



Envejecimiento o desgaste, causas de la depreciación

PERITACIÓN DE PIEZAS: DEPRECIACIONES POR DESGASTE

En la revista anterior hablábamos de cómo valorar un bien, partiendo de un valor de referencia para los vehículos que dependía de su uso, kilómetros, estado general... Veámos cómo este valor puede depreciarse.



Por **Miguel Hernández Martín**
 ÁREA DE DESARROLLO PERICIAL
 ✉ peritos@cesvimap.com

Cuando se valoran daños en vehículos, el importe líquido a indemnizar tiene en cuenta los precios de las piezas de recambio que se usan en la reparación.

Entre el recambio utilizado, existen piezas de vehículos sujetas a desgaste o envejecimiento, que, en el momento del siniestro, tendrían menor valor de precio de venta al público que el recambio que se va a utilizar en la reparación. En estos casos, se puede utilizar la depreciación de la pieza, para que un porcentaje del coste total lo abone el propietario del vehículo y el porcentaje mayor, la compañía aseguradora. El perito de automóviles debe conocer las piezas en las que se puede aplicar la depreciación y cuál es el porcentaje que se debe utilizar, así como en qué peritaciones tenerla en cuenta.

¿A qué piezas se puede aplicar depreciación?

Principalmente, se aplica depreciación a todas las piezas que están sujetas a desgaste por su funcionamiento y a las que sufren un envejecimiento por las determinadas condiciones en que realizan su función.

Entre ellas, podemos referenciar a aquellas piezas del vehículo que, por mantenimiento o porque tienen una vida útil inferior a la vida global del automóvil, se van a cambiar, al menos, una vez.

Nos referimos a piezas que se suelen cambiar en pares (neumáticos, amortiguadores...). Si ha habido un accidente en el que un amortiguador esté afectado, hay que poner nuevos los dos. Pero también a escapes, catalizadores, filtros de partículas, elementos del sistema de frenos como pastillas, discos, zapatas..., baterías y embrague. Todas estas piezas sufren un desgaste normal por el mero uso del vehículo y son susceptibles de tener una depreciación que se calcularía en función de los kilómetros recorridos y de su antigüedad.

Las que acabamos de mencionar son las piezas que con mayor frecuencia reciben una depre-



Elementos sujetos a desgaste

ciación en peritaciones de automóviles, y son reconocidas como piezas sujetas a mantenimiento por su desgaste.

¿Son las únicas piezas depreciadas?

Son las más frecuentes, pero no las únicas. Aquellas que por su correcto funcionamiento sufran rozamiento, hagan funciones de amortiguación o soporten piezas en movimiento, también pueden encontrarse cerca del fin de su vida útil. Conlleva la necesidad de cambio en un tiempo muy cercano a cuando sucedió el siniestro, y hablamos de rodamientos, cojinetes, correas, rótulas...

También, contando con la particularidad de la peritación que se esté realizando, se pueden encontrar depreciaciones en órganos mecánicos con piezas móviles en su interior: como bombas, turbos, motores de arranque...

Ojo, no siempre que figuren estas piezas en una peritación de automóviles se deben depreciar, la decisión depende del **criterio pericial**, de las **condiciones de la póliza** y de la **tipología de siniestro** de cada peritación.

El criterio pericial determina, desde el punto de vista técnico, si se debe o no aplicar depreciación en función del desgaste o envejecimiento que



El escape y el amortiguador están sujetos a depreciación

ESTIMACIÓN DE LA VIDA ÚTIL DE PIEZAS SUJETAS A DESGASTE	
PIEZA	VIDA ÚTIL
NEUMÁTICO DELANTERO	5 años / 45.000 km
CATALIZADOR	150.000 km
SILENCIOSO DE ESCAPE	150.000 km
NEUMÁTICO TRASERO	5 años / 45.000 km
AMORTIGUADOR SUSPENSIÓN DELANTERA	60.000 km
FILTRO PARTICULAS DIÉSEL	200.000 km
TUBO DE ESCAPE	250.000 km
FILTRO DE AIRE CPL	40.000 km
BATERÍA	5 años
AMORTIGUADOR SUSPENSIÓN TRASERA	60.000 km

presente la pieza y de cómo afecte a su correcto funcionamiento.

Se puede estimar, en determinados respuestos, la depreciación a aplicar según **el estado de la pieza y la inspección que el perito haga de ella**. Sin embargo, esta forma de estimar la depreciación tiene una dificultad: verificar el estado de la pieza podrá requerir desmontajes previos para algunos órganos mecánicos. En este caso, nos basamos en la experiencia y conocimientos del perito y en las mediciones y verificaciones que pueda realizar.

Por ejemplo, en el caso de neumáticos o sistemas de escape, en la inspección visual se puede apreciar si tienen o no desgaste. Su criterio se refuerza con mediciones y pruebas, como medir la huella del neumático o detectar desgastes internos en el silencioso de escape mediante prueba física.

También se estimará la depreciación en función de valores conocidos como su **vida útil**, sea medida en **años** o en **kilómetros**.

De esta manera, se puede establecer una relación entre los kilómetros recorridos con la vida



Medición de la profundidad del neumático

útil establecida para cada una de las piezas. La vida útil de un neumático son 5 años o 45.000 km, es sencillo determinar qué porcentaje usar para aplicar una depreciación lineal teniendo en cuenta el número de kilómetros recorridos con la pieza que se está valorando. Existen rangos de kilómetros recorridos por año, y, como valores normales, entre 10.000 km/año y 15.000 km/año.

El tipo de siniestro, por otra parte, afecta directamente a la necesidad de depreciar el importe de las piezas de recambio. Cuando la relación sea contractual (daños propios, lunas, incendio, robo...) y el condicionado de la póliza determine la aplicación de la depreciación, esta se aplicará.

En conclusión, el perito de seguros de automóviles en función del tipo de siniestro, condicionado de la póliza y de las piezas afectadas, será el encargado de valorar la depreciación que puede haber sufrido cada una de las piezas por su normal funcionamiento en el vehículo.

Para calcular este valor, el perito inspeccionará la pieza y verificará su estado y funcionamiento, estimando su estado o aplicará la depreciación basada en la vida útil media de la misma ●



Perito realizando la valoración de daños