

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, nos ofrece una rueda de prensa para informarnos acerca de las nuevas iniciativas que han puesto en marcha, para sus asociados.

## Presentan un plan 360 de impulso a la posventa que permitirá aumentar un 10% los ingresos de los talleres, según Ganvam.

Ganvam propone un IVA reducido para reparaciones que afecten a la seguridad vial y deducciones en el Impuesto de Sociedades y el IRPF para la posventa.



La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM), que representa a más de 6.000 empresas dedicadas al mantenimiento y reparación, estima que la puesta en marcha de un “Plan 360 de impulso a la posventa” permitirá aumentar en un 10% los ingresos anuales de los talleres. Sólo en el último año su facturación se contrajo un 4%.

**La facturación de los talleres cayó un 4% en 2014 y las reparaciones en torno a un 6%**

De esta forma, el déficit de matriculaciones y el creciente envejecimiento del parque siguen lastrando la actividad de la posventa, aquejada también de la rebaja de la cobertura de las pólizas y el menor número de kilómetros que ahora se recorren. Concretamente, los vehículos de menos de cinco años, que son los que más pasan por el taller, están perdiendo peso como “clientes” en detrimento de los más antiguos, lo que explica en parte que el volumen de reparaciones cayera un 6% en 2014.

Parque a 31 Dic 2013

Antigüedad	Unidades	% Cuota
<= 5 años	3.847.366	17,2
>5 - <=10 años	7.072.484	31,6
> 10 años	11.426.786	51,1
<b>Total</b>	<b>22.346.636</b>	

Precisamente, el mayor peso de los vehículos de más de diez años –que representan ya más de la mitad del parque- también supone un problema añadido para la posventa, sobre todo para los servicios oficiales. Ya no sólo porque cuanto más viejo es el coche, menos se repara y menos rentabilidad deja al taller al ceñirse únicamente a las averías imprescindibles; sino porque muchas veces, como al propietario no le compensa la reparación, acaban abandonados a su suerte en los talleres, lo que les genera una pérdidas anuales cercanas a los 300 millones de euros.

Este sector, que aporta el 1,2% al PIB nacional, **ha perdido en los últimos 7 años un 31% de su facturación, 3.670 millones de euros, más de 6.500 talleres de reparación y más de 13 millones de reparaciones anuales** en este mismo periodo

Año	Cifra de negocio (miles €) (1)	Nº Talleres (1)	Nº de reparaciones (millones) (2)
2007	11.818.358	49.556	48
2012	8.816.000	47.194	35,8
2013	8.400.000	43.332	35,7
2014	8.148.000	43.000	35,0
% 2014 / 2007	-31%	-13%	-27%

Por si fuera poco, esta hipersensibilidad del consumidor al precio impulsa la proliferación de centros clandestinos. De hecho, alrededor de un 20% de las operaciones de reparación y mantenimiento se

efectúan en talleres ilegales, lo que obliga al sector posventa a lidiar también con la competencia desleal de *pseudoprofesionales* que actúan al margen de las reglas del mercado, generando unas pérdidas de más de 1.000 millones al año.

El <b>20%</b> de los talleres de reparación de vehículos son <b>ilegales</b>
<b>1 de cada 5</b> reparaciones es legal, es decir, <b>7.000</b> reparaciones anuales
La facturación ilegal ascendería a <b>1.000</b> millones de euros, lo que supone más del <b>28%</b> del descenso de la facturación durante la crisis.
La pérdida de ingresos para la Agencia Tributaria por IVA se estima en <b>230</b> millones de euros.
La Seguridad Social deja de ingresar <b>112</b> millones de euros por empleo no regularizado
<b>6.500</b> talleres legalmente establecidos han cerrado.

Además, la situación de los talleres se ve agravada en ocasiones, como se ha venido denunciando en el Foro de Talleres del que forma parte Ganvam, por la relación con las aseguradoras, que tratan de imponer el precio de mano de obra, baremos y peritaciones que rebajan en hasta un 40% el tiempo de reparación que emplean los centros, así como descuentos no negociados en piezas de recambio.

### Plan 360 de Impulso a la Posventa

Ante esta coyuntura, Ganvam ha puesto en marcha un “**Plan 360 de impulso a la posventa**” con el objetivo último de revitalizar un área de negocio estratégica para el sector de automoción. Este plan se orienta, por un lado, a **aumentar su rentabilidad de los talleres** y, por otro, a conseguir un **redimensionamiento certero** de un sector que se mueve entre los 40.000 y 45.000 talleres; esto pasa por que los centros de reparación vigentes cumplan con los criterios que marca la normativa aplicable pero también por cerrar aquellos ilegales que han proliferado al calor de la crisis.

### Un registro limpio de polvo y paja

De esta forma, Ganvam aboga por la creación de un registro oficial de talleres que permita conocer con exactitud el número de centros actuales de reparación; así se puede inventariar aquéllos que realmente cumplen con sus obligaciones legales y fiscales para actuar directamente sobre los que actúan de una manera arbitraria y con absoluta impunidad.

### Fomentar la auto-inspección

Precisamente para que los talleres puedan cumplir masivamente con estas exigencias legales, Ganvam viene pidiendo a las Administraciones inspectoras que avisen a los centros de reparación antes de realizar las campañas de inspección y les faciliten además los protocolos con los puntos que se exigirán en esos exámenes con el fin de que se pongan al día voluntariamente y puedan garantizar desde ya un servicio diez al usuario final. Así lo viene realizando la asociación con Madrid, Navarra o Galicia, entre otras.

#### Cambio en los hábitos de consumo:

✓ Los hábitos de consumo están cambiando hacia un mayor ahorro y, por lo tanto, hacia una restricción del gasto y mayor austeridad.

✓ El ratio de dos mantenimientos preventivos por una reparación, ha pasado a dos reparaciones por uno de mantenimiento preventivo.

✓ El coche se lleva al taller sólo si es una situación límite.

✓ Esto tiene un efecto directo sobre la facturación media del taller que se ha visto mermada de forma significativa, tanto para los talleres grandes como los más pequeños.

### Cercos a los talleres ilegales

Con el fin de acabar con la lacra de los más de 10.000 centros que ahora mismo suponen un foco de ilegalidad Ganvam, junto con ANFAC, viene colaborando activamente con la Guardia Civil, lo que culminará en breve en un acuerdo de colaboración entre las partes para poner fin a esta práctica que atenta contra la seguridad vial, el medio ambiente, el consumidor, la seguridad de los trabajadores, la calidad de esta actividad industrial y las haciendas públicas.

Además, dado que la erradicación de la reparación pirata es una demanda histórica que el Proyecto del nuevo Reglamento General de Circulación recogía en su borrador inicial pero que desafortunadamente se

retiró, la patronal trabaja también para su reposición manteniendo reuniones de alto nivel con la DGT y los distintos ministerios implicados.

Según el presidente de Ganvam, Juan Antonio Sánchez Torres, “la reparación ilegal tiene un impacto negativo en el consumidor, que queda desprotegido al no disponer de facturas, presupuestos ni las garantías de reclamación. Además supone un riesgo para la seguridad vial, ya que no es posible garantizar que los vehículos reciben una reparación segura; por no hablar del impacto medioambiental de un negocio incapaz de garantizar el cumplimiento de la normativa de gestión y reciclaje de los más de 38 tipos de residuos que genera la actividad del taller”.

### **Avances legislativos para proteger a los talleres**

Ganvam continúa también avanzando con iniciativas como la que permite a los talleres desprenderse de los coches abandonados en sus instalaciones sin represalias o responsabilidades, tras la aprobación del artículo 86 de la **Ley de Seguridad Vial** relativo al “Tratamiento Residual del Vehículo”, conseguida a instancias de esta patronal. Sólo el año pasado los centros de reparación llevaron al desguace 3.790 vehículos abandonados por sus propietarios, es decir, que se ha multiplicado por tres el volumen desde que se puso en marcha la medida hace cuatro años.

Otro de los frentes en los que trabaja la patronal, y que será motivo, entre otros, de una respuesta de la Dirección General de Seguros a mediados de marzo, es en la revisión y actualización de normativas que contengan incongruencias que perjudiquen la actividad de los talleres como es el caso de la **Ley del Seguro**. Concretamente, al amparo de esta ley, algunas aseguradoras tienen la costumbre de peritar *in situ* un vehículo y abonar la indemnización del daño a su titular al momento pero sin IVA, lo que perjudica al sector reparador.

Y es que cuando el conductor acude al taller para reparar su vehículo, éste les exige el pago del 21% de IVA que no han percibido con la indemnización, un “sobrecoste” que acaba disuadiendo al propietario del vehículo a ir adelante con la reparación, empujando al conductor a ir a un pirata.

### **Una fiscalidad más favorable**

Por otro lado, con el fin de favorecer la existencia de un parque circulante más seguro, desde Ganvam se viene solicitando a la Administración la aplicación de un IVA reducido para las reparaciones que afecten a la seguridad vial, así como deducciones fiscales en el Impuesto de Sociedades y en el IRPF para el sector de la posventa.

### **Planes de achatarramiento**

En este sentido, la continuidad de los planes de ayudas a la compra suponen un balón de oxígeno también para los talleres pues están basados en el achatarramiento, lo que favorece la renovación del parque y la entrada de nuevos vehículos al parque. La bolsa de 2/3 millones de vehículos nuevos no matriculados por la crisis representa un negocio potencial para los talleres pues se trata de “ventas retenidas” que captarán cuando la recuperación macro llegue a la calle.

### **Liberalización de las ITV's**

Por último, Ganvam junto a Anfac y Faconauto viene defendiendo también la eliminación de las incompatibilidades que impiden a los operadores del sector del comercio y la reparación de vehículos participar en la actividad de la inspección técnica de vehículos, apostando por un modelo mixto donde, a través de inspecciones aleatorias realizadas por los peritos independientes que las comunidades autónomas designen, se garantice la imparcialidad absoluta y un mejor servicio en beneficio del usuario final.

Según el presidente de Ganvam, Juan Antonio Sánchez Torres, “la situación que atraviesan los talleres es muy complicada y así se lo estamos haciendo saber a la Administración. El área de ventas se sostiene con el PIVE, pero la posventa de automoción necesita un plan de acción integral que permita depurar una actividad lastrada ya no sólo por efectos coyunturales como la antigüedad del parque sino también y sobre todo por la competencia desleal de quien opera al margen de la ley sin importarle el consumidor final, la seguridad vial y el medio ambiente”