

Julio/Agosto 2020



BOLETÍN JURÍDICO MENSUAL

CONSULTAS

1. ¿Cuándo pasa la itv una autocaravana de alquiler?.....Pág. 2
2. ¿Qué documento firmar con un cliente que trae un motor para sustituir a su vehículo?.....Pág. 2
3. ¿Sobre qué valor se liquida el Impuesto de matriculación de un VO importado?.....Pág. 3
4. ¿Tiene garantía el todoterreno que vende un agricultor?.....Pág. 4
5. ¿Vale para el RENOVE achatar un vehículo de un familiar?.....Pág. 4

NOTICIA

Nueva prórroga de las inspecciones ITV

Cambio en los plazos para visar las autorizaciones transporte.....Pág. 5

JURISPRUDENCIA

Plan MOVEA 2017: Nulidad parcial por vulnerar competencias autonómicas (ss TS, Sala cont-adm, Sec. 3ª, nº 724/2020).....Pág. 6

DISPOSICIONES LEGALESPág. 7

¿Qué es el Boletín Jurídico Mensual de GANVAM?

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

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

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

CONSULTAS

1. ¿CUÁNDO PASA LA ITV UNA AUTOCARAVANA DE ALQUILER?

Nos pregunta un rent a car cuándo tienen que pasar la itv las autocaravanas de alquiler pues en la ficha técnica pone a los 2 años, pero tiene entendido que tras el cambio en la normativa la pasaban igual que los turismos.

El 20 de mayo de 2018 entró en vigor una nueva normativa de ITV (RD 920/2017) que cambia la periodicidad de la inspección para los vehículos de alquiler. Anteriormente pasaban la primera inspección a los dos años, pero con la nueva ley sería a los cuatro años en caso de turismos (M1) y a los dos años en furgonetas (N1).



El cambio se produce porque en la normativa anterior se establecía una periodicidad para los *vehículos de uso privado destinados al transporte de personas hasta nueve plazas* (cuatro años) y otra distinta para los destinados a *servicio de alquiler* (dos años). Pero en la norma actual ya no hay una periodicidad especial para los de alquiler sino que se les aplicaría la general que corresponda por **categoría** de vehículo:

- **Categoría M1:** vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y de sus equipajes, con un máximo de ocho plazas, excluida la del conductor.

Hasta 4 años: Exento.

De más de 4 años: Bienal.

De más de 10 años: Anual.

- **Categoría M2, M3:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje con más de ocho plazas, excluida la del conductor.

Hasta 5 años: Anual.

De más de 5 años: Semestral.

- **Categoría N1:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.

Hasta 2 años: Exento.

De 2 a 6 años: Bienal.

De 6 a 10 años: Anual.

De más de 10 años: Semestral.

Los únicos servicios para los que se mantiene una periodicidad específica son los taxis, vehículos de autoescuela, ambulancias, y vehículos de transporte de escolares y menores. Los vehículos de alquiler pasarán la inspección según la periodicidad que corresponda a su categoría, por lo que si la autocaravana es categoría M1 pasará la primera inspección a los 4 años y si es N1 a los 2 años.

2. ¿QUÉ DOCUMENTO FIRMAR CON UN CLIENTE QUE TRAE UN MOTOR PARA SUSTITUIR A SU VEHÍCULO?

Pregunta un taller cómo podría realizarle un documento a un cliente que aporta un motor para sustituir a su vehículo, realizando el taller el montaje, y a fin de no tener ninguna responsabilidad si la pieza no está bien. Se trata de un motor que el cliente ha adquirido en un desguace y solicita al taller que se lo monte.

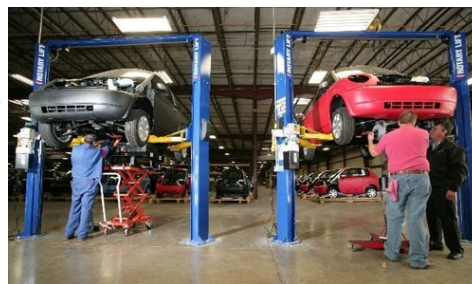
Cuando es el cliente quien trae la pieza, el taller se encuentra con la dificultad de que si después de instalárselo ese elemento da algún problema el taller no podrá acudir a la garantía que le daría su distribuidor. Aunque lo cierto es que el taller que se limita a instalar esa pieza solo tendría que **garantizar su mano de obra**, por lo que si ha hecho bien su trabajo no tendría nada de que responder si la pieza resultara defectuosa u originara algún problema.

CONSULTAS

La posible **garantía** respecto de esa pieza si es defectuosa deberá exigirla el propio cliente al vendedor de la misma, que es quien tendrá que hacerse cargo de repararla o sustituirla por una nueva, así como de los otros daños que haya podido ocasionar al vehículo. La **mano de obra** que se necesite ahora para repararla o volver a instalarla será cosa del cliente, que podrá en su caso reclamarla como indemnización de daños y perjuicios al vendedor de la pieza.

En la **factura** de la reparación el taller habrá de indicar que el motor ha sido aportado por el cliente. Es importante que el taller diferencie en la factura qué piezas ha suministrado el taller y cuáles ha traído el cliente. Así como, si fuera el caso, los posibles problemas que pueden originarse de la instalación de ese elemento.

Por supuesto el taller puede y debe negarse a instalar toda pieza que considere que no es adecuada para el vehículo. El taller sí se responsabiliza de que las piezas que instale sean adecuadas para el vehículo, lleven fijada de manera legible e indeleble la marca del fabricante, y lleven la contraseña de homologación obligatoria.



3. ¿SOBRE QUÉ VALOR SE LIQUIDA EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN DE UN VO IMPORTADO?

Nos pregunta un asociado si es correcto liquidar por factura el Impuesto de matriculación de un vehículo usado de importación. Se trata de un vehículo procedente de Francia y quiere saber si puede liquidarlo según la factura, ya que no aparece en las tablas de Hacienda.

A efectos de la liquidación del Impuesto de matriculación se considera que un vehículo es usado cuando tiene más de 6 meses y más de 6.000 kms. Tienen que cumplirse ambos requisitos. Siendo así, el valor que se ha de tomar como **base imponible** para calcular el Impuesto de matriculación es su **valor de mercado** en la **fecha de devengo del impuesto**. En los vehículos nuevos, en cambio, se calcula sobre el precio de la factura de compra.

El valor que se ha de tomar como base imponible para calcular el Impuesto de matriculación es su valor de mercado en la fecha de devengo del impuesto

Pero cuál es el valor de mercado: ¿factura, tablas de Hacienda, boletín de GANVAM? Lo cierto es que la ley (art. 69 [Ley 38/1992](#)) no define qué se entiende por valor de mercado y, desde luego, no dice que se haya de liquidar por la factura. Solo dice que para determinar el valor de mercado se "*podrán utilizar*" los precios de las tablas que publica cada año Hacienda (baremo de transferencias).

En definitiva, si liquidamos por tablas no habrá problema, Hacienda tiene que darlo por válido. Si liquidamos por factura dependerá de si Hacienda considera que se corresponde o no con el valor de mercado. Cuidado, por tanto, con precios muy bajos respecto de la valoración en tablas. Si Hacienda no acepta el valor declarado, el interesado tendría que presentar una tasación pericial contradictoria para rebatir el valor determinado por Hacienda.

Esto es especialmente importante cuando el vehículo no aparece en las tablas, pues solo están los turismos y vehículos comerciales pequeños. En estos casos se puede tomar como referencia el valor de los boletines de GANVAM para al menos comprobar que el precio de la factura está en valores de mercado. Si está muy por debajo es posible que Hacienda no lo admita y nos aplique una valoración superior.

CONSULTAS

4. ¿TIENE GARANTÍA EL TODOTERRENO QUE VENDE UN AGRICULTOR?

Una empresa dedicada a la agricultura vende un todoterreno que utilizaban los trabajadores para ir al campo. Un año después recibe una carta de una asociación de consumidores en la que le reclaman la garantía por una avería que le ha surgido al vehículo.

En este tipo de venta la empresa no tiene obligación de dar **garantía** porque no es una explotación agrícola que no se dedica a la compraventa de vehículos, sino que puntualmente vende uno de los vehículos que utiliza en su actividad probablemente para sustituirlo por otro. La obligación de dar garantía nace cuando el vendedor es un profesional dedicado a la compraventa de vehículos.



Además, para que la garantía sea exigible ha de cumplirse un segundo requisito y es que el comprador sea un **consumidor** lo que, por el tipo de vehículo, probablemente no ocurrirá pues lo habitual es que un tractor lo compre un agricultor, que no tiene carácter de consumidor. Según, el Real Decreto 1/2007 que regula las obligaciones de garantía son consumidores *"las personas físicas que actúen con un propósito ajeno a su actividad comercial, empresarial, oficio o profesión. Son también consumidores a efectos de esta norma las personas jurídicas y las entidades sin personalidad jurídica que actúen sin ánimo de lucro en un ámbito ajeno a una actividad comercial o empresarial"*. Por tanto, un agricultor que va a dedicar el vehículo que compra -en este caso un tractor- a la explotación agraria no es un consumidor y no tendrá derecho a garantía en dicha compra.

No procede, en consecuencia, que una asociación de consumidores intervenga en esta reclamación. En este supuesto, vendedor y comprador tendrán que estar en cuanto a la responsabilidad exigible por averías, a lo que libremente hayan **pactado** en el contrato de compraventa. En caso de que no hubieran pactado nada, se estará al régimen general de saneamiento por vicios ocultos (plazo 6 meses) o la posible responsabilidad por incumplimiento de contrato (plazo 5 años), que tendrá que reclamar el comprador en vía judicial acreditando que el vehículo adolecía de algún defecto oculto en el momento de la venta que lo hagan inútil para el fin que le es propio.

5. ¿VALE PARA EL RENOVE ACHATARRAR UN VEHÍCULO DE UN FAMILIAR?

*El **Plan RENOVE 2020** de ayudas a la adquisición de vehículos, aplicable desde el 15 de junio, obliga a achatarra un vehículo a cambio cuando se adquiere un turismo (M1) o furgoneta (N1). Se plantea si el vehículo que se achatarra puede ser de un familiar directo.*

Los requisitos que debe cumplir el vehículo achatarra son los siguientes.

- ser **titularidad del beneficiario de la ayuda desde doce meses antes** a presentar la solicitud
- podrá ser indistintamente de categoría M1 ó N1
- antigüedad superior a 10 años en M1 y a 7 años en N1, a contar desde su matriculación hasta la fecha de solicitud de la o de matriculación del vehículo adquirido
- matriculado en España con anterioridad al 15 de junio de 2020
- con la ITV en vigor a fecha 14/03/2020
- Impuesto municipal de circulación pagado desde 2019

Es necesario, por tanto, que el vehículo que se adquiere y el que se achatarra sean titularidad de la misma persona. Y, además, el beneficiario de la ayuda ha de ser titular del achatarra desde doce meses antes de solicitarla por lo que no puede ser un vehículo que estuviera a nombre de otro familiar.

NOTICIAS

NUEVA PRÓRROGA DE LAS INSPECCIONES ITV

Respecto de los vehículos a los que la periodicidad de la inspección se les hubiera caducado después de la declaración del estado de alarma, el pasado 14 de marzo, y no hubieran podido pasarla de nuevo por el cierre de las estaciones durante el confinamiento, se estableció que podrían seguir circulando hasta los **treinta días** naturales posteriores a la finalización del estado de alarma y sus prórrogas (21 de junio).

Posteriormente, con la acumulación de vehículos a la espera de conseguir cita en la estación ITV, este plazo se amplió en **quince días** naturales más por cada semana transcurrida desde la declaración del estado de alarma hasta que se hubiera producido el vencimiento de la inspección de cada vehículo.

Esto no ha sido suficiente para poner a todos los vehículos al día por el elevado número de coches que necesita pasar la inspección tras la apertura de las estaciones, a los que se suman los que han ido cumpliendo la periodicidad desde entonces. Por ello, se ha prorrogado por tres meses la vigencia de las inspecciones que caduquen entre el 21 de junio y el 31 de agosto.

CAMBIO EN LOS PLAZOS PARA VISAR LAS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

A fin de flexibilizar las cargas administrativas de las empresas de transporte por carretera, se considera necesario dilatar en un año la posibilidad ordinaria de rehabilitar las autorizaciones que no hayan superado el trámite del **visado** en el año 2020, por no cumplir la totalidad de los requisitos, con el fin de que sus titulares dispongan de más tiempo para sanear su situación empresarial.

Además, se amplía excepcionalmente, por una sola vez, tanto para las empresas de mercancías como de viajeros, la periodicidad del trámite del visado, de dos a tres años, lo que permitirá normalizar paulatinamente la actividad ordinaria de los órganos afectados y aligerar los trámites administrativos que deben atender las empresas transportistas.



Así, se ha establecido que las autorizaciones de transporte por carretera a las que les correspondiera visar este año, podrán hacerlo en 2020 y 2021. Las que ya hayan sido visadas este año, deberán visar de nuevo en el año 2023. Las autorizaciones que les correspondiera visar en 2021, deberán hacerlo en 2022. Y a partir del año 2023 se volverá a la periodicidad de visado ordinaria.

JURISPRUDENCIA

PLAN MOVEA 2017: NULIDAD PARCIAL POR VULNERAR COMPETENCIAS AUTONÓMICAS (Sentencia Tribunal Supremo, Sala contencioso-administrativo Sec. 3ª, nº 724/2020, de 27 feb.)

La Generalitat de Cataluña interpuso recurso contra varios artículos de la norma que regula el Plan MOVEA 2107 de ayudas a la adquisición de vehículos de energías alternativas y la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, solicitando su nulidad por vulnerar el marco constitucional de distribución de competencias entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña en materia de energía y medio ambiente.

El recurso solicita la nulidad de los artículos 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13.1 y 3, 14.1 b) y c), 15.2, 16 y 17 y la disposición final primera del [Real Decreto 617/2017](#). El Tribunal estima la nulidad de los siguientes:

Se admite el recurso contra el **artículo 7** en lo que se refiere a que la tramitación de las ayudas se realice a través del sistema telemático de gestión que habilite el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, por considerar que impide a la Administración de la Generalitat de Cataluña gestionar la tramitación a través de sus propios recursos telemáticos invadiendo la competencia de la Comunidad Autónoma en materia de medio ambiente (artículo 114. EAC).

También se admite la impugnación del **artículo 8** que prevé la intervención únicamente de órganos de la Administración General del Estado para instruir y resolver el procedimiento de concesión, así como para el seguimiento de las subvenciones, eludiendo la competencia de la Generalitat de Cataluña para gestionar la concesión de las ayudas públicas, con arreglo a sus propios criterios y atendiendo a los principios de cooperación y colaboración institucional en los que se sustenta el marco constitucional competencial.

El **artículo 9** que prevé la intervención de una entidad colaboradora para la gestión de las ayudas se anula porque obvia totalmente las competencias autonómicas para gestionar la tramitación de las solicitudes de concesión de ayudas públicas.

También se estima la impugnación del **artículo 10** que regula la formalización y presentación de las solicitudes mediante la aplicación informática del Plan MOVEA, en la medida que el Estado está asumiendo las competencias ejecutivas que corresponden a la Generalitat de Cataluña conforme a los artículos 133.1 y 144.1 del Estatuto de Autonomía.

El **artículo 13** que regula la resolución y pago de las ayudas se anula por obviar la competencia de las Comunidades Autónomas para fijar el órgano competente, gestionar y resolver los expedientes en materia de concesión de ayudas públicas.

El **artículo 14** que regula las obligaciones de los beneficiarios y de los puntos de venta se anula porque obvia la competencia de las Comunidades Autónomas de comprobación y control financiero de las ayudas, interfiriendo en la competencia de la Generalitat para controlar el cumplimiento de las obligaciones.

El **artículo 15** que regula el régimen de adhesión de los puntos de venta de vehículos y las condiciones de registro en la web de las ayudas para puntos de recarga se impugna porque las Comunidades Autónomas no tienen acceso al programa informático del Plan MOVEA, declarando nulo el artículo por infringir la competencia autonómica en materia de gestión de las ayudas públicas relativas al fomento de la movilidad medioambiental sostenible.

El **artículo 16** que regula las facultades del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad en el seguimiento y control de las ayudas se anula porque desconoce la competencia autonómica para asumir la función ejecutiva de control de cumplimiento de las obligaciones impuestas a los beneficiarios de las ayudas y exigir las cantidades inadecuadamente percibidas.

El **artículo 17** que impone a la entidad colaboradora seleccionada la aportación de la documentación que justifique los pagos realizados, se declara nula por las mismas razones jurídicas que en el artículo 9.

DISPOSICIONES LEGALES

- **Fondo COVID-19.** Real Decreto-ley 22/2020, de 16 de junio, por el que se regula la creación del Fondo COVID-19 y se establecen las reglas relativas a su distribución y libramiento.

Fecha de publicación: BOE 17-06-2020

[PDF \(BOE-A-2020-6232 - 10 págs. - 227 KB\)](#)

- **Programa MOVES II.** 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 de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla.

Fecha de publicación: BOE 17-06-2020

[PDF \(BOE-A-2020-6235 - 35 págs. - 488 KB\)](#)

- **Traslado de residuos.** Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado. .

Fecha de publicación: BOE 19-06-2020

[PDF \(BOE-A-2020-6422 - 22 págs. - 367 KB\)](#)

- **Talleres.** Real Decreto 542/2020, de 26 de mayo, por el que se modifican y derogan diferentes disposiciones en materia de calidad y seguridad industrial.

Fecha de publicación: BOE 20-06-2020

[PDF \(BOE-A-2020-6472 - 32 págs. - 735 KB\)](#)

- **Estado de alarma. Concurso.** Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.

Fecha de publicación: BOE 24-06-2020

[PDF \(BOE-A-2020-6621 - 49 págs. - 861 KB\)](#)

- **Tributos. IS. IRNR.** Orden HAC/565/2020, de 12 de junio, por la que se aprueban los modelos de declaración del Impuesto sobre Sociedades y del Impuesto sobre la Renta de no Residentes correspondiente a establecimientos permanentes y a entidades en régimen de atribución de rentas constituidas en el extranjero con presencia en territorio español, para los periodos impositivos iniciados entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019, 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 26-06-2020

[PDF \(BOE-A-2020-6743 - 191 págs. - 6.321 KB\)](#)

- **Medidas urgentes. Empleo.** Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, de medidas sociales de reactivación del empleo y protección del trabajo autónomo y de competitividad del sector industrial.

Fecha de publicación: BOE 27-06-2020

[PDF \(BOE-A-2020-6838 - 30 págs. - 504 KB\)](#)

- **Interés de demora.** Resolución de 25 de junio de 2020, de la Secretaría General del Tesoro y Financiación Internacional, por la que se publica el tipo legal de interés de demora aplicable a las operaciones comerciales durante el segundo semestre natural del año 2020. .

Fecha de publicación: BOE 27-06-2020

[PDF \(BOE-A-2020-6848 - 1 pág. - 210 KB\)](#)

DISPOSICIONES LEGALES

- **Medidas urgentes.** Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo.

Fecha de publicación: BOE 06-07-2020

[PDF \(BOE-A-2020-7311 - 59 págs. - 1.119 KB\)](#)

- **Medidas urgentes.** Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda. .

Fecha de publicación: BOE 08-07-2020

[PDF \(BOE-A-2020-7432 - 52 págs. - 855 KB\)](#)

- **Residuos.** Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.

Fecha de publicación: BOE 08-07-2020

[PDF \(BOE-A-2020-7438 - 63 págs. - 1.392 KB\)](#)

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)