

## **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 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**, afectando en definitiva, a las cantidades que pagan al taller por las mismas, 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 incompatible 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 que emplean las aseguradoras** para que los peritos tasan el tiempo y coste de los materiales de la reparación 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 las mismas reparaciones.

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

3. Los denunciantes 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, 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.

Está 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.

**Marzo 2022**