

Marzo 2021



BOLETÍN JURÍDICO MENSUAL

CONSULTAS

1. ¿Tiene garantía una reparación que asume el fabricante una vez concluido el plazo de garantía?.....**Pág. 2**
2. ¿Qué IVA lleva la reparación del vehículo de un minuscúlido?.....**Pág. 2**
3. ¿Puedo negarme a pagar si no estoy de acuerdo con el resultado de un arbitraje?.....**Pág. 3**
4. ¿Se ha de liquidar el Impuesto de matriculación cuando se vende una furgoneta de alquiler antes de los cuatro años?.....**Pág. 3**
5. ¿Tiene que liquidar el ITP una autocaravana recogida hace un año como parte de pago de otra?.....**Pág. 4**

NOTICIAS

El nuevo etiquetado de los vehículos eléctricos e híbridos

En 2021 solo se matriculan motocicletas nuevas Euro 5.....**Pág. 5**

Los vehículos comercializados en 2021 recopilan datos de emisiones y consumo.....**Pág. 6**

JURISPRUDENCIA

El despido por causas económicas agravadas por el COVID-19 no es improcedente (ss Juzg. Social nº 31 Barcelona, nº 59/2021, de 5 feb).....**Pág. 7**

DISPOSICIONES LEGALES**Pág. 8**

¿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. ¿TIENE GARANTÍA UNA REPARACIÓN QUE ASUME EL FABRICANTE UNA VEZ CONCLUIDO EL PLAZO DE GARANTÍA?

Al tercer año de la adquisición del vehículo, una vez concluida la garantía, el fabricante accede a abonar el 50 por ciento de una reparación que se realiza en el servicio oficial. Posteriormente se reproduce la avería, pero el fabricante se niega a atenderla diciendo que no da garantía sobre las atenciones comerciales. El servicio oficial pregunta qué garantía tendría entonces esa reparación.

El fabricante no está obligado a dar garantía. Lo hace como técnica comercial, pero en realidad ninguna ley le obliga a ello por lo que si decide asumir parcialmente el coste de una reparación es un descuento que hace al cliente pero que no le vincula en garantía.

Otra cosa es la responsabilidad del propio servicio oficial que ha realizado la reparación. El servicio lo presta el taller, que es quien lo factura, aunque en la factura se aplique un descuento al cliente que abona el fabricante. Es por tanto un servicio de reparación ordinario que el taller presta y el cliente abona. Y, como tal, lleva aparejada su garantía legal obligatoria como taller.



La normativa de talleres establece una garantía mínima obligatoria de **tres meses o 2.000 kilómetros recorridos**, o 15 días en caso de vehículo industrial. El servicio oficial responderá de esta garantía de la misma manera que lo haría si el cliente hubiera abonado el total de la factura y de los acuerdos que pueda tener con el fabricante a este respecto.

2. ¿QUÉ IVA LLEVA LA REPARACIÓN DEL VEHÍCULO DE UN MINUSVÁLIDO?

El cliente tiene reconocida el 65% de minusvalía y dispone de un vehículo a su nombre que se ha reparado en el taller. Se pregunta si puede facturarse al tipo reducido del 4%.

El tipo super reducido de IVA del 4% se aplica en los servicios que prestan los talleres en vehículos para transporte de personas que tengan reconocida alguna minusvalía, pero no en todo tipo de intervenciones. Solo se aplica en los siguientes supuestos:

1. **Reparación** de vehículos cuya tara no sea superior a **350 kg** y que, por construcción, no puedan alcanzar en llano una velocidad superior a **45 km/h**, proyectado y construido especialmente, y no meramente adaptado, para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física.
2. **Adaptación** de **autotaxis** o **autoturismos** especiales para el transporte de personas con minusvalía en silla de ruedas.
3. **Adaptación** de vehículos a motor que deban **transportar habitualmente** a personas con minusvalía en silla de ruedas o con movilidad reducida, con independencia de quién sea el conductor de los mismos.



En consecuencia, si se trata de la reparación de una avería sólo le será de aplicación el tipo del 4% de IVA cuando se trate de los vehículos especiales de minusválido de tara hasta 350 kg y velocidad hasta 45 km/h del punto 1 anterior. Si es un turismo ordinario, tendrá que facturarse la reparación al tipo general del 21% de IVA. Los únicos servicios que se facturarían al 4% en vehículos ordinarios serían los de adaptación mencionados en los puntos 2 y 3.

Disponen de información detallada sobre la aplicación del tipo del 4% de IVA en la venta y reparación de vehículos de minusválidos en el [libro de la Asesoría](#) (pág. 140) de GANVAM.

CONSULTAS

3. ¿PUEDO NEGARME A PAGAR SI NO ESTOY DE ACUERDO CON EL RESULTADO DE UN ARBITRAJE?

Un compraventa que se sometió a un arbitraje de Consumo nos comenta que le parece injusta la resolución recaída en el laudo arbitral porque le han condenado a devolver el dinero íntegro de un vehículo que lleva un año en una campa y tiene considerables daños. No lo ha hecho todavía y está recibiendo presiones del abogado de la otra parte. Quiere saber qué puede hacer.

El procedimiento arbitral de Consumo es una vía de resolución de conflictos alternativa a la judicial. El consumidor que opta por ella está renunciando a dirimir el asunto en vía judicial e, igualmente, el vendedor que la acepta asume que el **laudo** que se dicte en el arbitraje resuelve la cuestión definitivamente y no puede ser recurrido, ni por la misma vía de Consumo ni en sede judicial. Los laudos arbitrales sólo pueden ser anulados por motivos de forma o por ser contrarios al orden público. La anulación se solicitará ante el Tribunal Superior de Justicia. Los motivos de forma pueden ser: invalidez del convenio arbitral, defectos de notificación a las partes, resolución sobre cuestiones no sometidas a los árbitros o no susceptibles de arbitraje, defectos en la designación de los árbitros o en el procedimiento arbitral. Respecto a que el laudo sea contrario al orden público debe entenderse en sentido restrictivo y referente sólo a errores de procedimiento, de modo que no se convierta en una segunda instancia.

Siendo de obligado cumplimiento, si la empresa no cumple voluntariamente con el laudo, el reclamante puede solicitar que se ejecute. La **ejecución** del laudo sigue los mismos trámites que los de ejecución de una sentencia judicial y se solicita ante el Juez de 1ª Instancia.

En el caso planteado, si la empresa no cumple voluntariamente, se encontrará con una ejecución del laudo en la que el juez podrá acordar el embargo de cuentas o bienes de que disponga la empresa para, con su venta en pública subasta, satisfacer el pago de lo adeudado. Otra cosa es que en este caso concreto el compraventa también podría, por su parte, reclamar al cliente los daños que presente actualmente el vehículo.

4. ¿SE HA DE LIQUIDAR EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN CUANDO SE VENDE UNA FURGONETA DE ALQUILER ANTES DE LOS CUATRO AÑOS?

Se trata de un furgón que no liquidó el Impuesto de matriculación al ser matriculado como servicio de alquiler sin conductor y que ahora se revende a un particular, después de transcurrido 2 años desde la primera matriculación pero antes de que tenga 4 años.

Al matricular la furgoneta se solicitó la **exención** en el Impuesto de matriculación por ser vehículo destinado a **alquiler**. El mantenimiento de esta exención está condicionado a que se mantenga en alquiler al menos **2 años**. En este caso se ha cumplido el requisito y cuando posteriormente se desafecta del alquiler por venderse a un particular, no se liquida el Impuesto de matriculación porque ya han transcurrido más de dos años desde su primera matriculación definitiva.



Pero la duda surge porque los vehículos industrial que se afectan a una **actividad económica** están **no sujetos** en el Impuesto de matriculación, pero en este caso han de liquidar el impuesto si se desafectan antes transcurrir **4 años** desde la matriculación, lo que también ha ocurrido en este caso en que ha pasado a particular antes de los 4 años.

En este caso, al matricular como alquiler sin conductor, se presentó el modelo 05 solicitando la exención por alquiler, quedando sujeta al plazo de los 2 años. Si se desafecta de la actividad después de transcurridos más de 2 años desde la fecha de matriculación y la fecha de reventa, no habrá que liquidar el Impuesto de matriculación al haber estado dedicado a la actividad de alquiler más de 2 años.

CONSULTAS

5. ¿TIENE QUE LIQUIDAR EL ITP UNA AUTOCARAVANA RECOGIDA HACE UN AÑO COMO PARTE DE PAGO DE OTRA?

Se trata de una autocaravana que se adquiere como parte de pago de otra nueva y que no ha sido revendida por el establecimiento transcurrido el plazo de un año. Se pregunta si hay alguna forma de evitar el pago del ITP para los vehículos que estén después de un año en stock en el concesionario.

En la adquisición de un vehículo usado perteneciente a un particular no es de aplicación el IVA sino el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales (ITP), cuyo pago corresponde al comprador, es decir, en este caso al compraventa que lo recoge. Pero los vendedores profesionales están **exentos** de liquidar el ITP si cumplen la condición de **revender** el vehículo dentro del plazo de **1 año**.

Para hacer efectiva esta exención, en el momento de la compra presentarán el Modelo 620 acogiéndose a la exención. Se trata de un tributo cedido a las Comunidades Autónomas, por lo que ha de presentarse en la Delegación de Economía y Hacienda de la Comunidad Autónoma.

La exención se entenderá concedida con carácter **provisional** y para elevarse a definitiva deberá justificarse la venta del vehículo dentro del plazo del año. Las Comunidades Autónomas disponen de modelos específicos para comunicar la venta a la Delegación de Economía y Hacienda, en otras basta acreditar la venta del vehículo en plazo.

Ha de tenerse en cuenta que para acreditar la venta no basta con presentar la factura de venta sino que las Comunidades están exigiendo presentación de fotocopia del permiso de circulación o certificado de la Dirección General de Tráfico de que el vehículo figura a nombre de persona distinta del compraventa por haberse vendido dentro del plazo del año. Además, en algunas Comunidades se está empezando a imponer sanciones si la comunicación a la Delegación de Tributos de esta venta no se hace también dentro del plazo del año, por lo que se ha de ser especialmente cuidadoso con esta cuestión.

Si transcurrido el año no se ha comunicado el cambio de titularidad del vehículo, la exención decae y se ha de liquidar el impuesto.



NOTICIAS

EL NUEVO ETIQUETADO DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS

Desde el **20 de marzo de 2021** se empezará a utilizar en toda Europa un nuevo conjunto armonizado de etiquetas para los **vehículos eléctricos** (de batería e híbridos enchufables) y las **estaciones de recarga** de acceso público cuyo objetivo es ayudar a los consumidores a identificar la opción de recarga adecuada para sus vehículos.

Este etiquetado de compatibilidad se colocará en los turismos, furgonetas, camiones, autobuses, autocares, ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadríciclos eléctricos, matriculados a partir del 20 de marzo. Ha de colocarse, de forma clara y visible, cerca de la ubicación de carga del vehículo y en cada enchufe de carga, en los cables de carga separados, en el manual del propietario o en el manual electrónico del vehículo, en las estaciones de recarga de acceso público y al lado de la toma de corriente o de la ubicación de almacenaje del cable conector del vehículo y, para mayor información, en los concesionarios de vehículos. Igualmente figurará en las estaciones de recarga de acceso público.



Estos nuevos requisitos responden a los establecido en el marco de la Directiva de la Unión Europea relativa a la implantación de la infraestructura para los combustibles alternativos (Directiva 2014/94/CE) y en las especificaciones establecidas en la norma UNE-EN 17186:2019 sobre "*Identificación de compatibilidad de vehículos e infraestructuras. Expresión gráfica para información del consumidor sobre la fuente de alimentación EV*".

Para ayudar a los consumidores y a los operadores de los puntos de recarga a una mejor comprensión de este nuevo etiquetado, una coalición formada por las asociaciones de fabricantes de vehículos a nivel europeo (ACEA y ACEM), los operadores de infraestructura de recarga (ChargeUp y Charln eV) y la asociación eléctrica europea (Euroelectric) ha desarrollado unos [folletos informativos](#) en formato de preguntas y respuestas, que tratan de explicar el propósito de estas etiquetas, su diseño y en qué vehículos aparecerán.

EN 2021 SOLO SE MATRICULAN MOTOCICLETAS NUEVAS EURO 5

El Reglamento (UE) 168/2013 establece el calendario de aplicación de las normas Euro de vehículos de dos y tres ruedas, y cuadríciclos (categoría L).

Los vehículos de dos y tres ruedas y los cuadríciclos (categoría L) deben cumplir con lo establecido en el Reglamento (UE) 168/2013.

Los requisitos de eficacia medioambiental (emisiones contaminantes y ruido) y los sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) se han agrupado en varias fases:

- Euro 4** (matriculación hasta 31/12/2020)
- Euro 5** (matriculación hasta 31/12/2024)
- Euro 5+** (sin fecha fin matriculación establecida)



El nivel de cumplimiento de un vehículo determinado aparece en el punto 4.0.1 del CoC-Certificado de Conformidad (V.9 en Tarjeta ITV).

Las fechas de fin de matriculación aplican a todas las categorías de vehículos (también motocicletas *enduro* y *trial*) y a todos los sistemas de propulsión, incluidos los vehículos de categoría L eléctricos.

El fabricante del vehículo podrá solicitar un **fin de serie** para determinados vehículos fabricados con anterioridad a las fechas de obligatoriedad que se encontraran en stock y que cumplan las condiciones establecidas en los artículos 44 y 44bis del R(UE) 168/2013. Para los vehículos autorizados, las fechas de matriculación se ampliarán con respecto a las arriba indicadas en 24 ó 12 meses, respectivamente.

NOTICIAS

LOS VEHÍCULOS COMERCIALIZADOS EN 2021 RECOPILAN DATOS DE EMISIONES Y CONSUMO

Todos los automóviles nuevos comercializados en la UE en 2021 estarán equipados con un dispositivo de medición a bordo que registra el combustible o la energía consumida por un vehículo cuando está en uso.

La Comisión Europea ha adoptado el [Reglamento de Ejecución \(UE\) 2021/392](#) relativo al seguimiento y la notificación de los datos sobre las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros de conformidad con [el Reglamento \(UE\) 2019/631](#).

Este nuevo Reglamento establece el procedimiento que se debe seguir desde 2021 para el seguimiento y la notificación de los datos de emisiones de CO₂ de turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, y los datos sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible o energía en condiciones reales.

Desde 2021, todos los automóviles nuevos que se comercialicen en la UE tendrán un dispositivo de medición a bordo que registrará la energía consumida por el vehículo. Estos datos serán recopilados por los **fabricantes** cuando reciban los vehículos para su revisión, reparación o servicio, y por los Estados miembros cuando los vehículos se sometan a **inspecciones técnicas periódicas**. Los primeros datos se recopilarán en los vehículos nuevos vendidos en 2021 y se informarán a la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) a partir de abril de 2022. La Comisión publicará los datos de forma agregada a partir de diciembre de 2022.

Los propietarios de los vehículos tienen la opción de detener la recopilación de datos. Los fabricantes, los Estados miembros, así como la Comisión y el EEE deberán garantizar que la recopilación y la notificación de datos sean coherentes con las normas del Reglamento general de protección de datos (RGPD).

Los datos permitirán conocer la brecha entre las emisiones de CO₂ reales y los valores determinados por la homologación de tipo de antes de que se comercialice el vehículo, que con el sistema de medición anterior al actual WLTP (NEDC) llegó a ser del 40%.



JURISPRUDENCIA

EL DESPIDO POR CAUSAS ECONÓMICAS AGRAVADAS POR EL COVID-19 NO ES IMPROCEDENTE

(sentencia Juzgado de lo Social nº 31 de Barcelona, nº59/2021, de 5 feb.)

No es improcedente un despido cuando la empresa pone todos los medios a su alcance para superar el bache por el que ya estaba pasando y pese a ello no lo consigue por acrecentarse sus pérdidas como consecuencia del COVID-19.

La empresa arrastraba pérdidas desde hacía al menos 5 ejercicios, y su la situación preconcursal era de claro riesgo de concurso de acreedores y además de liquidación inmediata. Y aunque anteriormente se había tramitado un ERTE por fuerza mayor derivada del COVID-19, las causas de este despido colectivo han sido causas económicas, técnicas y organizativas.

El juez considera que igual que antes de la pandemia se podía **despedir** a un trabajador por **causas económicas** demostradas, siendo totalmente lícito y procedente, igualmente debe acaecer en este supuesto en que una empresa decide realizar un despido colectivo en marzo de 2020, pero ya desde ejercicios anteriores arrastraba pérdidas. Durante todo este lapso temporal ha intentado mantener su actividad y el empleo, hasta que se ha visto abocada de forma inevitable al cierre por el coletazo dado tras la crisis sanitaria que ha afectado gravemente a su sector.

La sentencia subraya que declarar la improcedencia de estos despidos sería sancionar el esfuerzo de la empresa para continuar con la actividad pese a las pérdidas y el haber sufrido además el impacto del COVID-19, cuando éste fue una causa más o, si se quiere, la última causa, pero no la más importante.

Descarta también el Juzgado que por aplicación de la DA6ª del RD 8/2020, la infracción del compromiso de mantenimiento de empleo debe conducir a la declaración de improcedencia porque la consecuencia perjudicial de esa infracción no es la declaración de improcedencia sino, únicamente, la devolución de las cuotas, y a mayores, en el caso, la empresa afirma que no hizo uso de la excepcional exoneración de cuotas.

No obstante, sí estima la demanda en relación a uno de los trabajadores porque respecto a él se pactó con meridiana claridad una prioridad de permanencia - una mejora social a los trabajadores con 55 o más años a la firma del acuerdo, cuyos contratos se mantendrían vigentes- que no fue respetada sin motivar en la carta de despido una razón, como alegar la imposibilidad de colocarle en otro centro.

En conclusión, todos los despidos impugnados han sido válidos a excepción de uno de ellos que debía calificarse como nulo. Pero en la medida en que el trabajador ha optado por limitar su pretensión a la improcedencia, no se puede ir más allá de lo pedido, y el Juzgado declara la improcedencia también de este despido.

DISPOSICIONES LEGALES

- **Impuesto de matriculación. Modelo 05.** Orden HAC/171/2021, de 25 de febrero, por la que se aprueba el modelo 05, "Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Solicitud de no sujeción, exención y reducción de la base imponible", y se determinan el lugar, forma, plazo y el procedimiento para su presentación.

Fecha de publicación: BOE 27-02-2021

[PDF \(BOE-A-2021-3100 - 8 págs. - 292 KB\)](#)

- **Programa MOVES II.** Resolución de 3 de marzo de 2021, del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, E.P.E., M.P., por la que se publica la Resolución de 24 de febrero de 2021, del Consejo de Administración, por la que se amplía el presupuesto del Programa MOVES II, regulado por el Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el Programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla.

Fecha de publicación: BOE 06-03-2021

[PDF \(BOE-A-2021-3488 - 2 págs. - 243 KB\)](#)

- **Medidas COVID-19.** Real Decreto-ley 5/2021, de 12 de marzo, de medidas extraordinarias de apoyo a la solvencia empresarial en respuesta a la pandemia de la COVID-19.

Fecha de publicación: BOE 13-03-2021

[PDF \(BOE-A-2021-3946 - 43 págs. - 758 KB\)](#)

- **ITV. Liquidación tasas.** Orden INT/229/2021, de 8 de marzo, por la que se establece el procedimiento para el pago por los sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la tasa por anotación del resultado de la inspección técnica de vehículos.

Fecha de publicación: BOE 15-03-2021

[PDF \(BOE-A-2021-3982 - 4 págs. - 170 KB\)](#)

- **Tráfico.** Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea el Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real.

Fecha de publicación: BOE 15-03-2021

[PDF \(BOE-A-2021-3984 - 2 págs. - 213 KB\)](#)

- **Medidas COVID-19.** Orden ICT/240/2021, de 2 de marzo, por la que se aprueba la modificación de las primas aplicables a la segunda línea extraordinaria de cobertura de créditos de circulante de la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación, SA, en el marco del COVID-19.

Fecha de publicación: BOE 17-03-2021

[PDF \(BOE-A-2021-4193 - 3 págs. - 195 KB\)](#)

- **Tráfico.** Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.

Fecha de publicación: BOE 17-03-2021

[PDF \(BOE-A-2021-4194 - 13 págs. - 462 KB\)](#)

- **Tributos. IRPF.** Orden HAC/248/2021, de 16 de marzo, por la que se aprueban los modelos de declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y del Impuesto sobre el Patrimonio, ejercicio 2020, se determinan el lugar, forma y plazos de presentación de los mismos, se establecen los procedimientos de obtención, modificación, confirmación y presentación del borrador de declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, y se determinan las condiciones generales y el procedimiento para la presentación de ambos por medios telemáticos o telefónicos.

Fecha de publicación: BOE 18-03-2021

[PDF \(BOE-A-2021-4238 - 75 págs. - 1.764 KB\)](#)

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)**