

JUNTA DIRECTIVA



13|MAY
2026



ORDEN DEL DÍA

01

Acta

06

Panorama institucional y
normativo

02

Nuevos miembros y futuro

07

Inspecciones a talleres

03

I Convección OPEN

08

Contexto sectorial

04

Web + OPEN Analytics

09

Ruegos y preguntas

05

Comunicación y marketing

PRÓLOGO



JUNTA DIRECTIVA

13 | MAYO | 2026

LEY DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA



Actuaciones que puedan alterar el normal funcionamiento del mercado

Decisiones y recomendaciones de precios, reparto de mercado y otras condiciones comerciales.

En ningún caso es aceptable el **boicot** que pretende justificarse por ser respuesta.

La defensa siempre debe ser la denuncia.

Intercambio de información comercial sensible tal como precios, costes, gastos de publicidad y de clientes.



No se podrán llevar a cabo actividades que prohíban o establezcan limitaciones a determinadas prácticas publicitarias (como la publicidad comparativa) o alegaciones en el mensaje publicitario (referencias al precio del servicio).

Estarán prohibidos aquellos **acuerdos de estandarización** que introduzcan restricciones innecesarias de la competencia tales como los contratos tipo, ya que pueden coartar la independencia de los operadores económicos y homogeneizar su comportamiento.



LEY DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

> Temas que no se deben tratar en las reuniones de Junta Directiva, Asamblea General, Comisiones de Trabajo y Grupos de Trabajo.

NUNCA SE DEBE

Discutir o intercambiar la siguiente información:

- Precios, descuentos, márgenes, créditos, garantías o términos y condiciones de las empresas asociadas.
- Datos de costes, inversiones, capacidad, inventario, ventas, pedidos e ingresos de las empresas asociadas.
- Planes relativos al desarrollo, diseño, producción, distribución y marketing de los productos de nuestras empresas.
- Licitaciones de contratos para ciertos productos de las empresas asociadas.
- Materias relativas a actuales o potenciales competidores, suministradores, distribuidores o clientes que puedan tener el efecto de excluirlos del mercado.
- Cualquier otra información sensible desde el punto de vista de la competencia.



SÍ SE PUEDE

- Discutir o intercambiar información sobre las siguientes materias en los Grupos de Trabajo:
- Indicadores económicos generales.
- Perspectiva global de la industria.
- Cualquier actividad legislativa que pueda tener implicaciones para nuestro sector.
- Datos disponibles al público en general.

RESPONSABILIDAD DE LOS ASOCIADOS

- Los asistentes deben solicitar la interrupción o el aplazamiento de un debate o reunión si tuviese dudas acerca de su conformidad con dichas normas. Dicha petición deberá constar en Acta.
- Los asistentes deberán abandonar la reunión si se continúa un debate dudoso con las normas sobre competencia. El abandono debe constar en Acta con nombre y hora.

ACTA



JUNTA DIRECTIVA

13 | MAYO | 2026

NUEVOS MIEMBROS Y FUTURO



JUNTA DIRECTIVA

13 | MAYO | 2026

I CONVENCION OPEN

JUNTA DIRECTIVA

13 | MAYO | 2026





CONVENCIÓN OPEN

CORAZÓN Y PULMÓN DEL SECTOR

10 DE JUNIO | CEOE (MADRID)

Colaboran:



Convención Redes de Taller

Encuentro Profesional de Redes de Taller

OPEN EN RED

#Redesdetalleres
#OPENredes
#ConvenciónOPEN
#TalleresConectados

AVANCE DE AGENDA

09:15

CAFÉ BIENVENIDA Y NETWORKING

10:00

Bienvenida: Miguel Ángel Cuerno, presidente de OPEN

10:15

Inauguración: Antonio Garamendi (Presidente de CEOE)

10:30

Presentación OPEN: Carlos Martín (secretario general de OPEN)

11:00

Preocupaciones laborales y regulatorias: Teresa Díaz, Directora Sociolaboral de CEPYME

11:30

Situación Económica: Retos y Desafíos, José Ramon Diez Guijarro Director Economía Internacional y Mercados Caixabank Research

12:00

Ponencia Fuerza de las Redes: Fernando López (director general de GiPA)

12:30

Mesa Redonda "Operadores vs. Rentabilidad": Carlos Arregui (director general CZ) / Manuel García (Director General Asociación Española de Leasing y Renting - AERL) / Gerardo Bermejo (Director financiero Europcar \ Feneval) / José María Plaza (Presidente de Wacar)

13:30

Clausura: Miguel Ángel Cuerno (presidente de OPEN)

14:00

ALMUERZO TIPO CÓCTEL

Presupuesto Convención

Convención
profesional de redes
de talleres

Ingresos

Apoyo +17.400k

Costes

Catering - 3.000€

Material - 400€

OTROS - 1.000 €

ANCERA - 3.000 €

EUROPA - 11.000 €

BLOQUE 1 CONTEXTO Y EVOLUCIÓN DEL MERCADO

Carlos Arregui: Carlos, desde Centro Zaragoza, ¿cómo está evolucionando técnicamente la reparación y qué impacto está teniendo en costes, tiempos y complejidad?
¿Estamos entrando en un escenario donde el vehículo exige cada vez más inversión, especialización y capacidad técnica al taller?

José María Plaza: José María, desde la experiencia en gestión de siniestros y posventa, ¿cómo está evolucionando la relación entre aseguradoras y talleres en este nuevo contexto?
¿Crees que existe hoy una percepción diferente entre cómo vive la reparación el operador y cómo la vive el taller?"

Pregunta conjunta a Manuel García y Gerardo Bermejo: Desde renting y alquiler gestionáis grandes volúmenes de vehículos y reparación. ¿Cómo estáis afrontando esa presión creciente sobre costes y operativa? ¿La prioridad hoy es únicamente el coste o empieza a pesar cada vez más la capacidad operativa, la rapidez y la calidad del servicio?

Pregunta rápida a toda la mesa ¿Creéis que el modelo actual está suficientemente adaptado a la complejidad que tiene hoy la reparación?

BLOQUE 2 FRICCIONES Y RENTABILIDAD

Todos: Si tuvierais que señalar un punto donde hoy se genera mayor fricción entre operadores y talleres, ¿cuál sería?"

Pregunta dirigida a José María Plaza: José María, ¿dónde crees que existe hoy una mayor desconexión entre la visión del operador y la realidad del taller?

Manuel García: Manuel, desde el renting, ¿qué es lo que más se valora hoy en una red de talleres?

Pregunta dirigida a Gerardo Bermejo: Gerardo, en alquiler la rapidez y disponibilidad son críticas. ¿Cómo está afectando eso a la relación con los talleres?

PARTICIPACIÓN DE LA SALA: Quiero trasladar ahora una pregunta a las redes presentes hoy aquí.
¿Qué os preocupa más actualmente en vuestra relación con operadores? ¿La presión sobre costes? ¿Los tiempos? ¿La carga administrativa? ¿La rentabilidad? ¿La planificación y capacidad operativa?

Repregunta a toda la mesa: Hemos escuchado la percepción de la sala. ¿Creéis que existe margen real para evolucionar esos modelos de relación? ¿Estamos entrando en un escenario donde el taller tiene que dejar de competir únicamente en precio y empezar a diferenciarse en valor, capacidad técnica y servicio?

BLOQUE 3 SOLUCIONES Y FUTURO

Pregunta para todos: ¿Qué tendría que cambiar para conseguir una relación más eficiente y sostenible entre operadores y talleres?

Pregunta a Carlos Arregui
Desde el punto de vista técnico, ¿dónde veis oportunidades claras para ganar eficiencia en reparación?

Pregunta a José María Plaza: ¿Crees que el modelo actual de gestión de siniestros y posventa tiene margen para evolucionar hacia relaciones más equilibradas y sostenibles?

Pregunta conjunta a Manuel García y Gerardo Bermejo ¿Qué cambios consideraríais prioritarios desde vuestro lado para mejorar la sostenibilidad del ecosistema?

PREGUNTA FINAL A LA SALA: Si pudierais pedir un cambio concreto a operadores mañana mismo, ¿cuál sería?

CIERRE Pregunta final rápida para todos En una frase: ¿qué tiene que pasar en los próximos años para que el taller siga siendo rentable y competitivo?

Qué es OPEN

Asociación nacional sin ánimo de lucro que vela por defender los intereses generales del sector del neumático y mecánica desde las redes de taller

Representamos y defendemos los intereses de la posventa del neumático ante organismos públicos y privados, tratando de que el **sector sea competitivo**, disponiendo de las herramientas necesarias para ello.

Proporcionamos recursos valor añadido, a través de información de valor, de la realización de informes, del fomento de la unión y encuentro del sector u otros como la canalización de subvenciones y licitaciones o la distribución del etiquetado medioambiental

Quiénes SOMOS

Redes que albergan
10.000 talleres en España



EUROMASTER



Por qué **OPEN**

Hacer sector
Unión

Información
Y conocimiento

Representación
Y defensa de intereses

Trabajo
Para ti

MARCO REPRESENTATIVO

> Clave para defender tus intereses

ALIANZAS ESTRATÉGICAS

Te representamos. más, mejor y con más fuerza ante las instituciones

<p>Europa</p>  <p>AFCAR ECAR</p>	<p>Europa</p>  <p>FIGIEFA Automotive Aftermarket Distributors EGEA EUROPEAN REPAIR OVERSIGHT ASSOCIATION</p>	<p>España</p>  <p>CEPYME CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA CBOE CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES confemetal</p>	<p>España</p>  <p>ANCERA conepa Asociación Española de Empresas Profesionales de Automoción</p>
--	--	---	---

INTERLOCUCIÓN PRINCIPAL

MINISTERIO DE INDUSTRIA

Nuestra principal interlocución en materia legislativa

DGT

Dependiente del Ministerio de Interior y elaboración de diversas leyes

MINISTERIO DE ECONOMÍA

Conectividad y resto de leyes que afectan a la economía

UNE

Normas no obligatorias que pueden serlo en un futuro

DIRECCIONES GENERALES EUROPEAS

Trabajo normativas europeas en las direcciones generales y especialmente con los representantes españoles

CE, PE, CONSEJO

Representación española en Europa

DEFENSA NORMATIVA

**+25 ACCIONES EN 2026
+40 EN 2025**

Dentro de nuestro eje normativo, en OPEN **trabajamos activamente en el seguimiento, desarrollo y mejora de aquellas normativas que impactan directamente en la actividad del sector.**

A continuación, se enumeran algunas de las principales regulaciones en las que centramos nuestros esfuerzos.

MVBER

Acceso a datos: 7/10
operaciones en riesgo

Acceso a información técnica o
restricciones (como activación
de piezas o ciberseguridad)

Neumáticos fuera de uso

SERMI y RMI

Libertad en venta e instalación
de piezas visibles (carrocería,
faros, etc.)

Reglamento Vehículos Fin Vida:
que no haya restricción a
reparar o vender neumáticos

Deforestación y su impacto en
venta de neumáticos

Descarbonización flotas: obliga
a empresas a usar VE

TALLERES MÓVILES O
ILEGALES

Prevención residuos: limitar
precios recambios o usar
piezas reutilizadas...

Obligaciones talleres

SOPORTE NORMATIVO

En **OPEN** damos respuesta a un elevado volumen de consultas sobre normativa que afecta directamente a la actividad diaria de nuestros asociados.

A continuación, se recogen algunas de las principales normativas sobre las que ofrecemos información, aclaraciones y apoyo especializado.

Obligaciones precio recambio y neumáticos	02	Normativas de envases	03	Impuesto al plástico	04	Garantías en piezas y/o reparaciones
Facturación electrónica y verifactu	07	Baliza V16	08	Convenios laborales	09	Reducción de jornada
Gas fluorado	11	Obligaciones e inspecciones consumo	12	Placas de matrícula	13	NFU
Derecho desconexión / fichaje electrónico	15	PRL	16	Sostenibilidad	17	Protección de datos
Ley de consumo	19	Residuos	20	Homologaciones y certificaciones	21	Y muchas más..,

WEB OPEN



JUNTA DIRECTIVA

13 | MAYO | 2026

INTRANET

NORMATIVA Y LEGISLACIÓN

Trabajamos para defenderte

En OPEN te ayudamos a estar al día y cumplir con las leyes que afectan al sector: abarcando desde la aplicación de los Convenios Colectivos o toda la normativa laboral hasta toda la normativa relacionada con el acceso a la información técnica o datos del vehículos a nivel europeo.

Además, en el área privada podrás acceder a provechosas guías normativas y jurídicas para aplicar en los talleres: presupuestos, facturas o garantías, entre otros.

LABORAL



Absentismo

Cuadro de mandos



Estudios laboral y absentismo

- Estudio Randstad Automoción Febrero 2026

- Estudio Confemetal y Mutuas

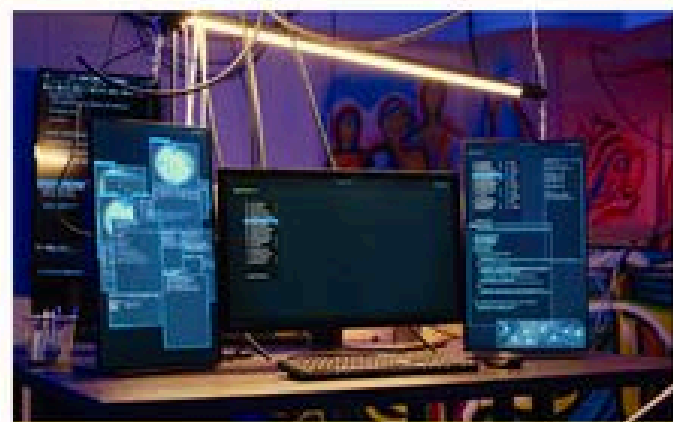


Convenio colectivo

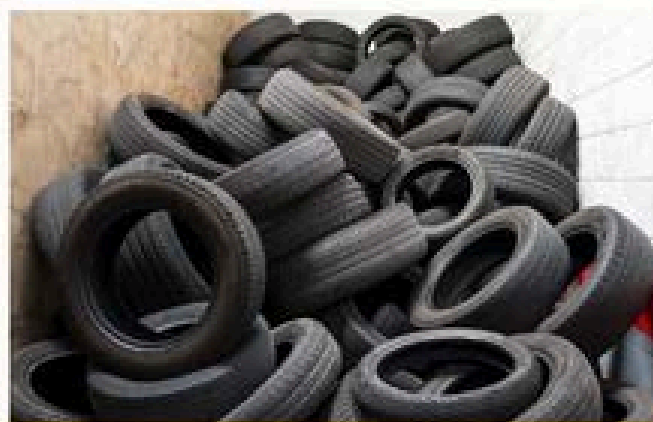
Encuentra tu convenio

INTRANET

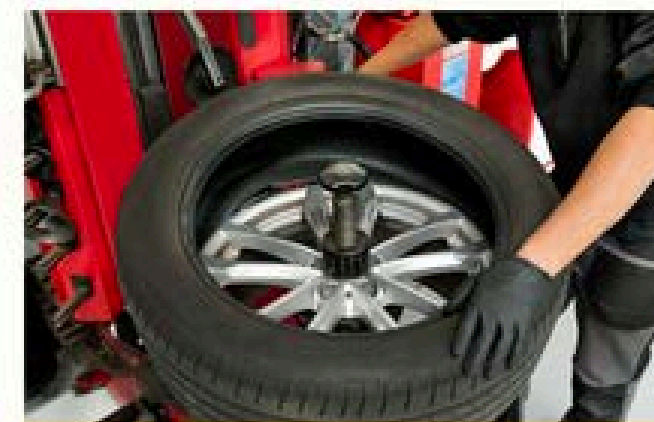
NORMATIVA Y LEGISLACIÓN



SERMI



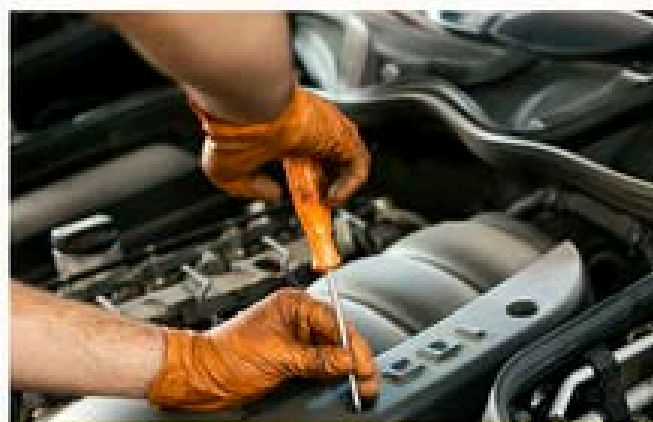
NEUMÁTICOS SEGUNDA MANO



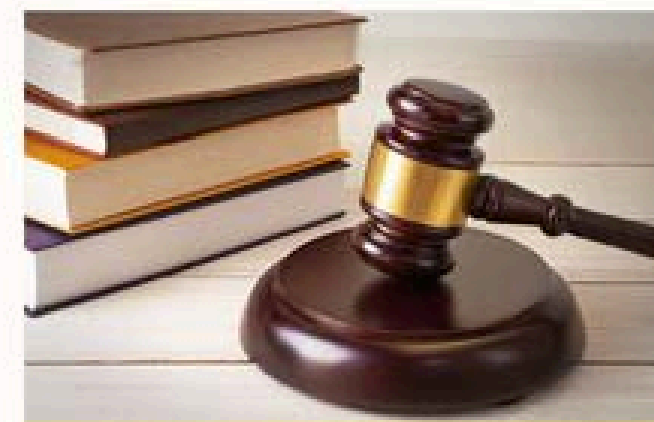
MANTENIMIENTO NEUMÁTICOS



JURÍDICO EUROPA



JURÍDICO TALLER



JURIDICO

MATERIALES y recursos

Encuentra todos los estudios, informes y otros documentos de interés compartidos en el marco de las actividades de OPEN.

⚠ El acceso es exclusivo para socios y colaboradores autorizados. Por favor, no compartas estos enlaces ni los archivos sin consentimiento previo.

Matriculaciones anuales



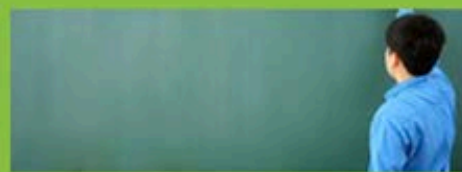
Estudios actividad



Estudios Europeos



Otros informes



[Todos los Materiales y Recursos OPEN](#)

SERVICIOS auxiliares



S E R M I



PROPUESTA AON
RC desde 226 euros

[ACUERDO AON](#) →

[FORMULARIO](#) →

Gracias a nuestra colaboración con CONEPA, ofrecemos el **servicio de Talento Internacional**. Una solución integral para los talleres que enfrentan la gran problemática de falta de mano de obra calificada. A través de la captación y selección de talento en origen, en países como Perú, este servicio permite a los talleres acceder a profesionales formados y listos para integrarse en el sector. Además, CONEPA proporciona acompañamiento en todo el proceso de migración y adaptación, asegurando que los nuevos trabajadores se ajusten a las necesidades del taller y ayuden a cubrir la creciente demanda de personal cualificado en el sector de la automoción.



[ACUERDO](#) →

OPEN ANALYTICS

JUNTA DIRECTIVA

13 | MAYO | 2026



OPEN Analytics



Macro



Evolución ventas



Reposición neumáticos



Nº talleres



Km DGT y consumo



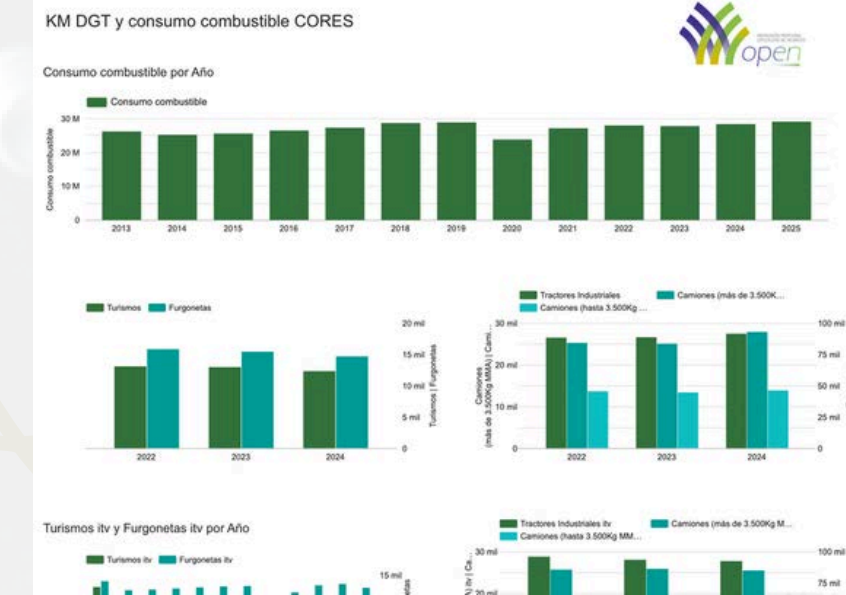
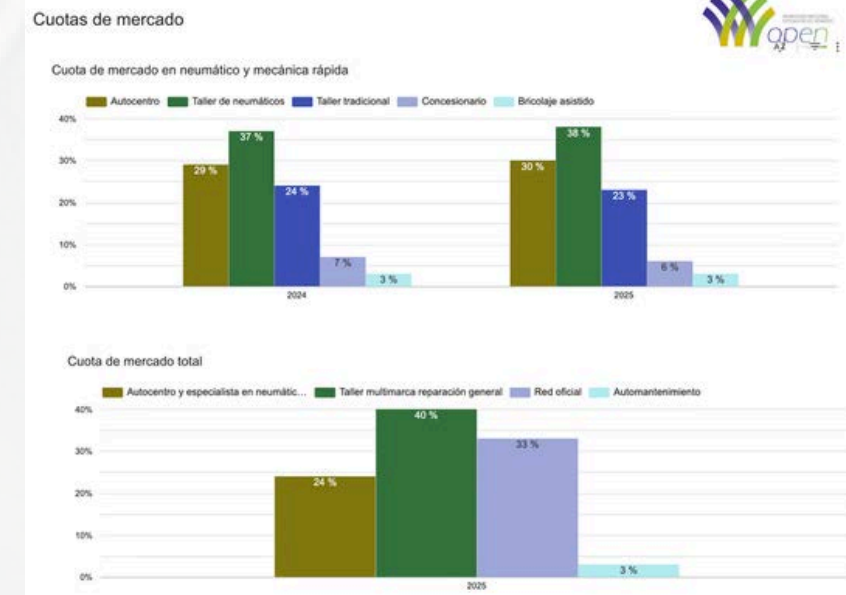
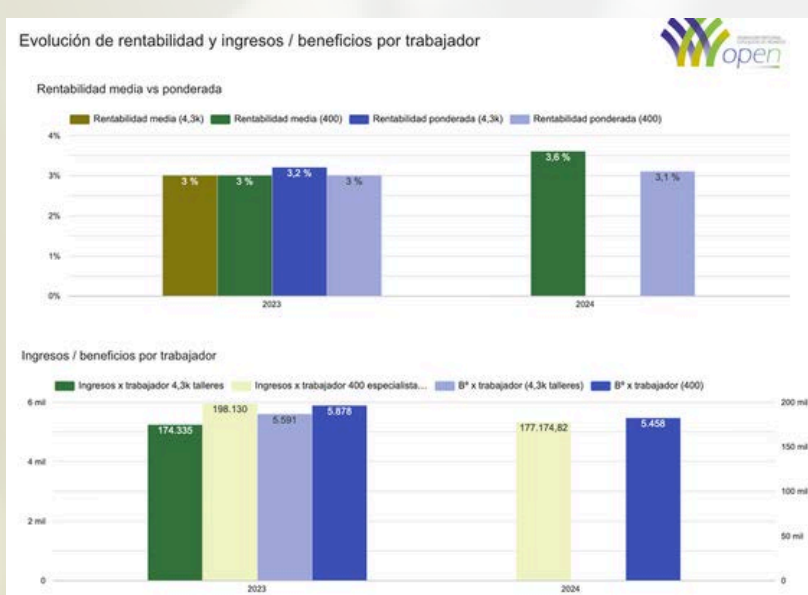
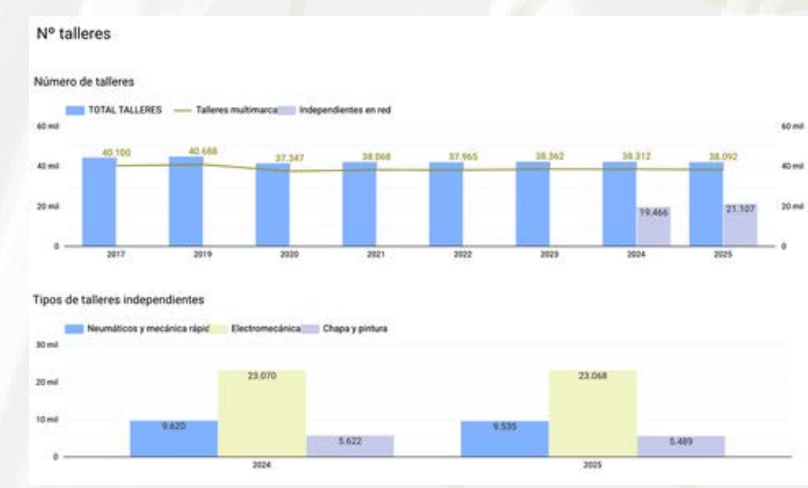
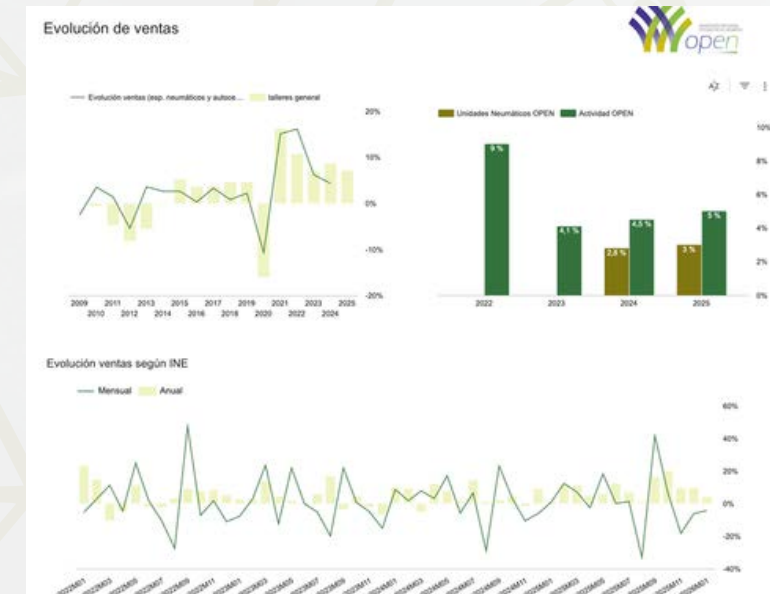
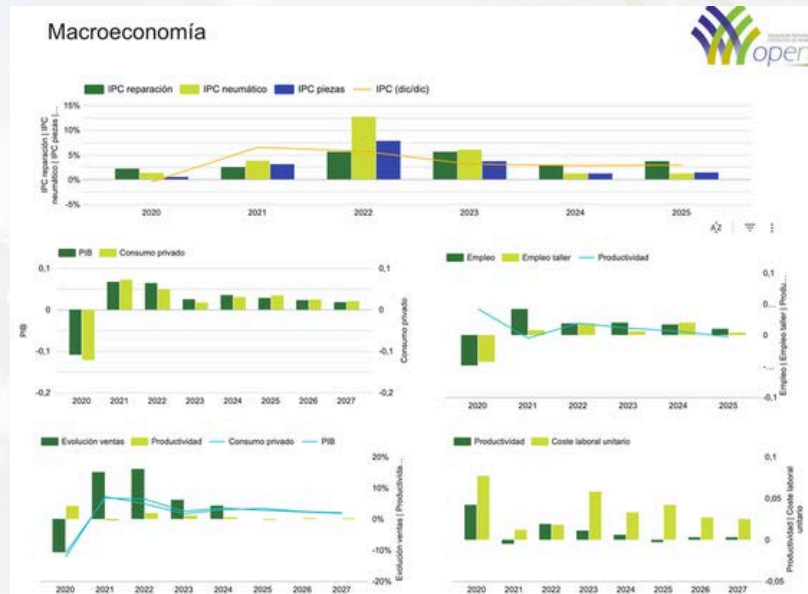
Km España y CCAA



Rentabilidad y productividad



Cuotas



MATERIALES Y RECURSOS



PRESENTACIONES OPEN



INFORMES GfK



CEOE - COFEMETAL



INE DATOS



OTROS ESTUDIOS



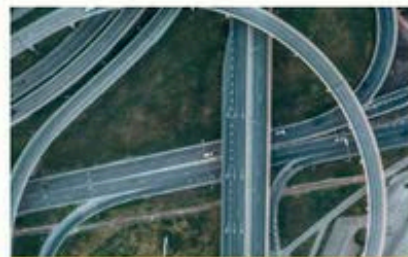
CONEPA



ESTUDIOS EUROPEOS



ESTUDIOS ACTIVIDAD



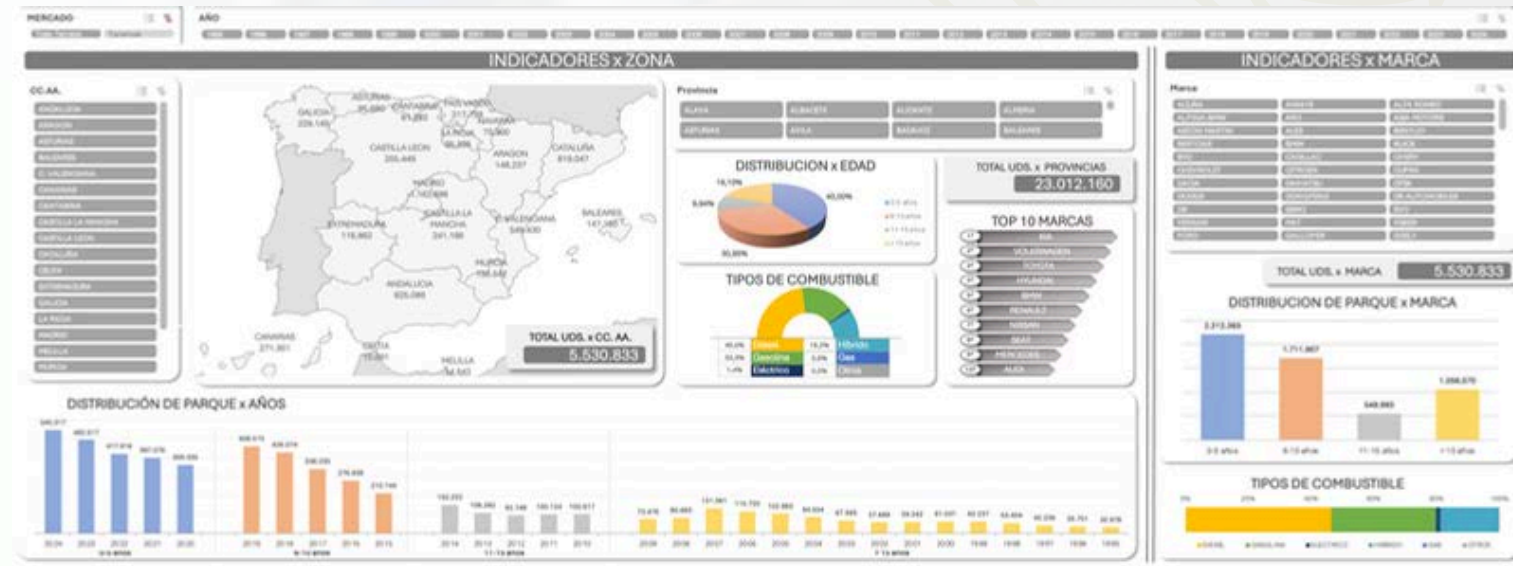
PARQUE CIRCULANTE



PARTNERS



MATRICULACIONES ANUALES



EL LIBRO BLANCO DE LOS TALLERES 2024



Así es la posventa en España Potencial Facturación Mercado

	0-5 años	6-10 años	11-15 años	+15 años	Total	
Facturación Carrocería	41%	28%	13%	18%	5.318.322.407 €	15.492.273.624 €
Facturación Mecánica	28%	29%	10%	32%	10.173.951.212 €	
Parque de Vehículos	17%	22%	14%	48%	29.486.961 €	
Facturación Material Pintura	39%	29%	14%	19%	457.903.248 €	
Facturación Recambio Carrocería	42%	28%	13%	17%	3.014.938.838 €	
Facturación Recambio Mecánica	28%	29%	10%	32%	6.918.286.828 €	

Resultados Generales ITV 2024



Resultados nacionales Principales magnitudes

Principales magnitudes según actividad principal (CNAE-2009 a 1, 2, 3 y 4 dígitos)

Unidades: Empresas, Miles €, Personas, Miles Horas

1-G TOTAL SECTOR COMERCIO	2-45 Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas		3-451 Venta de automóviles y vehículos de motor ligeros		4-4511 Venta de automóviles y vehículos de motor ligeros		5-4519 Venta de otros y reparación de vehículos de motor		6-4520 Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	
	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024
Número de empresas	987.903	75.485	15.909	15.337	15.909	572	46.198			
Cifra de negocios	1.046.476.516	72.549.820	72.549.820	40.987.781	7.814.639	7.814.639	14.576.338			
Valor de la producción	279.763.798	34.528.038	14.647.808	12.821.643	1.824.215	1.824.215	13.888.687			
Valor añadido a coste de los factores	158.988.238	15.235.843	8.824.394	8.819.181	1.005.233	1.005.233	4.827.586			
Excedente bruto de explotación	81.369.380	5.215.647	2.719.800	2.162.176	527.236	527.236	1.295.164			
Total de compras de bienes y servicios	901.368.281	82.371.503	69.769.953	62.043.622	6.228.171	6.228.171	9.983.426			
Inversión en activos materiales	14.274.942	1.204.588	688.854	596.222	82.632	82.632	275.990			
Gastos de personal	87.818.857	10.320.196	4.104.894	3.628.987	467.787	467.787	3.531.824			
Personal ocupado	3.220.614	312.085	103.287	93.288	10.130	10.130	138.648			
Personal remunerado	2.745.518	268.190	95.049	85.178	9.871	9.871	101.532			
Personal remunerado equivalente a tiempo completo	2.465.187	245.895	92.601	82.837	9.864	9.864	93.487			
Horas trabajadas por el personal remunerado	4.413.215	435.670	164.092	146.871	146.871	146.871	17.120			166.802

7-452 Comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor	8-4521 Comercio al por mayor de repuestos y accesorios de vehículos de motor		9-4522 Comercio al por menor de repuestos y accesorios de vehículos de motor		9-4523 Comercio al por menor de mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus repuestos y accesorios	
	2024	2024	2024	2024	2024	2024
Número de empresas	9.581	1.608	7.873	3.809		
Cifra de negocios	98.915.053	13.495.953	3.424.050	3.890.249		
Valor de la producción	4.815.082	3.518.841	2.265.220	1.114.432		
Valor añadido a coste de los factores	3.034.162	2.180.713	853.449	580.200		
Excedente bruto de explotación	1.817.428	901.246	216.381	183.305		
Total de compras de bienes y servicios	10.377.796	2.642.214	2.642.214	2.265.988		
Inversión en activos materiales	187.618	117.730	60.086	71.909		
Gastos de personal	2.016.534	1.379.486	627.068	368.845		
Personal ocupado	58.587	33.818	22.366	13.561		
Personal remunerado	52.224	33.025	19.198	10.358		
Personal remunerado equivalente a tiempo completo	50.259	32.439	17.820	9.548		
Horas trabajadas por el personal remunerado	89.062	57.476	31.582	18.916		

Automotive Aftermarket Pulse

The Big Squeeze: How cost pressures are driving change in the automotive aftermarket



Roland Berger

2025 MATRICULACIONES

Análisis del mercado español de automoción y su impacto en la posventa

ANCERA / AERVI - AutoInfor

TENDENCIAS EN el Sector Del neumático



50 TENDENCIAS Y +100 EMPRESAS INNOVADORAS QUE ESTÁN LIDERANDO ESTOS CAMBIOS

ANTICIPATE AL FUTURO



TENDENCIAS IDENTIFICADAS:

1. Nueva normativa sobre el etiquetado de neumáticos para mejorar la información al consumidor
2. Gestión obligatoria de NFU (Neumáticos Fuera de Uso) y su trazabilidad
3. Avances en normas para talleres de neumáticos (garantías, reparaciones en vía pública, obligaciones legales)
4. Implementación de factura electrónica y normativa fiscal en talleres de neumáticos
5. Regulación sobre conectividad del vehículo y acceso a datos en neumáticos inteligentes
6. Sensores IoT para monitorización de presión y desgaste en tiempo real
7. Plataformas de diagnóstico predictivo basadas en IA para anticipar necesidades de cambio de neumáticos
8. Integración de Blockchain en la trazabilidad de neumáticos reciclados
9. E-commerce y marketplaces B2B para la compra de neumáticos en red de talleres
10. Automatización de procesos en talleres con robots para instalación y mantenimiento
11. Uso de Big Data para optimización de rutas de distribución de neumáticos
12. Integración de asistentes virtuales y chatbots en atención al cliente de talleres de neumáticos
13. Expansión de flotas de vehículos industriales eléctricos e híbridos y su impacto en la posventa de neumáticos

ANTICIPATE AL FUTURO



EMPRESAS EN LAS QUE INSPIRARNOS

1. PredictHQ (EE.UU.)
Plataforma de IA para predicción de demanda, utilizada en múltiples industrias, incluyendo la logística y la distribución de repuestos.
2. Falken Tire Demand Prediction (Japón)
Sistema de predicción de demanda basado en machine learning, que optimiza la producción y distribución de neumáticos en función del mercado.
3. E2open (EE.UU.)
Plataforma de gestión de cadena de suministro con modelos de predicción de demanda y optimización de stock, aplicados a la distribución de neumáticos.

RECOMENDACIONES PARA LOS SOCIOS DE OPEN

- Implementar herramientas de IA para la predicción de demanda en la red de talleres: Integrar software de análisis predictivo en los sistemas de gestión de inventario para optimizar la distribución de neumáticos.
- Automatizar la reposición de stock en función de la demanda proyectada: Adoptar modelos de compra automática y gestión inteligente de inventarios.
- Capacitar a los equipos en análisis de datos y toma de decisiones basadas en IA: Desarrollar programas de formación en optimización de stock y logística inteligente.
- Colaborar con proveedores de tecnología y distribuidores de neumáticos para mejorar la precisión de los modelos predictivos: Implementar sistemas de datos compartidos para mejorar la exactitud en la planificación de stock.



ESTUDIO OPEN

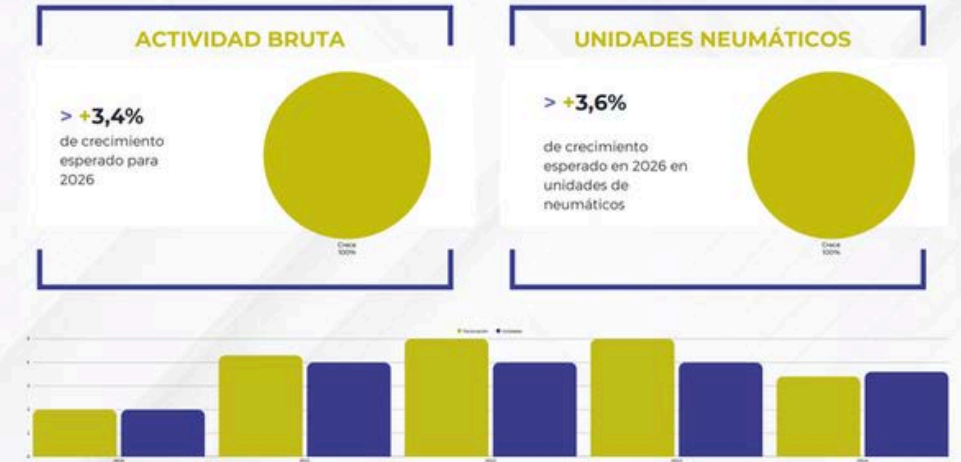
Redes de talleres especialistas en neumáticos y mecánica rápida

Cierre 2025

RESUMEN



EJERCICIO 2026



OTROS SERVICIOS DESTACADOS

FORMACIÓN	CAES
SUBVENCIONES Y LICITACIONES	

ETIQUETADO MEDIOAMBIENTAL

> Distribución



COMUNICACIÓN Y REUNIONES DE TRABAJO

COMUNICACIÓN CLAVE

229 comunicaciones

TASA DE APERTURA



167%

CTR (clics)



12%

REUNIONES DE TRABAJO

FOMENTO DE LA UNIÓN

PREOCUPACIONES COMPARTIDAS

NETWORKING

PRESENTACIÓN EXTERNAS (GIPA, SOELRA...)

SITUACIÓN SECTORIAL



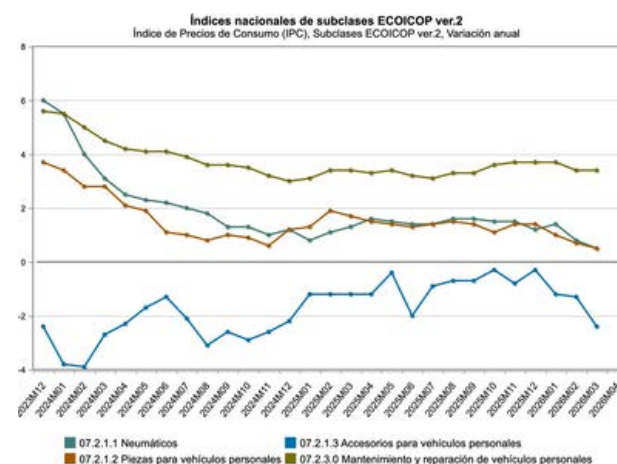
JUNTA DIRECTIVA

13 | MAYO | 2026

Macroeconomía

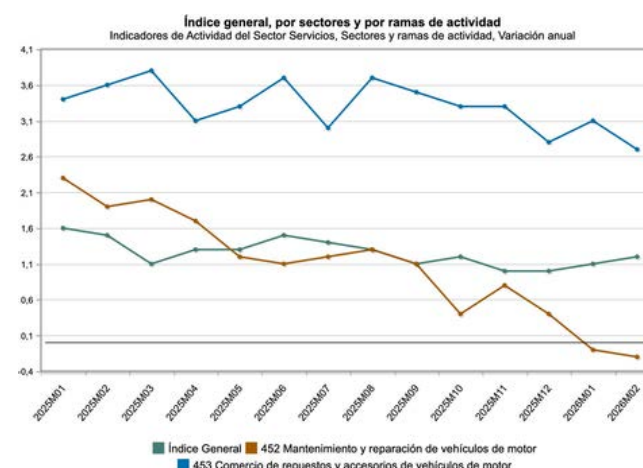
IPC

- Reparación: +3,4%
- Neumáticos: +0,5%
- **Recambios: +0,5%**
- **Accesorios: -2,4%**



OCUPACIÓN

- **General: +1,2%**
- **Taller: -0,2%**
- **Recambios: +2,7%**



Crecimiento de la economía

- +2,8% en 2025
- +2,3% en 2026
- +1,8% en 2027

Mayor gasto privado

- 2025: +2,4%
- En 2026 se espera del +2,4%
- Y 2027 del 2%

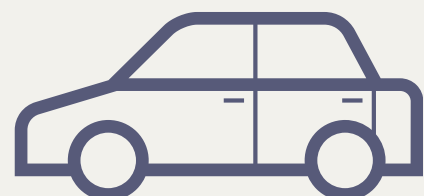
IPC

- +2,9% en 2025
- +3,3% esperado en 2026
- +1,8% en 2027

Empleo

- Paro del +10,5% (9,9% en 2026 y 9,5% en 2027)
- Coste laboral unitario: +4,1% (2,7% y 2,5% esperado)
- Productividad: -0,3% (+0,3% esperada)

Matriculaciones



TURISMO Y 4X4

+13%

2025: 1.150.410 unidades
2024: 1.018k unidades (+7,1%)
2023: 951k unidades (+16,7%)
2022: 814k unidades (-5,3%)
2021: 860k unidades



VEHÍCULO INDUSTRIAL

-5,1%

2025: 28.927 unidades
2024: 30.47k unidades (12,3%)
2023: 27,1k (+22%)
2022: 22,2k (+12,7%)
2021: 19,7k



AUTOBÚS

+0,1%

2025: 4.341 unidades
2024: 4.337 unidades (+16,6%)
2023: 3.718 unidades (+55,7%)
2022: 2.388 unidades (+22,3%)
2021: 1.952 unidades



COMERCIALES

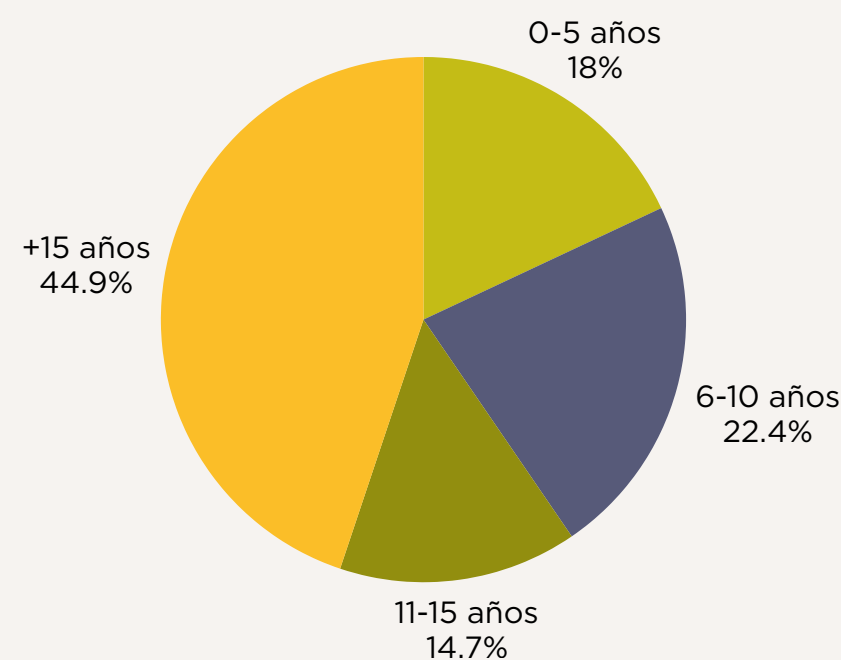
+11,3%

2025: 185.090 unidades
2024: 166.228 unidades (13,6%)
2023: 146.301 unidades (+21,7%)
2022: 120.196 uni. (-21,1%)
2021: 152.411

Parque Circulante

Total Parque
23 MILLONES

Edad media
13,4 AÑOS

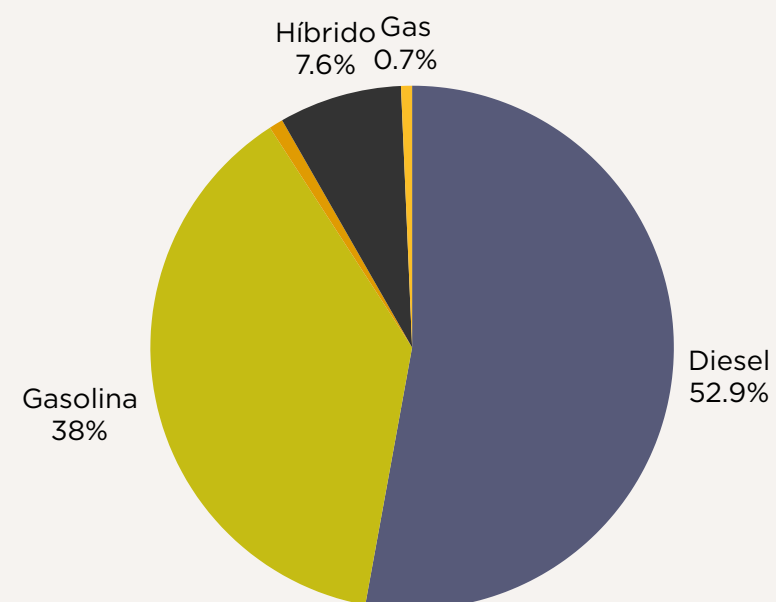


> Implicaciones para la posventa

Los vehículos nuevos suelen requerir **reparaciones menos frecuentes pero más costosas**. En el rango de 6 a 10 años, los vehículos suelen salir de la cobertura de garantía, lo que representa una oportunidad de negocio para nuestro sector.

El segmento de mayor antigüedad constituye casi la mitad del parque, y suelen perseguir la mejor relación calidad-precio.

Combustible



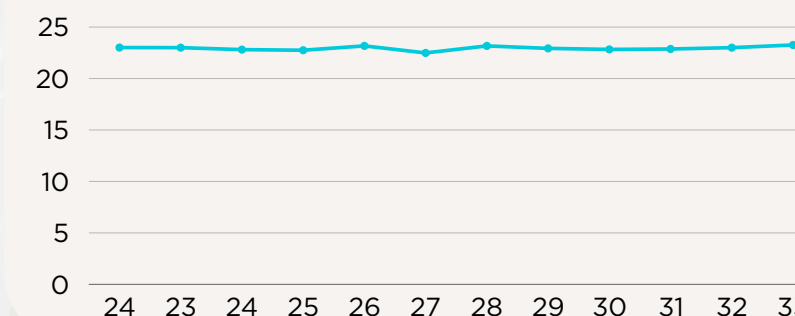
> Conclusiones

La **demanda de vehículos diésel sigue siendo alta**, aunque destacando la tendencia hacia modelos híbridos y eléctricos.

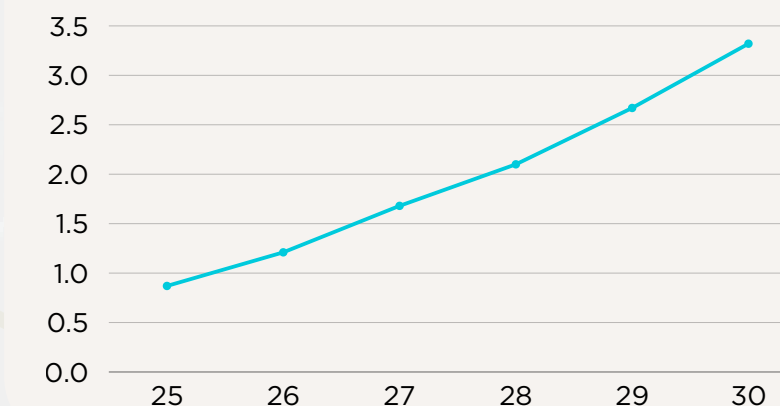
Es crucial prestar atención a la **diversidad del parque**.

Renting = 3,3% del TOTAL

Predicciones TOTAL

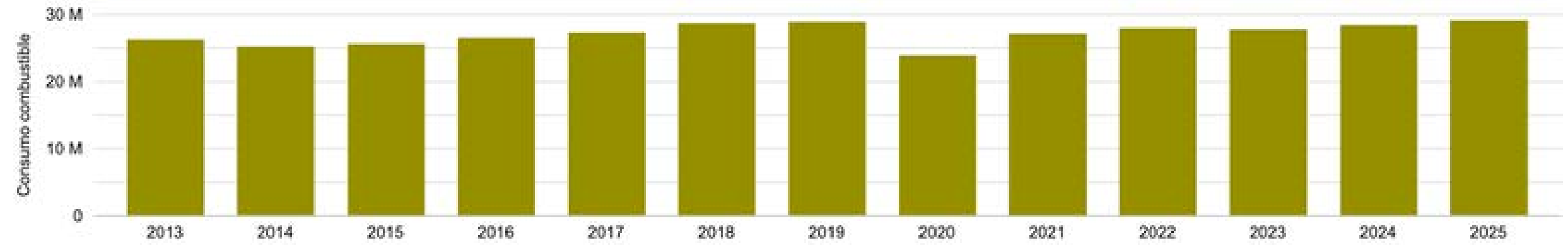


Predicciones ELÉCTRICO

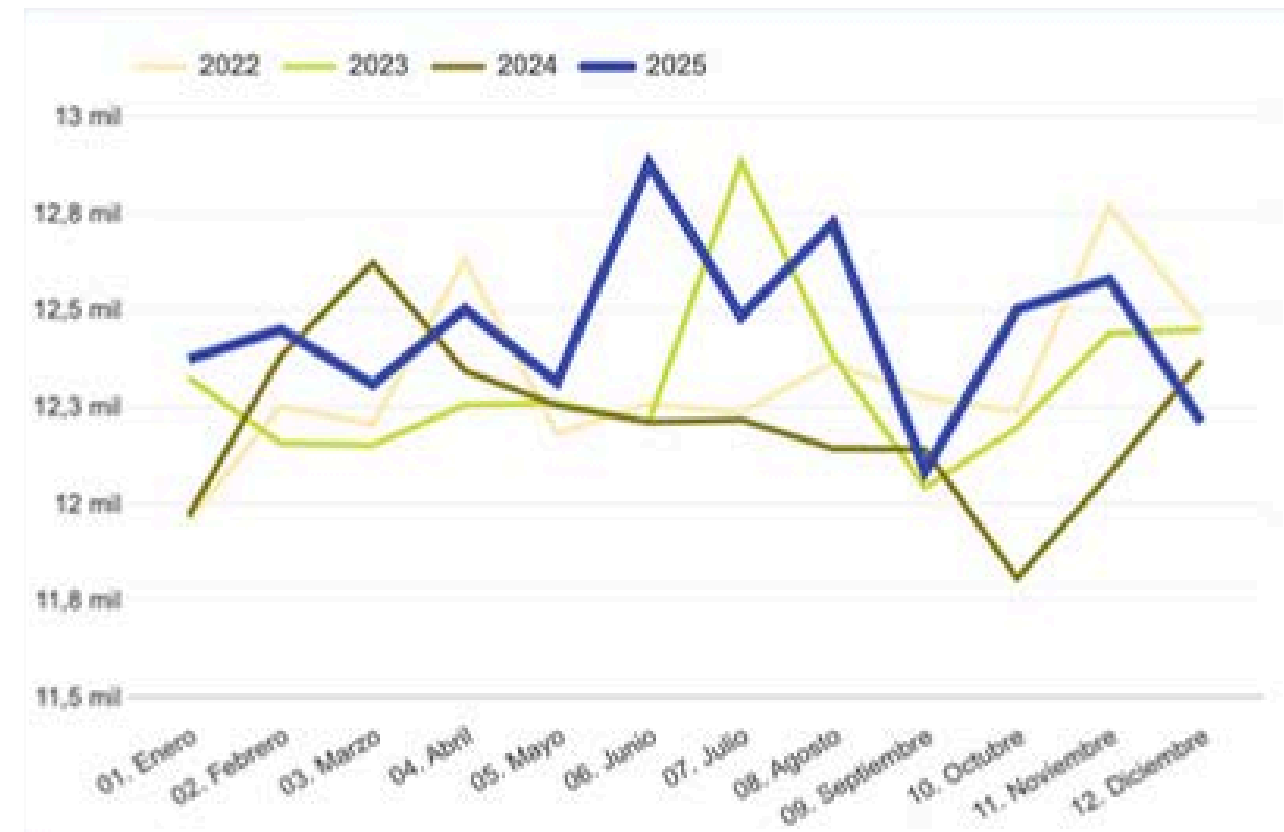


Consumo Combustible Kilometraje

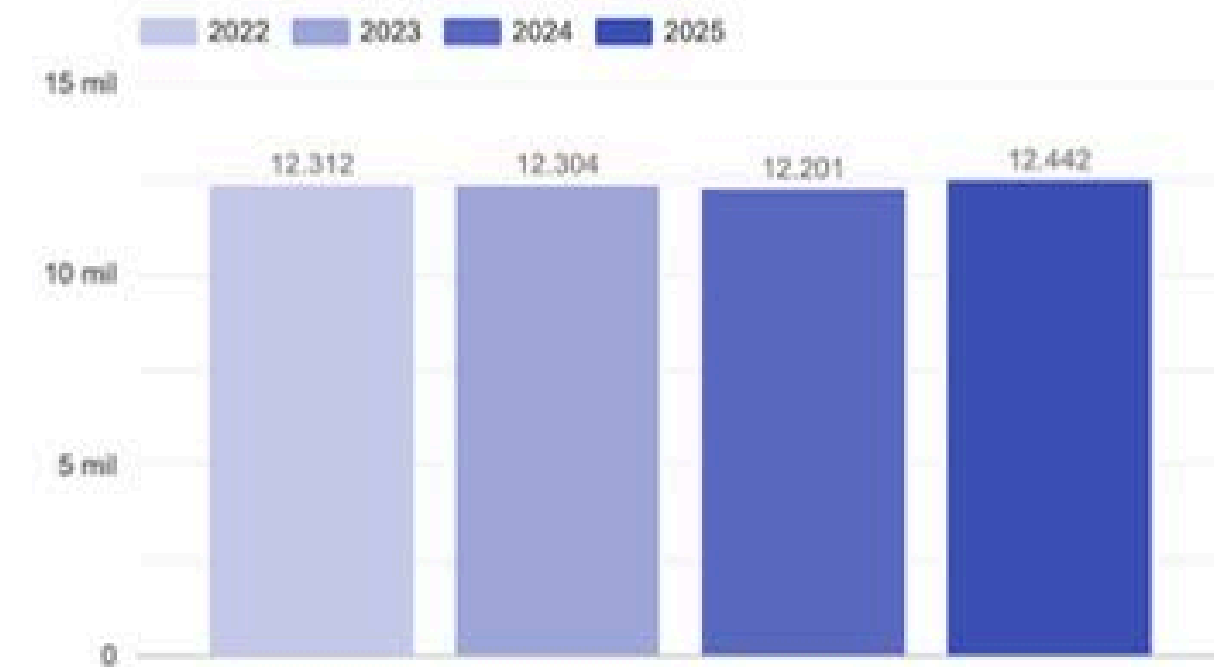
> Consumo Combustible



> Km medio anual



> Kilometraje anual

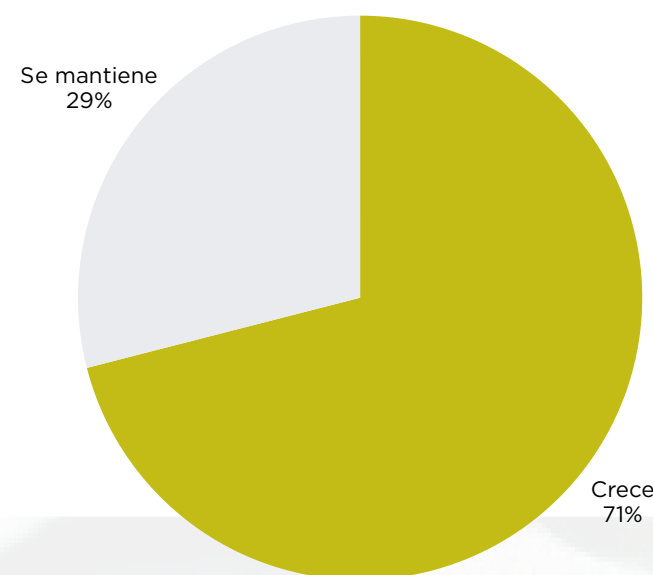


Q1 2026 vs Q1 2025

ACTIVIDAD BRUTA

> **+5,2%**

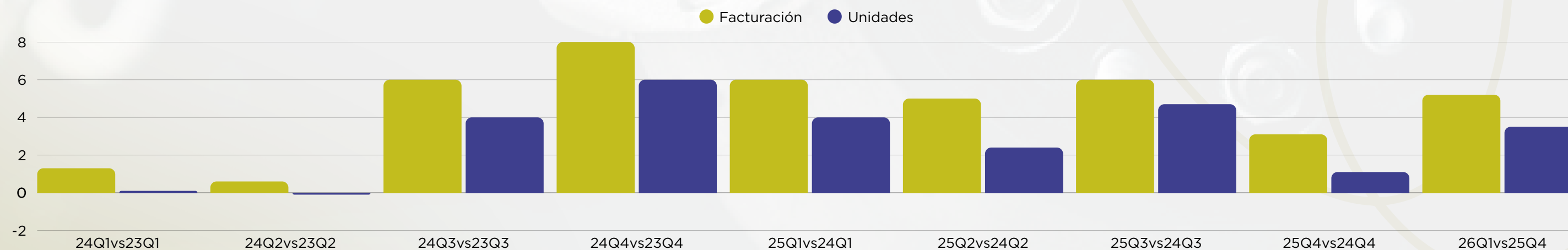
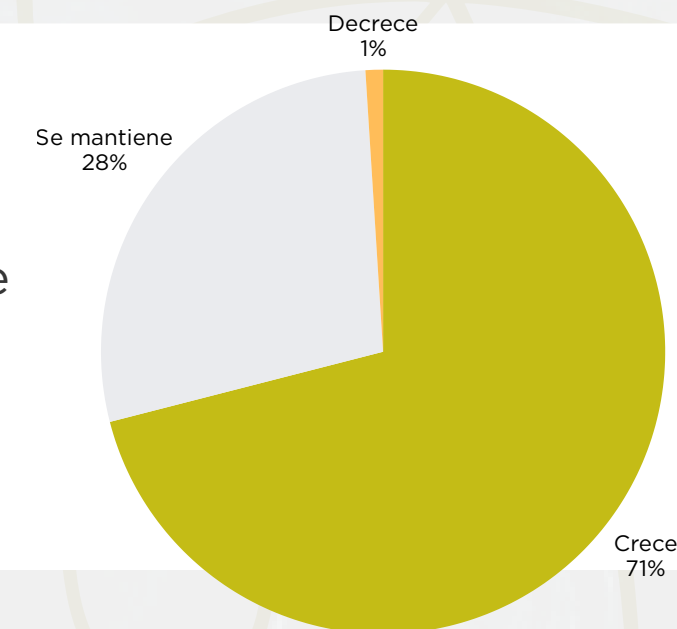
de crecimiento en el primer trimestre de 2026 respecto al mismo de 2025



UNIDADES NEUMÁTICAS

> **+3,5%**

venta de unidades de neumáticos en el primer trimestre de 2026 respecto al mismo de 2025



Previsión ejercicio 2026

ACTIVIDAD BRUTA

> **+4,1%**

de crecimiento
esperado en
2026

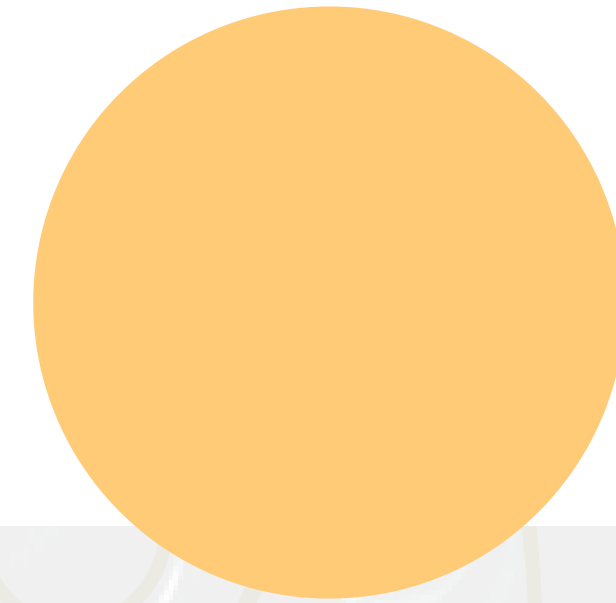


Se mantiene
100%

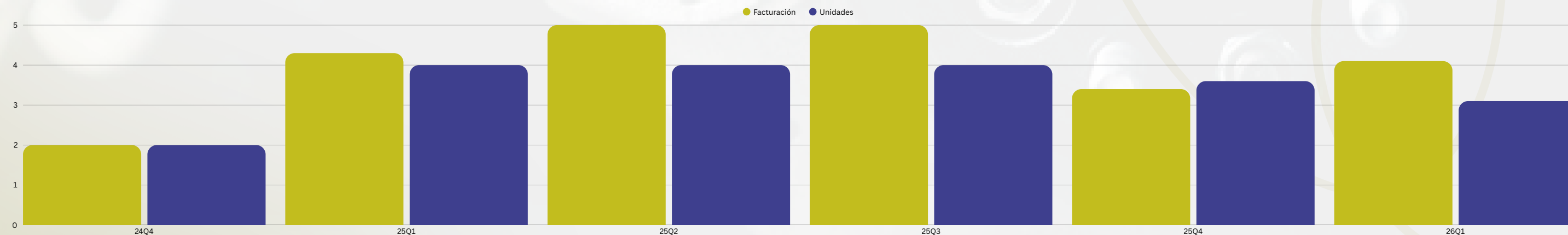
UNIDADES NEUMÁTICAS

> **+3,1%**

de crecimiento en
2026 en unidades
de neumáticos



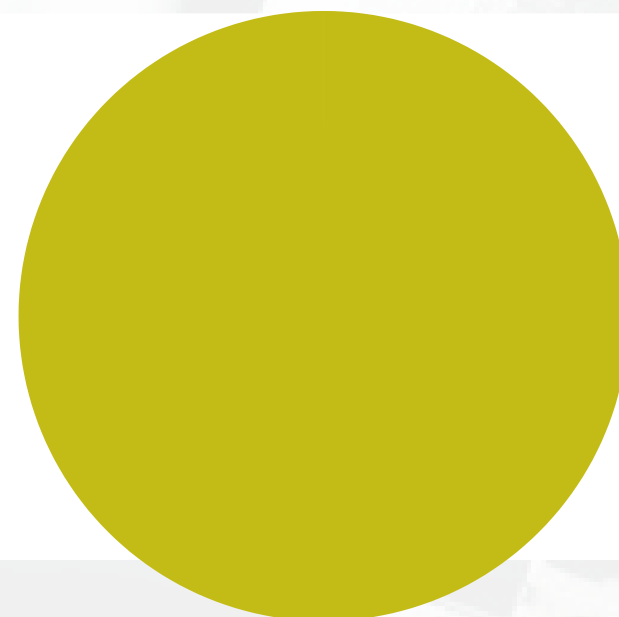
Decrece
100%



Previsión ejercicio 2027

ACTIVIDAD BRUTA

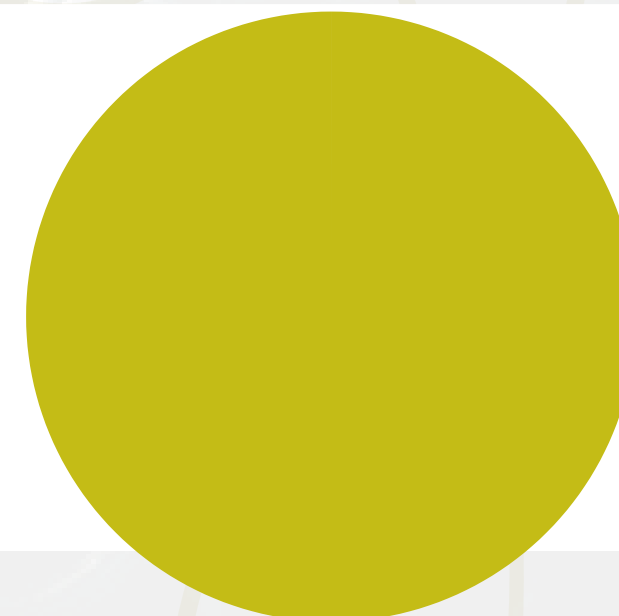
> **+2,2%**
de crecimiento
esperado en
2027



Crece
100%

UNIDADES NEUMÁTICAS

> **+2,2%**
de crecimiento en
2027 en unidades
de neumáticos



Crece
100%

● Facturación ● Unidades

2.5
2.0
1.5
1.0
0.5



Retos y preocupaciones

LABORAL

- Retención y atracción de talento
- Falta de personal cualificado
- Impacto en la capacidad operativa del taller

NORMATIVA

- Burocracia y carga administrativa
- Regulaciones crecientes y complejas
- EUDR, antidumping e impuestos

Crecimiento, fidelización y RENTABILIDAD

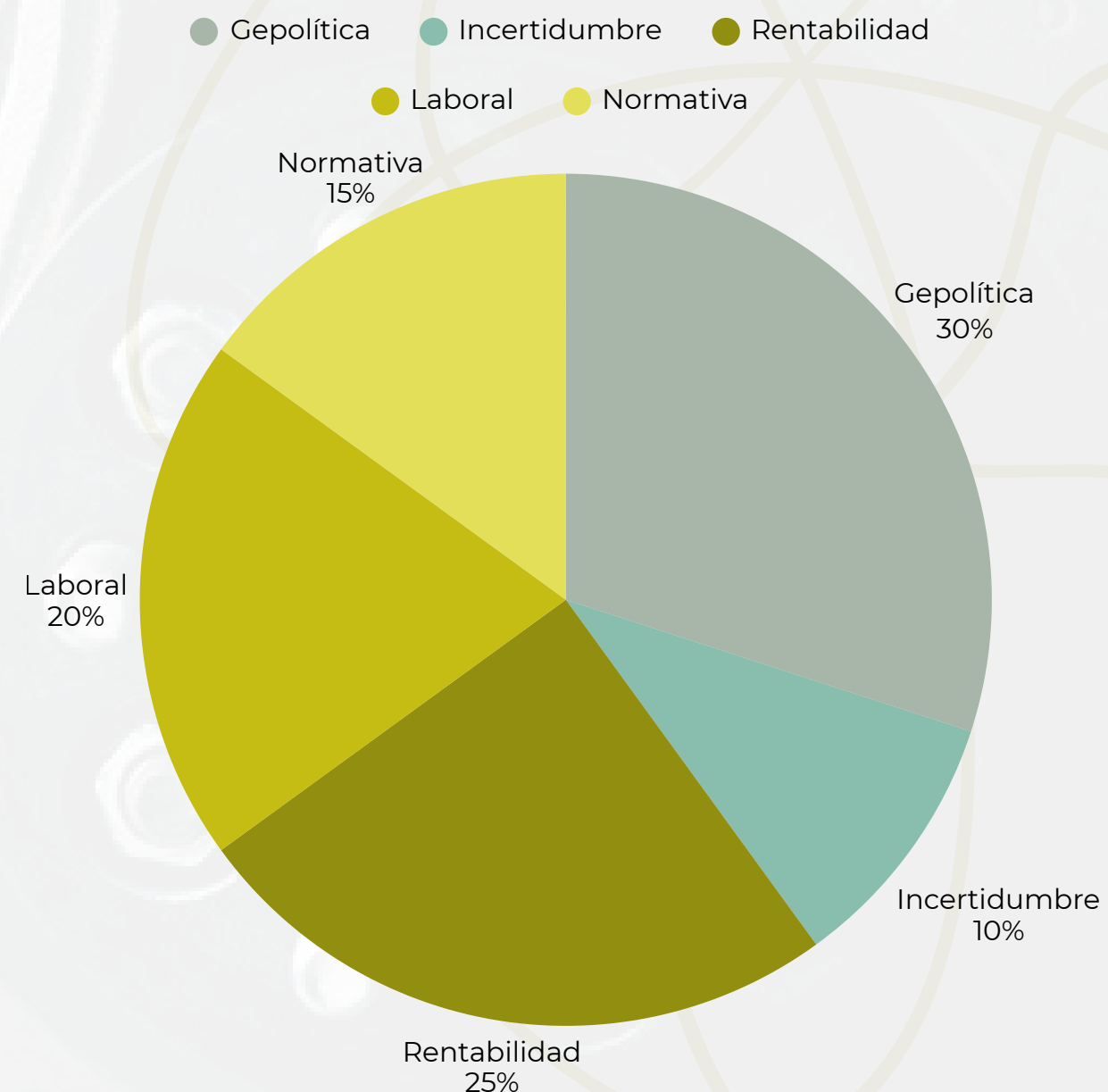
- Inflación y presión en costes
- Caída de márgenes y facturación

Política Macro Geopolítica

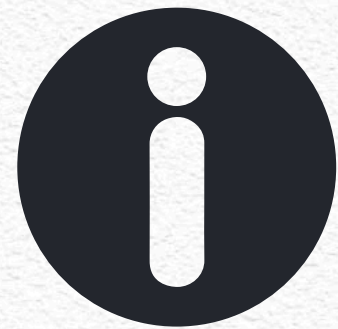
- Conflictos internacionales (Irán, etc.)
- Inestabilidad en suministro y precios

Incertidumbre

- Escenario económico
- Impacto conflictos



Qué pides a OPEN



INFORMACIÓN
respuestas y apoyo
Normas | Estudios



**DEFENSA DE INTERESES
y AYUDA EN NORMAS**
(foco taller: consumo, inspecciones, etc.)



Poner atención a las **tendencias del
mercado**

COMUNICACIÓN



JUNTA DIRECTIVA

13 | MAYO | 2026

COMUNICACIÓN

DATOS

205

COMUNICACIONES
A SOCIOS

3

APERTURAS MEDIAS
POR PUBLICACIÓN

47%

*156% ABSOLUTO

TASA DE
APERTURA

20%

TASA DE
CONVERSIÓN

9

NOTAS DE
PRENSA

COMUNICACIÓN CANAL DIGITAL



OBJETIVO 2026

Nuestra comunicación debe posicionar a **OPEN como el referente** en el sector de la posventa independiente, **generando valor, confianza y visibilidad** para todos nuestros socios y aliados.



WEB

Centro de información y recursos para el socio.

Acceso a servicios, novedades y formación.

Diseño moderno, responsive y fácil de navegar.

Integración con área privada para socios.



RRSS

Contenido de valor, útil y cercano a la realidad de nuestros talleres.

Plataformas clave: **LinkedIn, X, Facebook e Instagram** (novedad 2026).



NEWSLETTER

Lanzamiento de una **newsletter trimestral** como canal de información, fidelización y conexión con los socios.

Reforzar la comunicación con el sector para aumentar la visibilidad, notoriedad y posicionamiento de OPEN durante el **segundo semestre de 2026**.

PANORAMA INSTITUCIONAL Y NORMATIVO



JUNTA DIRECTIVA

13 | MAYO | 2026

ACCIONES INSTITUCIONALES

2025 40 ACCIONES

RFVU
Envases
Reducción jornada
Plan Industrial Automoción
Prevención residuos
CBAM
Compatibililidad
electromagnética
Inspecciones carretera
Plan auto
Km talleres
Consumo sostenible
Movilidad sostenible
Talleres

Reglamento Homologación
Acceso a datos
EUDR
Descarbonización flotas
Recall airbags
BER
Pymes europeas

2026 25 ACCIONES

Movilidad sostenible
Euro 7
Flotas corporativas
RD Talleres
CBAM
RD fluorados
Consumo sostenible
Directiva plástico un sólo uso
Ley economía circular

Reglamento Homologación
Anexo X RMI
Compensación Data Act
Paquete digital
EUDR

MADE IN SPAIN

Reducción de jornada laboral

Verifactu + Fact. electrónica

Reducción de carga

Umbral PYMES

Registro jornada laboral
SS + representación laboral

Absentismo

+4% convenios metal

Salario mínimo
Sólo salario base = efecto categorías

PRL
Causa emocional

ORIENTE MEDIO

PROGRAMA AUTO+: incentivar la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados, mediante ayudas a empresas y particulares.

- Flexibilización en los contratos de electricidad y gas para empresas y autónomos.
- Agilidad en los proyectos renovables mediante Zonas de Aceleración Renovable (ZAR).
- Refuerzo en las funciones de supervisión de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en materia de vigilancia del mercado energético.
- IVA hasta junio del 21% al 10% a los carburantes y combustibles, a los contratos de energía eléctrica que reúnan una serie de requisitos, al gas natural, a briquetas y «pellets» procedentes de la biomasa y a la madera para leña.
- Adelanto en doce meses del plazo de entrada en vigor del deber de negociar y elaborar, por parte de las empresas de al menos 200 empleados, planes de movilidad sostenible al trabajo, previsto en la Ley 9/2025.
- Las empresas beneficiarias de las ayudas previstas en este real decreto-ley no podrán, hasta el 30 de junio de 2026, efectuar despidos ni ceses de actividad. El incumplimiento de esta obligación conllevará el reintegro de la ayuda recibida y la calificación del despido como nulo.

DOCUMENTACIÓN INSPECCIONES

- Contrato con un Servicio de Prevención Ajeno (SPA).
- Evaluación inicial de Riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores:
- Planificación de la actividad Preventiva.
- Formación impartida en materia de Seguridad y Salud: reciclaje cada 4 años
- Todo trabajador cursará una formación mínima en materia de Riesgos Laborales en función del puesto de trabajo realizado
- Documentación sobre vigilancia de salud de los trabajadores.
- Justificante de entrega de equipos de protección individual.
- Maquinaria y equipos de trabajo utilizados en el taller.
- Certificado en Baja Tensión.
- Cumplimiento con las obligaciones en caso de disponer de instalación de aire comprimido.
- Talleres con la especialidad de chapa y pintura: estudio de atmósferas explosivas.
- Cancerígenos: información, formación, medidas de higiene, etc.

- La incorporación expresa de la salud mental y los riesgos psicosociales dentro de la gestión preventiva.
- La ampliación del concepto de daño laboral, incluyendo dimensiones físicas, cognitivas, emocionales y sociales.
- La integración de nuevos factores como el cambio climático o situaciones derivadas de catástrofes.
- La exigencia de evaluaciones de riesgos más completas, incluyendo la interacción entre riesgos tradicionales, psicosociales y ambientales.
- La inclusión de la perspectiva de género y edad en la planificación preventiva.
- Nuevas obligaciones en materia de protección frente a situaciones de acoso y violencia en el entorno laboral.
- Un refuerzo de la vigilancia de la salud, con posibles pruebas específicas vinculadas a las condiciones de trabajo.

Fase de tramitación y deberá seguir el correspondiente proceso parlamentario, por lo que puede experimentar modificaciones antes de su aprobación definitiva.

CANCERÍGENOS

INSPECCIONES

El aceite usado y las emisiones de motores diésel son agentes cancerígenos (RD 665/1997, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos durante el trabajo)

OBLIGACIONES

- El empresario se responsabilizará del lavado y descontaminación de la ropa de trabajo, quedando rigurosamente prohibido que los trabajadores se lleven dicha ropa a su domicilio para tal fin.
- Informar a los trabajadores: mediante la entrega y registro de la evaluación de riesgos.
- Formar a los trabajadores.
- Prohibir que los trabajadores coman, beban o fumen en las zonas de trabajo en las que exista dicho riesgo.
- Proveer a los trabajadores de los EPIS contemplados en la evaluación de riesgos.
- Disponer de lugares separados para guardar de manera separada las ropas de trabajo o de protección y las ropas de vestir.
- Los trabajadores identificados en la evaluación de riesgos como expuestos dispondrán, dentro de la jornada laboral, del tiempo necesario para su aseo personal, con un máximo de 10 minutos antes de la comida y otros 10 minutos antes de abandonar el trabajo. Este tiempo en ningún caso podrá acumularse ni utilizarse para fines distintos a los previstos en este apartado.

GASES FLUORADOS (INSPECCIONES)

- Borrador con formación de 100 a 44 horas.
- Impuesto sobre los Gases Fluorados de Efecto Invernadero (por ejemplo, gas R134a), el taller debe declarar y autoliquidar el impuesto cuando importe gases fluorados directamente, cuando adquiera gases en régimen de exención (sin impuesto) y posteriormente los utilice, los venda o los entregue, o cuando realice ventas o entregas de gas a terceros.
- Además, existen obligaciones asociadas como la inscripción en el registro territorial del impuesto en la Agencia Tributaria, la obtención del Código de Actividad de los Gases Fluorados (CAF), la llevanza de un libro registro de gases fluorados y la correcta consignación en factura.

Autoridad Independiente de Protección del Informante:

Comunicar el nombramiento del Responsable del Sistema Interno de Información **que toda empresa de más de 50** trabajadores debía designar en un plazo de dos meses, plazo que cumple el próximo 10 de abril ([ver aquí](#)).

La [Ley 2/2023](#) otorga protección adecuada frente a las represalias que puedan sufrir las personas que comuniquen alguna de las acciones u omisiones que constituyan infracción.

El artículo 8 de la Ley regula la figura del Responsable del Sistema Interno de Información, persona física u órgano colegiado designado por el órgano de gobierno o de administración de la entidad para gestionar el Sistema Interno de Información, que se considera el cauce preferente para que las personas informen. Dicho responsable en el sector privado, debe ser un “directivo” de la entidad que ejerza su cargo con independencia del órgano de administración o de gobierno.

El nombramiento y el cese del Responsable del Sistema deben comunicarse a la AIPI (o a la autoridad autonómica competente) en el plazo establecido. Asimismo, será designado por el órgano de gobierno de la entidad.

Para tu información, te facilitamos la [Recomendación 1/2026 de la Autoridad Independiente de Protección del Informante para el diseño e implementación de un Sistema Interno de Información](#), así como el documento de [Preguntas Frecuentes sobre la notificación del RSII](#)

SUELOS



RD 9/2005 establece actividades contaminantes del suelo, entre las que se encuentran incluidos los talleres de reparación de vehículos.

Esta normativa **obligaba inicialmente a que todos los talleres presentasen un Informe Preliminar de Situación del Suelo y sus respectivos Informes Periódicos de Situación del Suelo.**

Posteriormente, el 9 de noviembre de 2017 se publicó la Orden PRA/1080/2017, de 2 de noviembre, por la que se modifica el anexo I del Real Decreto 9/2005. Esta modificación se produjo una década después de la entrada en vigor de la normativa, debido a que durante ese tiempo surgieron situaciones imprevistas que generaron una carga administrativa innecesaria para actividades con un potencial nulo o bajo de producir afecciones significativas en el suelo.

El objeto de esta orden fue actualizar el anexo I del Real Decreto, con un doble propósito: por un lado, ajustar el listado de actividades potencialmente contaminantes a la nueva Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE-2009) y, por otro, actualizar dichas actividades.

Como resultado, se incorporó en el anexo una nueva columna que especifica bajo qué circunstancias es obligatorio realizar los correspondientes informes de suelo. En el caso del sector de talleres, se contemplan dos actividades: CNAE 45.2: mantenimiento y reparación de vehículos de motor y CNAE 45.4: venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus repuestos y accesorios (quedando exceptuada la actividad de venta)

En ambos casos, **únicamente será obligatorio presentar los informes de suelo cuando se cumpla alguna de las siguientes condiciones:**

- **existencia de depósitos enterrados de sustancias peligrosas consumo de pinturas o barnices de base no acuosa en cantidades superiores a 1 tonelada al año**
- **existencia de focos potencialmente contaminantes del suelo a la intemperie o sobre suelo no pavimentado**

De este modo, únicamente los talleres que reúnan alguno de estos requisitos deberán presentar el informe de suelos correspondiente, ya sea el Informe Preliminar o el Informe Periódico, según proceda.

CONSUMO SOSTENIBLE

Hemos presentado **alegaciones a través de la CEOE**, las presentaremos también en el Ministerio y las hemos trasladado a FIGIEFA.

PETICIONES

- Que se reconozca el acceso a la información a todos los operadores, y no únicamente a los talleres.
- Que, en el ámbito de la reparación, se considere tanto el recambio IAM como el OEM.
- Que se tenga en cuenta que la posventa ya está regulada en el bloque de exención.
- Que se diferencie claramente cuando se trata de una venta B2B.

CLIENTELA Y ATENCIÓN CLIENTE

Obligatorio a partir de octubre de 2026.

¿A qué empresas afecta?

Estas obligaciones se aplican a empresas incluidas en la Ley 10/2025 de atención a la clientela, es decir:

- Sectores regulados (energía, telecomunicaciones, transporte, financiero, etc.)
- Y empresas de cualquier sector que operen **con consumidores (B2C) y cumplan ciertos umbrales (grandes empresas: ≥ 250 empleados, ≥ 50 M€ facturación o ≥ 43 M€ balance)**

Principales **obligaciones**

1. Atención al cliente

- Deberá prestarse a través de: Números geográficos (91, 93, etc.); Números gratuitos (800/900)
- No podrá encarecerse la llamada
- Deberá estar claramente separada de la actividad comercial

2. Llamadas comerciales

- Deberán realizarse obligatoriamente desde numeración específica con prefijo 400
- Esta numeración será: Exclusiva para llamadas comerciales; Solo saliente (no admite devolución de llamada)
- No podrá utilizarse para atención al cliente ni otros fines

MOVILIDAD SOSTENIBLE



En 24 meses, las empresas deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos **centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno cuyo** centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad.

Dichos planes serán objeto de negociación con la **representación legal** de las personas trabajadoras.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación.

Reglamentariamente se podrá establecer la figura de **gestor de movilidad** para estos centros de trabajo.

En caso de que coincidan en el mismo lugar varios centros de trabajo, se promoverán los oportunos **mecanismos de coordinación** entre ellos para el intercambio de información y la puesta en marcha de soluciones de movilidad sostenible.

La Ley contiene además una modificación del Estatuto de los Trabajadores, alterando el contenido mínimo del convenio colectivo - artículo 85.1-, de forma que existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo.

Se incluye asimismo un régimen sancionador en el caso de incumplimiento de las obligaciones previstas.

ABSENTISMO

7% trabajadores

50% de días

Recomendaciones Mutuas

+ competencias

Modificación financiera

+ Recursos

Convenios metal

Complementos por baja de
365 a 100 días (máximo 3
bajas año)

REDUCCIÓN RESIDUOS

> Alegaciones

PROPUESTA

Neumáticos

Campañas de promoción usado / recauchutado

Promoción licitaciones

Durabilidad

Modular ecotasa

Piezas

Promoción usadas

Control Inf. técnica y suministro en fabricantes

Acuerdo Fabricantes para compatibilizar piezas y reducir catálogo

Estudio limitar precios piezas

FACT. ELECTRÓNICA + VERIFACTU

VERIFACTU (sistemas de facturación verificable)

- **Empresas sujetas a Impuesto de Sociedades** → obligatorio desde 1 de enero de 2026.
- **Autónomos** → obligatorio desde 1 de julio de 2026

Factura electrónica obligatoria (B2B)

- **Empresas con facturación > 8 millones €** → un año después de publicarse el reglamento (previsto en 2027).
- **Resto de empresas y profesionales (pymes y autónomos)** → dos años después de la publicación, es decir, previsiblemente en 2028



Código **registro** productor

Problemas **almacenaje** por volumen

OBLIGACIONES PRODUCTOR/POSEEDOR

Asegurarse de que se gestionan adecuadamente mediante alguna de las siguientes opciones:

- **Su entrega a los gestores de residuos con los que tengan acuerdos**, sin realizar ninguna operación de selección, clasificación previa y venta de los mismos.
- En el caso de los neumáticos que no están amparados por la responsabilidad ampliada de su productor, **encargar por su cuenta su tratamiento a un gestor autorizado de neumáticos al final de su vida útil** a los efectos de garantizar que se gestionan debidamente
- **Realizar por sí mismos el tratamiento de todos los neumáticos al final de su vida útil** que hubieren generado para lo que tendrán que cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 19 para los gestores de neumáticos al final de su vida útil.

Los productores deben proporcionar al sistema de responsabilidad ampliada del productor con el que tenga concertada la retirada de los residuos de neumáticos, **la información que le soliciten en relación con los neumáticos puestos en el mercado correspondientes a los productores de neumáticos que participan en el sistema.**

ALMACENAMIENTO

El almacenamiento se llevará a cabo en condiciones adecuadas de seguridad y salubridad y en instalaciones que cumplan, como mínimo, las condiciones técnicas establecidas en el anexo III.

La cantidad almacenada **no excederá de la estipulada en la autorización de la instalación** y, en caso de que no se haya definido, no excederá de la mitad de la capacidad anual autorizada de tratamiento y estará condicionada a la garantía del cumplimiento de las citadas condiciones técnicas.

El almacenamiento no podrá superar el **plazo de dos años**.

Las comunidades autónomas podrán exigir a los titulares de las actividades de almacenamiento temporal de neumáticos al final de su vida útil que acrediten de modo fehaciente la recepción de dichos neumáticos y su entrega para su reciclaje o valorización.

¿LE PUEDEN PEDIR DATOS AL TALLER? SÍ.

Este artículo permite expresamente que las comunidades autónomas exijan al poseedor de NFU (incluye talleres) que acredite:

- Qué NFU ha recibido o generado.
- A quién se los ha entregado.
- Que efectivamente han sido reciclados o valorizados por un gestor autorizado.

Esto se traduce en que pueden pedirle al taller:

- Albaranes de recogida.
- Contratos con gestor.
- Relación de NFU generados.
- Correspondencia entre neumáticos vendidos y neumáticos retirados (coherencia anual).
- Identificación del gestor autorizado.
- Fechas de recogida.

➡ El taller es “poseedor” del residuo, no gestor, pero el artículo deja claro que puede ser requerido para justificar la trazabilidad.

ALMACENAMIENTO

Ubicación: La instalación estará situada a una distancia adecuada respecto a zonas forestales o cultivadas u otra instalación industrial de manera que proporcione suficiente seguridad frente a la propagación de incendios.

Condiciones de admisión:

- a) Solo podrán almacenarse neumáticos al final de su vida útil que no estén mezclados con otros residuos o materiales.
- b) Los neumáticos podrán almacenarse enteros, reducidos a trozos, en gránulos, o en polvo.

Condiciones de almacenamiento:

La instalación será de acceso restringido y, contará con vallado o cerramiento perimetral con una altura mínima de dos metros. La zona destinada al almacenamiento estará aislada. Los neumáticos al final de su vida útil que se encuentren en los puntos de generación, a la espera de su recogida, estarán almacenados en un lugar protegido de la lluvia y el robo.

La instalación estará dotada de accesos adecuados para permitir la circulación de vehículos pesados.

Estará protegida de las acciones desfavorables exteriores de modo que esté impedida la dispersión de los neumáticos en cualquiera de las formas en las que estén almacenados, es decir, enteros, troceados o reducidos a gránulos o polvo. Se adoptarán medidas preventivas frente al anidamiento de insectos o roedores.

Estará dividida en calles o viales transitables y de anchura suficiente que permitan circular y actuar desde ellos y aislar las zonas en las que se origine algún incidente o accidente.

El suelo de la zona de almacenamiento, accesos y viales estará, al menos, debidamente compactado y acondicionado para realizar su función específica en las debidas condiciones de seguridad y dotado de un sistema de recogida de aguas superficiales.

La altura máxima de los apilamientos de los neumáticos enteros será de tres metros si están almacenados en pilas libres, y de seis metros para neumáticos enteros o troceados cuando estén almacenados en silos, trojes o silos horizontales. Estarán dispuestos de forma segura para evitar en lo posible los daños a las personas o a la instalación y sus equipos, por su desprendimiento. Se evitarán los acopios en pilas aleatorias en las que los neumáticos han ido arrojándose con escaso esfuerzo de almacenamiento y sin respetar requerimientos y dimensiones de seguridad.

La zona específica de almacenamiento de los neumáticos enteros estará compartimentada en celdas o módulos independientes con una capacidad máxima de cada una de ellas de mil metros cúbicos para evitar la propagación del fuego en caso de incendio y con viales internos que permitan el acceso de los medios mecánicos y de extinción.

El gestor de tratamiento de la instalación es responsable de los riesgos inducidos por la actividad de gestión, incluidos los de incendio y vandalismo.

La instalación en su conjunto dispondrá de las medidas de prevención de los riesgos de incendio correspondientes según lo establecido en la normativa en vigor sobre protección de incendios, así como de las medidas de seguridad, autoprotección y plan de emergencia interior para la prevención de riesgos, alarma, evacuación y socorro.

INFORMACIÓN A USUARIO

En la **factura de venta de neumáticos de reposición al consumidor o usuario final se incluirá el número de inscripción del productor** del neumático en el Registro de Productores de Productos y se especificará en su precio la repercusión que tiene el coste de la gestión ambiental del residuo al que éste dará lugar cuando se convierta en neumático al final de su vida útil. Dicha información deberá figurar también en todas las facturas que se expidan con motivo de su comercialización hasta el consumidor o usuario final.

Los comercializadores de neumáticos de segunda mano entregarán al consumidor o al instalador del neumático, en el momento de la venta y siempre que resulte de aplicación al tipo de neumático, **una copia del documento de inspección y verificación del neumático, contemplado en la norma UNE 69051:2017-«Neumáticos, llantas y válvulas. Ciclo de uso del neumático. Neumáticos de segunda mano»**, en su versión más actualizada.

Mediante este documento el gestor de residuos autorizado para la preparación para la reutilización de neumáticos al final de su vida útil certifica, bajo su responsabilidad, que dicho neumático ha superado los controles establecidos y cumple con las condiciones para ser considerado como neumático de segunda mano. Este documento que podrá ir incluido en la factura correspondiente se entregará, preferiblemente, en formato electrónico cuando los clientes sean personas físicas, y, en todo caso, cuando se trate de personas jurídicas. Los soportes tipo QR o similares que incluyan la información requerida también podrán ser válidos para personas físicas o jurídicas.

Las administraciones públicas y las asociaciones interesadas impulsarán la incorporación de los productores y de los gestores de residuos al **Código Voluntario de Buenas Prácticas para la Gestión de los Neumáticos al final de su vida útil**, con objeto de promover unas relaciones más equilibradas y leales entre todos los operadores que intervienen en este flujo de residuos y contribuir a la utilización de las mejores prácticas en el desarrollo de estas relaciones.

SANCIONES

Tipo de infracción	Importe (Ley 7/2022)	Origen legal exacto	Ejemplos muy claros para talleres
Leve	1.000 – 2.000 €	Art. 107.1	<ul style="list-style-type: none"> • No conservar algún albarán de recogida de NFU. • Zona de NFU sin señalizar pero ordenada. • Error administrativo menor (fecha mal, pequeño desfase documental).
Grave	2.001 – 100.000 €	Art. 107.2	<ul style="list-style-type: none"> • Entregar NFU a un transportista no autorizado. • Tener los NFU acumulados a la intemperie sin control ni impermeabilización. • Carecer de justificación documental de la entrega a gestor. • Mezclar NFU con otros residuos (metal, plástico, peligrosos). • No permitir la recogida por mala accesibilidad o acumulación excesiva.
Muy grave	100.001 – 3.500.000 €	Art. 107.3	<ul style="list-style-type: none"> • Abandonar NFU en una parcela o vía pública. • Acopio masivo que suponga riesgo real de incendio o salud pública. • Falsificar albaranes o fingir entregas a gestor. • Actuar como gestor sin autorización (cortar, triturar, transportar NFU de terceros).

RD TALLERES

- Actualización categorías
- Categoría de redes
- Uso de marcas como referencia
- Privacidad comercial
- Digitalización de procesos
- Simplificación administrativa
- Eliminar deposito por Orden de Reparación
- Armonización CCAA
- Derecho admisión
- Actualizar sanciones
- Libertad elección

PARADIGMA EUROPEO

AÑOS DE ÉXITO

- 3 BER conseguidos
- Información técnica
- Cláusula de reparación

NUEVAS PRIORIDADES POLÍTICAS DE LA UE

Fuerte enfoque de la Comisión en la competitividad industrial, con un apoyo masivo a los fabricantes de vehículos.

La simplificación normativa y la reducción de la burocracia como tema clave, junto con la desregulación.

El consumidor y la libre competencia ya no son el principal enfoque.

REGLAMENTO 822/2023

- > Garantiza la **competitividad de la posventa** y la compraventa de recambios.
- > Permite **capacidad de elección al usuario**: quién paga, elige.

Objetivo: renovación

- Codificación de piezas / inf. técnica
- No disponibilidad de piezas Tier 1
- Doble marca
- Marcas registradas de fabricantes

Nueva consulta pública Fase de evaluación: casi finalizada

- 1ª consulta pública: Q3 2026 (opciones de política)
- 2ª consulta: Q3–Q4 2026

Nuevos contactos con la CNMC

Respuesta coincidente

Evidencias

ESTUDIO RICARDO

REGLAMENTO 822/2023

ELECTRIFICACIÓN

- Componentes EV requieren info técnica controlada por OEM
- IAM sin acceso a datos de baterías (nivel celda/módulo)
- Garantías largas (ej. 8 años) excluyen al IAM

VEHÍCULOS DEFINIDOS POR SOFTWARE

- Actualizaciones OTA pueden bloquear piezas IAM
- Codificación/calibración solo con herramientas OEM
- Talleres obligados a ir al concesionario

OEM CHINOS

- Desconocimiento del marco de competencia UE
- Riesgo de menor acceso

RIESGO FUTURO

Los OEM usarán datos y telemática para:

- dirigir reparaciones
- capturar ingresos
- marginar independientes

MVBER DEBE ABORDAR:

- Menor disponibilidad de piezas en IAM
- Dependencia de inputs esenciales (datos, herramientas, piezas)
- Información técnica no utilizable comercialmente
- Barreras software
- Prácticas (datos, garantías, ciberseguridad) que desvían clientes a OEM

Cambio clave necesario

Necesidad en cadena de:

- Identificar pieza
- Suministrarla
- Instalarla
- Activarla
- Calibrarla
- Actualizarla
- Documentar reparación

REGLAMENTO 822/2023



ESTUDIO DE RICARDO

- **819 respuestas** de 19 asociaciones nacionales
- Más del **75% de respuestas de talleres**
- Gran **variedad de países** (Rumanía, Italia, Francia, España, Suecia, Alemania)

Disponibilidad de Repuestos Tier 1

- 58% de distribuidores enfrentan restricciones en disponibilidad de repuestos
- Restricciones particularmente severas en: piezas de carrocería, de seguridad (ADAS, sensores) y componentes electrónicos de alto volumen
- Estas piezas crecerán en importancia con electrificación y automatización

Causas de Restricciones

- Acuerdos exclusivos entre OEM y proveedores Tier 1
- Retrasos de 2-3 años en lanzamiento al mercado independiente vs. redes autorizadas
- Codificación de repuestos requiere procesos de autorización de OEM

Impacto en Talleres

- 64% de talleres reportan no tener elección en repuestos (deben usar OEM)
- Tiempos de entrega lentos e impredecibles de repuestos OEM (3-5 días común)
- Algunos casos extremos de hasta 8 meses para lámparas y módulos GPS

Efecto Cascada

- Falta de una sola pieza lleva a talleres a comprar todo de red autorizada
- 73% de distribuidores confirman este comportamiento
- 25% de demanda del mercado está en "piezas cautivas"

Condiciones de Garantía

- 48% talleres reportan que clientes "a menudo" o "siempre" preguntan sobre validez de garantía
- Solo 17% de talleres creen que sus clientes son conscientes de sus derechos de garantía
- Mensajes de redes autorizadas refuerzan miedos sobre pérdida de garantía
- Malentendidos sobre capacidades técnicas de talleres

CONECTIVIDAD Y ACCESO A DATOS



ENTRADA EN VIGOR

REABIERTO

Peticiones al Ministerio de Industria

ALIANZA DE 17 ASOCIACIONES

**7 / 10 OPERACIONES
DE POSVENTA AFECTADAS**

Ley de datos positiva pero vaga
Entrada en vigor enero 24. Aplica en
septiembre 2025

**Necesario acceso total e
independiente**

Ley sectorial automóvil

**Secretos comerciales y
ciberseguridad**

DATA ACT

NIVELES DE CONFORMIDAD

- Algunos OEMs completamente ausentes (principalmente chinos)
- Otros OEMs esperando hasta septiembre 2025 (un año después del Data Act)
- Problemas técnicos en varios casos (registro no funciona)
- Solo algunos tienen 100% conformidad (Ford, BMW, Volkswagen después de resolver problemas)

INFORMACIÓN PROPORCIONADA

- No todos los OEMs cumplen con requisitos de información
- Falta de catálogos de datos, descripciones de formato, conocimiento sobre frecuencia/latencia
- Difícil saber qué datos se obtendrán antes de implementar

PROCESOS DE SOLICITUD DE DATOS

- Cada OEM tiene proceso completamente diferente
- Volkswagen: requiere cuenta y credenciales
- Stellantis: sitio web con información personal, 3 días de espera
- Mercedes: proceso complejo a través de app Mercedes me

CALIDAD DE DATOS

- Cada OEM tiene interpretación diferente de qué datos compartir. Algunos proporcionan códigos de diagnóstico (DTC), otros no

ENTREGA DE DATOS

- No todos los OEMs ofrecen entrega automática
- Algunos envían información por email o documento
- No viable para procesos de negocio automatizados

PRECIOS

- Rango de precios: desde gratis hasta 30 euros por vehículo
- Grandes diferencias para exactamente los mismos datos
- No es posible solicitar datos específicos, solo bundles completos

- Caruso evaluó implementación del **Data Act por OEMs europeos**
- Más de **100 marcas probadas, 10.000 vehículos en operación**
- Análisis basado en **4 categorías** principales del Data Act

Sistema que proporciona a los talleres de reparación de vehículos un acceso unificado a la información sobre reparaciones y mantenimiento de los sistemas de seguridad de los vehículos.

El SERMI es un certificado digital que permite, a los talleres independientes y a los operadores de servicios remotos, desbloquear la información sobre seguridad procedente de las páginas web de los fabricantes de vehículos.

OBLIGACIONES

EMPLEO CORRECTO DEL CERTIFICADO SERMI

SERMI es un certificado expedido a un empleado concreto de un taller concreto, se expide tras examinar la documentación, tanto del taller como del empleado, y es de uso PERSONAL E INTRANSFERIBLE. En las auditorías presenciales se comprobará este hecho, pudiendo llegar a realizar preguntas a los empleados al respecto. Un mal uso del certificado SERMI conlleva la revocación del mismo.

LLEVAR UN REGISTRO DE LAS OPERACIONES SERMI

Todos aquellos talleres independientes y proveedores de servicios remotos deben llevar un registro de las operaciones SERMI que hayan realizado. No es obligatorio llevar un registro independiente a otras operaciones, pero debe ser posible, para los auditores, conocer qué operaciones SERMI se han llevado a cabo.

ASEGURARSE DE VERIFICAR LA AUTORIDAD DE LA REPARACIÓN.

Hay que dejar registro de la comprobación (por ejemplo, en la orden de reparación), o bien guardar evidencias al respecto, de que bien el solicitante de la reparación es el propietario del vehículo, o bien dispone de una autorización, por escrito o digital, del propietario, autorizando la misma. Esto es fundamental para garantizar que no se reparan vehículos robados.

ADECUAR EL CONTENIDO DEL RESGUARDO DE DEPÓSITO.

De acuerdo con el esquema SERMI, las ordenes de reparación deben tener este contenido mínimo, estar firmadas por el cliente y ser almacenadas, (en papel o soporte digital) al menos durante 5 años: Fecha; Matrícula y número de bastidor; Marca; Tipo/Variante/Versión (datos que vienen en la ficha técnica del vehículo); Kilometraje; Motivos de la reparación.

INFORMAR A LOS CLIENTES DEL ADECUADO TRATAMIENTO DE SUS DATOS PERSONALES.

Los clientes del taller deben haber sido informados de que sus datos personales serán tratados de acuerdo a la Ley de Protección de Datos Personales.

TENER DISPONIBLE LA “DECLARACIÓN RESPONSABLE” FIRMADA POR EL REPRESENTANTE LEGAL.

Para la certificación SERMI, el responsable legal del taller ha debido de firmar una declaración responsable comprometiéndose a respetar en todo momento las especificaciones del esquema SERMI, y a no realizar actividades ilegítimas. Esta declaración debería estar disponible en las instalaciones del taller.

INFORMAR AL ORGANISMO DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD DE CUALQUIER CAMBIO EN EL TALLER QUE PUEDA AFECTAR AL ESQUEMA SERMI.

PERMITIR EL ACCESO A SUS INSTALACIONES A LOS AUDITORES DEL ORGANISMO DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD, ASÍ COMO A LOS EMPLEADOS, EN SU CASO, DE LA ENTIDAD NACIONAL DE ACREDITACIÓN

ANEXO X RMI



Software, ciberseguridad, vehículos eléctricos, baterías de tracción, sistemas ADAS y nuevas formas de acceso a los datos del vehículo.

CONTROL PARLAMENTARIO

Identificación precisa del vehículo, la lista de opciones montadas de fábrica, la información sobre sistemas, componentes, piezas, diagnosis, valores de medición, calibraciones y funciones necesarias para intervenir sobre ADAS y otros sistemas de asistencia.

Info expresa relacionada con las baterías de tracción, para su diagnóstico, reparación, manipulación segura.

Información para saber cuándo una operación requiere actualización de software o codificación, así como para identificar la versión correcta que debe aplicarse en cada caso.

Se regulan de forma más concreta la reprogramación de centralitas, la codificación de variantes y la activación de piezas, con el objetivo de que estas operaciones puedan realizarse también con herramientas independientes, con determinados requisitos y plazos de aplicación.

Asimismo, se amplía el acceso a la información y a los datos del vehículo más allá del puerto OBD tradicional. El texto contempla también otros medios de acceso utilizados por los fabricantes, como conectores Ethernet, interfaces API, redes inalámbricas y servicios de acceso remoto, siempre dentro de las condiciones previstas en la norma.

OBD: regulan cuestiones como la autenticación de herramientas y operadores, la trazabilidad de determinadas operaciones, los requisitos de conexión en algunos supuestos, las condiciones de ciberseguridad y el uso de credenciales de acceso. Todo ello se plantea dentro de unos límites concretos y regulados.

Obligaciones sobre la calidad y formato de la información que debe facilitarse, exigiendo que sea electrónicamente procesable, actualizada con la misma frecuencia que para la red autorizada y con un nivel de detalle equivalente al utilizado por el propio fabricante. Igualmente, se refuerza el acceso a bases de datos de piezas y referencias OE vinculadas al VIN y se prevén APIs para determinadas funciones, como el acceso y actualización del historial electrónico de mantenimiento.

Reutilización, remanufactura y reacondicionamiento de componentes, al establecer un proceso para la desvinculación de piezas y equipos.

REGLAMENTO HOMOLOGACIÓN

Reunión con el Ministerio Industria para pedir apoyo.

CIBERSEGURIDAD EN PIEZAS / EQUIPOS DIAGNOSIS

Por el reglamento ONU R155. Piezas pueden ser excluidas

BATERÍAS VE

Y otras piezas que sólo podrían suministrarse e instalarse por OEMS.

CODIFICACIÓN DE PIEZAS

Más costes, prohibiciones, etc.

INFORMACIÓN TÉCNICA PARA ADAS Y VE

Ya que hay obstáculos, es incompleta o no disponible

ACCESO A DATOS/OBD POR OTROS MEDIOS

Como los fabricantes (app, plataformas, internet)

EURO 7 / FRENOS

INTRODUCE LÍMITES DE EMISIONES DE PARTÍCULAS DE FRENO

- Las emisiones dependen de interacción disco/pastilla. Problema de necesidad de compatibilidad entre componentes
- **Costes:** Ensayos muy elevados requisitos UNR90 (para cada vehículo)
- **Falta de información:** IAM necesita datos OEM
- La Comisión NO lidera. Remite a nivel ONU.

Problema: normativa UE no aplica allí. Riesgo bloqueo IAM

DATOS + RMI

DESDE EY



ELECTRIFICACIÓN + CONECTIVIDAD

- 60% valor de vehículo en 2030 será software, batería y electrónica
- Frecuencia mantenimiento BEV reducida entre 30-50%
- +70% de las incidencias diagnosticables

CONTROL DATOS OEM

- 90% de nuevos vehículos en 2030 conectados
- 80% de los datos críticos de mantenimiento estarán fuera de los talleres independientes sin regulación
- OEMs usan datos en tiempo real para capturar posventa

TALLERES Y DISTRIBUIDORES NECESITAN RMI

- Tiempo dedicado a diagnosis electrónica ha aumentado un +35% en 5 años
- El 60% de los talleres no tiene acceso completo a RMI necesaria para EV / ADAS

DATOS + RMI

DESDE EY



- 40% valor posventa podrá captarse vía modelos predictivos y conectividad en 2030
- 7/10 consumidores seguirá la recomendación de su app/vehículo para elegir taller
- OEM que integran servicio digital retienen un +20% en posventa

- 70% averías detectables
- Mantenimiento predictivo puede reducir coste total de propiedad entre 20-25%
- Diagnóstico remoto puede eliminar 30-40% de visitas físicas al taller

- 40% valor posventa para flotas será recurrente en 2030
- Las suscripciones de mantenimiento en vehículos nuevos crecen al 25% anual
- Los vehículos conectados permitirán +20 nuevos casos de uso basados en datos (batería, conducción, ADAS...)

- 60% de valor posventa predictiva vendrá de servicios multi-actor (OEMs, flotas, seguros...)
- 70% preferirá modelos integrados (coche, seguro + mantenimiento)

7 TENDENCIAS AFTERMARKET

DESDE EY

- ↘ **Electrificación y nueva estructura del parque**
La rápida adopción de vehículos eléctricos e híbridos está cambiando el parque automovilístico; talleres y distribuidores deben adaptarse a baterías, software y nuevos protocolos de mantenimiento.
- ↘ **Digitalización del cliente y del canal**
Los clientes exigen experiencias rápidas, transparentes y digitales; el control de la relación a través de plataformas y CRM predictivos será clave para capturar su fidelidad.
- ↘ **Servicios basados en datos y mantenimiento predictivo**
El valor se traslada de vender piezas a ofrecer servicios inteligentes y predictivos, con modelos de suscripción, pay-per-use y colaboración con flotas y aseguradoras.
- ↘ **Talento y capacidades del futuro**
La escasez de técnicos cualificados en electrónica y software hace imprescindible el reentrenamiento y la atracción de talento joven con propósito y tecnología.
- ↘ **Impacto del coche chino y nueva cadena de valor**
Los OEM chinos traen modelos integrados de coche, software y servicio posventa; España debe construir ecosistemas digitales y colaborativos para no quedarse atrás.
- ↘ **Inteligencia artificial y automatización operativa**
La IA transformará la gestión de stock, precios, diagnóstico y procesos administrativos, generando importantes mejoras de productividad y eficiencia.
- ↘ **Ecosistemas y alianzas estratégicas**
La complejidad tecnológica exige cooperación: OEMs, proveedores y talleres deben crear redes híbridas para mantener competitividad

VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

> Pleno Parlamentario

Vehículo técnicamente irreparable: si, por ejemplo, desgaste frenos o dirección, cambio motor, caja cambios o carrocería.

Vehículo económicamente irreparable: si el valor de la reparación es mayor que el del vehículo.

ALEGACIONES

- Incentivos como **IVA reducido** o **penalizaciones** para que se reutilicen piezas.
- **Facilitar la información a CATS o talleres**, incluida la información de codificación.

MODIFICACIÓN DEL TEXTO

- Se reconoce a **proveedores y distribuidores como operadores independientes**, lo que implica que deben tener acceso a la información técnica, incluida la codificación de piezas.
- Se otorga a **los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, estandarizado y no discriminatorio a la información** que posibilite la retirada y sustitución segura de ciertas piezas, componentes y materiales de los vehículos
- **Incentivos a remanufacturadas o reacondicionadas.**
- No existe un vehículo técnicamente irreparable, si por ejemplo, los frenos estaban muy desgastados.
- Elimina la condición de económicamente irreparable.
- Acceso a codificación.

NORMATIVA ENVASES

CONTESTACIÓN CONSULTA PÚBLICA

Planteando dudas sobre:

- Factura (incluir concepto) | Envase industrial y comercial | QR

Vigilar envase
se ha fabricado
correctamente

Si envasamos o
importamos, debemos
registrarnos en el RPP*,
financiar la gestión, incluir
el número de registro en la
factura y en el concepto, y
afiliarnos a un SCRAP.

Si somos poseedores
debemos **gestionar**
el residuo

DESCARBONIZACIÓN FLOTAS CORPORATIVAS

> Presentadas alegaciones + envío de plantilla a socios



OBLIGACIÓN A COMPAÑÍAS

2 de 3: 25 mill. de balance, 50 mill. de facturación o 250 empleados.



TURISMOS

2030: 55% matriculaciones de 0 o bajas emisiones (ZLEV). Dentro de ese total, al menos 36% deben ser 100% cero emisiones (ZEV, eléctricos puros o hidrógeno)

2035: 76% de matriculaciones ZLEV. Dentro de ese total, al menos 64% deben ser ZEV (cero emisiones)

FURGONETAS

2030: 32% deben ser ZLEV. Dentro de ese total, al menos 29% deben ser ZEV (cero emisiones)

2035: 76% deben ser ZLEV. Dentro de ese total, al menos 64% deben ser ZEV

ANTIDUMPING

Afecta a las **importaciones de neumáticos de turismo y camiones ligeros originarios de China**, de los códigos (códigos NC 4011 10 00 y 4011 20 10).

Desde el 29 de julio, las aduanas de todos los Estados miembros registrarán las importaciones del producto investigado. El objeto es la **imposición de derechos antidumping definitivos**, y con carácter retroactivo, sobre las importaciones registradas.

El registro estará en vigor durante 9 meses, **desde el 29 de julio de 2025 hasta el 28 de abril de 2026**.

Una vez concluida la investigación, la Comisión Europea podrá decidir la aplicación retroactiva de los derechos antidumping

Hasta la publicación de un Reglamento que regule la imposición de derechos provisionales (prevista para diciembre o enero), no se conocerán con exactitud los importes.

REDUCCIÓN BUROCRACIA

Peticiones múltiples y estratégicas

Para reducir la carga normativa y burocrática:

Ejemplo Práctico



Información Sostenibilidad Corporativa: pasa de empresas de +250 empleados / +50 millones a +1000 empleados y 450 millones.



Diligencia Debida Baterías: empresas de +150 millones (antes era de +48 millones) y cada tres años (antes uno)

DEFORESTACIÓN

> Alegaciones

Nuevas categorías de obligados: **Micro o pequeños operadores primarios (con obligaciones simplificadas) y; Operadores posteriores (roles distintos dentro de la cadena de suministro).**

Se actualizan obligaciones para operadores posteriores y comerciantes, especialmente sobre recopilación y conservación de datos por 5 años y comunicación de incumplimientos.

Se elimina la obligación de transmitir el número de referencia de las declaraciones de diligencia debida entre eslabones de la cadena, excepto cuando el proveedor sea el primer operador de la UE.

El calendario de aplicación se pospone: **Obligaciones generales para operadores, comerciantes y Estados miembros empiezan el 30 de diciembre de 2026. Micro y pequeñas empresas disponen de una prórroga adicional hasta 30 de junio de 2027.**

DEFORESTACIÓN

> Alegaciones

Operador	Micro o pequeño operador primario	Operador posterior o comerciante
Ejercer la diligencia debida (DD)	Ejercer la diligencia debida (DD)	Si eres NO PYME, registrarse en el SI
Establecer un sistema de diligencia debida (SDD)	Establecer un sistema de diligencia debida (SDD)	Recopilar información del nombre, nombre comercial, dirección postal, email y dirección web (si tienen) de los proveedores que les han suministrado productos pertinentes, así como de los clientes (siempre que sean operadores posteriores o comerciantes) a los que hayan suministrado productos pertinentes.
Presentar la declaración de diligencia debida (DDD) en el Sistema de Información (SI)	Presentar la declaración simplificada única (DSU) en el SI, <u>excepto</u> si el Estado miembro tiene toda la información en sus bases de datos, ya que éste pondrá a disposición esta información en el SI.	Siempre que el proveedor de productos pertinentes sea un (primer) operador: Recopilar los números de DDD o DSU asociados los productos
Si realiza importaciones, introducir el nº DDD en la declaración aduanera de «despacho a libre práctica»	Si realiza importaciones, introducir el nº DSU en la declaración aduanera de «despacho a libre práctica»	
Conservar la información del SDD al menos 5 años	Conservar la información del SDD al menos 5 años	Conservar la información al menos 5 años
Comunicación de información a operador posterior o comerciante, incluido nº DDD	Comunicación de información a operador posterior o comerciante, incluido nº DSU	Facilitar los controles a las AC
Facilitar los controles a las autoridades competentes	Facilitar los controles a las autoridades competentes	Informar de riesgos que encuentren
Informar de riesgos que encuentren	Informar de riesgos que encuentren	
Revisar el SDD, al menos, una vez al año.	Actualizar DSU cuando haya cambios importantes (voluntario) y revisar el SDD, al menos, una vez al año.	

NORMATIVA ENVASES



BATERÍAS
**FACTURA
ELECTRÓNICA**

MEMORIA SOSTENIBILIDAD

DEFORESTACIÓN LEY RESIDUOS
GARANTÍAS **V16**
IGUALDAD Y NO
DISCRIMINACIÓN

ZBE COMERCIO
ELECTRÓNICO

ENVASES Y RESIDUOS

ETIQUETADO BATERÍAS **PRL** ACUERDOS
SEÑALIZACIÓN Y VERTICALES
SEGURIDAD EN EL **GESTIÓN DE NFU** ETIQUETADO
TRABAJO DE ENVASES
PROTECCIÓN DE DATOS **GAS FLUORADO** TRANSPORTE DE
LEY DE **CONTABLE** MERCANCÍAS
MOVILIDAD **PILAS Y ACUMULADORES**

LUCES
LUGARES DE
TRABAJO **LED**
HOMOLOGACIÓN

LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN





DE PIEZAS

PLACA DE MATRÍCULA

MUCHAS GRACIAS



OPEN

-  91 564 23 86
-  open@ancera.org
-  www.openneumaticos.es
-  C/ Príncipe de Vergara, 74 28006 Madrid