

CETRAA, CONEPA, GANVAM Y FAGENAUTO denuncian en EUROPA al Estado español por incumplir cuatro Directivas y varios artículos del Tratado de Funcionamiento de la UE

**El incumplimiento del Estado sustenta las malas prácticas de las aseguradoras,
causando graves perjuicios económicos a los talleres**

**Pretenden una solución desde EUROPA a las desequilibradas relaciones con las
aseguradoras, basada en el respeto al marco jurídico comunitario**

CETRAA, CONEPA, GANVAM Y FAGENAUTO, en representación de los talleres de reparación nacionales, han denunciado al Estado español por incumplir cuatro Directivas comunitarias y varios artículos del Tratado de Funcionamiento de la UE (TFUE). El escrito de petición, presentado en el día de hoy, se dirige al Parlamento Europeo para que éste se posicione sobre el citado incumplimiento que, según las asociaciones denunciantes, sustenta las malas prácticas de las aseguradoras causantes de graves perjuicios económicos a los talleres.

Con esta iniciativa se pretende una solución desde Europa, que, basada en el respeto al marco jurídico comunitario, termine con la desequilibrada relación de actual de talleres y aseguradoras, dando origen a un marco más equitativo.

Malas prácticas de las aseguradoras e incumplimiento del Estado español de normas europeas

1. Las aseguradoras **fijan los precios hora sin respetar el establecido por el taller y el importe a abonar por el siniestro, sin que a los talleres se les reconozcan todas las horas de trabajo que invierten en las reparaciones**, lo que afecta, en definitiva, a las cantidades que pagan al taller por las mismas, siendo inferiores por tanto al coste real de la reparación, a pesar de que los talleres están obligados a garantizar las reparaciones o instalaciones que llevan a cabo. Además, el taller se ve **apremiado a aplicar descuentos comerciales** sobre el total de la factura de reparación o sobre los materiales.

Estas prácticas **vulneran el artículo 101.1. a) del TFUE** que prohíbe las prácticas que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado interior, como fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción. En este caso, las aseguradoras no tienen en cuenta los precios publicados por el taller e imponen los que ellas deciden.

Por tanto, los talleres aplican diferentes precios en función de quien asuma el coste de la reparación, **vulnerando el artículo 101.1 e)** que considera incompatibles con el mercado

interior las prácticas consistentes en “aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que ocasionen a éstos una desventaja competitiva”.

En conclusión, las aseguradoras impiden la libre competencia entre talleres en detrimento de los consumidores.

2. Por otra parte, **los baremos confeccionados por empresas vinculadas o participadas por las aseguradoras son empleados** (limitando el uso de otras herramientas de valoración) para que los peritos tasan el tiempo y coste de los materiales de las reparaciones que deben asumir, actúan en detrimento del taller, ya que el baremo no tiene por qué ajustarse al tratamiento de la reparación de cada taller ni a su estructura empresarial. Asimismo, los baremos difieren entre sí para el mismo tipo de reparaciones.

Según el **artículo 8 de Directiva 2005/29/CE** se trata de una práctica desleal y agresiva.

3. Los denunciados señalan que en España **puede producirse una colusión tácita entre aseguradoras**, a tenor de la tendencia a la bajada de sus precios, que no ha ocurrido en otros Estados. Por tanto, el mercado español de reparaciones no funcionaría de forma correcta, afectando negativamente al equilibrio entre sus componentes. Por ello, las asociaciones, solicitan investigar si hay una colusión tácita entre las compañías, lo que supone una práctica anticompetitiva en el mercado de las aseguradoras.

También los **convenios CIDE y ASCIDE**, a los que están adheridos todas las aseguradoras, refuerzan la idea de colusión tácita y la fijación de precios unilateral, ya que el importe del módulo (precio de referencia con el que se compensan y liquidan los saldos entre aseguradoras) se fija anualmente y es independiente del coste real de los daños del vehículo. Con este sistema la aseguradora del vehículo culpable pagará el módulo al mismo precio y la otra compañía tratará de reducir el coste de la reparación frente al precio del módulo, incrementando su beneficio y perjudicando la retribución del taller. El sistema, lesivo en los siniestros de seguro obligatorio para los que fue concebido, extiende sus efectos al seguro voluntario. En definitiva, la compañía del asegurado que ha sufrido el daño y que va a realizar y asumir la reparación tienen interés en tasar dicho daño en el menor coste posible, es decir, hay un acuerdo tácito entre compañías porque todas participan del mismo interés.

La **letra c) del artículo 101.1** prohíbe la colusión de precios.

4. Asimismo, la **dependencia económica de los peritos** no permite garantizar que actúen con estricta objetividad a la hora de evaluar los daños y fijar el precio/hora de la reparación.

Esta cuestión reviste especial relevancia ya que los peritos evalúan y determinan las horas de trabajo, su importe y, en su caso, el tipo de recambio (extendiendo su efecto al precio del

mismo), todo ello siguiendo el mandato y en beneficio de la aseguradora. Existe, pues, una dependencia vertical y, por ello, abuso de derecho, en perjuicio del consumidor y del taller.

En suma, los peritos no están colegiados, ni su formación regulada, por lo que su actuación no está estandarizada ni reglada. En consecuencia, faltan garantías para el adecuado desarrollo de la profesión al servicio de la sociedad.

Esta práctica incumple el **artículo 17.3 de la Directiva 2016/97**, sobre distribución de seguros, que ordena que los Estados garanticen que los distribuidores de seguros no sean remunerados ni evalúen el rendimiento de sus empleados de un modo que entre en conflicto con su obligación de actuar en el mejor interés de sus clientes. Deber que no garantiza España en el seguro de automóviles, desprotegiendo al consumidor y vulnerando la libre competencia entre talleres.

Por otra parte, se vulnera la **Directiva 2018/958 relativa al test de proporcionalidad** antes de adoptar nuevas regulaciones de profesiones, porque la libertad profesional y la libertad de empresa se reconocen en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (CDFUE). Derechos que se encuentran íntimamente relacionados con la libre circulación de los trabajadores, la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios, principios fundamentales del mercado interior de los **artículos 26, 49 a 55, y 56 a 62 del TFUE**.

Por todo ello, es necesario resolver el problema fundamental de la dependencia vertical de los peritos, **creando un órgano supervisor** que designe a los peritos de forma independiente y ante el cual se reclamen las malas prácticas.

5. Algunas aseguradoras **imponen a los talleres los proveedores de recambios o el tipo de recambio** a instalar.

A juicio de las asociaciones esta práctica vulnera la **Directiva 2006/123/CE** que establece las disposiciones generales necesarias para facilitar el ejercicio de la libertad de establecimiento de los prestadores de servicios y la libre circulación de los servicios. En este caso, las aseguradoras no velan por la eficiencia y óptima calidad de la prestación de servicios que proporcionan los talleres de reparación, porque imponen determinadas exigencias como las mencionadas o la ya vista aplicación de descuentos comerciales.

6. Igualmente hay compañías que **comercializan pólizas que impiden a los clientes elegir libremente el taller** para reparar su vehículo, viéndose obligados a repararlo en un número limitado de empresas sin que otros talleres puedan adherirse a este tipo de acuerdos, restringiendo la libre competencia y la libertad de elección del consumidor.

Esta práctica vulnera la **Directiva 93/13/CEE** sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores, siendo especialmente abusiva en el caso de los accidentes

imputables a terceros, ya que en ellos opera la culpabilidad y responsabilidad del conductor que ocasiona el siniestro y, por tanto, el perjudicado debe tener libertad de elección de su taller reparador, independientemente de la póliza del causante. Al perjuicio para el consumidor se suma el de los talleres no designados en las pólizas porque reciben menos clientes, quedando en una situación de desventaja competitiva injustificada.

Igualmente, el carácter abusivo se extiende a la cláusula restrictiva a la libre elección, que no se destaca en el texto del contrato del seguro ni se firma separadamente.

7. Por último, las asociaciones denuncian que algunas entidades, una vez **ocurrido el siniestro, apremian al cliente para que lleve su vehículo a determinados talleres seleccionados**, distorsionando el mercado al limitar y restringir la libre elección de taller por el consumidor, vulnerando el principio de igualdad y aprovechando el desconocimiento del asegurado.

Está práctica, igual que la anterior, vulnera la **Directiva 2005/29**, sobre prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores, porque son contrarias a la diligencia profesional y pueden distorsionar el comportamiento económico del consumidor medio al que afecta haciéndole tomar una decisión que de otra forma no hubiera tomado.

Madrid a 1 de marzo de 2022

Acerca de CETRAA

CETRAA (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines) es una institución que agrupa a 28 asociaciones provinciales del sector del mantenimiento y reparación del vehículo. Fundada en 1979, la confederación está presente en 15 comunidades autónomas del territorio español, representando y defendiendo los intereses de cerca de 25 000 empresas del sector del mantenimiento y reparación del automóvil, e informando a los automovilistas sobre sus derechos y obligaciones en lo referente al mantenimiento de sus vehículos. A nivel europeo, CETRAA también se incluye en varios grupos de trabajo junto con otros organismos internacionales con el fin de ofrecer el máximo apoyo a sus asociados.

Acerca de CONEPA

CONEPA (Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción) es una organización empresarial de ámbito nacional, encuadrada dentro del área de la posventa de automoción, que representa el sector de reparación de automóviles. CONEPA nace a comienzos de 2004 y en la actualidad está integrada por dieciocho Asociaciones de talleres, repartidas en un gran número de Comunidades Autónomas. Por su filosofía, CONEPA se define una

organización integradora, dialogante y plural, totalmente independiente, cuyo único objetivo es defender los intereses del taller ante instancias nacionales e internacionales.

Acerca de FAGENAUTO

Fagenauto (Federación de Asociaciones de Agentes Oficiales de la Automoción) es la organización que integra las asociaciones de Agentes y Servicios Oficiales de la práctica totalidad de las marcas automovilísticas presentes en el mercado español. Garantizar la sostenibilidad empresarial y contribución económica y social de sus asociados es su razón de ser. Representa los intereses de la única red de empresas que presta un servicio integral de movilidad en toda España, puesto que sus 1.684 pymes -que generan 16.936 empleos directos y 3.072 en el régimen de autónomos- permiten al automovilista comprar vehículo nuevo y de ocasión, mantener y reparar el actual y disfrutar de fórmulas de movilidad compartida en cualquier punto del territorio español. Fagenauto es miembro de pleno derecho de CEGAA, Asociación Europea de Asociaciones de Agentes y Servicios Oficiales de la Automoción, y CECRA, patronal Europea de las Asociaciones de la Distribución de Automóviles, interlocutores supranacionales ante ACEA (Asociación Europea de Fabricantes) y la Comisión Europea.

Acerca de GANVAM

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM) es una organización sin ánimo de lucro e independiente políticamente fundada en 1957 que agrupa a cerca de 7.000 asociados entre concesionarios oficiales; compraventas independientes; servicios oficiales; agencias concertadas, y talleres independientes, entre otros sectores de la distribución: vehículos nuevos; usados; turismos; industriales; motocicletas y tractores agrícolas. En conjunto, estas empresas comercializan y dan servicio a más del 80% del parque nacional. El principal objetivo de Ganvam es representar los intereses de los distribuidores y reparadores ante el Gobierno, las distintas AA.PP. y la sociedad en general, potenciando el papel socioeconómico que desempeña su sector, con la creación de 350.000 empleos y una facturación de más 97.000 millones de euros.

Para más información:

CETRAA

Alejandro Galindo – [FA comunicación](#)
Tfno.: 91 562 55 90
E-mail: comunicacion@cetraa.com

CONEPA

Nuria Álvarez
Tfno.: 91 434 06 60
E- mail: comunicacion@conepe.org

FAGENAUTO

Raúl González
Tfno.: 619 864 259
E- mail: raul.gonzalez@fagenauto.es

GANVAM

Tania Puche
Tfno.: 667 522 916
E- mail: tpuche@ganvam.es

Se concede el derecho de reproducción total o parcial de esta información siempre que se cite la fuente o se enlace directamente con el texto de nuestra página web.

Según la Ley Orgánica 15/99, de Protección de Datos de Carácter Personales, le informamos de que CETRAA mantiene un fichero denominado "RELACIONES INSTITUCIONALES" con sus datos inscritos en el Registro de Protección de Datos, para remitirle información de prensa. Tiene derecho a acceder a sus datos, rectificarlos o cancelarlos mediante escrito dirigido a CETRAA. c/ Príncipe de Vergara, 74 – 28006 Madrid indicando su nombre completo y dirección.