mercado de prestación de servicios de asistencia en carretera, los demandantes últimos serían los conductores que sufren una avería en su vehículo, si bien canalizan su demanda a través de las empresas con las que han suscrito una póliza de cobertura de asistencia en carretera. La oferta está integrada por las empresas proveedoras de servicios de asistencia en carretera, que son las que efectivamente realizan el servicio.

En cuanto al ámbito geográfico, desde el punto de vista de la demanda, viene determinado por los asegurados que tengan alguna incidencia con su vehículo, por lo que el mercado sería local, pues los individuos dentro de una localidad pueden elegir entre distintas empresas de auxilio en carretera de forma implícita a través de sus aseguradoras.

Desde la perspectiva de la oferta, las empresas proveedoras de servicios de asistencia en carretera actúan en un ámbito geográfico marcado por la aseguradora que les subcontrata. El mercado será local, teniendo en cuenta un servicio urbano de asistencia y auxilio en carretera ya que, como se observa en algunos contratos, en caso de siniestro es necesario que el tiempo de respuesta sea no superior a 45 minutos (folio 168; folio 483; folio 929). También se aprecia la existencia de un Plus Hora de Espera en las tarifas de asistencia mecánica y grúa según la cual se abonará siempre que el colaborador haya llegado a la localización del vehículo en 45 minutos o menos (folio 409). Se observa asimismo en otros contratos que el tiempo de llegada para atender al cliente no deberá superar los 60 minutos, salvo que el motivo de la demora sean causas concretas y extraordinarias (folio 902). No obstante, el ámbito geográfico exacto de este mercado es difícil de precisar puesto que pueden existir solapamientos en los ámbitos de actuación de las diferentes empresas de asistencia en carretera contratadas por una aseguradora.

En cuanto a la importancia relativa de las empresas en estos dos mercados conexos, como primera aproximación se puede tomar la información aportada por la DGSFP, que señala que, en el ramo de *“asistencia a las personas que se encuentren en dificultades durante desplazamientos o ausencias de su domicilio o de su lugar de residencia permanente”*, la rúbrica de la que dispone de datos que considera más aproximada a la asistencia en carretera, las principales aseguradoras por volumen de primas en España en 2008 fueron:

Santa Lucía (25,59%) y Mutua Madrileña (21,94%), seguidas de Ocaso, Europ Assistance y Mapfre, con cuotas no superiores a 9% cada una (folios 1050 a 1051). La DGSFP afirma no disponer de datos en el ámbito provincial ni autonómico para el ramo de asistencia, puesto que no son datos que estén obligados a remitirle las entidades aseguradoras a través de la documentación estadístico contable (folio 1098).

En segundo lugar, de acuerdo con ICEA (folio 1082), a diciembre de 2008, sobre un total de 37 entidades aseguradoras con “*plataforma de asistencia*”, las 10 principales fueron Mapfre Asistencia, Santa Lucía, Mutua Madrileña, Mondial Assistance Europe, Aside Asistencia, Europ Assistance, Inter Partner, Universal Asistencia, Unacsa y Ocaso.

En tercer lugar, a partir de los diversos requerimientos realizados por la Dirección de Investigación a empresas aseguradoras con servicios de auxilio en carretera y similares, se recabó la siguiente información sobre sus propias cuotas y las de sus competidores:

Mondial Assistance afirma que no dispone de datos sobre cuotas de mercado de sus competidores (folio 1083). Aporta listado de servicios prestados mensualmente y siniestros mensualmente acaecidos en 2008 y 2009 (folios 1170 y 1171 y folios confidenciales 1084 y 1172 a 1184).

Ocaso afirma que no comercializa seguros que garanticen la prestación de servicios de asistencia en carretera (folios 231 y 1085).

Mapfre Asistencia (folio 1086) afirma que no comercializa seguros que incluyan cobertura de asistencia en carretera. A la vista de esta respuesta, la Dirección de Investigación requirió a Mapfre Familia (folios 1090 a 1093) que respondió (folio 1119 a 1124) que el 92,7% de sus pólizas disponen de garantía de asistencia en carretera y sugirió a la Dirección de Investigación que recabase al resto de entidades aseguradoras sus cuotas. En respuesta a un nuevo requerimiento de la Dirección de Investigación, Mapfre Familia aportó el número de servicios prestados, número de siniestros y primas devengadas, por provincias, en 2008 y 2009 (folio 1185 y 1186 y folios confidenciales 1189 a 1191).

ARAG explica que se dedica sobre todo a los seguros de defensa jurídica y los servicios de asistencia en carretera constituyen una pequeña parte de su actividad, por lo que no dispone de un estudio que le permita estimar las cuotas de sus competidores (folio 1094 y 1095). Aporta, no obstante, sus datos de facturación, siniestros y servicios prestados en 2008 y 2009 por provincias (folios confidenciales 1096, 1097, 1559 a 1648 y 1159 a 1648).

Inter Partner Assistance España estima que los principales operadores de asistencia en carretera a nivel nacional son (folio 1089) Mapfre 21%, RACC 14%, Asitur 11% y otros con cuotas inferiores al 10%. Aporta, además, sus datos de siniestros y servicios mensuales prestados en 2008 y 2009 por provincias (folios 1192 a 1526 confidenciales).

Europ Assistance (folio 1106) estima que su cuota nacional es del 7% y aporta el número de servicios prestados, siniestros acaecidos y primas devengadas, mensualmente y por provincia, en 2008 y 2009 (folios 1527 y folios confidenciales 1528 a 1551).

Santa Lucía afirma que no comercializa ningún tipo de seguro que garantice la prestación de servicios de asistencia en carretera (folios 232 y 1131).

Universal Asistencia (Grupo RACC) aporta el número de servicios prestados, siniestros acaecidos y primas devengadas, por provincias, durante los años 2008 y 2009 (folios 1155 a 1164 confidenciales).

17. La Propuesta de Archivo considera como HECHOS los siguientes:

17.1. Formalización de la prestación de los servicios de asistencia en carretera

La mayor parte de las empresas aseguradoras y empresas proveedoras de servicios de auxilio en carretera consultadas formalizan sus relaciones contractuales a través de contratos o acuerdos de colaboración, si bien existen excepciones en las que las relaciones se establecen de forma verbal (folio 154; folios 456 a 459, folio 456), no existiendo contratos suscritos con empresas de auxilio en carretera (folio 154; folio 229; folio 298; folio 456) o simplemente las compañías aseguradoras aportan las tarifas aplicables a sus proveedores de servicios de asistencia en carretera por años y distinguiendo entre tipo de vehículo y servicio prestado (folio 229; folio 456; folio 460 a 468).

17.2. Exclusividad

No ha quedado acreditada exclusividad en la prestación de servicios de asistencia en carretera (folio 6; folio 154; folio 164; folio 204; folio 234; folio 298).

La única excepción la constituye UNACSA en la Comunidad de Madrid (folio 204). Asimismo, las negociaciones se realizan de manera individual con cada uno de los proveedores de asistencia en carretera.

17.3. Abanderamiento

El abanderamiento consiste en rotular con el logotipo de la entidad aseguradora los vehículos de asistencia en carretera de las empresas de auxilio en carretera subcontratadas.

Según las compañías aseguradoras, no existe obligación de abanderar los vehículos de auxilio en carretera con el logotipo de la entidad (folio 6; folio 154; folio 165; folio 204; folio 229; folio 235; folio 298).

Esta información no es consistente en su totalidad con las respuestas aportadas por las empresas proveedoras de servicios de asistencia en carretera, según las cuales existe la obligación de abanderar los vehículos con el logotipo de algunas compañías aseguradoras. Sin embargo, esa información no ha podido ser cotejada, en algunos casos porque las empresas gruistas no proporcionan los contratos o cualquier otra prueba en los que dicha obligación quede reflejada, y en otros casos porque las empresas gruistas acusan a determinadas empresas aseguradoras con las que no tienen firmado ningún contrato.

17.4. Servicios de asistencia en carretera y precios

En la siguiente tabla confidencial se comparan los precios que pagaron las aseguradoras a las empresas proveedoras de servicios de asistencia en carretera por los servicios más representativos en el año 2008:

Tabla 1 confidencial. PRECIOS EN EUROS DE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA EN 2008

SERVICIOS	SERVICIO URBANO	SALIDA DE GRÚA	KILÓMETRO NORMAL	RESCATE	CUSTODIA	SUPLEMENTO NOCTURNO Y FESTIVO
GRUAS JESUS AGUILAR	[...]	[...]	[...]	[...]	---	[...]%
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]%
GRUAS MAESTRE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]%
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]%
GRUAS OJEMBARRENA	[...]	[...]	[...]	[...]	---	[...]%
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]%
	[...]	[...]	[...]	---	[...]	[...]%
TALLERES WENCESLAO	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]%
	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]%
TALLERES SARRIÓN	---	[...]	[...]	[...]		[...]%-[...]%
GRUAS GARCIA Y OLIVARES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]%
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]%
GRUAS Y TALLERES CASTMART	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]%
	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]%
GRUAS Y ESGUACES LÓPEZ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]%
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]%

Fuente: elaboración propia a partir de la información remitida por las empresas aseguradoras y de auxilio en carretera requeridas (folios 425, 426, 427, 434, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 468, 475, 478, 489, 495, 496, 497, 498, 499, 508, 514, 537, 562, 574, 578, 580, 774).

De la tabla anterior se deduce que las tarifas aplicadas a una misma empresa de auxilio en carretera por un determinado servicio por parte de distintas compañías aseguradoras son dispares, al igual que lo son las tarifas que una misma compañía aseguradora aplica por un mismo servicio a distintas empresas de prestación de servicios de auxilio en carretera subcontratadas.

18. El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia deliberó sobre la Propuesta de Archivo y falló esta Resolución en su reunión de 30 de noviembre de 2011.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.- El artículo 49.1 de la LDC dispone que la Dirección de Investigación incoará expediente sancionador cuando observe indicios racionales de existencia de conductas prohibidas en los artículos 1, 2 y 3 de la Ley. En el número 3 del mismo precepto legal se añade que el Consejo, a propuesta de la Dirección de Investigación acordará no incoar procedimiento sancionador y, en consecuencia, el archivo de las actuaciones realizadas cuando considere que no hay indicios de infracción.

Por consiguiente, el objeto de esta Resolución es resolver si la Propuesta de Archivo formulada por la Dirección de Investigación es conforme a Derecho, por cuanto en las actuaciones realizadas por el órgano instrucción no se observan indicios racionales de infracción de los artículos 1 y 3 de la LDC.

Segundo.- En primer lugar, la Dirección de Investigación ha analizado si los hechos recogidos en el Antecedente de Hecho 17 de esta Resolución podían presentar indicios de infracción de la prohibición de abuso de posición dominante en la contratación de vehículos de auxilio en carretera.

El artículo 2 de la LDC prohíbe *“la explotación abusiva por una o varias empresas de su posición de dominio en todo o parte del mercado nacional”*. La aplicación de este artículo exige la concurrencia de dos requisitos acumulativos: que una empresa tenga posición de dominio en el mercado definido como relevante y que su conducta tenga carácter abusivo.

El Consejo coincide con la Dirección de Investigación en que en este expediente resultan relevantes dos mercados conexos: 1) el de seguro de asistencia en carretera, ofrecido por las empresas aseguradoras y demandado por los propietarios de automóviles y 2) el de prestación de servicios de asistencia en carretera (que es el ascendente del anterior y en el que supuestamente se produce la infracción analizada), formado por las aseguradoras que incluyen en sus seguros de automóviles la asistencia en carretera, por el lado de la demanda y por las empresas que efectivamente realizan este servicio, por el lado de la oferta.

Por lo que se refiere al ámbito geográfico relevante, el mercado de seguro de asistencia en carretera es de dimensión nacional. La mayoría de las compañías aseguradoras operan en todo el territorio nacional, cualquiera que sea el domicilio del tomador o del asegurado y el lugar donde se tenga que prestar el servicio asegurado. Además, desde el punto de vista de la oferta, ésta es nacional, ya que en el sector del seguro todavía subsisten peculiaridades nacionales que impiden considerar un mercado geográfico europeo.

En cuanto al mercado de prestación de servicios de asistencia en carretera, es práctica habitual que las aseguradoras garanticen que en caso de siniestro el asegurado reciba la asistencia rápidamente, de aquí que tanto la demanda como la oferta tengan carácter local.

Respecto a la posición de las aseguradoras en el mercado de seguros de asistencia en carretera, de la información recabada por la Dirección de Investigación resulta que: (i) todas las aseguradoras operan en todas las provincias españolas; (ii) cada una contrata en cada provincia con diversas empresas proveedoras de servicios de auxilio en carretera y (iii), si bien no se dispone de información exacta sobre sus cuotas de mercado, de la información recabada en las diligencias de investigación practicadas, (a las propias compañías aseguradas,

a la DGSFP y a ICEA) se deduce que ninguna tiene posición de dominio, ni en el ámbito nacional ni tampoco en las provincias en las que operan.

Por otra parte, tampoco existen en el expediente indicios de que la conducta de las aseguradoras sea abusiva con respecto a las empresas proveedoras de los servicios de asistencia en carretera. En general, (i) no existe exclusividad en las relaciones entre aseguradoras y empresas proveedoras de servicios; (ii) no consta que exista una imposición unilateral de precios por las aseguradoras sobre las empresas proveedoras de servicios; (iii)

no queda claro que exista obligación de abanderamiento y, en todo caso, se produciría sólo por parte de algunas aseguradoras (ASITUR) sobre algunos proveedores de servicios. Pero incluso si existiera esa obligación, no consta que sea en exclusiva y, además, no se dispone de pruebas, en algunos casos, porque las empresas proveedoras de servicios no proporcionan los contratos o cualquier otra prueba en la que dicha obligación quede reflejada y, en otros casos, porque las empresas proveedoras de servicios acusan a determinadas empresas aseguradoras con las que no tienen firmado ningún contrato.

Por lo tanto, a la vista de la información disponible, el Consejo coincide con la Dirección de Investigación en que no existen indicios de que se pueda estar produciéndose una infracción del artículo 2 de la LDC por parte de ninguna de las aseguradoras individualmente, como tampoco cabe apreciar un dominio colectivo o en acuerdo entre las aseguradoras puesto que, a la vista de la información disponible, actúan de manera independiente, aplicando condiciones distintas a las empresas proveedoras de servicios con las que contratan cada una de ellas.

Tercero.- En segundo lugar, la Dirección de Investigación analizó las manifestaciones de algunos proveedores de servicios de asistencia en carretera de que las tarifas de determinadas aseguradoras son inferiores al coste medio del servicio, o de que existe una venta a pérdida en el sector de asistencia en carretera, bajo la prohibición que establece el artículo 3 de la LD: *“La Comisión Nacional de la Competencia o los órganos competentes de las Comunidades Autónomas conocerán en los términos que la presente Ley establece para las conductas prohibidas, de los actos de competencia desleal que por falsear la libre competencia afecten al interés público.”*

A este respecto, con cita de doctrina del extinto TDC, la Dirección de Investigación analiza la conducta de las aseguradoras desde la perspectiva de la prohibición de venta a pérdida como acto de competencia desleal establecida en el artículo 17.2 de la Ley 3/1991, de Competencia Desleal, concluyendo que no se cumplen ninguno de los supuestos que conforme a ese precepto permite calificar la venta a pérdida como un acto de competencia desleal, por lo que no sería necesario analizar la concurrencia del otro presupuesto que exige el art. 3 de la LDC: que el acto de competencia desleal falsee la libre competencia por afectar al interés público.

El Consejo no comparte esta metodología de análisis de la concurrencia de los presupuestos de aplicación del art. 3 de la LDC, pues es contraria a su reiterada doctrina. La aplicación de la Ley de Competencia Desleal corresponde a los Tribunales de Justicia, y la Autoridad de Competencia sólo está facultada para realizar el reproche de desleal competitiva cuando la conducta enjuiciada, dado el contexto jurídico y económico en el que se produce, resulta apta para restringir la competencia efectiva en el mercado, que es el interés público tutelado por la LDC. En consecuencia, ante una denuncia de infracción del artículo 3 de la LDC, el órgano de instrucción debe analizar, antes que nada, la concurrencia del presupuesto de la afectación al

interés público, teniendo para ello en cuenta factores como la naturaleza de la conducta, la estructura del mercado, el bien o servicio afectado, etc.; es decir, el contexto jurídico y económico afectado, de suerte que si tras este análisis no se aprecian indicios de que la conducta sea apta para falsear la competencia efectiva, no sólo resulta superfluo que se realice una calificación jurídica de la conducta desde la óptica del Derecho contra la competencia desleal, sino que tal calificación carece de toda relevancia jurídica en la medida en que no concurre el presupuesto que habilita a la Autoridad de Competencia para sancionar actos de competencia desleal.

En este sentido se ha pronunciado en anteriores expedientes el extinto TDC (Resolución de 4 de diciembre de 1998, Expte. r332/98, *Porvasal*) y este Consejo que, entre otros, en la Resolución de 11 de marzo de 2008, dijo: *“Por consiguiente, estando el Consejo de acuerdo con la Dirección de Investigación en que de la denuncia no se desprende que existan indicios de una afectación sensible de la competencia ni, por tanto, del interés público relevante a efectos del artículo 3 LDC, tampoco procede ningún análisis de la conducta denunciada desde la perspectiva del Derecho contra la competencia desleal, que sería estéril a efectos de la prohibición contenida en el artículo 3 LDC cualquiera que fuese el resultado de esa calificación jurídica.”* (Expte. S/0041/08, *TuBillete*). Como también la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, entre otras, en la Sentencia de 11 de septiembre de 2008 (Recurso nº 488/2006): *“En el supuesto enjuiciado, con independencia de la calificación que tanto en el ámbito de la ley 9/1992 de Mediación de Seguros Privados como en de la ley 3/1991 de Competencia Desleal, (en el primer caso es competencia de la Dirección General de Seguros y en el segundo de la jurisdicción civil) debe examinarse si concurre esa dimensión pública relevante. Tanto de la lectura de los escritos de la actora, como de las actuaciones no resulta esa dimensión pública relevante, porque a juicio de esta Sala no (...) se aprecia con base en el número de empresas afectadas, en el volumen de su negocio, o la trascendencia de sus actividades.”*. Véase también la SAN de 3 de junio de 2011 (Recurso nº 144/2008, FD 4º).

En el caso que ahora nos ocupa, descartada a la vista de la información disponible en el expediente la existencia de posición dominio –individual o colectiva– por parte de las aseguradoras que operan en este ramo de actividad, no constando tampoco que exista una imposición unilateral de precios por aquéllas y sí, por el contrario, que hay disparidad en los precios aplicados a una misma empresa de auxilio en carretera por un determinado servicio por parte de distintas compañías aseguradoras, como también en las tarifas que una misma compañía aseguradora aplica por un mismo servicio a distintas empresas de prestación de servicios de auxilio en carretera subcontractadas, cabe concluir que no concurren las circunstancias necesarias para que una eventual conducta de competencia desleal de venta a pérdida pueda afectar a la competencia efectiva en el mercado y, por ello, incurrir en la prohibición contenida en el artículo 3 de la LDC.

En mérito a lo que antecede, vistos los preceptos citados y los de general aplicación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia.

HA RESUELTO

ÚNICO.- No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones iniciadas de oficio por la Dirección de Investigación con el nº de expediente S/0350/11 en relación con la actuación de diversas empresas aseguradoras con servicios de auxilio en carretera.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación, al Ministerio de Fomento, a la Asociación Empresarial de la Comunidad Valenciana de Asistencia en Carretera (AECVAC) y a la Asociación Nacional de Empresas Especializadas en Rescate – Auxilio de Vehículos Averiados- Accidentados (ANERVA), así como a las empresas Mondial Assistance Europe NV Sucursal en España; Mapfre Familiar Compañía de Seguros y Reaseguros SA; Inter Partner Assistance España SA; Europe Assistance España SA de Seguros y Reaseguros; Universal Asistencia de Seguros y Reaseguros SA (grupo RACC); Arag Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros SAU; Ocaso SA Compañía de Seguros y Reaseguros; Santa Lucía SA Compañía de Seguros y Reaseguros; Unión de Automóviles Clubs de Seguros y Reaseguros SA (UNACSA); Elviaség SA, de Seguros y Reaseguros de Riesgos Diversos, Sociedad Unipersonal (ELVIA); y Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que pueden interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.