

BOLETÍN JURÍDICO

MENSUAL

MAYO 2022

GANVAM



MAYO



El Boletín Jurídico de GANVAM busca 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.

QUÉ ES EL BOLETÍN JURÍDICO DE GANVAM

CONSULTAS

1. ¿Tengo que liquidar el Impuesto de matriculación si vendo el coche que heredé de mi abuelo minusválido?.....Pág. 3
2. ¿Cuál es el plazo de garantía de un vehículo vendido en 2021 sin contrato?.....Pág. 5
3. ¿Tiene el concesionario que devolver la señal si el vehículo se retrasa y llega con un precio más alto?.....Pág. 6
4. ¿Qué límite de kilómetros puedo establecer para el derecho de desistimiento de una venta online?.....Pág. 8
5. ¿Cómo matriculo a un canario una autocaravana que no va a salir de la península?.....Pág. 9

NOTICIAS

La CNMC recomienda a las CCAA no establecer exigencias territoriales en las ayudas del Plan Moves III.....Pág. 10

JURISPRUDENCIA

Contrato por medios electrónicos: comprensión por parte del consumidor.....Pág. 14

DISPOSICIONES LEGALES

.....Pág. 16

1. ¿TENGO QUE LIQUIDAR EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN SI VENDO EL COCHE QUE HEREDÉ DE MI ABUELO MINUSVÁLIDO?

“

El comprador de un vehículo solicitó su matriculación a nombre de su abuelo, que tiene una minusvalía, a fin de no tener que pagar el Impuesto de matriculación. Ahora el abuelo ha fallecido y ha heredado el vehículo. Un establecimiento de compraventa de vehículos está interesado en comprárselo y pregunta si tendría que liquidarse el Impuesto de matriculación.

”

La exención en el Impuesto de matriculación es de aplicación a los vehículos matriculados a nombre de un minusválido para su uso exclusivo. Así lo establece el art. 66.1.d de la Ley de Impuestos Especiales ([Ley 38/1992](#)) que regula este impuesto, que dice están exentos: “Los vehículos automóviles matriculados a nombre de minusválidos para su uso exclusivo”.

En este caso dudados si efectivamente se cumplía el requisito del uso exclusivo, pues parecería que el comprador lo adquirió para sí mismo pretendiendo aprovechar la circunstancia de que tenía un abuelo con una minusvalía para beneficiarse de la exención, pero lo cierto es que fue matriculado como exento por minusvalía y no se liquidó el impuesto.

Pero la norma exige un segundo requisito y es que los vehículos “no sean objeto de una transmisión posterior por actos «inter vivos» durante el plazo de los cuatro años siguientes a la fecha de su matriculación”. Este es el requisito que no se cumpliría en la transmisión al comprador. El criterio emitido por la Dirección General de Tributos es el siguiente:

“El hecho de que se produzca una transmisión “mortis causa” previa no determina que a partir de la misma pueda transmitirse libremente por actos “inter vivos” el vehículo en cuestión”.



En efecto, si se produce una transmisión por actos “inter vivos” -posterior a una previa transmisión “mortis causa”- antes de que hayan transcurrido cuatro años desde su primera matriculación definitiva, habrá de estimarse que se ha incumplido el requisito establecido en el número 2º del apartado d) del artículo 66 de la Ley 38/1992 de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, por lo que se deberá proceder a la autoliquidación del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte y al ingreso de las cuotas correspondientes”.

El obligado a la liquidación del impuesto será el propietario actual del vehículo, no el establecimiento comprador. La cuota a liquidar se calculará tomando como base imponible el valor de mercado actual del vehículo, que puede consultarse en las tablas de Hacienda ([baremo de transferencias](#)).



2. ¿CUÁL ES EL PLAZO DE GARANTÍA DE UN VEHÍCULO VENDIDO EN 2021 SIN CONTRATO?

“En el año 2021 se vendió un vehículo usado y se entregó al comprador solo una factura en que se indicó que tenía garantía de 6 meses de motor y caja de cambios. Ahora ha tenido una avería y, aunque ya se han cumplido los 6 meses, el cliente exige su reparación porque dice que según la nueva normativa de garantía los vehículos tienen una garantía de 3 años.”

Cuando un vehículo se vende a un consumidor, el compraventa profesional tiene obligatoriamente que darle una garantía cuyo plazo es establecido por la normativa reguladora de la garantía en la venta de bienes de consumo, que es el texto refundido de la Ley general para la Defensa de los Consumidores y Usuarios ([Real Decreto Legislativo 1/2007](#)).

Esta norma ha sido modificada recientemente en diversos aspectos que afectan a la garantía, entre ellos el plazo de garantía. Así, establecía un plazo de garantía de dos años a contar desde el momento de la entrega del vehículo, pero a partir del 01/01/2022 ha subido hasta los tres años. No obstante, tanto la regulación anterior como la aplicable a partir de este año permiten que en el caso de vehículos usados el plazo pueda reducirse a como mínimo un año por acuerdo entre comprador y vendedor.

Como la normativa aplicable a cada operación es la que estaba vigente a la fecha en que se realizó la venta, en este caso en 2021, el plazo de garantía será el de dos años, pese a que la avería se haya producido en 2022.

Y, en este caso, como no hay contrato y en la factura se ha establecido un plazo de garantía que no cumple el requisito de que las partes hayan pactado un plazo de como mínimo un año, resulta de aplicación el plazo general, que en 2021 era de dos años.

Por tanto, el vehículo sigue estando en garantía pese a haber transcurrido ya los 6 meses que indicaba la factura, pero no será de tres años como dice el cliente sino de 2 años, que era el plazo aplicable en la fecha de la venta.



3. ¿TIENE EL CONCESIONARIO QUE DEVOLVER LA SEÑAL SI EL VEHÍCULO SE RETRASA Y LLEGA CON UN PRECIO MÁS ALTO?

“Ante la problemática de suministros, los concesionarios se encuentran con que vehículos vendidos con un plazo de entrega muy largo y que se va retrasando, pueden llegar con precio más alto. Se pregunta si el cliente puede anular la compra en caso de que el precio final del vehículo no coincida con el de la hoja de pedido y si habría que devolverle el dinero entregado como señal, e incluso si habría que devolverle la cantidad doblada.”

En cualquier caso en que el vendedor no pueda entregar el vehículo objeto del pedido, tendrá que devolver la señal al cliente. En este caso, no podría entregarse al precio acordado. Los elementos esenciales del objeto del contrato de compraventa respecto del que las partes han dado su consentimiento son el bien y el precio. El vendedor se ha obligado a entregar ese bien y a ese precio. Si no puede cumplir su obligación, se resuelve la compraventa y la devolución dependerá del tipo de señal empleada. Evidentemente no se la puede quedar ni tampoco obligarle a comprar el vehículo a un precio superior.

En cuanto a si bastará con devolverle la cantidad entregada o tiene que devolverle el doble, las condiciones de la devolución dependerán del tipo de arras que constituya la señal entregada. Hay tres tipos de arras, con efectos diferentes:

- Arras penitenciales:

Se utilizan cuando se pretende conminar al comprador a la adquisición del vehículo bajo la amenaza de pérdida de la señal en caso de desistimiento. Sin olvidar que, si es el vendedor quien finalmente no puede entregar el vehículo, deberá devolver la señal doblada.

Para que la señal tenga este carácter es necesario que conste expresa y claramente tal voluntad, pues en otro caso se entenderá que son arras confirmatorias (modalidad siguiente).



Se puede hacer referencia al artículo que lo regula -art. 1.454 del Código Civil- e incluir una mención como la siguiente: “En el caso de que la parte vendedora decida resolver esta venta, pagará el doble de la cantidad entregada como señal, y en el caso de que sea la parte compradora la que la rescinda, perderá la señal entregada, según el artículo 1.454 del Código Civil. Esta señal tiene un plazo de validez de días, transcurrido el cual sin haberse satisfecho el pago de la totalidad del valor del vehículo, se entenderá que la parte compradora renuncia a la compra y a la señal entregada en concepto de arras, con las consecuencias anteriormente expuestas”.

- Arras confirmatorias:

Son confirmatorias cuando simplemente se indica que se ha entregado una cantidad o se utilizan expresiones como “señal”, “entrega a cuenta”, “anticipo” o “parte del precio pactado”, y no se dice nada acerca de sus efectos. Así, por ejemplo, podemos indicar: “Se entrega la cantidad de a cuenta y como señal del precio”.

Cuando la operación no se lleva a efecto por imposibilidad del vendedor, tendrá que devolver la señal al cliente, que sería este caso.

Este tipo de señal también permite al cliente desistir de la compra, en cuyo caso el vendedor tendrá que devolverle la señal previo descuento de los gastos ocasionados, o bien exigirle judicialmente que lleve a efecto la compra entregando la cantidad pendiente de pago y retirando el vehículo.

- Arras penales:

Si queremos quedarnos sin más con la señal entregada por el cliente cuando éste desista de la compra y evitar tener que devolverla doblada en el caso de que nos arrepintamos nosotros como vendedores, pactaremos unas arras penales. Si el cliente se arrepiente podremos exigirle judicialmente que compre el vehículo o si esto no nos interesa resolver la venta quedándonos con las arras penales.

Podemos indicar, por ejemplo: “Con fecha.....el comprador entrega la cantidad de..... Esta señal tiene un plazo de validez de.....días. Transcurrido este plazo sin que el cliente proceda al pago de la totalidad del vehículo, el vendedor optará por la resolución del contrato y ejercerá su derecho a quedarse con las arras entregadas en concepto de indemnización de daños y perjuicios.” Necesariamente tendrá que estar firmado por ambas partes.

Este tipo de arras no puede utilizarse cuando el comprador es un consumidor.



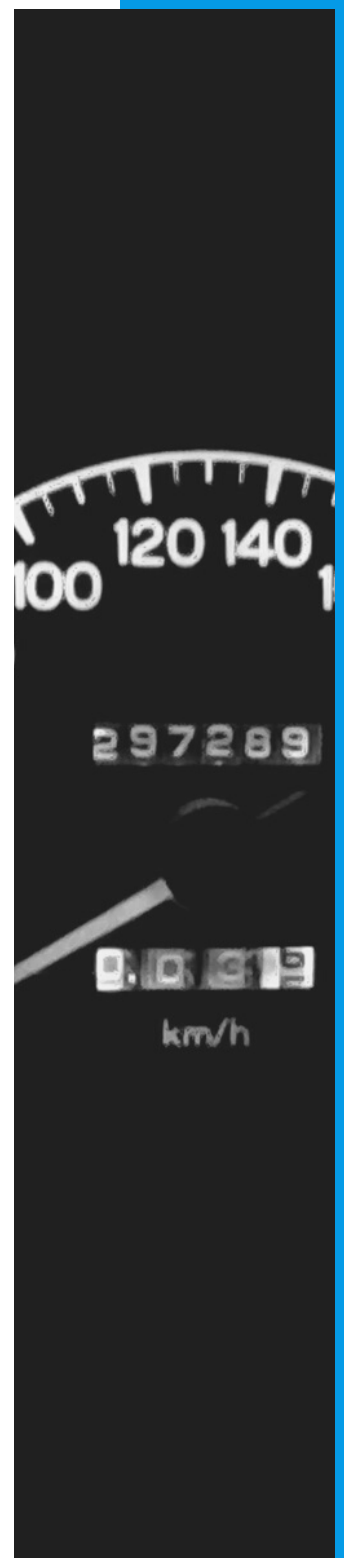
4. ¿QUÉ LÍMITE DE KILÓMETROS PUEDO ESTABLECER PARA EL DERECHO DE DESISTIMIENTO DE UNA VENTA ONLINE?

Se pretende incluir en los contratos de compraventa online una cláusula que haga referencia al derecho de desistimiento de 14 días con una limitación de kilómetros.

En las ventas a distancia, como son las formalizadas online, el comprador consumidor tiene derecho de desistimiento que puede ejercer en los 14 días siguientes a la entrega del vehículo. La información que el vendedor ha de facilitar al cliente sobre este derecho de desistimiento es precontractual, debe estar en la oferta comercial y en el pedido. El cliente debe ser informado de que dispone de este derecho, del plazo y de la forma de ejercitarlo, antes de comprometerse a la compra con el pedido y realizar el primer pago con la señal. Y tenemos que poder demostrar que le hemos informado. Si lo dejamos para el contrato ya vamos tarde, salvo que el primer compromiso del cliente sea directamente con un contrato de compraventa.

En cuanto a la limitación de kilómetros, la ley solo dice que *“El consumidor y usuario no tendrá que rembolsar cantidad alguna por la disminución del valor del bien, que sea consecuencia de su uso conforme a lo pactado o a su naturaleza, o por el uso del servicio”* (art. 74.2 [TRLDCYU](#)). Es decir, está permitiendo a las partes pactar el uso. Si en un documento separado se pacta con el cliente un límite de kilometraje y es claro que no se le ha impuesto, que es pactado, podría ser admisible.

¿Pero qué pasa si el cliente se niega a pactarlo y luego devuelve el coche? No se podría establecer unilateralmente un límite de kilómetros porque se podría interpretar como una limitación del derecho del desistimiento. Realmente la ley no dice qué uso se puede hacer del bien en esos 14 días, solo dice que *“El consumidor y usuario que ejercite el derecho de desistimiento contractualmente reconocido no tendrá en ningún caso obligación de indemnizar por el desgaste o deterioro del bien o por el uso del servicio debido exclusivamente a su prueba para tomar una decisión sobre su adquisición definitiva”* (art.79). Entendemos por ello que sí puede probar el vehículo, otra cosa es cuántos kilómetros son necesarios para ello y no conocemos por el momento ninguna resolución judicial o administrativa que se haya pronunciado al respecto.



5. ¿CÓMO MATRICULO A UN CANARIO UNA AUTOCARAVANA QUE NO VA A SALIR DE PENÍNSULA?

“

Un concesionario de autocaravanas con establecimiento en Córdoba vende una autocaravana a un cliente residente en Canarias que la utiliza para veranear por la península. La autocaravana se guarda en un parking de Córdoba y nunca ha salido ni va a salir de península. Se pregunta si tiene que liquidar IVA o IGIC, y cuáles es el procedimiento para matricularla en la península estando su domicilio en Canarias.

”

Si la autocaravana vendida se entrega en el establecimiento situado en Córdoba y no es transportada a Canarias sino que permanece en península, a efectos de IVA se considera que es una entrega localizada en la península, que es territorio de aplicación del IVA español. Debe, por tanto, facturarse con IVA y no con IGIC, pese a que el comprador sea residente canario.

Si, en cambio, el comprador fuera a desplazar la autocaravana a Canarias, la entrega estaría sujeta en territorio de aplicación del IVA español pero exenta por exportación, sin perjuicio de su sujeción al IGIC a la entrada en Canarias.

En cuanto a la matriculación, los vehículos deben matricularse siempre donde el titular tenga su domicilio legal (art. 28.1 [Reglamento General de Vehículos](#)). No podrá matricularse en Córdoba.



LA CNMC RECOMIENDA A LAS CCAA NO ESTABLECER EXIGENCIAS TERRITORIALES EN LAS AYUDAS DEL PLAN MOVES III

La CNMC ha aprobado un informe ([PRO/CNMC/003/21](#)) sobre las ayudas concedidas a la compra de vehículos eléctricos en el programa MOVES III en el que detecta determinados requisitos restrictivos de la competencia en las convocatorias de ayudas del programa por parte de las comunidades autónomas (CCAA).

La CNMC ha elaborado este informe con el objeto de valorar el Programa MOVES III desde la óptica de su impacto sobre la competencia y el cumplimiento de los principios de buena regulación (necesidad y proporcionalidad) contemplados, entre otros, en el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (artículo 5) y en el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El Programa MOVES III fue aprobado mediante el Real Decreto 266/2021, que define el marco general del mismo para su posterior desarrollo por las comunidades autónomas (CCAA).

Su artículo 12 indica que las CCAA especificarán los destinatarios últimos a los que irá dirigida cada una de las actuaciones de sus respectivas convocatorias. Asimismo, “podrán establecer requisitos adicionales a cumplir por los destinatarios últimos, relacionados con su residencia fiscal o con la necesidad de contar con establecimientos permanentes en la comunidad o ciudades de Ceuta y Melilla convocante de las ayudas”.

Las CCAA han establecido requisitos adicionales que pueden afectar tanto al comprador (en especial cuando es persona física sin actividad económica) como al punto de venta. Adicionalmente, estas convocatorias pueden exigir que el comprador gestione sus ayudas a través de las entidades adheridas (concesionarios, habitualmente) al programa.



En cuanto al destinatario, excepto Asturias, todas las CCAA requieren que el beneficiario de la ayuda tenga vinculación con la CCAA en que la solicita, generalmente mediante el empadronamiento en uno de sus municipios.

En cuanto al establecimiento de venta, en nueve CCAA el vehículo debe adquirirse en un concesionario situado en el territorio de la CCAA. En Murcia, Cataluña, Castilla y León, Cantabria y Com. Valenciana se exige que la adquisición se realice en un concesionario ubicado en su territorio. En Navarra, Euskadi y Baleares, que la actuación subvencionable sea “ejecutada” o “llevada a cabo” en su territorio.

Análisis de la CNMC:

Si el objetivo del Programa MOVES III es la sustitución de vehículos contaminantes por otros menos contaminantes reduciendo el precio efectivo de estos últimos para los consumidores finales, la CNMC considera que los requisitos exigidos a los destinatarios son necesarios y razonables para lograr los objetivos medioambientales perseguidos. Así, la condición de residencia en la CCAA que concede la ayuda hace más probable que el vehículo circule por el territorio de la misma remplazando a un vehículo más contaminante que circulaba por dicho territorio.

También parece correcto que el vínculo con la CCAA se acredite por la residencia en la misma y no por la nacionalidad, lo que además implicaría una contravención del Derecho de la UE13.

En cambio, los requisitos del establecimiento pueden ser más problemáticos desde la óptica de la competencia y los principios de buena regulación económica. De conformidad con lo recogido en los artículos 5, 9 y 18 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, en el artículo 8 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones (y, en lo que afecta a la Administración General del Estado, en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas), la concesión de ayudas públicas, debe ajustarse, entre otros, a los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

Se debe partir de la identificación de los objetivos perseguidos por el marco regulatorio para calibrar si las medidas son adecuadas. Según el artículo 1.2 del RD 266/2021, su finalidad es contribuir al cumplimiento anticipado de los objetivos que se establezcan en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que se apruebe por las instituciones europeas competentes, así como a la «descarbonización» del sector transporte mediante el fomento de la electrificación de la movilidad para la consecución de los objetivos fijados tanto por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, como en el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, promoviendo la adquisición de vehículos eléctricos así como la infraestructura de recarga adecuada en todo el territorio nacional”.

En el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), se realizan diferentes alusiones al sector de la automoción, en general, para subrayar su carácter estratégico para nuestro país en lo relativo a su transformación en una industria verde y conectada. En esta misma línea de fortalecer la transición ecológica en esta industria, se encuentra el Plan de energía y clima, con el objetivo de “descarbonizar” el sector del transporte por carretera. En consecuencia, la decisión de conceder estas ayudas requiere principalmente una justificación basada en la protección del medio ambiente, más allá de la predisposición a estimular la actividad económica en el sector en cuestión.

La CNMC considera que la exigencia de la compra en un determinado territorio condiciona al adquirente en la elección del establecimiento, distorsionando su decisión de compra verde y transformándola en una decisión centrada en el conjunto de oferentes que le permiten el acceso a la ayuda, lo que provoca a su vez dos importantes efectos:

- La fragmentación del mercado, que debilitará la posición del consumidor en la adquisición del vehículo y un aumento del poder de fabricante y concesionarios, pues no podrá comparar ofertas de vendedores de cualquier punto de España sino solo de los concesionarios de su región.
- Y, derivado del efecto anterior, un posible aumento del poder de mercado de los oferentes, que puede trasladarse en forma de un empeoramiento de las condiciones para el consumidor, incluido el precio.

Además, el reforzamiento del poder de mercado de los oferentes se puede ver agravado por el hecho de tener que presentar las solicitudes de ayuda necesariamente a través de las entidades adheridas, no contemplándose la tramitación de la ayuda de forma independiente (si el consumidor renunciara al descuento que pudiera ofrecer el fabricante).

Conclusiones y recomendaciones:

En definitiva, estas limitaciones en cuanto al establecimiento constituyen restricciones a la competencia en forma de requisitos injustificados que fragmentan el mercado, relajando así la competencia entre oferentes y, por tanto, atenuando las ventajas para el consumidor que, en principio, deberían derivarse de dichas medidas.

Además, estos requisitos no parecen estar vinculados a la consecución de los objetivos medioambientales, puesto que dicha finalidad se conseguiría igualmente en ausencia de ellos, y pueden incluso ir en contra de su consecución pues los mayores precios pueden disuadir la compra de un vehículo eléctrico o híbrido si los fondos del Programa se han agotado en su CCAA.

Finalmente, se señala que estas **restricciones en cuanto al establecimiento no están habilitadas por la normativa nacional** pues el mencionado artículo 12 del RD 266/2021 solo habilita a las CCAA para establecer requisitos relativos a los destinatarios últimos, no para introducir una condicionalidad relativa a la oferta.

Por todo ello, se realizan las siguientes **recomendaciones** a las CCAA:

1. No establecer condicionantes territoriales sobre los intermediarios o vendedores a quienes el beneficiario puede adquirir el vehículo, de forma que este pueda aprovechar, en toda su extensión, la pluralidad de oferentes existentes, no solo en el mercado presencial sino en el mercado online.
2. Permitir la tramitación de la ayuda directamente por los propios beneficiarios.



CONTRATO POR MEDIOS ELECTRÓNICOS: COMPENSIÓN POR PARTE DEL CONSUMIDOR

(Sentencia TJUE, cuestión prejudicial C-249/21)

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha dictado una sentencia por la que interpreta la Directiva 2011/83/UE sobre los derechos de los consumidores, estableciendo que para que el consumidor quede válidamente vinculado por un contrato celebrado por medios electrónicos debe comprender sin ambigüedad, a partir de la expresión que figure en el botón de pedido, que queda obligado a realizar el pago.

La petición de decisión prejudicial se produjo en el contexto de un litigio entre un ciudadano y una empresa por la reclamación de cantidad por cancelación de una reserva hotelera realizada a distancia por medios electrónicos.

Tras consultar la información de la página web del establecimiento, pulsó el botón “Reservar”, introdujo los datos personales y finalmente pulsó el botón “Finalizar la reserva”. Finalmente no utilizó el servicio pero el hotel le facturó gastos de cancelación de la reserva. Formuló demanda ante un tribunal alemán y éste plantea cuestión prejudicial ante el TJUE sobre si, en el marco de un proceso de pedido relativo a la celebración de un contrato a distancia por medios electrónicos, para determinar si una formulación inscrita en el botón de pedido -como «finalizar la reserva»- es «correspondiente» a la expresión «pedido con obligación de pago», hay que atender únicamente a la expresión que figura en dicho botón o bien es preciso tener también en cuenta las circunstancias que rodean el proceso de pedido.

El TJUE recuerda que, según la Directiva, cuando un contrato a distancia se celebra por medios electrónicos mediante un proceso de pedido y va acompañado de una obligación de pago para el consumidor, **el comerciante debe, por un lado, proporcionar a ese consumidor, justo antes de que efectúe el pedido, la información esencial relativa al contrato y, por otro, informarle expresamente de que al efectuar el pedido queda sujeto a una obligación de pago.**



Por lo que respecta a esta última obligación, del tenor literal de la Directiva resulta que **el botón de pedido o la función similar deben etiquetarse con una expresión que sea fácilmente legible y carente de ambigüedad, que indique que el hecho de realizar el pedido implica la obligación del consumidor de pagar al comerciante**. Si bien la Directiva menciona la expresión «pedido con obligación de pago», también resulta de su tenor que esta última formulación tiene carácter ilustrativo y que los Estados miembros pueden admitir que el comerciante utilice cualquier otra formulación correspondiente, siempre que no sea ambigua en cuanto al nacimiento de dicha obligación.

Por consiguiente, en el supuesto de que una normativa nacional cuyo objeto sea trasponer la Directiva no contenga ejemplos concretos de formulaciones correspondientes, a imagen de la propia Directiva, los comerciantes pueden recurrir a cualquier expresión de su elección, siempre que **de dicha expresión resulte inequívocamente que el consumidor está sujeto a una obligación de pago desde el momento en el que pulse el botón de pedido o active la función similar**.

El Tribunal añade que también se desprende claramente del tenor de la Directiva que los que deben contener una formulación de este tipo son el botón o la función similar, de modo que **únicamente debe tenerse en cuenta la expresión que figure en ese botón o función similar** para determinar si el comerciante ha cumplido la obligación que le incumbe de velar por que, al efectuar el pedido, el consumidor confirme expresamente que es consciente de que este implica una obligación de pago.

En estas circunstancias, el tribunal nacional deberá comprobar en particular si, en alemán, tanto en el lenguaje corriente como para el consumidor medio, normalmente informado y razonablemente atento y perspicaz, el término «reserva» está asociado necesaria y sistemáticamente al nacimiento de una obligación de pago. En caso negativo, le corresponderá declarar la ambigüedad de la expresión «finalizar la reserva», de modo que no podrá considerarse que esta expresión es una formulación correspondiente a la expresión «pedido con obligación de pago» mencionada en la Directiva.



PERTE-VEC. Orden ICT/359/2022, de 25 de abril, por la que se modifican la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia; y la Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa su convocatoria para 2022.

Fecha de publicación: BOE 27.04.2022

PDF (BOE-A-2022-6796 - 8 págs. - 232 KB)

DUA. Resolución de 26 de abril de 2022, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se corrigen errores en la Resolución de 29 de marzo de 2022, por la que se modifica la de 11 de julio de 2014, en la que se recogen las instrucciones para la formalización del documento único administrativo (DUA).

Fecha de publicación: BOE 03.05.2022

PDF (BOE-A-2022-7136 - 1 pág. - 192 KB)

IRPF. Orden HFP/379/2022, de 28 de abril, por la que se aprueban los modelos de declaración del Impuesto sobre Sociedades y del Impuesto sobre la Renta de no Residentes correspondientes a establecimientos permanentes y a entidades en régimen de atribución de rentas constituidas en el extranjero con presencia en territorio español, para los períodos impositivos iniciados entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021, se dictan instrucciones relativas al procedimiento de declaración e ingreso y se establecen las condiciones generales y el procedimiento para su presentación electrónica.

Fecha de publicación: BOE 04.05.2022

PDF (BOE-A-2022-7188 - 201 págs. - 5.556 KB)

Laboral. Convenios colectivos. Resolución de 22 de abril de 2022, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registran y publican los Acuerdos de modificación y de subsanación de errores del IV Convenio colectivo estatal de la industria, las nuevas tecnologías y los servicios del sector del metal.

Fecha de publicación: BOE 05.05.2022

PDF (BOE-A-2022-7391 - 4 págs. - 209 KB)

PERTE-VEC. Orden ICT/426/2022, de 13 de mayo, por la que se modifica la Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa su convocatoria para 2022, y se modifica la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Fecha de publicación: BOE 14.05.2022

PDF (BOE-A-2022-7859 - 2 págs. - 194 KB)

Transportes. Resolución de 6 de mayo de 2022, del Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, por la que se establecen procedimientos de control de la jornada laboral de conductores en el sector de transportes por carretera, de acuerdo con lo establecido en la Directiva 2020/1057, de 15 de julio.

Fecha de publicación: BOE 19.05.2022

PDF (BOE-A-2022-8227 - 3 págs. - 200 KB)

PERTE VEC. Corrección de errores de la Orden ICT/426/2022, de 13 de mayo, por la que se modifica la Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa su convocatoria para 2022, y se modifica la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Fecha de publicación: BOE 20.05.2022

PDF (BOE-A-2022-8295 - 1 pág. - 188 KB)

Riesgos laborales. Real Decreto 395/2022, de 24 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 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.

Fecha de publicación: BOE 25.05.2022

PDF (BOE-A-2022-8521 - 4 págs. - 232 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.

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)**