

Febrero 2021



BOLETÍN JURÍDICO MENSUAL

CONSULTAS

1. ¿Puede devolver el vehículo un cliente que compra online por estar en una zona confinada y no poder desplazarse a verlo al establecimiento?....**Pág. 2**
2. ¿Tengo que pagar la factura que trae el cliente tras reparar el vehículo por su cuenta?.....**Pág. 2**
3. ¿Cómo gestiono la baja definitiva de un vehículo siniestrado que envié en grúa la aseguradora hace cuatro años?.....**Pág. 3**
4. ¿Puede el taller reparar con pieza de desguace un siniestro cubierto por el seguro?.....**Pág. 4**
5. ¿Cómo vendo sin garantía un vehículo averiado?.....**Pág. 4**

NOTICIAS

Flexibilización de los aplazamientos de deudas tributarias para pymes y autónomos

Incremento de la reducción del rendimiento neto en el régimen de estimación objetiva del IRPF para talleres.....**Pág. 5**

JURISPRUDENCIA

Reclamación a la aseguradora del lucro cesante por paralización de la actividad por COVID-19 (ss Aud. Prov. Girona, Sec. 1ª, de 3.2. 2021).....**Pág. 6**

DISPOSICIONES LEGALES**Pág. 7**

¿Qué es el Boletín Jurídico Mensual de GANVAM?

La Asesoría Jurídica de GANVAM publica a mediados de cada mes este Boletín Jurídico. El objetivo de esta publicación es responder con un lenguaje sencillo a situaciones reales con que se han encontrado nuestros asociados en el día a día de su actividad tanto de venta como de reparación. Para ello, el departamento de Asesoría Jurídica realiza una selección de las consultas de contenido legal y fiscal más destacables de entre las recibidas en el mes anterior, cuyo conocimiento se considere de especial interés para los asociados por su habitualidad, dificultad o novedad.

Además, con el fin de mantener a nuestros afiliados al corriente de las novedades legislativas relacionadas con el sector, incluimos una sección de disposiciones legales con un fácil acceso al texto íntegro de las mismas. Así como una noticia destacada.

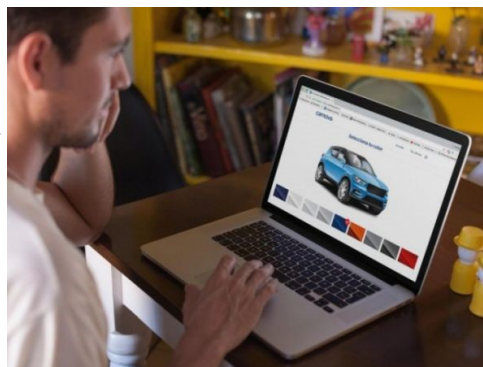
El Boletín Jurídico Mensual puede consultarse también en el apartado de Asesoría Jurídica de nuestra web www.ganvam.es Además, el día de su publicación enviaremos a nuestros afiliados un aviso por correo electrónico con un acceso directo al mismo.

CONSULTAS

1. ¿PUEDE DEVOLVER EL VEHÍCULO UN CLIENTE QUE COMPRA ONLINE POR ESTAR EN UNA ZONA CONFINADA Y NO PODER DESPLAZARSE A VERLO AL ESTABLECIMIENTO?

Un compraventa ha enviado un vehículo a un cliente que lo adquirió después de verlo anunciado en la web y por estar en una zona confinada no podía desplazarse al establecimiento para formalizar la compra y retirarlo. Lo pagó por transferencia y se lo enviaron en una grúa. Ahora dice que no le gusta porque no tiene mucha potencia y lo quiere devolver porque no pudo probarlo antes de la compra.

Se ha realizado una **venta a distancia**, en la que vendedor, comprador y vehículo no se han visto antes de formalizar la transacción. El cliente ve un coche en una web, se pone en contacto con el establecimiento vendedor, llegan a un acuerdo sobre las condiciones de la venta, hace el pago por transferencia y se lo envían al domicilio en una grúa. Durante el estado de alarma este tipo de operaciones se ha realizado con más frecuencia de lo habitual por las restricciones de movilidad de los clientes y de apertura de los establecimientos de venta de vehículos que, en determinados periodos, han tenido que permanecer cerrados al público completamente y solo podían realizar ventas por internet o por teléfono que, a estos efectos, son ventas a distancia.



Cuando el comprador es un consumidor, es decir, como en este caso, un particular que adquiere el vehículo para uso privado, no relacionado con ninguna actividad empresarial, la venta a distancia conlleva un **derecho de desistimiento** del comprador que puede ejercer en un plazo de **14 días** naturales desde que recibe el vehículo. También es consumidor una entidad que no realice una actividad económica con ánimo de lucro, como es el caso por ejemplo de una asociación, una administración, un colegio público...

Así nos encontramos con que, una vez entreguemos el vehículo al cliente, para lo que habrá que llevarse a su domicilio, comenzará un plazo de 14 días naturales en los que el comprador puede comunicarnos que no lo quiere y se lo tendríamos que recoger. No es necesario que el coche tenga ningún defecto, simplemente no lo quiere y tiene derecho a deshacer la operación. Junto con el vehículo se le ha de entregar un **documento de desistimiento** para que nos lo pueda enviar si decide ejercer este derecho.

Los **gastos de devolución**, como el coste de una grúa que traiga de nuevo el coche, solo serán de cuenta del comprador si así se le ha informado antes de la venta.

El uso que puede hacer el cliente del vehículo antes de comunicar al vendedor su decisión de desistir de la adquisición es únicamente el estrictamente necesario para realizar la prueba suficiente para tomar la decisión sobre su adquisición definitiva. El comprador tendría que indemnizar al vendedor por el deterioro o el desgaste que sufra el vehículo y exceda de lo necesario para realizar esa prueba.

Disponen de información detallada sobre el funcionamiento del derecho de desistimiento en el [Libro de la Asesoría](#) (pág 33).

2. ¿TENGO QUE PAGAR LA FACTURA QUE TRAE EL CLIENTE TRAS REPARAR EL VEHÍCULO POR SU CUENTA?

Un comprador que reside en una provincia lejana sufrió una avería y solicitó llevar el vehículo a un taller de su localidad para evitar el desplazamiento hasta el establecimiento vendedor. El vendedor le indicó un taller al que debía llevar el vehículo para hacer la diagnosis, pero el cliente se negó pretendiendo que se le reparase en el servicio oficial.

La normativa de consumo impone al vendedor el deber de reparar en garantía aquellas averías incluidas en garantía por derivar de una falta de conformidad. Este deber de reparar supone al mismo tiempo un derecho del vendedor a determinar el modo y manera en que llevará a cabo la reparación, por lo que será el vendedor quien decida dónde se repara el vehículo en garantía. Pero, ¿qué hacemos si el cliente se niega y lo repara en otro sitio?

CONSULTAS

Es fundamental dejar constancia de que se ha ofrecido al comprador la posibilidad de examinar el vehículo a fin de evitar reclamaciones en las que el comprador pueda decir que se vio obligado a reparar el vehículo por su cuenta porque el vendedor se negó a atender su reclamación.

Para ello es conveniente que nos comuniquemos con él por escrito, como mínimo por correo electrónico. Y si vemos que podemos terminar en un juzgado, enviarle un burofax dándole instrucciones para que lleve el vehículo a determinado taller o bien ofreciéndole los servicios de una grúa para su traslado. El burofax lo enviaremos al domicilio que figure en el contrato de compraventa.

De este modo podremos demostrar que hemos puesto a disposición del cliente los medios para hacer efectiva la garantía y es el propio cliente quien ha **renunciado** a hacer uso de ella, por lo que no podrá después pretender que el vendedor, que ni siquiera tuvo ocasión de determinar si efectivamente la avería entraba en garantía o no, le abone el importe de la reparación realizada en otro taller que, además, puede resultar en una exigencia desproporcionada si conlleva el pago de una reparación más costosa que si el vendedor lo hubiera hecho en su taller con sus propios medios o en un taller de su elección.

3. ¿CÓMO GESTIONO LA BAJA DEFINITIVA DE UN VEHÍCULO QUE ENVÍO EN GRÚA LA ASEGURADORA HACE CUATRO AÑOS?

El vehículo entró en el taller en grúa, enviado por una compañía de seguros, hace cuatro años. El taller no ha tenido contacto con el cliente, que no ha pasado por las instalaciones, por lo que no ha firmado resguardo de depósito ni presupuesto, ni tienen documentación del mismo.

El propietario es extranjero y está fuera del país, la última comunicación de la aseguradora con él fue hace un año, comunicándole que si en dos meses no retiraba el vehículo se consideraría abandonado y se procedería a gestionar su baja definitiva.



Existe un procedimiento para que los talleres puedan solicitar a la Jefatura de Tráfico **autorización** para **llevar al CAT los vehículos abandonados** en sus establecimientos. Está regulado en la [Instrucción 10/S-118](#). El primer paso es enviar al propietario una comunicación instándole a que retire el vehículo bajo el apercibimiento de que, de no hacerlo, se iniciara el procedimiento para su descontaminación (modelo en el Anexo I).

Si la aseguradora ya le ha enviado esa comunicación, se podría intentar solicitarlo presentando el justificante de envío de esa carta junto con la documentación del vehículo. Para ello se ha de presentar en la Jefatura el Anexo II de la instrucción.

No obstante, no hay Resguardo de depósito ni encargo alguno del propietario al taller por lo que es cuestionable su responsabilidad frente al propietario. La depositaria del vehículo en el taller fue la aseguradora y, por tanto, la que tendría la responsabilidad de retirarlo del mismo. También es la aseguradora la que se hizo cargo del vehículo y tendría la obligación de restituirlo al propietario si éste lo reclamara.

El taller podría enviar una **comunicación** a la **aseguradora** instándole a que **retire** el vehículo y advirtiéndole de que de no hacerlo en por ejemplo 10 días, lo depositará en la vía pública teniendo las llaves a su disposición en el taller, e informándole también de cuál es la tarifa diaria de depósito en el taller.

CONSULTAS

4. ¿PUEDE EL TALLER REPARAR CON PIEZA DE DESGUACE UN SINIESTRO CUBIERTO POR EL SEGURO?

La aseguradora propone al taller montar piezas de desguace en las reparaciones a realizar para la compañía. El taller duda de los controles de calidad y seguridad de ese tipo de pieza y se pregunta qué ocurriría con una pieza que tenga una tara difícil de detectar y al montarla pueda provocar otra avería.

Previa conformidad escrita del cliente, el taller puede utilizar piezas usadas o no específicas del modelo de vehículo a reparar siempre que se responsabilice por escrito de que las piezas se encuentran en **buen estado** y de que las piezas no específicas permiten una adaptación con garantía suficiente en el modelo de vehículo que se repara. No se puede utilizar pieza usada cuando a elementos activos o conjuntos de los **sistemas de frenado, suspensión y dirección** del vehículo.

Si al taller le interesa aceptar la propuesta y trabajar con pieza de desguace puede hacerlo. Puede utilizar pieza usada cumpliendo las condiciones indicadas anteriormente tanto si se trata de una reparación cubierta por el seguro como de un servicio de reparación que presta a cualquier usuario. Pero, por supuesto, el taller asume la **responsabilidad** de que esa pieza este correcta por lo que si la instala y no es así, se le podría reclamar la responsabilidad correspondiente por los daños que pueda generar.



5. ¿CÓMO VENDO SIN GARANTÍA UN VEHÍCULO AVERIADO?

Un compraventa vende un vehículo con varias averías, acordando con el cliente que se va a encargar él de repararlo. Lógicamente el precio al que se vende es muy bajo y al vendedor le preocupa que tenga que hacerse cargo de un año de garantía con el coste que esto le puede suponer. Nos pregunta si puede poner en el contrato que no tiene garantía porque se vende averiado y si basta con señalar las averías que tiene.

Si el comprador es un **consumidor**, es decir, destina el vehículo a un uso doméstico ajeno a toda actividad empresarial, el vendedor tiene obligación de entregar una garantía aunque el vehículo esté averiado. El mero hecho de indicar en el contrato que está averiado no excluye toda responsabilidad del vendedor. Esto es así porque cuando se vende averiado tenemos que entender que tiene determinadas averías, pero no es que no funcione nada, y por ese algo que sí funciona habrá garantía.



En definitiva, si en el contrato se indica que se entrega con determinadas averías en concreto, el cliente no podrá reclamar que se le reparen tales averías puesto que ya las **conocía** y se entiende que acepta que el vehículo se le entregue en ese estado. Pero mantendría la garantía por el resto de problemas que puedan surgir después de la entrega y no se hayan especificado en el contrato como preexistentes.

En el modelo de contrato de compraventa y garantía de VO propuesto por Ganvam –declarado libre de cláusulas abusivas por el Instituto Nacional de Consumo y los departamentos de Consumo de todas las Comunidades Autónomas– se incluye un Anexo donde se pueden indicar las averías con que se entrega el vehículo. La avería tiene que

estar descrita en detalle para que quede claro en qué consiste, no serviría utilizar expresiones genéricas del tipo “avería de motor” por ejemplo si con ello no se puede saber qué es lo que tenía exactamente y si lo que ahora le ocurre es lo mismo u otra cosa.

Esto siempre que se trate de vehículos comprados por particulares, en que la garantía es obligatoria y no cabe renuncia e en ningún caso. Si, en cambio, el comprador es un autónomo o una empresa que destina el vehículo a la actividad empresarial, la garantía no es obligatoria y las partes pueden acordar lo que quieran al respecto en el contrato, como que no hay garantía o limitarla en tiempo, kilometraje o a determinadas piezas.

NOTICIAS

FLEXIBILIZACIÓN DE LOS APLAZAMIENTOS DE DEUDAS TRIBUTARIAS PARA PYMES Y AUTÓNOMOS

El Real Decreto-ley 35/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, recoge, entre otras medidas, la flexibilización de los aplazamientos de deudas tributarias para PYMES y autónomos:

Durante un período de 6 meses, previa solicitud y sin devengo de intereses de demora durante los 3 primeros meses, las pymes y autónomos pueden solicitar el aplazamiento de todas aquellas declaraciones-liquidaciones y autoliquidaciones, cuyo plazo de presentación e ingreso finalice desde el día 1 de abril hasta el día 30 de abril de 2021, ambos inclusive, siempre que las solicitudes presentadas hasta esa fecha sean de cuantía inferior a **30.000 euros**. Por lo tanto, con esta medida en lugar de ingresar las deudas en abril de 2021, se ingresarán en **octubre**.

El aplazamiento también se aplica a las siguientes deudas tributarias que en principio no pueden ser objeto de aplazamiento de conformidad con el artículo 65. 2 de la LGT: las correspondientes a obligaciones tributarias que deban cumplir el retenedor o el obligado a realizar el ingreso a cuenta; las derivadas de tributos que deban ser legalmente repercutidos; y las correspondientes a obligaciones tributarias que deba cumplir el obligado a realizar pagos fraccionados del impuesto sobre sociedades.

Requisito necesario para la concesión del aplazamiento, es que el solicitante sea una persona o entidad con volumen de operaciones no superior a 6.010.121,04 euros en 2020.

INCREMENTO DE LA REDUCCIÓN DEL RENDIMIENTO NETO EN EL RÉGIMEN DE ESTIMACIÓN OBJETIVA DEL IRPF PARA TALLERES

Se incrementa para el **año 2020** al **20%** (en la actualidad 5%) la reducción general del rendimiento neto de módulos prevista en la disposición adicional primera de la Orden HAC/1164/2019, de 22 de noviembre, para la actividad de reparación de vehículos (epígrafe 691.2) en el año 2020.

El importe de estas reducciones se tendrá en cuenta para cuantificar el rendimiento neto a efectos del cuarto pago fraccionado correspondiente al ejercicio 2020. Para el cálculo del primer pago fraccionado correspondiente al ejercicio **2021**, la reducción del 5% prevista en la disposición adicional primera de la Orden de módulos (HAC/1155/2020, de 25 de noviembre) será la prevista anteriormente (20%).

JURISPRUDENCIA

RECLAMACIÓN A LA ASEGURADORA DEL LUCRO CESANTE POR PARALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD POR COVID-19

(sentencia Audiencia Provincial Girona, Sección 1ª, de 3 feb. 2021)

Reclamación a la aseguradora de la cobertura de las pérdidas económicas derivadas de la paralización de la actividad comercial por la legislación estatal Covid-19. La póliza de seguro tenía concertado un apartado especial por "paralización de actividad" que ascendía a 200 euros por día durante un periodo de treinta días, sin franquicia.

La empresa suprimió la entrega de los tickets restaurante durante el periodo del Estado de Alarma como una medida necesaria para paliar el impacto de la pandemia en la situación del negocio. El tribunal considera que si la empresa pretendía modificar lo que había sido reconocido como un beneficio social, debería haber seguido el procedimiento de modificación sustancial de las condiciones de trabajo. No podía suprimir los tickets comida sin aplicar los mecanismos legalmente previstos para modificar las condiciones de trabajo.

Dada la legislación emanada por el efecto notorio del COVID-19, la demandante tuvo el negocio paralizado por más de treinta días y por ello, entiende que le corresponde dicha indemnización. La aseguradora opone que aunque la póliza cubría la "pérdida de beneficios por paralización de la actividad comercial", no se contemplaba expresamente la "paralización por resolución gubernativa ante una pandemia".

Las condiciones generales de la póliza de seguro establecían la siguiente COBERTURA DE PÉRDIDA DE BENEFICIO: *"El asegurador cubre en función de la modalidad de indemnización convenida y hasta el límite económico y temporal indicado en Condiciones Particulares, las pérdidas económicas que ocasione la paralización temporal, total o parcial, de la actividad empresarial asegurada cuando sea consecuencia directa de un siniestro amparado por la póliza comprendido en las coberturas del capítulo 111 de estas Condiciones Generales "Coberturas de daños", que hayan sido expresamente contratadas".*

El Juzgado de 1ª Instancia desestimó la demanda porque la póliza dice en las **condiciones generales** que *"no cubrimos las pérdidas producidas, causadas, derivadas o resultantes de limitaciones o restricciones impuestas por cualquier Organismo o Autoridad Pública, o por cualquier otro caso de fuerza mayor, incluso requisas o destrucción, para la reparación de los daños o para el normal desarrollo de la actividad de negocio".*

La Audiencia Provincial considera que la exclusión de este riesgo supone una clara **limitación** de los derechos del asegurado en un contrato de adhesión, por lo que su validez y oponibilidad vendría condicionada al cumplimiento de los específicos **requisitos** establecidos en el art. 3 LCS, esto es, aparecer **destacada** de modo especial en la póliza y haber sido **específicamente** aceptada por **escrito**, y ello atendiendo al contenido natural del contrato de seguro y a las expectativas que podía tener el asegurado cuando aceptó la póliza por ver cubierto, de manera expresa, "Pérdida de beneficios/Paralización de la actividad".

En consecuencia, se estima la pretensión de la demandante y se condena a la aseguradora a pagar la indemnización por el lucro cesante por el periodo de inactividad por cierre obligado por la legislación COVID-19.

DISPOSICIONES LEGALES

- **Medidas laborales. COVID-19.** Real Decreto-ley 2/2021, de 26 de enero, de refuerzo y consolidación de medidas sociales en defensa del empleo .

Fecha de publicación: BOE 27-01-2021

[PDF \(BOE-A-2021-1130 - 42 págs. - 650 KB\)](#)

- **Tráfico.** Resolución de 25 de enero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2021.

Fecha de publicación: BOE 30-01-2021

[PDF \(BOE-A-2021-1347 - 62 págs. - 4.693 KB\)](#)

- **Financiación. Moratoria.** Real Decreto-ley 3/2021, de 2 de febrero, por el que se adoptan medidas para la reducción de la brecha de género y otras materias en los ámbitos de la Seguridad Social y económico.

Fecha de publicación: BOE 03-02-2021

[PDF \(BOE-A-2021-1529 - 28 págs. - 427 KB\)](#)

GANVAM

Es una organización sin ánimo de lucro e independiente fundada en 1957 que agrupa a 8.000 asociados entre concesionarios oficiales, compraventas independientes, servicios oficiales, agencias concertadas y talleres independientes, entre otros sectores de la distribución de vehículos nuevos, usados, turismos, industriales, motocicletas y tractores agrícolas. En conjunto, estas empresas comercializan y dan servicio a más del 80% del parque nacional. El principal objetivo de GANVAM es representar los intereses de los distribuidores y reparadores ante el Gobierno, las distintas Administraciones Públicas y la sociedad en general, potenciando el papel socioeconómico que desempeña su sector, con la generación de 250.000 empleos y una facturación de más 95.000 millones de euros, lo que supone un 9% del PIB.

Esta publicación, con todos sus datos, está protegida legalmente. Toda publicación parcial o total, reproducción, traducción, microfilmación y memorización en medios electrónicos o de cualquier otro tipo, necesita la autorización previa y expresa de la editora.



**c/Príncipe de Vergara, 74 , 2º
28006 Madrid
asesoria@ganvam.es
Tel.: 91-411-36-63/37-45 (ext. 3)**