

Plan de Medidas Ejecutivas ANCERA

Octubre 2019

ANCERA es la Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios para Automoción. Representa los intereses de los **distribuidores independientes del sector de la posventa de automoción en España** desde su fecha de construcción el **20 de mayo de 1977**.

ANCERA es una organización **sin ánimo de lucro** compuesta por asociaciones provinciales, sectoriales y grupos y empresas de distribución de recambios automoción, representando a la totalidad del sector de la comercialización independiente de piezas de automóvil en España, que consta de alrededor de 3.500 puntos de venta y emplea a aproximadamente 50.000 trabajadores, facturando más de 13.000 millones de euros anuales.

Esta iniciativa es apoyada por:

AECAR: Asociación Española de la Carrocería. Representa y defiende los intereses de los fabricantes, distribuidores y tiendas de recambios especializadas en la carrocería. Su objetivo principal es asegurar que la legislación propuesta garantice la libre competencia para fabricar, vender y usar piezas de recambio de reparación. Sin esto, se crearía un monopolio en el recambio del automóvil, anulando la elección del consumidor y la libre y justa competencia. Actualmente coordina Ecar, la Campaña Europea por la Libertad del Mercado de Recambios y Reparación del Automóvil, en España, única agrupación de intereses completamente independientes representando a los consumidores europeos, aseguradoras de vehículos y grupos de la industria del automóvil.

AERVI: la Asociación Española de Posventa para Vehículo Industrial, sin ánimo de lucro, vela por defender los intereses generales del sector de posventa de Vehículo Industrial. Formada por fabricantes, distribuidores, y talleres especializados en el Vehículo Industrial.

AFIBA: Asociación de Fabricantes, Distribuidores e Importadores de Bienes de Equipo. Es una asociación nacional sin ánimo de lucro formada en 1991. Formada por fabricantes, distribuidores e importadores, emplea a 10.000 trabajadores y está compuesto por más de 1.000 empresas repartidas por todo el territorio nacional de las que cerca del 50% son de distribución de componentes que han creado subdivisiones de maquinaria para taller.

APTA es la Asociación Profesional del Sector de la Personalización del Automóvil, en la que trabajan codo con codo empresas del ámbito de las instalaciones, de la importación y distribución de accesorios, así como de la comercialización de todo tipo de elementos que permiten convertir un automóvil de serie en una máquina perfecta adaptada al usuario. APTA ha sido designada por el ministerio de Industria como el interlocutor del sector de accesorios

y personalización de los vehículos ya matriculados –lo que incluye turismos, todoterrenos, ciclomotores, camiones, autobuses, furgonetas o caravanas–.

ARPA es la Asociación Nacional de Repintado del Automóvil. Representa los intereses de todas las empresas que se dedican a esa actividad en nuestro país. Ostenta la mayor representatividad en España en el subsector del repintado.

OPEN es la Organización Profesional de Especialistas del Neumático. Representa al colectivo de neumático y, especialmente a los talleres y redes de talleres especializadas en el neumático, las cuales abarcan 7.000 talleres, aunque más de 30.000 talleres montan neumáticos. OPEN es la entidad que defiende los intereses del neumático en el mercado dentro de la cadena de la posventa.

Contexto

El contexto actual, caracterizado por un entorno cada vez más globalizado y sujeto a los continuos cambios tecnológicos, integrado en un **vehículo conectado, autónomo, sostenible y seguro**, demanda un sector digitalizado y capacitado para asumir los nuevos retos y oportunidades.

Estas entidades han elaborado un **Plan de Medidas Ejecutivas** para que, en el nuevo periodo electoral, con **horizonte 2023**, se pueda definir el camino del comercio de recambios independiente y de la posventa en general. Así, se podrán identificar retos de innovación y desarrollar las estrategias y planes para afrontar dichos retos; ayudar a mejorar la competitividad, productividad y sostenibilidad, sensibilizando para incrementar la seguridad del sector, así como concienciarse para reducir el impacto sobre el medio ambiente, y conseguir un sector más sostenible, siempre en un mercado de libre y justa competencia que beneficie al consumidor y, alcance la mayor innovación en el sector de venta y posventa el automóvil, que aporta más de un 13% del PIB nacional.

Plan de Medidas Ejecutivas

El conjunto de medidas que el sector considera que deben estudiarse en el sector de la venta y, especialmente, posventa del automóvil, son:

Principio de neutralidad tecnológica: el sector vive en una situación de incertidumbre respecto a la energía de propulsión de sus vehículos que le está dañando. Los nuevos vehículos de combustión contaminan hasta un 90% menos que los más antiguos. Todas las tecnologías tienen sus virtudes y sus defectos en cuanto a emisiones contaminantes, por lo que, el principio de neutralidad tecnológica debe regir en todo momento en el Estado.

Incentivar la renovación del parque circulante: los coches que circulan por nuestras carreteras tienen una media superior a los 12 años, por lo que los más antiguos, pueden llegar

a emitir hasta un 90% más de contaminación con respecto a los vehículos más nuevos, sean diésel o gasolina. El hecho de favorecer un rejuvenecimiento del parque disminuiría las emisiones contaminantes, a la vez que mejoraría la seguridad en las carreteras. Además, ayudaría a un sector desfavorecido por una opinión pública injusta.

Mejora de la imagen del automóvil: el automóvil ha sido el principal perjudicado en lo relativo a las emisiones de polución en las grandes ciudades cuando es responsable de un 20% de las emisiones. El sector no cesa de invertir en innovación y desarrollo de componentes para que los vehículos sean cada vez más limpios y eficientes con el medio ambiente y su fin último es encontrar una movilidad completamente sostenible. Contar con la opinión pública favorable de la administración pública ayudaría a la industria a mostrar su papel en la mejora de la sostenibilidad medioambiental.

Alentar el recambio de piezas y la realización de mantenimientos: puesto que la renovación del parque requiere una inversión de gran cuantía para la población media, las emisiones de los vehículos privados podrían variar hasta un 40 o 50% con operaciones de mantenimientos preventivos en talleres de reparación y sustituyendo piezas, especialmente, las más eficientes con el medio ambiente. Un ejemplo serían los neumáticos: un neumático con clasificación A podría reducir hasta un 7,5% las emisiones con respecto a uno calificado con G, además, los neumáticos podrían influir en el 30-35% del consumo del vehículo por lo que vigilar su buen estado y su la presión correcta afecta considerablemente al consumo.

Por supuesto, un vehículo en óptimas condiciones garantizará la seguridad en las carreteras. Para ello, campañas de sensibilización para el correcto mantenimiento y renovación de las piezas ayudará para mejorar la calidad el aire y la seguridad vial.

IVA reducido: para poder alentar el recambio de piezas y el adecuado mantenimiento de vehículos, ANCERA y el resto de las asociaciones que se suman a esta petición proponen una reducción del IVA en las operaciones de reparación y mantenimiento, así como, en los recambios utilizados, ya que, van a mejorar la seguridad vial y la calidad del aire.

Asimismo, y con el fin de disminuir las emisiones de los vehículos, los talleres de reparación podrían obtener ayudar y ventajas fiscales, como el IVA, en bienes de equipo y maquinaria que son necesarios para desarrollar su operativa diaria y que está directamente vinculados a la medición de emisiones contaminantes de los coches.

Identificación de recambios: la correcta identificación de recambios es necesaria en un sistema de reparaciones y mantenimientos con millones de referencias de piezas. El consumidor es el principal perjudicado por los retrasos en los talleres por la incorrecta identificación de piezas. Por ello, el sector pidió a la DGT, la cual accedió, el acceso al número de bastidor del vehículo a través de la matrícula, lo cual, permitiría al sector mejorar en la

identificación de piezas en un 20% de fallas. El problema es el coste repercutido al sector, que provoca que este servicio sea ineficaz para la posventa y el desarrollo operativo de 3.500 tiendas de recambios y 40.000 talleres de reparación independientes, que facturan más de 24.000 millones de euros anuales y dan trabajo a más de 200.000 personas. Una revisión de este servicio implicaría una mejora en los servicios a los consumidores, y alentaría a la revisión de su vehículo, lo cual incide en la seguridad en las carreteras y en el medio ambiente.

Acceso a la información técnica: la tecnología actual del automóvil hace imprescindible acceder a información de los fabricantes de coches para poder reparar y mantener los vehículos. Por esta razón, los operadores independientes (talleres, distribuidores, proveedores o editores de información, entre otros) necesitan acceder a la misma información y de la misma manera que concesionarios y talleres autorizados por el fabricante del vehículo, para que, los más de 40.000 talleres independientes puedan competir de forma justa, eficaz y con libre competencia, sin discriminación respecto a talleres autorizados. Por ello, es necesario que el ejecutivo apoye las medidas que defiendan a las Pymes, a la libre elección y defensa del consumidor a nivel nacional y europeo.

Acceso a los datos y recursos del vehículo: Garantizar un acceso justo, seguro, independiente, no supervisado, en tiempo real y neutral a los datos del vehículo, una comunicación bidireccional con el vehículo y sus funciones, así como la capacidad de interactuar de forma segura e independiente con el conductor de forma remota y ejecutar software independiente con el vehículo, promoviendo la igualdad de condiciones y la seguridad se antoja clave para que el sector independiente pueda competir y no quedarse fuera del sector. Sin este acceso, el sector no podría ni siquiera realizar reparaciones remotas o realizar avisos de posibles averías. Además, se restringiría la competencia de tal forma que el fabricante sería quien propondría a qué locales de reparación, o incluso de ocio, debería ir el conductor.

Sin embargo, atendiendo a las anteriores garantías, los consumidores tendrían pleno control para decidir qué proveedores de servicios pueden acceder a sus datos, sin interferencias de los fabricantes de vehículos; se aseguraría la competencia efectiva y la no supervisión de las empresas independientes que compiten entre sí por parte de los fabricantes de vehículos; se permitirían soluciones innovadoras y nuevos modelos de negocio. Esto sería totalmente compatible con la ciberseguridad, mejoraría la seguridad vial y contribuiría a una economía más sostenible y circular, garantizaría el cumplimiento de las normas de protección de datos, y ello a través de una relación directa entre el proveedor de servicios y el cliente.

Estamos a favor de la ciberseguridad como garantía máxima del vehículo, pero también de liberar el potencial del mercado garantizando la confianza en las nuevas tecnologías de movilidad. Es posible tener el más alto nivel de protección en ciberseguridad, al tiempo que se permite una comunicación independiente con el vehículo y sus datos.

En efecto, es crucial apoyar la confianza de los automovilistas en la conducción conectada y autónoma para facilitar la adopción de esta nueva movilidad y beneficiarse de sus ventajas asociadas en términos de medio ambiente y seguridad.

El apoyo del Gobierno en estos momentos es imprescindible para todo el sector de la posventa independiente, que observa cómo pretenden, mediante intenciones basadas en la ciberseguridad, crear un mercado cautivo en los fabricantes de vehículos. El sector independiente, las miles de pymes que lo componen y los consumidores necesitan del apoyo de nuestro ejecutivo nacional.

Libre competencia en la posventa: actualmente se está debatiendo en Bruselas, la continuación, eliminación o renovaciones del Bloque de Exención por Categorías del sector del automóvil. Esta norma permite al usuario reparar su vehículo dónde y con las piezas que elija sin perder la garantía; permite a los fabricantes de componentes vender al sector independiente; permite a los talleres autorizados comprar al sector independiente y usar piezas originales o equivalentes; obliga a acceder sin discriminación a la información técnica en un forma fácilmente accesible y utilizable; obliga a suministrar piezas originales a talleres; u obliga al doble marcaje en los repuestos.

La posventa necesita mantener y renovar estas exenciones reglamentarias para poder competir libre y justamente y, por supuesto, adaptarlas a las necesidades del mercado actual. El apoyo de nuestro Ejecutivo a una actualización del Reglamento podría permitir a nuestras empresas beneficiarse de condiciones más justas para competir con los fabricantes de vehículos en nuevos servicios resultantes de la creciente digitalización del vehículo y de los servicios posventa.

Piezas visibles: se está debatiendo en Europa la norma que permite la venta de recambios visibles por el sector independiente. En caso de no existir, tanto la venta como las reparaciones de piezas visibles estarían cautivas en el sector marquista, pudiendo aumentar los precios, tal y como muestran diversos estudios, hasta en un 30%. De esta manera, ante el injustificado precio de las piezas visibles procedente desde este monopolio, negaría la capacidad de decisión del consumidor en cuanto a la renovación de su automóvil.

La innovación y la seguridad del vehículo no se verá mermada nunca, tal y como, ha funcionado hasta ahora en el mercado español con la cláusula de reparación de la directiva de diseño. Por un lado, la innovación del sector ha aumentado año a año al producirse una competencia libre y efectiva. Por otro lado, las piezas visibles y estéticas no tienen repercusión en la seguridad y, las que, si tienen, vienen marcadas por la fuerte regulación de homologación de tipo que han de pasar todos los vehículos y piezas introducidas en Europa.

Libertad de elección desde el sector asegurador: más del 90% de las reparaciones de carrocería y pintura de los vehículos proceden del sector asegurador, por lo que establecer una competencia libre y justa en toda la cadena de posventa del automóvil es necesaria para ofrecer una libertad de elección del consumidor con respecto al taller de reparación y las piezas destinadas a tal fin. Por lo tanto, prever disposiciones normativas que garanticen esa libertad de elección entre los 45.000 talleres de reparación existentes en España y las piezas utilizadas para esas operaciones, garantizaría alcanzar las más altas cotas de innovación, de desarrollo competitivo del sector y una capacidad de elección del consumidor que se vería reflejada en precios más competitivos en sus reparaciones.

En definitiva, ANCERA os traslada como futuro poder ejecutivo grandes retos como son la movilidad sostenible a través de una renovación del parque y un correcto y eficaz mantenimiento y sustitución de piezas del vehículo; una mejora de la perjudicada imagen del automóvil en un sector que aporta un 13% del PIB nacional al que se le ha aplicado injustamente el único rol contaminante; una serie de regulaciones que van a ayudar a la libre competencia, a la innovación y al desarrollo del sector, a los consumidores y a su capacidad de elección, pero sobre todo, a miles de pequeñas y medianas empresas, que son el principal sustento de nuestra economía.

Asociaciones firmantes:



Asociación Española de Carrocería



Asociación Española de Posventa para Vehículo Industrial



Asociación de Fabricantes, Distribuidores e Importadores de Bienes de Equipo



Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios para Automoción



Agrupación Profesional del Accesorio y Personalización del Automóvil



Asociación nacional del repintado del automóvil



Organización Profesional de Especialistas del neumático