

Abril 2021



BOLETÍN JURÍDICO MENSUAL

CONSULTAS

1. ¿Los concesionarios tienen que atender en garantía los vehículos vendidos por otros concesionarios?.....**Pág. 2**
2. ¿Puede entrar en el MOVES III un vehículo Km0 que no registró la solicitud a tiempo en el MOVES II?.....**Pág. 2**
3. ¿Tengo que incluir en el IRPF lo que al salir del ERTE el SEPE me ha pagado de más?.....**Pág. 3**
4. ¿Quién paga el Impuesto de matriculación en la venta de una autocaravana de alquiler a una familia numerosa?.....**Pág. 3**
5. ¿Tengo que devolverle el dinero si le sale una avería nada más llevárselo?.....**Pág. 4**

NOTICIAS

Publicado el modelo de registro retributivo obligatorio en todas las empresas desde el 14 de abril

Regulación del auxilio en carretera.....**Pág. 5**

Nueva regulación de los vehículos al final de su vida útil.....**Pág. 6**

Cambios en el Reglamento General de Vehículos.....**Pág. 8**

JURISPRUDENCIA

Despido procedente por no utilizar de forma correcta la mascarilla (ss Juzg. Social nº 6 Santander, nº 24/2021, de 22 enero).....**Pág. 9**

DISPOSICIONES LEGALES**Pág. 10**

¿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. ¿LOS CONCESIONARIOS TIENEN QUE ATENDER EN GARANTÍA LOS VEHÍCULOS VENDIDOS POR OTRO CONCESIONARIO?

El comprador de un vehículo se presenta en un concesionario de la marca distinto de aquél donde lo compró a reclamar una reparación en garantía. El concesionario es únicamente distribuidor, no tiene taller, por lo que le indica que ha de reclamar al concesionario vendedor. Además, en la garantía de la marca dice también expresamente que la garantía se atenderá en el establecimiento vendedor.

Entendiendo que el cliente es un consumidor, tiene derecho a dos **garantías**: la garantía legal que da el vendedor y la garantía comercial que da el fabricante.

La garantía legal (2 años en vehículo nuevo) ha de exigirla a la empresa vendedora. La ley prevé que cuando esto le resulte imposible o una carga excesiva, puede dirigirse directamente al fabricante (art. 124 [RDL 1/2007](#)), pero nunca a otro distribuidor de la marca.

En cuanto a la garantía comercial, que ha de exigir al fabricante, queda sujeta a las condiciones establecidas en la propia garantía. Si ésta dice que ha de reclamarse a la empresa vendedora, así ha de hacerlo. Si es verdad que si las **condiciones** no hubieran especificado que se reclame exclusivamente en el concesionario vendedor, podría dirigirse a cualquier servicio oficial de la red y éste lo tramitaría con el fabricante, pero es que en el caso planteado el concesionario no tiene taller.

En conclusión, el concesionario podrá denegarle la atención en garantía por no ser la empresa vendedora y, además, establecer la garantía comercial de la marca que ha de dirigir su reclamación al establecimiento vendedor.



2. ¿PUEDE ENTRAR EN EL MOVES III UN VEHÍCULO KM0 QUE NO REGISTRÓ LA SOLICITUD A TIEMPO EN EL MOVES II?

Se trata de un vehículo Km0 que cumplía los requisitos para beneficiarse del Programa MOVES II de ayudas a la adquisición de vehículos eficientes. Se facturó antes de transcurrir nueve meses desde su matriculación, pero no se hizo el registro de la solicitud de ayuda. Se cuestiona si puede aún beneficiarse de alguno de los dos programas.



Ambos programas, el MOVES II y el MOVES III, son de aplicación en la venta de vehículos Km0 de hasta **9 meses** de antigüedad cuando los vende el propio concesionario que los matriculó por primera vez.

En el caso del **MOVES II**, ese plazo de 9 meses se cuenta desde la matriculación del vehículo por el concesionario hasta que el solicitante del MOVES II registra la solicitud en el sistema. En este supuesto han transcurrido ya los 9 meses sin haber hecho el registro de la solicitud por lo que ya no le es de aplicación el programa.

En el **MOVES III** se ha introducido una pequeña variación y los 9 meses se cuentan desde la matriculación hasta la primera de las siguientes fechas: el registro de la solicitud o la factura de compra. Como en este caso la factura de compra es de fecha anterior al cumplimiento de los 9 meses, sí se le podría aplicar el MOVES III.

CONSULTAS

3. ¿TENGO QUE INCLUIR EN EL IRPF LO QUE AL SALIR DEL ERTE EL SEPE ME HA PAGADO DE MÁS?

Algunos de los trabajadores que el pasado año fueron perceptores de prestaciones del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) por haber estado inmersos en procedimientos de regulación temporal de empleo (ERTE) han recibido abonos que no les correspondían al haber seguido recibiendo los pagos del SEPE después de haberse incorporado ya a su puesto de trabajo.

Las prestaciones por ERTE son rendimientos de trabajo sujetos a IRPF y no exentos. Los trabajadores que con motivo del COVID-19 fueron incluidos en un ERTE están obligados a presentar declaración de IRPF por haber recibido ingresos de **dos pagadores** en 2020, su empleador y el SEPE, cuando sus ingresos debidamente percibidos sean superiores a 14.000 euros si el importe percibido por el segundo y restantes pagadores supera los 1.500 euros.

Por supuesto, las cantidades percibidas indebidamente del SEPE han de ser devueltas por el trabajador. Si ya lo hizo en 2020 y conoce a cuánto asciende, puede presentar su declaración de IRPF sin incluirlas.



Si no lo ha reintegrado todavía y el SEPE ya ha comunicado a la Agencia Tributaria la cantidad que corresponde, ésta se lo incluirá en su borrador de declaración de IRPF. En otro caso, el contribuyente que conozca el importe que ha de devolver al SEPE puede descontarlo de sus ingresos en su declaración. Y en el caso de que no conozca a cuánto asciende exactamente, presentarla por el total y posteriormente presentar una rectificación.

4. ¿QUIÉN PAGA EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN EN LA VENTA DE UNA AUTOCARAVANA DE ALQUILER A UNA FAMILIA NUMEROSA?

Un concesionario de vehículos vivienda vende una autocaravana de su flota de alquiler, matriculada 6 meses antes, a una familia numerosa. Consulta a quién le corresponde pagar el Impuesto de matriculación, si al concesionario o a la familia que la compra.



El sujeto pasivo del impuesto de matriculación, **obligado** a la liquidación del mismo por venderse el vehículo a particular y dejar de estar destinado a la actividad de alquiler, es el concesionario vendedor, no la familia que lo compra.

La norma reguladora del impuesto ([Ley 38/1992](#) de Impuestos Especiales) lo establece en el artículo 67.c), en relación con el 65.3, indicando que la modificación de la situación de alquiler antes de transcurridos **dos años** desde la matriculación da lugar a la autoliquidación e ingreso del impuesto, estando obligado a ello la persona o entidad a cuyo nombre se encuentre matriculado el vehículo en ese momento, es decir, en este caso, el concesionario vendedor.

El impuesto se calculará tomando como **base imponible** el valor de mercado de la autocaravana en ese momento, al que se podrá aplicar la reducción del 30% por ser vehículo vivienda.

CONSULTAS

5. ¿TENGO QUE DEVOLVERLE EL VEHÍCULO SI LE SALE UNA AVERÍA NADA MÁS LLEVÁRSELO?

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.

El comprador se lleva el vehículo y de camino a su casa le sale una avería. Han pedido ya la pieza para repararlo, pero el cliente dice que ya no quiere el vehículo y que le devuelvan el dinero.

Se trata de un VO vendido con un año de **garantía**. El derecho de garantía del cliente quedaría satisfecho con la correcta reparación del vehículo. Solo en el caso de la reparación no fuera posible, o si no pudiera realizarse en un plazo razonable y sin causar mayores inconvenientes al comprador, tendría éste derecho a resolver la operación. Y, aún así, si se trata de una falta de escasa importancia tampoco procedería la resolución sino aplicar una rebaja en el precio.

En este caso, se trata de una avería de poca importancia que se corregirá sustituyendo una pieza que ya ha sido pedida al distribuidor y esperan llegue en un par de días. Aún entendiendo que pueda generar una cierta desconfianza en el cliente que el vehículo se haya averiado nada más llevárselo, legalmente excedería de su derecho de garantía exigir la devolución del dinero. Una vez reparado correctamente, el vendedor habría cumplido con su obligación como garante.



NOTICIAS

PUBLICADO EL MODELO DE REGISTRO RETRIBUTIVO OBLIGATORIO EN TODAS LAS EMPRESAS DESDE EL 14 DE ABRIL

Todas las empresas, independientemente de su tamaño o facturación, deben tener un registro retributivo de toda su plantilla, incluido el personal directivo y los altos cargos, con los valores medios de los salarios, los complementos salariales y las percepciones extrasalariales de la plantilla desagregados por sexo y distribuidos por grupos profesionales, categorías profesionales o puestos de trabajo iguales o de igual valor. Los trabajadores tienen derecho a acceder al mismo, a través de su representación legal en la empresa.

El [RD 902/2020](#) desarrolló esta obligación, fijada por el [artículo 28.2 del Estatuto de los Trabajadores](#), estableciendo que a partir del 14/04/2021, tras un plazo de adaptación de seis meses, todas las empresas estarían obligadas a contar con el registro.

Para facilitar su elaboración, el Ministerio de Igualdad ha publicado un modelo de registro retributivo y una guía explicativa, que pueden descargarse en su web ([Herramientas para la igualdad](#)).

REGULACIÓN DEL AUXILIO EN CARRETERA

El pasado 17 de marzo se publicó el [Real Decreto 159/2021](#) que regula los servicios de auxilio en las vías públicas (en vigor desde el 01/07/21), consistentes en el conjunto de operaciones y actuaciones necesarias para realizar el **auxilio y rescate** de un vehículo que, como consecuencia de **avería o accidente**, ha dejado de tener capacidad para seguir circulando por sí mismo en circunstancias ordinarias.

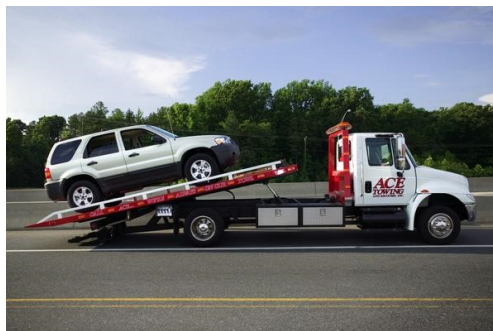
Como norma general, solo se podrán realizar operaciones de reparación del vehículo en la propia vía cuando:

- a) Tal actuación requiera **menos tiempo** que la retirada del vehículo de la vía.
- b) Sea **imprescindible para efectuar la retirada** del vehículo inmovilizado.

Queda prohibida toda actividad de reparación de vehículos que se encuentren en las vías públicas y que no pueda ser considerada como una operación de servicio de auxilio en vía pública. Queda prohibido también realizar operaciones de auxilio que supongan realizar actos en el lado inmediatamente contiguo al flujo de tráfico debiendo, si necesariamente se tuviera que actuar en dicho lado, comunicarlo a la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico quien determinará la correspondiente medida de regulación del flujo circulatorio que permita actuar con total seguridad.

Se creará un **Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas** que recogerá los datos sobre las empresas transportistas de auxilio en vías públicas; así como los vehículos asociados a cada una de ellas.

A estos efectos se consideran vehículos de auxilio los definidos en el Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998, Anexo II.D.05) como: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.



NOTICIAS

NUEVA REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

Con la reciente publicación (BOE 14.4.21) del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, se incorpora a nuestro ordenamiento la normativa europea aplicable en esta materia a fin de desarrollar los principios de la Estrategia Española de Economía Circular para alcanzar los objetivos de reducción del consumo de materiales y generación de residuos.

Desde su entrada en vigor el 14.04.21, quedan derogados el Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil y la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil. Estas son las novedades más destacables:

- **Diferenciación entre vehículo y automóvil**

A los solos efectos de aplicación de esta ley diferencia entre:

- **Vehículo:** cualquier medio de transporte autopropulsado de mínimo 2 ruedas, ya sea completo, completado o incompleto, con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h y susceptible de ser matriculado.
- **Automóvil:** sólo los vehículos de categoría M1, N1 y L5e.

Esta norma no se aplica a: vehículos históricos, de colección o destinados a museos, en funcionamiento o desmontados por piezas.



- **Consideración del vehículo como “residuo”**

Los vehículos tendrán consideración de residuo cuando:

- El CAT haya emitido el certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental y el vehículo se halle en el recinto del CAT.
- Vehículos abandonados.
- Vehículos sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas en lugares distintos a los CAT; o sometidos a operaciones de fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación.

- **Tramitación electrónica de la baja definitiva en el CAT**

Para la baja definitiva de un vehículo, ha de ser entregado en un CAT. La **solicitud** de baja la presentará el titular o propietario del vehículo, en impreso modelo oficial con sus datos y firma. Si no es titular, incluirá una declaración jurada indicando que tiene facultad de disposición sobre el vehículo. Habrá de acompañar el permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica, o una declaración jurada de haberlos extraviado.

Cuando se trate de automóviles (categoría M1, N1 y L5e), el CAT expedirá el **certificado de destrucción**. Para el resto de vehículos, el CAT expedirá un certificado de tratamiento medioambiental. El CAT conservará copia por 3 años.

El CAT comunicará telemáticamente a Tráfico la solicitud de baja y la Jefatura la anotará, emitiendo un **certificado acreditativo de la baja** que remitirá telemáticamente al CAT para su entrega al titular del vehículo. La fecha de anotación de la baja definitiva será la de expedición del certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental.

Al margen de este procedimiento, se seguirá solicitando en la Jefatura la baja por exportación, la de vehículos históricos, y la de vehículos que se presume que ya no existen o que han dejado de circular por no haber pasado la itv ni haber estado asegurados en los últimos diez años.

- **Rehabilitación de vehículos históricos**

Se podrán rehabilitar vehículos dados de baja definitiva y con certificado de destrucción cuando se acredite especial interés histórico o singularidad, que conserven sin fundir el bastidor original con el número de chasis indeleble grabado en él.

Si el solicitante no es el último titular del vehículo que conste en Tráfico, deberá acreditar la propiedad o presentar autorización del titular, y solicitar en Tráfico la matriculación como histórico.

NOTICIAS

• Extracción de piezas recuperables

El CAT deberá proceder a la descontaminación del vehículo en un plazo de **30 días** naturales desde la emisión del certificado de destrucción.

Los CAT no podrán **vender** vehículos enteros sin descontaminar, ni como residuo ni como producto.

Se autoriza al CAT a **ceder** temporalmente vehículos dados de baja definitiva para fines de formación, investigación, protección civil o simulacros.

La **extracción** de componentes, partes o piezas para su reutilización y comercialización únicamente podrá realizarse en un CAT y siempre de vehículos previamente descontaminados de los que se haya emitido el certificado de destrucción.

Se establecen unos objetivos de reutilización, reciclado y valorización. Solo serán susceptibles de preparación para la reutilización las piezas, partes y componentes que mantengan la funcionalidad y seguridad para su uso, y las que puedan ser reparadas. El resto deberán gestionarse como residuos.

Tras una inspección visual se desecharán como residuos en los siguientes casos:

- a) Ausencia de componentes esenciales.
- b) Piezas o componentes en deficientes condiciones generales.
- c) Piezas o componentes muy oxidados o con numerosos daños superficiales (por ejemplo, abolladuras, hendiduras, agujeros, etc.) que no sean reparables.

En ningún caso se podrá preparar para la reutilización un vehículo completo dado de baja definitiva, ni entero ni por piezas o partes que puedan ser posteriormente soldadas o ensambladas para formar un vehículo completo.

Los componentes, partes o piezas preparados para reutilización deberán ir acompañados de un **certificado** del CAT, en caso contrario serán considerados residuos.

Neumáticos: el CAT deberá destinar a la entrega a un gestor autorizado una cantidad equivalente a los neumáticos preparados para la reutilización y comercializado como neumáticos de segunda mano.

• Cualificación para manipular vehículos eléctricos e híbridos:

Establece la cualificación exigible a los profesionales de los CAT para la manipulación de vehículos eléctricos e híbridos, y extracción de las baterías.

• La responsabilidad ampliada del productor de automóviles

Los productores -considerando como tal a los fabricantes nacionales, los importadores o los adquirentes profesionales de automóviles en otros Estados miembros de la Unión Europea- garantizarán y financiarán la recogida y tratamiento de los automóviles (M1, N1 y L5e) al final de su vida útil.

Cuando el automóvil tenga un valor negativo de mercado, el productor sufragará dicho coste o se hará cargo directamente del tratamiento. Se entenderá que existe un valor negativo de mercado cuando los costes de descontaminación, preparación para la reutilización, valorización y, en su caso, eliminación de los materiales y componentes resultantes, superen los ingresos por los elementos preparados para la reutilización y los materiales recuperados en la fragmentación y posfragmentación.

Los productores garantizarán, por sí mismos o mediante acuerdos con otros agentes económicos, la disponibilidad de instalaciones de recogida en todo el territorio nacional.

• Obligaciones de información

Especifica el contenido que habrán de tener:

- Memoria anual del CAT.
- Informe anual del sistema de responsabilidad ampliada del productor de automóviles sobre: puesta en el mercado de automóviles; residuos generados, recogidos y tratados; organización, funcionamiento y financiación del sistema; acuerdos suscritos con otros agentes económicos.
- Regula las obligaciones de información de las comunidades autónomas y el Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico.

NOTICIAS

- **Régimen sancionador**

En caso de incumplimiento por el sistema de responsabilidad ampliada se podría revocar parcialmente la comunicación o la autorización en la comunidad autónoma en que se produzca, o si se produce en varias se podría revocar la comunicación o la autorización en todo el territorio y dar de baja al sistema en el Registro de Producción y Gestión de Residuos.

- **Traslado de componentes dentro y fuera del territorio español**

Se establecen los requisitos a cumplir para el traslado de componentes, partes o piezas de vehículos al final de su vida útil, dentro y fuera de territorio español, entre ellos, contar con la acreditación que garantice que han sido preparados para reutilización en un CAT. De no cumplirse serán considerados residuos.

CAMBIOS EN EL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS

Con la reciente publicación (BOE 14.4.21) del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. Estas son las novedades, en vigor desde el 14.4.21:

- **Inspección ITV previa a la transmisión de vehículos siniestrados (Art. 32.8 y 33.5)**

Previamente a la transmisión, deberá someterse a una inspección ITV cuando el vehículo haya sido declarado siniestro total por una entidad aseguradora tras un accidente u otra causa, y haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad.

- **Limitación temporal de la baja temporal voluntaria (Art. 36.1.a)**

Se establece una duración máxima de la baja voluntaria de un año, prorrogable sucesivamente por años previa solicitud del titular con 2 meses de antelación.

- **Baja por exportación (Art. 35)**

Para el traslado a otro país y como justificación de que no se trata de un residuo, en los 30 días previos a la solicitud de la baja por exportación el vehículo deberá pasar una inspección ITV si tiene una antigüedad superior a 4 años o si tras un accidente u otra causa ha sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad.

Si el vehículo no hubiera salido del país en tres meses desde la solicitud de baja definitiva, se rehabilitará de oficio.

- **Baja de oficio (Art. 35.5):**

Podrá acordarse por la Jefatura de Tráfico por existir la presunción de que el vehículo no existe o no circula al no haber pasado la inspección ITV ni tenido seguro obligatorio en los últimos diez años. Puede ser rehabilitado si posteriormente cumple las condiciones para circular.

JURISPRUDENCIA

DESPIDO PROCEDENTE POR NO UTILIZAR DE FORMA CORRECTA LA MASCARILLA

([sentencia](#) Jugado de lo Social nº 6 de Santander, nº24/2021, de 22 enero)

Procedencia del despido por vulnerar las normas de prevención de riesgos laborales al no llevar correctamente colocada la mascarilla y no atender las órdenes de sus superiores.

Un cliente de un establecimiento comercial recriminó al empleado que llevara la mascarilla por debajo de la nariz, ante lo que éste reaccionó con tono amenazante y desoyendo también las advertencias del responsable del establecimiento. Fue objeto de despido disciplinario por vulneración de las normas de seguridad, falta notoria de respeto o consideración al público, y malos tratos de palabra u obra, abuso de autoridad, falta de respeto y consideración a jefes, compañeros y público en general.

El trabajador solicitó que se declarase la improcedencia del despido al estimar que los hechos no revisten la entidad suficiente para justificar el despido, siendo una medida desproporcionada en relación con la infracción que se le imputa, no habiendo sido nunca sancionado por la empresa.

El juez considera que estos hechos se encuentran dentro de las faltas muy graves imputadas por la empresa, vulnerando las normas de prevención de riesgos laborales elaboradas por la empresa demandada, que le obligaban al uso correcto de la mascarilla, tapando la boca y la nariz, así como hacer caso omiso a sus superiores y dirigirse a un cliente en tono amenazante y sin atender a los requerimientos del encargado.

Por todo ello, se declara la procedencia del despido, que se estima proporcional a la actuación del trabajador sin que quepa por parte del juez determinar una sanción distinta a la aplicada por la empresa demandada.

DISPOSICIONES LEGALES

- **Medidas COVID-19.** Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Fecha de publicación: BOE 30-03-2021

[PDF \(BOE-A-2021-4908 - 29 págs. - 438 KB\)](#)

- **IRPF.** Orden HAC/320/2021, de 6 de abril, por la que se establece un fraccionamiento extraordinario para el pago de la deuda tributaria derivada de la declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas para beneficiarios durante el año 2020 de prestaciones vinculadas a Expedientes de Regulación Temporal de Empleo.

Fecha de publicación: BOE 07-04-2021

[PDF \(BOE-A-2021-5395 - 3 págs. - 224 KB\)](#)

- **Ayudas COVID-19.** Orden HAC/348/2021, de 12 de abril, por la que se concretan los criterios para asignación de ayudas directas a autónomos y empresas en aplicación de lo dispuesto en el Título I del 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 14-04-2021

[PDF \(BOE-A-2021-5866 - 4 págs. - 228 KB\)](#)

- **Vehículos al final de su vida útil.** Orden Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Fecha de publicación: BOE 14-04-2021

[PDF \(BOE-A-2021-5868 - 33 págs. - 723 KB\)](#)

- **MOVES III.** Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, por el que se aprueba la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo.

Fecha de publicación: BOE 14-04-2021

[PDF \(BOE-A-2021-5869 - 41 págs. - 507 KB\)](#)

- **Presupuestos. Corrección de errores.** Corrección de errores de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Fecha de publicación: BOE 20-04-2021

[PDF \(BOE-A-2021-6240 - 5 págs. - 229 KB\)](#)

- **Ayudas PYMEs.** Resolución de 16 de abril de 2021, del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, I.D.A.E., por la que se publica la Resolución de 29 de marzo de 2021, del Consejo de Administración, por la que se amplía el presupuesto del Programa de ayudas para actuaciones de eficiencia energética en PYME y gran empresa del sector industrial, regulado por el Real Decreto 263/2019, de 12 de abril.

Fecha de publicación: BOE 20-04-2021

[PDF \(BOE-A-2021-6242 - 2 págs. - 220 KB\)](#)

- **Ayudas COVID-19.** Real Decreto-ley 6/2021, de 20 de abril, por el que se adoptan medidas complementarias de apoyo a empresas y autónomos afectados por la pandemia de COVID-19.

Fecha de publicación: BOE 21-04-2021

[PDF \(BOE-A-2021-6305 - 9 págs. - 210 KB\)](#)

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)**