

BOLETÍN JURÍDICO

MENSUAL

JUNIO 2022

GANVAM



JUNIO



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. ¿Cómo puedo denunciar a un particular que se dedica a comprar vehículos para revenderlos?.....Pág. 3
2. ¿Qué garantía tiene la venta de un vehículo para un sorteo?.....Pág. 4
3. ¿Quién paga la reparación si el presupuesto del taller es superior al del perito de la aseguradora?.....Pág. 5
4. ¿Tengo derecho a devolver un vehículo comprado en subasta si leí mal los kilómetros?.....Pág. 6
5. ¿Qué pasa si un establecimiento anuncia vehículos a 1 euro para atraer más clientes?.....Pág. 7

NOTICIAS

Puntos de recarga de vehículos eléctricos obligatorios en 2023 en edificios de uso no residencial con aparcamiento.....Pág. 8

JURISPRUDENCIA

El taller no adquiere por usucapión la propiedad del vehículo abandonado en sus instalaciones.....Pág. 9

DISPOSICIONES LEGALES

.....Pág. 11

1. ¿CÓMO PUEDO DENUNCIAR A UN PARTICULAR QUE SE DEDICA A COMPRAR VEHÍCULOS PARA REVENDERLOS?

“

A través de los anuncios que publica en Internet, un asociado nos dice tener constancia de que un particular se dedica a comprar vehículos usados para revenderlos y obtener un ingreso económico. El volumen de vehículos que anuncia es muy alto y, por lo que ha investigado, lo hace como particular por lo que, al no pagar impuestos por la actividad, puede venderlos más baratos. Pregunta si es legal y cómo podría denunciarlo.

”

Parece que nos encontramos ante el ejercicio de una actividad económica “no legalizada”, es decir, se trata de una persona física que esta realizando la actividad de comercio al por menor de vehículos sin estar dado de alta en la misma en el Censo de empresarios de la Agencia Tributaria, por lo que no repercutiría IVA en la venta de los vehículos ni declararía los ingresos obtenidos. De ahí que su margen de “beneficio” sea mayor que el de un establecimiento de compraventa de vehículos y pueda competir con unos precios más bajos.

Cualquier persona puede poner en conocimiento de la Administración Tributaria hechos o situaciones que puedan ser constitutivos de infracciones tributarias o tener trascendencia para la aplicación de los tributos. Para ello, la Agencia Tributaria dispone de un [canal de denuncias](#) en su web y también puede presentarse una denuncia en una oficina.

Recibida la denuncia, se remitirá al órgano competente para realizar las actuaciones que pudieran proceder. Si existen indicios suficientes de veracidad en los hechos imputados y estos eran desconocidos por la Administración tributaria, puede motivar una inspección, además de que se conservan los datos del denunciado para su posible utilización futura.

No se considera al denunciante interesado en las actuaciones administrativas que se inicien como consecuencia de la denuncia ni se le informará del resultado de las mismas. Tampoco el denunciado conocerá quién le ha denunciado.



2. ¿QUÉ GARANTÍA TIENE LA VENTA DE UN VEHÍCULO PARA UN SORTEO?

“Un concesionario vende un VN a una empresa que realizará un sorteo y lo incluirá en el lote de artículos sorteados. Hasta entonces estará en la exposición de la empresa y se matriculará posteriormente a nombre del afortunado en el sorteo, que no se va a celebrar hasta varios meses después. Se pregunta cuándo comienza a contar la garantía, si es con la factura de venta, con la entrega al cliente o cuando se matricule.”

En cuanto que la compradora es una empresa de eventos, la responsabilidad en garantía del vendedor es frente a dicha empresa de eventos, no frente al cliente que finalmente gane el sorteo.

Siendo la compradora una empresa, no tiene carácter de consumidor final por lo que el concesionario vendedor no está obligado a dar los 3 años de garantía que establece la Ley general para la Defensa de los Consumidores y Usuarios al regular la garantía en la venta de bienes de consumo, pues su ámbito de aplicación es la venta de profesional a consumidor.

Será posible entonces que el concesionario vendedor y la empresa de eventos compradora pacten lo que deseen en cuanto a qué responsabilidad van a exigirse por las averías que puedan manifestarse con posterioridad a la entrega del vehículo, tanto en contenido como en plazo. Si no se excluyen en contrato, son de aplicación los vicios ocultos por 6 meses.

Cuando el vehículo se sortea y tenga un nuevo dueño, éste deberá exigir cualquier responsabilidad a la empresa de eventos. Además de que el vehículo dispondrá de la garantía que pueda dar la marca que, en cuanto a su fecha de inicio, dependerá de las condiciones de la garantía que haya establecido la marca. Puede que empiece a contar desde la venta a la empresa de eventos o desde la matriculación, por ejemplo.



3. ¿QUIÉN PAGA LA REPARACIÓN SI EL PRESUPUESTO DEL TALLER ES SUPERIOR AL DEL PERITO DE LA ASEGURADORA?



En el curso de una reparación, se ha ido actualizando el presupuesto a medida que se iba viendo qué intervención era necesaria, siempre con el seguimiento del perito. En el momento del cierre pericial, el presupuesto de la aseguradora es considerablemente más bajo que lo presupuestado por el taller reparador debido al menor precio que la compañía paga por la mano de obra. Una vez realizada la reparación, la aseguradora se niega a abonar el precio/hora de la mano de obra que tiene establecido el taller, por lo que propone abonar al cliente la cantidad que ellos presupuestaron y que sea el cliente quien pague la factura de reparación, por lo que tendría que ser éste quien asuma la diferencia.



Entendemos que el cliente no tiene contratada la libre elección de taller y ha solicitado realizar la reparación en un taller no concertado con la aseguradora cuyo precio/hora MO excede de lo que la aseguradora paga a sus talleres autorizados. En esta situación, la única salida para que el taller pueda prestar el servicio al precio que tiene establecido para su MO es que sea el cliente quien abone la factura y la compañía le indemnice en la cantidad que le corresponda de acuerdo a su póliza.

Los talleres pueden establecer libremente el precio/hora MO y el cliente tendrá que abonarlo si quiere recibir el servicio. Si luego la aseguradora no le indemniza la totalidad, es el cliente quien tendrá que reclamar a la aseguradora lo que corresponda en función de la póliza que tenga contratada o lo que se acredite que realmente cuesta la reparación en el mercado.

Cuando las aseguradoras llegan a acuerdos con los talleres para trabajar como taller concertado, establecen precios/hora MO que están por debajo de lo que los talleres tienen como precio al público. Pero el taller decide libremente aceptar esas condiciones. Son dos empresas, taller y aseguradora, que se ponen de acuerdo en trabajar en unas condiciones. El taller acepta un precio menor por recibir esa mayor carga de trabajo.

Cuando un cliente desea que se le repare el vehículo en un determinado taller y su precio/hora MO supera el que el seguro ha presupuestado, el taller podrá prestar el servicio a su precio pero siendo su cliente el propietario del vehículo, no la aseguradora. El cliente firmaría la OR o el presupuesto, y abonaría la factura según el precio/hora MO del taller. Y después será el cliente quien tenga que reclamar a la aseguradora que le abone la indemnización.

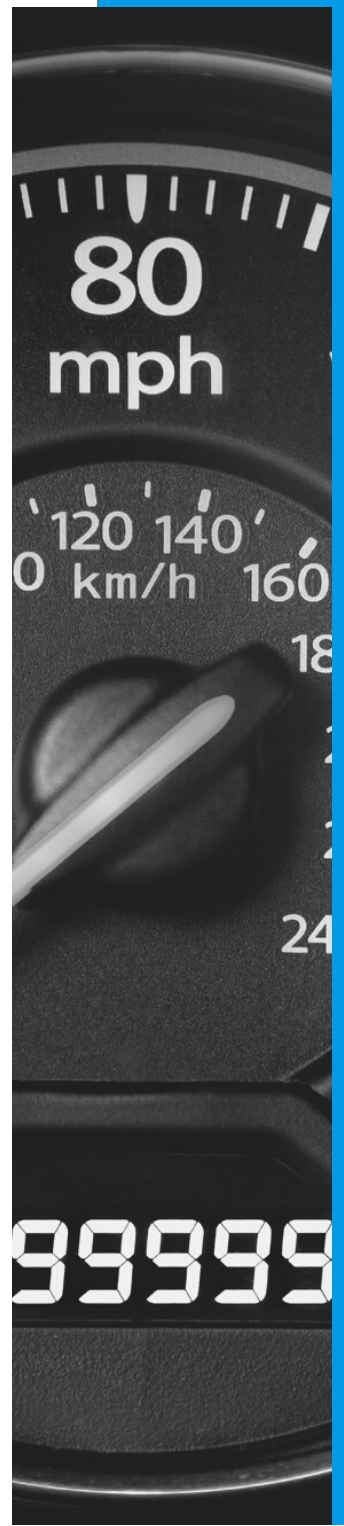


4. ¿TENGO DERECHO A DEVOLVER UN VEHÍCULO COMPRADO EN SUBASTA SI LEÍ MAL LOS KILÓMETROS?

Un compraventa ha comprado un vehículo en una subasta online. Al recoger el vehículo y la documentación, se dan cuenta de que no entendieron bien los kilómetros y no tiene 20.000 sino 200.000. Quiere deshacer la operación porque en esos términos ya no le interesaría.

Para que una de las partes pueda resolver una compraventa ya perfeccionada, ha de existir un incumplimiento por la otra parte. En este caso no parece que concurra ningún incumplimiento por parte del vendedor, pues informó correctamente de cuántos kilómetros tenía el vehículo, lo que podía verse en la información del anuncio disponible antes de la subasta. Lo que se ha producido es un error de apreciación en el comprador no motivado por el vendedor. No existiría, por tanto, causa para resolver la operación.

Habrà que estar, no obstante, a cuáles son las condiciones de la subasta. Al inscribirse para la subasta, el comprador habrá aceptado unas condiciones de participación entre las que podría haber algún plazo de desistimiento del comprador. De no ser así, el comprador es quien tendrá que asumir las consecuencias de su error, más allá de que la empresa de subastas pueda ofrecerle una solución como atención comercial.



5. ¿QUÉ PASA SI UN ESTABLECIMIENTO ANUNCIA VEHÍCULOS A 1 EURO PARA ATRAER MÁS CLIENTES?



Al hacer una búsqueda de vehículos usados en venta, aparece un anuncio en que un establecimiento ofrece un vehículo al precio de 1 euro. No parece que sea un error sino una fórmula para hacerse publicidad y atraer clientes pues, como era esperable, el vehículo no está disponible a ese precio.



Si bien es cierto que cualquier consumidor con un entendimiento medio que ve un vehículo a 1 euro sabe o puede al menos sospechar que no va a ser así, si un establecimiento consciente y deliberadamente utilizara esta práctica para atraer a potenciales clientes, estaríamos ante un acto de competencia desleal sancionable por pretender de mala fe distorsionar la competencia del mercado en su favor.

Se considera competencia desleal (Art. 4.1 [Ley 3/1991 Competencia Desleal](#)):

1. *Se reputa desleal todo comportamiento que resulte objetivamente contrario a las exigencias de la buena fe.*

En las relaciones con consumidores y usuarios se entenderá contrario a las exigencias de la buena fe el comportamiento de un empresario o profesional contrario a la diligencia profesional, entendida ésta como el nivel de competencia y cuidados especiales que cabe esperar de un empresario conforme a las prácticas honestas del mercado, que distorsione o pueda distorsionar de manera significativa el comportamiento económico del consumidor medio o del miembro medio del grupo destinatario de la práctica, si se trata de una práctica comercial dirigida a un grupo concreto de consumidores.

Si, en cambio, lo que encontramos es anuncios con precios que son más baratos que la media del mercado pero pueden ser creíbles para un potencial comprador e, igualmente, los vehículos resultan no estar finalmente disponibles, estaríamos ante la utilización de publicidad engañosa. Por supuesto, descartando los casos en que simplemente se haya producido un error tipográfico. Si la práctica es reiterada, se reputaría engañosa cuando (Art. 22.2):

2. *Realizar una oferta comercial de bienes o servicios a un precio determinado para luego, con la intención de promocionar un bien o servicio diferente, negarse a mostrar el bien o servicio ofertado, no aceptar pedidos o solicitudes de suministro, negarse a suministrarlo en un período de tiempo razonable, enseñar una muestra defectuosa del bien o servicio promocionado o desprestigiarlo.*



PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS OBLIGATORIOS EN 2023 EN EDIFICIOS DE USO NO RESIDENCIAL CON APARCAMIENTO

A partir del año 2023 todos los edificios de uso no residencial privado que tengan un aparcamiento con al menos 20 plazas deberán disponer de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

Así lo establece el artículo 15.3 de la [Ley 7/2021](#), de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, según el cual “antes del 1 de enero de 2023, todos los edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con una zona de uso aparcamiento con más de veinte plazas, ya sea en el interior o en un espacio exterior adscrito, deberán cumplir la exigencia relativa a las dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos que establezca el Código Técnico de la Edificación.”

Posteriormente, en el [Real Decreto-ley 29/2021](#), de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, se regulan estas obligaciones. Dice su artículo 4:

- Con carácter general, se instalará una estación de recarga por cada 40 plazas de aparcamiento o fracción, hasta 1.000 plazas, y una estación de recarga más por cada 100 plazas adicionales o fracción.

- En los edificios que sean titularidad de la Administración General del Estado o de los organismos públicos vinculados a ella o dependientes de la misma, se instalará una estación de recarga por cada 20 plazas de aparcamiento o fracción, hasta 500 plazas, y una estación de recarga más por cada 100 plazas adicionales o fracción.

Se excluye de estas obligaciones a los edificios protegidos oficialmente por ser parte de un entorno declarado o en razón de su particular valor arquitectónico o histórico, en la medida en que el cumplimiento de la exigencia pudiese alterar de manera inaceptable su carácter o aspecto, según determine la autoridad competente en materia de protección del patrimonio.



EL TALLER NO ADQUIERE POR USUCAPIÓN LA PROPIEDAD DEL VEHÍCULO ABANDONADO EN SUS INSTALACIONES

Sentencia Audiencia Provincial de Palencia nº 48/2022



Tras la reparación de una furgoneta, el propietario no abonó la factura, siendo retenido el vehículo por el taller en prenda, donde se ha mantenido durante nueve años. El taller solicita la adquisición por usucapión de conformidad con lo establecido en el art. 1955 CC al haber transcurrido más de nueve años de posesión continuada del bien desde el depósito y subsiguiente abandono del mismo en sus instalaciones.

El tribunal no entiende admisible este planteamiento pues si bien es cierto que el art. 1955, párrafo segundo, admite la prescripción de cosas muebles por la posesión no interrumpida de seis años sin necesidad de ninguna otra condición, también lo es que dicha posesión, a tenor del art. 1941 CC, debe serlo en concepto de dueño, lo que no puede afirmarse en el presente caso.

Así lo deja claro la jurisprudencia, como la sentencia 298/2005 de 29 de abril: "en cuanto al requisito de que la posesión sea "en concepto de dueño", la sentencia de 7 de febrero de 1997 recoge la doctrina jurisprudencial al respecto: "La sentencia de 14 de marzo de 1991 expresa: es doctrina de esta Sala la que como dice de manera expresa el art. 447 del Código Civil y reitera el 1941, solo la posesión que se adquiere y disfruta en concepto de dueño puede servir de título para adquirir el dominio, y tan terminantes son estos preceptos que el Tribunal Supremo al aplicarlos hubo de declarar que tanto la prescripción ordinaria como la extraordinaria no pueden tener lugar en armonía con el art. 1941 sin la base de una posesión continuada durante todo el tiempo necesario para prescribir en concepto de dueño (sentencias de 17 de febrero de 1894 , 27 de noviembre de 1923 , 24 de diciembre de 1928 , 29 de enero de 1953 y 4 de julio de 1963); que la posesión en concepto de dueño, como requisito esencial básico, tanto de la usucapión ordinaria como de la extraordinaria, no es un concepto puramente subjetivo o intencional, ya que el poseedor por mera tenencia o por título personal, reconociendo el dominio en otra persona, no puede adquirir por prescripción, aunque quiera dejar de poseer en un concepto y pasar al "animus domini" (sentencia de 19 de junio de 1984) y, finalmente, para que pueda originarse la prescripción adquisitiva, incluso la extraordinaria, como medio de adquirir el dominio, se requiere, no sólo el transcurso de los treinta años sin interrupción en la posesión, sino que esta posesión no sea simple tenencia material o posesión natural, sino que sea la civil, es decir, la tenencia unida a la intención de haber la cosa como suya, en concepto de dueño.

Asimismo, la de 3 de junio de 1993 reitera que la posesión en concepto de dueño ha de basarse en actos inequívocos, con clara manifestación externa en el tráfico, sin que baste la mera tenencia material, sino que a ella se añadirá la intención de haber la cosa como suya, y concluye la de 18 de octubre de 1994 que no es suficiente la intención (aspecto subjetivo) para poseer en concepto de dueño, sino que se requiere un elemento causal o precedente objetivo que revele que el poseedor no es mero detentador, cuya prueba tampoco se ha producido en este supuesto litigioso, sin que exista ningún precepto que sostenga que la posesión en concepto de dueño deba presumirse".

Pues bien, en el caso enjuiciado no puede afirmarse que la posesión lo sea en concepto de dueño pues nace como consecuencia del derecho de retención "en prenda" de quien ha ejecutado una obra en cosa mueble (art. 1600 CC), surgiendo una posesión que no puede considerarse en concepto de dueño pues el deudor sigue siendo dueño de la cosa (conforme a la previsión que establece el art. 1869 CC para la prenda).

Esta naturaleza de la posesión la deduce la demandante de la tenencia del objeto, el vehículo, durante más de nueve años en sus instalaciones. Pero, en realidad, lo que ha sucedido es que esa retención se ha extendido durante todo ese periodo por el abandono que del bien ha realizado su propietario. Sin embargo, no puede afirmarse que esa posesión se pueda considerar en concepto de dueño pues esta «...ha de basarse en actos inequívocos, con clara manifestación externa en el tráfico, sin que baste la mera tenencia material, sino que a ella se añadirá la intención de haber la cosa como suya, en concepto de dueño», (S. TS. 547/1993 de 3 de junio), lo que es evidente que no es el caso pues lo único que puede afirmarse de la existencia del vehículo en las instalaciones del demandante es que se trata de una mera tenencia como consecuencia del derecho de garantía que supone la retención pues no se han probado otros actos que exterioricen una situación pública de dominio sobre el bien o que pongan de manifiesto la idea de ser o hacerse dueño del mismo por quien es su mero poseedor, así, no consta que hay sido utilizado o que se hayan desplegado sobre él otros derechos que no sea la mera tenencia en las instalaciones de la actora.

Aunque el vehículo se encuentre en una situación práctica de abandono (aunque la titularidad administrativa sigue siendo del propietario), ello no permite transformar, sin más, la tenencia derivada de la garantía en propiedad por vía de la usucapión. Lo que permite la situación existente es el ejercicio de los derechos derivados de dicha garantía a fin de cobrar la deuda con cargo al bien.



Ayudas. Orden ICT/474/2022, de 20 de mayo, por la que se modifica la Orden ICT/1117/2021, de 9 de octubre, por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas de apoyo a Agrupaciones Empresariales Innovadoras con objeto de mejorar la competitividad de las pequeñas y medianas empresas y se procede a la convocatoria correspondiente al año 2021, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Fecha de publicación: BOE 27.05.2022

PDF (BOE-A-2022-8696 - 5 págs. - 217 KB)

Medio Ambiente. Gases de efecto invernadero. Resolución de 30 de mayo de 2022, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se determinan los valores medios nacionales de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos.

Fecha de publicación: BOE 31.05.2022

PDF (BOE-A-2022-8898 - 2 págs. - 193 KB)

IVA. Modelo 369. Orden HFP/493/2022, de 30 de mayo, por la que se modifica la Orden HAC/610/2021, de 16 de junio, por la que se aprueba el modelo 369 "Impuesto sobre el Valor Añadido. Autoliquidación de los regímenes especiales aplicables a los sujetos pasivos que presten servicios a personas que no tengan la condición de sujetos pasivos, que efectúen ventas a distancia de bienes y ciertas entregas interiores de bienes" y se determinan la forma y procedimiento para su presentación.

Fecha de publicación: BOE 02.06.2022

PDF (BOE-A-2022-9025 - 5 págs. - 213 KB)

Colaborador social. Orden HFP/534/2022, de 6 de junio, por la que se modifica la Orden HAC/1398/2003, de 27 de mayo, por la que se establecen los supuestos y condiciones en que podrá hacerse efectiva la colaboración social en la gestión de los tributos, y se extiende ésta expresamente a la presentación telemática de determinados modelos de declaración y otros documentos tributarios.

Fecha de publicación: BOE 13.06.2022

PDF (BOE-A-2022-9606 - 5 págs. - 211 KB)

Seguridad Social. Real Decreto 453/2022, de 14 de junio, por el que se regula la determinación del hecho causante y los efectos económicos de la pensión de jubilación en su modalidad contributiva y de la prestación económica de ingreso mínimo vital, y se modifican diversos reglamentos del sistema de la Seguridad Social que regulan distintos ámbitos de la gestión.

Fecha de publicación: BOE 15.06.2022

PDF (BOE-A-2022-9850 - 14 págs. - 270 KB)

Tributos. IAE. Resolución de 8 de junio de 2022, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se modifica el plazo de ingreso en periodo voluntario de los recibos del Impuesto sobre Actividades Económicas del ejercicio 2022 relativos a las cuotas nacionales y provinciales y se establece el lugar de pago de dichas cuotas.

Fecha de publicación: BOE 15.06.2022

PDF (BOE-A-2022-9930 - 1 pág. - 188 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)**