

# Novedades Jurídicas del Sector de la Automoción

---

Ainara Rentería Tazo

*Counsel y responsable del Grupo de Automoción de Gómez-Acebo & Pombo*



# Sumario

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Sentencias y resoluciones .....</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>6</b> |
| ► <b>España .....</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>6</b> |
| — Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso) de 5 de diciembre de 2019, de 13 de diciembre de 2019, de 19 de diciembre de 2019, de 17 de enero de 2020, de 24 de enero de 2020, de 31 de enero de 2020, de 7 de febrero de 2020, de 14 de febrero de 2020, de 21 de febrero de 2020 y de 28 de febrero de 2020. Recursos de casación interpuestos ante las sentencias de la Audiencia Nacional por concesionarios en relación con ciertos expedientes de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por prácticas anticompetitivas..... | 6        |
| — Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 14 de enero de 2020, de 21 de enero de 2020, de 28 de enero de 2020, de 4 de febrero de 2020, de 18 de febrero de 2020 y de 25 de febrero de 2020. Indemnización de daños y perjuicios «caso cartel camiones».....                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 6        |
| — Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 31 de enero de 2020, sentencia núm. 46/2020. Daños y perjuicios solicitados a concesionario por utilización de código incorrecto para obtener subvención del programa MOVELE.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 7        |
| — Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 27 de febrero de 2020, sentencia núm. 289/2020. Nulidad de determinadas disposiciones del Real Decreto 617/2017, de 16 de junio, por el que se regula la concesión directa de ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas, y para la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en 2017 (Plan MOVEA).....                                                                                                                                                        | 7        |
| — Relación de Sentencias del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), sentencias núms. 332/2020 de 6 de marzo y 349/2020 de 10 de marzo de 2020. Anulación de las restricciones impuestas a los Vehículos de Transporte con Conductor (VTC) por el Real Decreto 1076/2017. ....                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 8        |
| — Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 11 de marzo de 2020, sentencia núm. 167/2020. Responsabilidad solidaria del fabricante -caso <i>Dieselmgate</i> .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 9        |

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2020. Todos los derechos reservados.

Advertencia legal: Este boletín sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

N. de la C.: En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

Diseño: José Á. Rodríguez, Ángela Brea. Maquetación: Rosana Sancho Muñoz

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Legislación .....</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <b>11</b> |
| ► España .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 11        |
| — Consulta pública sobre la Instrucción relativa a la homologación nacional de Máquinas Automotrices (MAA) alimentadas por Gas Natural Comprimido (GNC). Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de 7 de febrero de 2020. ....                                                                                                                                                                               | 11        |
| — Manual de Reformas de Vehículos. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de 28 de febrero de 2020. ....                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 12        |
| — Orden TMA/178/2020, de 19 de febrero, por la que se modifica la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio. <i>Boletín Oficial del Estado</i> , núm. 52, de 29 de febrero de 2020. ....                                                                                               | 12        |
| — Real Decreto-ley 16/2020, de 28 de abril, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia. <i>Boletín Oficial del Estado</i> , núm. 119, de 29 de abril de 2020. Situaciones de insolvencia .....                                                                                                                                             | 13        |
| — Consulta previa a posible Orden Ministerial por la que se modifica el anexo I del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de 7 de mayo de 2020 .....                                                                                                                                                 | 14        |
| — Real Decreto Legislativo 1/2020, de 5 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Concursal. <i>Boletín Oficial del Estado</i> , núm. 127, de 7 de mayo de 2020 .....                                                                                                                                                                                                                           | 15        |
| ► Europa .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 15        |
| — Reglamento de Ejecución (UE) 2020/35 de la Comisión de 15 de enero de 2020 por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/159 de la Comisión, que impone medidas de salvaguardia definitivas contra las importaciones de determinados productos siderúrgicos. Diario Oficial de la Unión Europea, L 12, de 16 de enero de 2020 .....                                                               | 15        |
| — Reglamento Delegado (UE) 2020/203 de la Comisión de 28 de noviembre de 2019 relativo a la clasificación de los vehículos, las obligaciones de los usuarios del Servicio Europeo de Telepeaje, los requisitos relacionados con los componentes de interoperabilidad y los criterios mínimos de selección de los organismos notificados. Diario Oficial de la Unión Europea, L 43, de 17 de febrero de 2020. .... | 16        |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| — Propuesta de Reglamento de aplicación de la Comisión (UE) sobre la verificación y corrección de los datos mencionados en el Reglamento (UE) 2018/956 sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO <sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos. Comisión Europea, de 17 de febrero de 2020 .....                                                                                                            | 16 |
| — Reglamento de Ejecución (UE) 2020/239 de la Comisión de 20 de febrero de 2020 por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 901/2014 en lo que se refiere a la adaptación de los modelos de los procedimientos de homologación de tipo para los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos a los requisitos de las fases medioambientales Euro 5 y Euro 5+. Diario Oficial de la Unión Europea, L 48, de 21 de febrero de 2020 ..... | 17 |
| — Reglamento de Ejecución (UE) 2020/353 de la Comisión de 3 de marzo de 2020 por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de llantas de acero para uso en carretera originarias de la República Popular China. Diario Oficial de la Unión Europea, L 65, de 4 de marzo de 2020. ....                                                                  | 17 |
| — Resolución del Parlamento Europeo, de 31 de mayo de 2018, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre la manipulación del cuentakilómetros en los vehículos de motor: revisión del marco jurídico de la UE. Diario Oficial de la Unión Europea, C 76, de 9 de marzo de 2020 .....                                                                                                                                                                 | 18 |
| — Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1369 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009. Diario Oficial de la Unión Europea, C 105, de 31 de marzo de 2020 .....                                                                                   | 20 |
| — Propuesta de directiva sobre vehículos de baja emisión: mejora de la infraestructura de recarga o repostaje de la Unión Europea. Comisión Europea, de 6 de abril de 2020 .....                                                                                                                                                                                                                                                                           | 21 |
| ► Noticias .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 21 |
| — COVID-19 / Estado de alarma / El sector de la automoción demanda al Gobierno un Plan de Choque. ....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 21 |
| — Facua, en representación de algunos consumidores, reclama la devolución de parte del seguro del coche por no utilizarse durante el estado de alarma .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 22 |

|                                                                                                                                                                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| — Plan MOVES 2020.....                                                                                                                                                                                                                     | 22 |
| — Volkswagen llega a un acuerdo con 200.000 damnificados por el <i>Dieselgate</i> .....                                                                                                                                                    | 23 |
| — Cataluña aplaza la recaudación del nuevo impuesto sobre vehículos .....                                                                                                                                                                  | 23 |
| ► Otros: ayudas COVID-19 automoción .....                                                                                                                                                                                                  | 24 |
| — Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19. Boletín Oficial del Estado, núm. 65, de 13 de marzo de 2020. ....                                      | 24 |
| — Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. Boletín Oficial del Estado, núm. 73, de 18 de marzo de 2020. ....                             | 25 |
| — Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19. <i>Boletín Oficial del Estado</i> , núm. 91, de 1 de abril de 2020. .... | 27 |
| — Real Decreto-ley 16/2020, de 28 de abril, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia. <i>Boletín Oficial del Estado</i> , núm. 119, de 29 de abril de 2020. ....  | 28 |
| — Ayudas de Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.....                                                                                                                                                                                     | 29 |

## Sentencias y resoluciones

### España

**Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso) de 5 de diciembre de 2019, de 13 de diciembre de 2019, de 19 de diciembre de 2019, de 17 de enero de 2020, de 24 de enero de 2020, de 31 de enero de 2020, de 7 de febrero de 2020, de 14 de febrero de 2020, de 21 de febrero de 2020 y de 28 de febrero de 2020. Recursos de casación interpuestos ante las sentencias de la Audiencia Nacional por concesionarios en relación con ciertos expedientes de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por prácticas anticompetitivas**

El Tribunal Supremo (TS) inadmite los recursos de casación interpuestos por algunos **concesionarios condenados por sentencias de la Audiencia Nacional en relación con algunos expedientes de la CNMC por prácticas anticompetitivas**. El TS considera que las cuestiones que se plantean en estos recursos de casación son sustancialmente idénticas a las suscitadas en los RRCA 3835/2019, 3841/2019, 3843/2019, 3850/2019 y 4052/2019 si bien en relación con concesionarios de una marca diferente (véase referencia en el Boletín Automoción n.º 9) y, por lo tanto, tal y como hizo en el caso de aquellos, **inadmite los recursos de casación**. Considera que carecen de interés casacional objetivo al ya existir jurisprudencia sobre el contenido de las infracciones por objeto (hechos probados de la participación en cartel de concesionarios) y concluye que ya existe jurisprudencia sobre la infracción de la doctrina del hallazgo casual y de la validez de la prueba indiciaria para desvirtuar la presunción de inocencia, y lo que realmente suscitan los recurrentes es la discrepancia con la aplicación que ha realizado la Sala.

**Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 14 de enero de 2020, de 21 de enero de 2020, de 28 de enero de 2020, de 4 de febrero de 2020, de 18 de febrero de 2020 y de 25 de febrero de 2020. Indemnización de daños y perjuicios «caso cartel camiones»**

Como señalamos con ocasión de la jurisprudencia reseñada en los Boletines de Automoción anteriores (núms. 8 y 9) en Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 5 de noviembre y 10 de diciembre de 2019 (entre otros), el TS consideró que el **fuero más próximo a la regulación de las acciones de derecho privado de la competencia es aquel establecido para los casos de competencia desleal, según lo previsto en el artículo 52.1.12º de la Ley de Enjuiciamiento Civil**, que atribuye la competencia al tribunal del lugar donde el demandado tiene su establecimiento, y, a falta de este, al del domicilio o lugar de residencia. Como último fuero subsidiario, cuando el demandado no tenga domicilio en España, el fuero será el del lugar donde se haya realizado el acto o donde se produzcan sus efectos. El lugar de realización del acto dañoso, que es el acuerdo cartelizado,

puede inducir a confusión, pero no ocurre lo mismo con el lugar de producción de efectos, que es donde el demandante ve repercutido el sobreprecio, que es el lugar de adquisición del vehículo. Y, en caso de que la demanda pudiera corresponder a jueces de más de un lugar, el demandante podrá optar por cualquiera de ellos.

### **Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 31 de enero de 2020, sentencia núm. 46/2020. Daños y perjuicios solicitados a concesionario por utilización de código incorrecto para obtener subvención del programa MOVELE**

Se desestima el recurso de apelación interpuesto por ROMAUTO GRUP CONCESSIONARIS S.L., concesionario demandado por SETRICAR S.L., empresa de *carsharing* que acudió a la demandada para adquirir un vehículo eléctrico mediante contrato de *leasing* y cuya adquisición disfrutaba de subvenciones del programa MOVELE. La encargada del concesionario utilizó en la tramitación de las ayudas un código incorrecto al identificar a la sociedad beneficiaria y no actuó diligentemente obteniendo la información directamente de aquella que ya tenía del cliente, por lo que éste no pudo percibir la ayuda.

La empresa de *carsharing* solicitaba indemnización por daños y perjuicios. La Audiencia considera que los argumentos de la sentencia de instancia eran correctos y en virtud de lo dispuesto por doctrina jurisprudencial del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo se admite la motivación por remisión a una resolución anterior, cuando la resolución de primer grado es acertada, sin necesidad de repetir los argumentos expuestos que motivan el fallo. Por tanto, la Audiencia confirma la condena impuesta al concesionario por importe de 7.216,87 euros por daños y perjuicios.

### **Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 27 de febrero de 2020, sentencia núm. 289/2020. Nulidad de determinadas disposiciones del Real Decreto 617/2017, de 16 de junio, por el que se regula la concesión directa de ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas, y para la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en 2017 (Plan MOVEA)**

La Generalidad de Cataluña interpuso recurso contencioso-administrativo contra la Administración del Estado y las mercantiles Viesgo Infraestructuras Energéticas S.L. y Emplazamientos Radiales S.L., solicitando la declaración de nulidad del Real Decreto 617/2017, de 16 de junio, por el que se regula la concesión directa de ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas, y para la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en 2017 (Plan MOVEA), por incurrir varias de sus disposiciones en vicios invalidantes según lo previsto en el artículo 47 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas, es decir, por infracción del principio de jerarquía normativo, concretamente en materia de energía y medio ambiente.

El Tribunal estima en parte el recurso declarando la nulidad de los artículos 7.2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16 y 17.

El artículo 7, en cuanto a la tramitación de las ayudas del Plan, siguiendo lo establecido en la sentencia constitucional 64/2018 de 7 de junio, pues impide que la Administración de la Generalidad gestione la tramitación de las solicitudes a través de sus propios recursos telemáticos al prever que ésta se realice mediante el sistema que habilite el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. No obstante, no lo admite en cuanto a la vigencia y plazos, pues efectivamente debe ser publicado en el *Boletín Oficial del Estado* fijando así el Estado la fecha de inicio de vigencia del sistema de ayudas y la de expiración del plazo. En cuanto al artículo 10, el Estado también asumía indebidamente las competencias de la Generalidad.

El artículo 8, pues elude la competencia de la Generalidad para gestionar la concesión de ayudas al prever únicamente la intervención de órganos de la Administración General del Estado como aquellos competentes para resolver el procedimiento de concesión y hacer seguimiento de las subvenciones.

El artículo 9, pues igualmente elude las competencias autonómicas en la gestión de la tramitación de las solicitudes de concesión de ayudas públicas (en materia de energía y medio ambiente) al indicar que ha de ser una entidad colaboradora, la cual, según el artículo 17 debe aportar la documentación que justifique los pagos, por lo que al ser competencia también de las Comunidades, se declara igualmente nulo.

El artículo 13, por el que el Estado asumía las competencias pertenecientes a las Comunidades Autónomas de gestión y resolución de expedientes sobre las concesiones de ayudas públicas; así como el artículo 14 en el que el Estado interviene en la competencia de la Generalidad para controlar el cumplimiento de las obligaciones impuestas a los beneficiarios, cuando no le compete el control financiero.

El artículo 15, pues las Comunidades Autónomas no disponían de acceso al programa informático del Plan, lo que infringe su competencia en materia de gestión de ayudas; y el artículo 16, que no permitía a las Comunidades Autónomas verificar el cumplimiento de las obligaciones de los beneficiarios de ayudas al establecerlo como competencia del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

**Relación de Sentencias del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), sentencias núms. 332/2020 de 6 de marzo y 349/2020 de 10 de marzo de 2020. Anulación de las restricciones impuestas a los Vehículos de Transporte con Conductor (VTC) por el Real Decreto 1076/2017**

Importantes sentencias del Tribunal Supremo que facilitan la entrada y ejercicio de la actividad de los VTC en el mercado. El Tribunal estima los recursos interpuestos por Uber BV y la CNMC

anulando aquellas disposiciones del Real Decreto 1076/2017 que prohíben la transmisión de las autorizaciones de VTC en un plazo de dos años y aquellas que establecen la obligación de comunicar telemáticamente los datos de servicio, los cuales son registrados sin límite temporal.

El fallo se basa en la vulneración que estas disposiciones suponen para la Ley de Garantía de Unidad de Mercado y sus principios de necesidad y proporcionalidad en cuanto que no acreditan una justificación de salvaguardar el interés general, exigencia contemplada en dicha Ley, cuando los poderes públicos establecen límites o requisitos al acceso o ejercicio de una actividad económica conforme a las comprendidas en la Ley 17/2009, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

El Tribunal analiza las justificaciones y no considera cierta la razón recogida en el preámbulo del Real Decreto, pues no trata de evitar la solicitud de autorizaciones con fines especulativos cuyo objeto es únicamente poder comercializar con ellas en vez de explotarlo. Esta comercialización no puede calificarse de fraudulenta al no existir normativa alguna que obligue al solicitante a ser él quien realice los actos de transporte. Tampoco considera que la finalidad de evitar solicitudes masivas en el futuro sea cierta, teniendo en cuenta que la restricción 1/30 se encontraba en vigor en el momento de dictarse el Real Decreto.

Tras este análisis esclarece que la prohibición de transmisión de autorizaciones hasta el plazo de dos años se trata de una medida cuyo carácter es meramente económico al tratar de limitar la oferta y cuya finalidad realmente era evitar que las autorizaciones solicitadas con anterioridad al Real Decreto 1075/2015 irrumpiesen en el mercado de forma abrupta, medida que vulnera la prohibición de la Ley de Garantía de Unidad de Mercado de establecer requisitos de esta naturaleza.

Por otro lado, en lo que respecta a la **obligación de comunicación de datos**, el Tribunal esclarece que a pesar de constituir un requisito administrativo justificado, este resulta **desproporcionado** y contrario a Derecho, debido a la irrelevancia de la información que ha de aportarse y que lo único que consigue es crear «una base de datos a nivel nacional que permite establecer patrones de conducta en relación con la movilidad y la utilización del servicio de este transporte urbano de personas físicas perfectamente identificadas». Esto no solo desincentiva la utilización del servicio, sino que bien podría estar infringiendo el principio de minimización de datos recogido por el Reglamento europeo de protección de datos personales. Además, la sentencia sostiene que ya existen otras medidas «menos restrictivas o distorsionadoras y con una menor incidencia en la esfera de los usuarios afectados», tales como la necesidad de complementar y conservar por un tiempo una «hoja de ruta» (según dispone la Orden FOM/36/2008) que sólo se exhibirá cuando sea requerida por los servicios de inspección, así como otras medidas de control externo que permiten la identificación de los vehículos que prestan servicio fuera de su territorio.

**Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 11 de marzo de 2020, sentencia núm. 167/2020. Responsabilidad solidaria del fabricante -caso Dieselgate**

Esta sentencia del Tribunal Supremo confirma la **responsabilidad solidaria de la marca Seat al pago de la indemnización de daños y perjuicios por el caso *Dieselgate* por el que fue condenado en segunda instancia Talleres Menorca, S.L.**

El Juzgado de Primera Instancia desestimó la demanda interpuesta contra Seat S.A. y Talleres Menorca S.L. en la que la parte actora solicitaba la declaración de nulidad del contrato de compraventa del vehículo e indemnización por su comercialización fraudulenta (incorporación de *software* que manipulaba la medición de emisiones de gases contaminantes).

En segunda instancia, sin embargo, la Audiencia Provincial estimó parcialmente el recurso interpuesto, condenando únicamente a Talleres Menorca S.L. a indemnizar por daños morales con una cantidad de 500 euros a la compradora, ante lo cual, esta interpuso recurso de casación solicitando la extensión de la condena a Seat S.A. al considerar que tiene legitimación pasiva por ser fabricante del vehículo.

El recurso fue estimado por el Tribunal Supremo **quien condenó a Seat S.A. solidariamente al pago de la indemnización estipulada**, pues, a pesar de no haberse suscrito contrato, aclara que sí existen vínculos de trascendencia jurídica entre fabricante y comprador y ha de considerarse una operación jurídica unitaria (desde la fabricación del vehículo y su distribución hasta su entrega al comprador final). Por ello, el fabricante incurre en incumplimiento cuando el vehículo no reúne las características con las que fue ofertado en el mercado.

El TS considera que entre el fabricante y el comprador final, pese a que formalmente no han celebrado un contrato entre sí, se establecen vínculos con trascendencia jurídica, como son los relativos a la prestación de la garantía, adicional a la prevista legalmente, que es usual en este sector, o la exigibilidad por el consumidor final de las prestaciones ofertadas en la publicidad del producto, que generalmente ha sido realizada por el propio fabricante y que integran el contrato de compraventa por el que el consumidor adquiere el vehículo. Además, con frecuencia, el importador y el distribuidor pertenecen al mismo grupo societario que el fabricante, o están integrados en una red comercial en la que el fabricante tiene un papel importante, como ocurre actualmente en las redes de distribuidores de automóviles.

**Por tanto, el TS resuelve que si el automóvil no reúne las características con las que fue ofertado, respecto del comprador final no existe solamente un incumplimiento del vendedor directo, sino también del fabricante que lo puso en el mercado y lo publicitó. Y el daño sufrido por el comprador se corresponde directamente con el incumplimiento atribuible al fabricante.**

En estas circunstancias, considera el TS que limitar la responsabilidad por los daños y perjuicios al distribuidor que vende directamente al adquirente final puede suponer un perjuicio para los legítimos derechos de los adquirentes que, en el caso de ser consumidores, tienen recogido expresamente como uno de sus derechos básicos «la indemnización de los daños y la reparación de los perjuicios sufridos» (artículo 8.c del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre). Su derecho a la indemnización de los daños y perjuicios sufridos puede verse frustrado si el vendedor deviene insolvente.

Asimismo, considera el TS que puede ocurrir que el régimen de responsabilidad del vendedor sea menos satisfactorio para el comprador que el aplicable al fabricante, de acuerdo con la distinción contenida en el artículo 1107 del Código Civil, porque es posible que el vendedor sea un incumplidor de buena fe mientras que el fabricante sea un incumplidor doloso. Todas ellas cuestiones que se tienen en cuenta para finalmente atribuir responsabilidad solidaria a la marca.

---

## Legislación

### España

**Consulta pública sobre la Instrucción relativa a la homologación nacional de Máquinas Automotrices (MAA) alimentadas por Gas Natural Comprimido (GNC). Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de 7 de febrero de 2020**

En la actualidad, el Anexo VII del Real Decreto 750/2010 de 4 de abril no contempla la regulación del GNC, mientras que la realidad refleja un aumento de MAAs que incorporan este gas como parte del sistema motopropulsor gracias a la avanzada tecnología empleada en vehículos de pasajeros y comerciales (categorías M y N). Su eficiencia reside en la menor producción de gases contaminantes.

Los aspectos relativos a la seguridad de los vehículos de carretera (Categorías M y N) se regulan en el Reglamento UN n.º 110, pero no se encuentran incluidas en su ámbito de aplicación las MAAs. Estas se podrán homologar de tipo nacional de acuerdo con las observaciones de la ficha de características del Apéndice 2 del Anexo VII del Real Decreto 750/2010. Los componentes del sistema deberán estar homologados de conformidad con la parte I del Reglamento UN n.º 110 o cumplir con los requisitos de la Directiva 2010/35/UE, y su funcionalidad se evaluará según los requisitos del punto 18 de la parte II del citado Reglamento.

El sistema GNC debe ser instalado teniendo la mejor protección posible contra eventuales daños, no se conectará a este ningún aparato distinto de los estrictamente necesarios para el correcto funcionamiento del motor, pero sí se podrá conectar un sistema de calefacción para la cabina. Ningún componente sobresaldrá de la línea exterior del vehículo ni estará situado a una distancia igual o menor de 100mm del escape o de una fuente de calor.

Se detallan los elementos mínimos del sistema de GNC, entre ellos el tanque, un indicador de presión, etc.; así como aquellos que podrá incluir más allá de los necesarios.

Los depósitos estarán instalados permanentemente en el vehículo a más de 200mm sobre la superficie de la calzada y no se instalarán en el compartimento del motor. Los depósitos de com-

bustible para GNC se montarán en un compartimento estanco al gas que cubra los accesorios de dichos recipientes, el cual estará en comunicación abierta con la atmósfera y cuyo orificio de ventilación no descargará en un paso de rueda ni apuntará a una fuente de calor.

Igualmente se establecen requisitos para tubos rígidos y flexibles de combustible y para el sistema de selección de combustible e instalación eléctrica.

### **Manual de Reformas de Vehículos. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de 28 de febrero de 2020**

Se ha procedido a la sexta revisión y consulta pública del manual de reformas de vehículos, que será de **aplicación a partir del 15 de abril de 2020** y en el que se establecen los procedimientos y requisitos que han de cumplir los vehículos de las categorías M, N, O, L, Quads y UTV, vehículos agrícolas y vehículos de obras y/o servicios para proceder a su reforma. **Se indican los tipos de modificaciones que se pueden realizar en cada tipo de vehículo y la documentación necesaria para su tramitación.** Algunos de los elementos a los que se refieren dichas modificaciones son la unidad motriz, ejes y ruedas, suspensión, dirección, frenos, carrocería.

En cualquier caso, será necesario para tramitar la reforma, aportar el proyecto técnico, la certificación final de obra, el informe de conformidad y el certificado del taller.

La encargada de comprobar la correspondencia entre la documentación y el vehículo será la Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV) mediante la inspección técnica unitaria en virtud de lo estipulado en la Sección V del Manual de Procedimiento de Inspección de Estaciones ITV. Una vez comprobado, deberá quedar registrado en la Tarjeta ITV.

### **Orden TMA/178/2020, de 19 de febrero, por la que se modifica la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 52, de 29 de febrero de 2020**

Se contemplan en esta Orden cuestiones relativas a las **autorizaciones de las instalaciones para suministro de energía eléctrica** para ampliar el ámbito de aplicación de la Orden de accesos de 16 de diciembre de 1997 que desarrollaba los preceptos del Reglamento General de Carreteras.

En el caso de que la instalación de recarga se plantee como complementaria de la principal —y a diferencia de aquella en que la instalación se plantea de forma autónoma, en que la nueva autorización debe imponer el pleno respeto a la legislación y normativa en vigor— parece razonable que no deba exigirse la adecuación de los accesos a la normativa posterior (como establece ahora, con carácter general, la disposición adicional primera de la Orden de accesos), toda vez

que la instalación de recarga eléctrica es un servicio adicional o complementario a los usuarios de la instalación principal ya existente, y que apenas genera tráfico añadido, por lo que —en las condiciones actuales, se insiste— no tiene generalmente afección negativa significativa en el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras. Si se impusiera a los solicitantes de este tipo de instalaciones complementarias la carga de adecuar los accesos a la legislación y la normativa vigentes, se disuadiría a muchos particulares de promover la implantación de puntos de recarga públicos en sus negocios, contradiciendo el compromiso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con el despliegue de una amplia infraestructura de combustibles alternativos.

Por lo tanto, la nueva Orden dispone que para la instalación de puntos de recarga eléctrica no será necesario ajustar los accesos a la normativa aprobada con posterioridad a la autorización de la que se disponga cuando sea en instalaciones ya existentes y autorizadas, siempre que el nuevo uso de recarga eléctrica vaya asociado al uso principal autorizado y no se produzca una afección negativa a la seguridad viaria.

En cuanto a las autorizaciones de instalación de puntos de recarga eléctrica en instalaciones de servicios ya existentes y en explotación debidamente autorizadas por la Dirección General de Carreteras, se suavizan los requisitos y se establece que estas se otorgarán al titular de la autorización de la instalación principal o al de la recarga eléctrica, que se acreditará mediante contrato. Si el acceso a las instalaciones se encuentra situado en un tramo de alta accidentalidad sí deberá ajustarse a la normativa en vigor.

También se prevé el carácter provisional de ciertos elementos que sean instalados entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación, sin que perjudiquen la seguridad viaria; así como el cumplimiento de las distancias mínimas. Es responsable frente a la Dirección General de Carreteras el titular de la instalación principal, aunque existe la posibilidad de responsabilidad solidaria entre los titulares de la instalación principal y de la recarga eléctrica si ambos lo pactan. También cabe la posibilidad de transmitir a un tercero la titularidad notificando previamente a la Dirección General de Carreteras. Esta podrá, en cualquier momento, modificar o suspender temporal o definitivamente la autorización de acceso a las instalaciones y la de instalación de recarga eléctrica por motivos tasados.

**Real Decreto-ley 16/2020, de 28 de abril, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 119, de 29 de abril de 2020. Situaciones de insolvencia**

Este Real Decreto-ley introduce importantes novedades en caso de que se produzca una situación de insolvencia y concurran los requisitos que motivarían la necesidad de solicitar un concurso de acreedores.

Se suspende la obligación de solicitar el concurso voluntario de acreedores hasta el 31 de diciembre de 2020, fecha hasta la cual tampoco se admitirán a trámite las solicitudes de concurso necesario presentadas tras la declaración del estado de alarma.

Se introduce de nuevo la figura del «reconvenio», es decir, la posibilidad de renegociar y modificar, a instancias del deudor concursado, el convenio de acreedores que se halle en fase de cumplimiento durante el año siguiente a contar desde la declaración del estado de alarma. No obstante, esta posibilidad tiene limitaciones que deben analizarse en cada caso concreto.

Durante el plazo de un año a contar desde la declaración del estado de alarma, el deudor concursado no tendrá la obligación de solicitar la liquidación, ni el juez del concurso podrá declararla, siempre y cuando presente una propuesta de modificación del convenio y ésta se admita dentro de dicho plazo de un año.

Si se produjeran incumplimientos de un acuerdo de refinanciación durante los seis meses siguientes a la declaración del estado de alarma y los acreedores solicitasen judicialmente la declaración de tal incumplimiento, el Juez del concurso no lo admitirá a trámite hasta el transcurso de un mes desde la finalización de dicho periodo de seis meses. En este término de un mes, el deudor deberá informar al Juzgado que ha iniciado o tiene intención de iniciar negociaciones para modificar el acuerdo de refinanciación o alcanzar uno nuevo, disponiendo de un plazo de tres meses para su consecución y presentación al juzgado.

Finalmente, se han adoptado medidas en el ámbito del concurso de acreedores en relación con la calificación de determinados créditos, los trámites de impugnación del inventario y la lista de acreedores.

### **Consulta previa a posible Orden Ministerial por la que se modifica el anexo I del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de 7 de mayo de 2020**

En transposición de lo dispuesto en las Directivas Delegadas (UE) 2020/362 y 2020/363, de la Comisión, de 17 de diciembre de 2019, por las que se modifica el Anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, la presente Orden sustituye el Anexo I del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, que establecía las excepciones a la regla general de prohibición de uso de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles que se hubiesen puesto en el mercado después del 1 de julio de 2003. El nuevo Anexo presenta modificaciones en las fechas de alcance de la exención de prohibición de la «utilización de cromo hexavalente como protección anticorrosiva para los sistemas de refrigeración de acero al carbono en refrigeradores de absorción, hasta un máximo del 0,75% en peso en la solución refrigerante, y en la utilización de plomo en soldaduras».

Se dispuso consulta previa finalizada el 7 de mayo de 2020.

**Real Decreto Legislativo 1/2020, de 5 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Concursal. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 127, de 7 de mayo de 2020**

El Real Decreto Legislativo 1/2020, de 5 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Concursal entrará en vigor el 1 de septiembre de 2020. Esta nueva normativa será objeto de detalle en futuras notas de Análisis GA-P.

## Europa

**Reglamento de Ejecución (UE) 2020/35 de la Comisión de 15 de enero de 2020 por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/159 de la Comisión, que impone medidas de salvaguardia definitivas contra las importaciones de determinados productos siderúrgicos. *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 12, de 16 de enero de 2020**

El presente Reglamento modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/159 estableciendo que «con respecto a cada una de las categorías de productos afectados, y con la excepción de la categoría de productos 1 y la categoría de productos 25, una parte de cada contingente arancelario se asigna a los países especificados en el anexo IV» y sustituyendo por el anexo de este Reglamento el de la sección de las categorías 4A y 4B del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/159.

Estas modificaciones se deben a que las medidas de salvaguardia definitivas que impuso el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/159 sobre determinados productos siderúrgicos fueron modificadas posteriormente tras una investigación de reconsideración, rogando algunas partes, entre ellas, la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA) la **exclusión de la categoría de productos 4B (que incluye las chapas de revestimiento metálico empleadas en automóviles) del ámbito de aplicación de las medidas**. Ante esta petición, la Comisión restringió el uso de la categoría 4B solo a las importaciones que pudieran demostrar un **destino final en el sector del automóvil**.

Sin embargo, se ha observado que cualquier solución para aplicar un procedimiento de destino final efectivo todavía requeriría un cierto tiempo, sin ninguna garantía de medidas correctivas adecuadas e inmediatas. Por consiguiente, dado que la medida no estaba funcionando adecuadamente, la Comisión considera que deben modificarse de nuevo el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/159 y sus anexos a fin de reflejar adecuadamente la situación imperante antes de la introducción del requisito de destino final para las categorías 4A y 4B mediante el Reglamento de modificación. Por ello, se ha procedido a modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/159, considerando también que para Corea debía cambiarse la asignación del volumen del contingente arancelario entre las categorías de productos 4A y 4B.

La Comisión tiene en cuenta que podría necesitarse en una fase posterior un mecanismo específico que delimite las importaciones de las clases de acero para automoción en el marco de la categoría de productos 4B.

Este Reglamento tiene efecto retroactivo, revocándose, a partir del 1 de octubre de 2019, el requisito de destino final.

Es aplicable a partir del 1 de octubre de 2019.

**Reglamento Delegado (UE) 2020/203 de la Comisión de 28 de noviembre de 2019 relativo a la clasificación de los vehículos, las obligaciones de los usuarios del Servicio Europeo de Telepeaje, los requisitos relacionados con los componentes de interoperabilidad y los criterios mínimos de selección de los organismos notificados. Diario Oficial de la Unión Europea, L 43, de 17 de febrero de 2020**

El presente Reglamento será aplicable desde el 19 de octubre de 2021. En su Anexo I se especifican los distintos parámetros y sus requisitos de clasificación de vehículos para determinar los peajes. Los usuarios del Servicio Europeo de Telepeaje (SET) deben asegurarse de la veracidad de sus datos y del vehículo facilitados a los proveedores del SET, del funcionamiento del equipo instalado a bordo mientras el vehículo circule en un dominio del SET y utilizarán dicho equipo de acuerdo con las instrucciones del proveedor.

En el Anexo II se detallan los requisitos de los componentes de interoperabilidad y de la infraestructura de la vía, como por ejemplo el mantenimiento de los elementos que intervienen en el SET, la compatibilidad técnica del equipo o la seguridad de los datos personales almacenados y transferidos. Mientras que el Anexo III contempla los criterios mínimos de selección de los organismos notificados.

**Propuesta de Reglamento de aplicación de la Comisión (UE) sobre la verificación y corrección de los datos mencionados en el Reglamento (UE) 2018/956 sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos. Comisión Europea, de 17 de febrero de 2020**

La Comisión deberá proceder a la verificación de los datos de ciertos vehículos pesados una vez el fabricante los haya comunicado. La selección de vehículos para su verificación la realizará la Comisión de forma aleatoria, tratándose de una cifra entre el 2% y 10% del número de vehículos pesados que el fabricante haya registrado en el periodo correspondiente. Para el periodo de notificación del año 2019, la Comisión sólo verificará la calidad de los datos de los vehículos pesados que se hayan registrado a partir del 1 de enero de 2020.

Una vez la Comisión notifique a los fabricantes interesados los números de identificación de los vehículos pesados seleccionados, los fabricantes deberán facilitar a la Comisión el original del expediente del fabricante y una copia del certificado de homologación del motor.

La Comisión deberá comprobar para dichos vehículos ciertos valores facilitados por el fabricante para ver si coinciden con los facilitados por el Estado miembro correspondiente, debiendo de notificar a los fabricantes cualquier discrepancia encontrada para que estos puedan corregirlos. Cuando la Comisión considere válidos tales datos, procederá a adjuntarlos en el conjunto de datos definitivos que se publicará en el Registro Central de datos sobre vehículos pesados. Si de lo contrario, no cree que sean válidos, la Comisión deberá corregir las emisiones de CO<sub>2</sub> y procederá a su publicación.

**Reglamento de Ejecución (UE) 2020/239 de la Comisión de 20 de febrero de 2020 por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 901/2014 en lo que se refiere a la adaptación de los modelos de los procedimientos de homologación de tipo para los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos a los requisitos de las fases medioambientales Euro 5 y Euro 5+. Diario Oficial de la Unión Europea, L 48, de 21 de febrero de 2020**

El presente Reglamento modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 901/2014 para adaptarlo a los cambios previstos en el Reglamento (UE) 2019/129 cuya finalidad era la de facilitar el proceso de homologación de tipo y permitir a las autoridades nacionales verificar el cumplimiento de los requisitos de las fases medioambientales Euro 5 y Euro 5+.

Lo modifica así en sus anexos I, IV, VII y VIII y en sus disposiciones transitorias, indicando que las autoridades nacionales concederán hasta el 30 de junio de 2020 «homologaciones de tipo a los tipos de vehículo con arreglo al presente Reglamento en su versión aplicable el 11 de marzo de 2020 y hasta el 31 de diciembre de 2020, los Estados miembros autorizarán la introducción en el mercado, la matriculación y la puesta en servicio de los vehículos con base en un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento en su versión aplicable el 11 de marzo de 2020». En el Anexo I se incorpora la identificación de la fase medioambiental Euro 5 y Euro 5+ para vehículos de categoría L.

**Reglamento de Ejecución (UE) 2020/353 de la Comisión de 3 de marzo de 2020 por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de llantas de acero para uso en carretera originarias de la República Popular China. Diario Oficial de la Unión Europea, L 65, de 4 de marzo de 2020**

Mediante el presente Reglamento se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de llantas de acero para uso en carretera, independientemente de que sea con o sin

sus accesorios y neumáticos. Es de aplicación para aquellas originarias de la República Popular China y que hayan sido diseñadas para vehículos tractores de carretera, automóviles para el transporte de personas y/o mercancías, automóviles para usos especiales, remolques o semirremolques sin mecanismo de propulsión de los anteriores vehículos.

Entre otras, quedan fuera del ámbito de aplicación llantas de acero para uso en carretera para la industria del montaje de motocultores, o llantas para vehículos automóviles diseñados específicamente para usos fuera de vías públicas.

Se incluye una tabla con el nombre de determinados fabricantes y sus tipos de derecho antidumping definitivo aplicable al precio neto franco en la frontera de la Unión, antes del despacho de aduana, los cuales están condicionados a la presentación de una factura comercial válida a las autoridades aduaneras de los Estados miembros, debiendo figurar el texto que se determina en el presente Reglamento. Si no se presenta, se aplica el derecho calculado para las demás empresas.

Los importes garantizados por el derecho antidumping provisional establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1693 se percibirán de manera definitiva.

El Reglamento abre la posibilidad de que la Comisión modifique el Anexo y atribuya a un productor de la República Popular China el derecho aplicable a los productores que cooperaron no incluidos en la muestra si demuestra no haber exportado las llantas de acero por las que se aplica esta normativa durante el período de investigación (del 1 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2018). También deberá demostrar su desvinculación de cualquier productor sujeto a las medidas que aquí se indican y haber exportado realmente los productos o haber contraído una obligación contractual irrevocable de exportar una cantidad significativa a la Unión después del fin del período de investigación.

Finalmente se incorpora un Anexo de productores exportadores chinos que cooperaron no incluidos en la muestra.

### **Resolución del Parlamento Europeo, de 31 de mayo de 2018, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre la manipulación del cuentakilómetros en los vehículos de motor: revisión del marco jurídico de la UE. Diario Oficial de la Unión Europea, C 76, de 9 de marzo de 2020**

La manipulación del cuentakilómetros es una práctica empleada en gran medida en la Unión Europea que genera perjuicios a países terceros importadores de coches de segunda mano a la Unión, consumidores, aseguradores, sociedades de arrendamiento financiero, etc. Igualmente influye en el valor de mercado del vehículo, la seguridad vial, los costes de mantenimiento y reparación, el consumo y la infracción de la legislación sobre emisiones contaminantes, desembocando en una reducción de la confianza en el mercado de vehículos de segunda mano en la Unión.

Aun con todo, no existe un sistema común e integrado de intercambio de información entre los Estados miembros y son destacables algunas lagunas legales como la falta de previsión de un control de comprobación de manipulaciones en el Reglamento (UE) 2017/1151 a pesar de obligar a los fabricantes a aplicar estrategias de protección contra éstas.

Por ello, la presente Resolución formula posibles soluciones y requiere determinadas acciones, analizando instrumentos satisfactorios cuyo objetivo es la reducción de esta práctica, como, por ejemplo, «Car-Pass» en Bélgica y «Nationale AutoPas» (NAP) en los Países Bajos. Ambos emplean una base de datos que recoge las lecturas de los cuentakilómetros en los actos de mantenimiento, servicio, reparación o inspección periódica de los vehículos.

Además, se solicita a los Estados miembros que modifiquen su legislación con el fin de tipificar esta conducta como delito, tanto para quien ordena la modificación del cuentakilómetros, como por quien cambia su lectura. Esta solicitud se debe a que, si bien la manipulación del cuentakilómetros está prohibida en 26 Estados miembros, solo diez cuentan con medidas adicionales y solo seis reconocen la manipulación del cuentakilómetros como delito.

Partiendo de las consideraciones expuestas, y la amenaza que supone para la circulación, tal y como contempla la Directiva 2014/45/UE, también pide a la Comisión una propuesta que impida la manipulación de los cuentakilómetros de los vehículos mediante la aplicación de un marco jurídico que permita a los Estados miembros registrar las lecturas obligatorias del cuentakilómetros realizadas en las inspecciones, revisiones, reparaciones, etc.

Sugiere a la Comisión convertir en obligatoria la plataforma del Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (Eucaris), sobre el intercambio de datos armonizados del transporte entre los Estados miembros, y que se empleen soluciones técnicas en las lecturas de los cuentakilómetros como son los módulos de seguridad de los equipos informáticos (*Hardware Security Modules-HSM*) y las extensiones seguras de los equipos informáticos (*Secure Hardware Extensions-SHE*), sin que los fabricantes dejen de mejorar sus soluciones.

Plantea, en estas mismas líneas, poner a disposición de un intercambio transfronterizo y de los clientes el registro obligatorio de las lecturas del cuentakilómetros mencionado en la Directiva 2014/45/UE, así como crear un marco jurídico para el establecimiento de bases de datos de registro comparables entre los Estados miembros. En cualquier caso, resalta la urgencia de la compatibilidad e interconexión de las bases de datos nacionales con las de la Unión, siempre respetando la legislación relativa a la protección de datos.

También destaca la importancia de que los propios consumidores sean informados de las medidas existentes en contra del fraude en los cuentakilómetros y de las maneras de detectar y prevenir su manipulación, así como la necesidad de facilitar a los compradores de vehículos de segunda mano una forma de comprobar la exactitud de las lecturas antes de adquirir el vehículo.

Igualmente pide a la Comisión que adopte medidas para revisar los requisitos jurídicos del Reglamento (UE) 2017/1151 y que vele para que se apliquen también estos mismos obstáculos a las

importaciones procedentes de terceros países; recalca la necesidad de reforzar la homologación de tipo para la seguridad a bordo de los vehículos, y que se establezcan criterios claros relativos a la supervisión de los requisitos en materia de seguridad tecnológica de los cuentakilómetros del Reglamento (UE) 2017/1151 para lograr un control efectivo de su seguridad.

Otra de las soluciones propuestas se basa en cadenas de bloques y conectividad mediante la creación de una red europea para las lecturas de cuentakilómetros, debiendo realizar la Comisión un análisis de su rentabilidad, costes y beneficios. En este sentido, demuestra haber sido satisfactorio para acabar con este fraude el proyecto *CarTrustChain* cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

Finalmente, recomienda reforzar el nivel de seguridad de los datos del cuentakilómetros a bordo de los vehículos mediante: la supervisión de la aplicación de determinados artículos del Reglamento (UE) 2017/1151 e introducir un método de ensayo o aplicar a lo relativo al fraude de cuentakilómetros aquellos criterios que son empleados para evaluar la seguridad de las tecnologías de la información.

**Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1369 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009. Diario Oficial de la Unión Europea, C 105, de 31 de marzo de 2020**

Se ha producido un avance sobre esta propuesta de Reglamento, que se adelantaba en el anterior Boletín de Automoción (n.º 9). En este sentido el Consejo de la Unión Europea ha adoptado posición el 12 de febrero de 2020 y la Comisión de Industria, Investigación y Energía sometió a votación el 24 de abril la recomendación para la segunda lectura respecto a dicha posición, obteniendo 71 votos a favor y tan solo cinco abstenciones.

Complementando a lo indicado en el anterior Boletín, este proyecto desde su inicio incluye que los distribuidores de neumáticos han de cumplir con obligaciones relativas a la visibilidad de la etiqueta en el punto de venta y legibilidad cumpliendo con los requisitos del Anexo II, al igual que velar por la publicidad visual y de las especificaciones de la venta a distancia. Del mismo modo será obligación de los proveedores registrar en la base de datos la información indicada en el anexo VII, a partir del 1 de mayo de 2021, de aquellos neumáticos producidos después de dicha fecha, y como muy tarde el 30 de noviembre de ese mismo año, la de aquellos producidos entre la entrada en vigor del Reglamento y el 30 de abril de 2021. Deberán facilitar cualquier información necesaria a las autoridades de homologación de tipo o a las de vigilancia del mercado.

**Propuesta de directiva sobre vehículos de baja emisión: mejora de la infraestructura de recarga o repostaje de la Unión Europea. Comisión Europea, de 6 de abril de 2020.**

Abierto el plazo de consulta pública hasta el 29 de junio de 2020 sobre la propuesta de directiva cuyo objetivo principal es establecer requisitos que fomenten la ampliación de la red de la Unión Europea de estaciones de recarga y reabastecimiento para vehículos alternativos, principalmente baterías eléctricas, gas natural (GNC/GNL) e hidrógeno, de manera que con su instalación todos los países cuenten con un número suficiente de puntos de fácil acceso y uso. Con todo ello, se pretende lograr una mayor concienciación de la población sobre el uso de este tipo de vehículos menos contaminantes y adecuarse a los objetivos climáticos de la Unión Europea en el nuevo Acuerdo Verde Europeo.

## Noticias

### **COVID-19 / Estado de alarma / El sector de la automoción demanda al Gobierno un Plan de Choque**

La pandemia del COVID-19 ha afectado de manera muy negativa al sector de la automoción con numerosos concesionarios y empresas del sector de los componentes y fabricantes afectados por Expedientes de Regulación de Empleo Temporal (ERTEs) por fuerza mayor.

Ante esta situación y la previsión de una caída de mercado en 2020 superior al 40% y reducción de la producción en 700.000 vehículos, el sector considera necesario tomar medidas urgentes que ayuden a su reactivación y dinamización de forma inmediata y eficaz. Reactivar la demanda, la producción y el empleo de manera compatible con los objetivos de descarbonización, con la mejora de competitividad de las fábricas y planes de ayuda a la inversión y la Industria 4.0.

Por ello, el sector de la automoción (Anfac, Faconauto, Ganvam y Sernauto) ha presentado al Gobierno la elaboración de un Plan de Choque nacional que reúne medidas de impulso. Resalta también la relevancia de medidas estructurales en el medio y largo plazo que favorezcan la competitividad y desarrollo de esta industria debido al momento de transición tecnológica y medio ambiental actual, entre las cuales destaca reformular la fiscalidad del automóvil o fomentar la infraestructura de recarga para el parque de vehículos electrificados, para la que se prevé un crecimiento progresivo.

Entre las medidas de este Plan destaca sobre todo la de un programa de ayudas a la renovación dotada de 400 millones, que se aplique en la compra de cualquier vehículo, es decir, una repetición del Programa de Incentivo al Vehículo Eficiente (PIVE), solo que los importes por unidad serían superiores. Además, incluye el aplazamiento del pago de tasas y cotizaciones, la creación de líneas ICO específicas para la automoción y la petición de que aquellos ERTE de fuerza mayor que se

hubieran adoptado durante el estado de alarma se puedan alargar una vez finalizado este hasta que la empresa pueda reactivarse de forma razonable. Sería muy efectivo un ERTE sectorial por productividad y causas económicas para la distribución del automóvil.

### **Facua, en representación de algunos consumidores, reclama la devolución de parte del seguro del coche por no utilizarse durante el estado de alarma**

Debido a la situación generada por el COVID-19 y el estado de alarma, la movilidad de los vehículos durante este periodo se ha reducido significativamente y, aun así, aquellos que tuvieran un seguro contratado han debido de continuar con el pago de primas. Por ello, Facua-Consumidores en Acción, basando su pretensión en la reducción de la siniestralidad y lo contemplado al respecto en el artículo 13 de la Ley 50/1980 de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, ha solicitado a las aseguradoras la devolución a los consumidores de una parte proporcional ya pagada durante el estado de alarma o bien aplicar una reducción en la prima futura, instando a que sean los propios clientes los que decidan entre una opción u otra.

En total, son más de 30 millones de seguros vigentes en España que Facua considera que han de ser objeto de devoluciones o bonificaciones, pidiendo al Gobierno que tome medidas obligando a las aseguradoras a comunicar a los clientes su derecho.

Ya se han podido ver algunas respuestas a esta situación, como es el caso de la compañía de seguros Hello Auto que ha decidido devolver a sus clientes el 100% de los importes pagados por sus seguros durante el estado de alarma, mientras que otras han dado facilidades de pago o aplazamientos.

### **Plan MOVES 2020**

Con la finalidad de incentivar la compra de vehículos eléctricos, la instalación de puntos de carga y la implantación de servicios de *bicisharing*, y en línea con los objetivos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), el Gobierno ha anunciado que incrementará la dotación presupuestaria del Plan MOVES de 45 a 65 millones de euros y ha extendido su duración a un año entero. La Secretaria de Estado de Energía informó en abril de su previsión de publicación entre finales de mayo y principios de junio. Según estas declaraciones las Comunidades Autónomas dispondrán de dos meses más para aprobar sus especificaciones antes de su definitiva entrada en vigor, contarán con una mayor flexibilidad en cuanto al porcentaje del presupuesto total para cada línea en comparación con el del año anterior y podrán reservarse un 2,5% para la gestión del plan.

Del mismo modo, el Gobierno ha declarado que en este Plan ya no será obligatorio para beneficiarse de la ayuda en la compra de un automóvil convertir en chatarra un vehículo antiguo, si bien

implicará un incentivo mayor para los que lo hagan, de manera que en caso de darlo de baja la subvención alcanzará los 5.500 euros mientras que si no se da de baja será de 4.000.

También ha adelantado que las ayudas podrían llegar a ser el 70% del total y que se incrementará a 45.000 euros (en caso de familia numerosa) el precio máximo de los automóviles subvencionados.

En este Plan, que contará con una línea para aquellas adquisiciones destinadas al *renting*, se incluirán los ciclomotores eléctricos y los vehículos demos de los concesionarios.

Asimismo, la Secretaria de Estado destacó la futura puesta en marcha del Plan MOVES Planes Singulares, que consiste en la creación de ayudas para proyectos de desarrollo tecnológico en materia de movilidad.

## Volkswagen llega a un acuerdo con 200.000 damnificados por el *Dieselgate*

Según información en prensa, el Grupo Volkswagen ha llegado en abril a un acuerdo de pago con 200.000 damnificados, aquellos que formaron parte de la macro demanda colectiva interpuesta por la federación alemana de organizaciones de consumidores (VZBV), y todavía están a la espera 21.000 expedientes más. La cantidad indemnizatoria, que empezarán a percibir a partir del 5 de mayo según lo acordado, oscila entre los 1.350 a los 6.250 euros, destinando en torno a un total de 620 millones.

## Cataluña aplaza la recaudación del nuevo impuesto sobre vehículos

El gobierno de la Generalidad de Cataluña ha aprobado el Decreto Ley 14/2020, de 28 de abril, en el que se recogen medidas sociales y tributarias ante la situación del COVID-19.

Aplaza la publicación de los padrones, tanto provisionales como definitivos, del Impuesto sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos de tracción mecánica devengados en 2019 y 2020, así como sus plazos de recaudación y liquidación. En consecuencia, el nuevo calendario y el padrón provisional del ejercicio de 2019 sobre turismos y furgonetas será publicado en noviembre, mientras que la publicación del padrón definitivo tendrá lugar en marzo del 2021.

## Otros: ayudas COVID-19 automoción

A consecuencia de la situación generada por el COVID-19, distintos órganos de gobierno han desarrollado medidas y ayudas económicas para dar respuesta a esta crisis y las necesidades que esta plantea. A continuación, se exponen algunas de las medidas aprobadas por el Gobierno que pueden resultar de interés al sector de la automoción:

**Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 65, de 13 de marzo de 2020**

- **Aplazamiento de deudas tributarias inferiores a 30.000 euros (cómputo global)**

Por un plazo de 6 meses y sin que se devenguen intereses de demora durante los 3 primeros meses del aplazamiento para aquellas declaraciones-liquidaciones y autoliquidaciones cuyo plazo de presentación e ingreso finalice entre el 13 de marzo y el 30 de mayo de 2020. El deudor ha de ser una persona o entidad con volumen de operaciones no superior a 6.010.121,04 euros en el año 2019.

Este aplazamiento también se aplica a los siguientes apartados contemplados en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria: las correspondientes a obligaciones tributarias que deba cumplir el retenedor o el obligado a realizar ingresos a cuenta, las derivadas de tributos que deban ser legalmente repercutidos salvo que se justifique debidamente que las cuotas repercutidas no han sido efectivamente pagadas y las correspondientes a obligaciones tributarias que deba cumplir el obligado a realizar pagos fraccionados del Impuesto sobre Sociedades.

- **Aplazamiento extraordinario del calendario de reembolso en préstamos concedidos por la Secretaría General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa**

Se concederá un aplazamiento del pago principal y/o intereses de la anualidad en curso a aquellos beneficiarios de concesiones de apoyo financiero a proyectos industriales, que hayan visto su actividad inactiva por la crisis actual, reducción en el volumen de ventas o interrupciones en el suministro en la cadena de valor, siempre que presenten su solicitud antes de que finalice el plazo de pago en periodo voluntario. La solicitud debe incorporar cierta documentación.

Para su concesión el plazo de vencimiento ha de ser inferior a 6 meses a contar desde la entrada en vigor de este Real Decreto Ley 7/2020. Su resolución tendrá lugar en un plazo máximo de un mes desde la solicitud, y si no se tiene notificación transcurrido dicho plazo se tendrá por silencio negativo.

- **Ampliación del ámbito de aplicación de la línea de financiación Thomas Cook para atender al conjunto de empresas establecidas en España incluidas en determinados sectores económicos**

Se amplía su financiación a aquellas empresas y autónomos con domicilio social en España que formalicen operaciones en la Línea «ICO Empresas y Emprendedores», cuya actividad se encuadre en alguno de los códigos de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) del sector turístico, entre ellos se encuentran el *alquiler de automóviles y vehículos de motor ligeros*.

**Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. Boletín Oficial del Estado, núm. 73, de 18 de marzo de 2020**

El Real Decreto-ley 8/2020 suma a las anteriores medidas las siguientes:

- **Medidas extraordinarias en materia de cotización en relación con los procedimientos de suspensión de contratos y reducción de jornada por fuerza mayor relacionados con el COVID-19**

Quedan exoneradas del abono de la aportación empresarial y de las cuotas por conceptos de recaudación conjunta mientras dure el proceso de suspensión o reducción, las empresas que hayan realizado expedientes de suspensión de contratos y reducción de jornada autorizados debido a la crisis actual.

Como requisitos se exige que la empresa, a 29 de febrero de 2020, tuviera menos de 50 trabajadores en situación de alta en la Seguridad Social; si fueran 50 o más, la exoneración de la obligación de cotizar alcanzará al 75 % de la aportación empresarial. Deberá solicitarlo el empresario a la Tesorería General de la Seguridad Social identificando a los trabajadores y el periodo.

- **Línea de avales para las empresas y autónomos**

Se ha aprobado una línea para la cobertura por cuenta del Estado de la financiación otorgada por entidades financieras a empresas y autónomos mediante el otorgamiento de avales para atender sus necesidades de liquidez. El importe máximo a conceder por parte del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital es de 100.000 millones de euros.

Las condiciones del primer tramo de la línea de avales del ICO, cuyo importe máximo es de 20.000 millones de euros, se contemplan en el Anexo de la Resolución de 25 de marzo de 2020.

- **Línea extraordinaria de cobertura aseguradora**

Se ha creado una línea de cobertura aseguradora de hasta 2.000 millones de euros con cargo al Fondo de Reserva de los Riesgos de la Internacionalización durante un periodo de 6 meses, con las siguientes características:

- Elegibles los créditos de circulante necesarios para la compañía exportadora, sin que sea necesario su relación directa con uno o varios contratos internacionales, siempre que respondan a nuevas necesidades de financiación.
- Serán beneficiarias las empresas españolas consideradas como Pequeñas y Medianas Empresas conforme a la definición del Anexo I del Reglamento UE 651/2014 de la Comisión y empresas de mayor tamaño (no cotizadas) caracterizadas por ser empresas internacionalizadas o en proceso de internacionalización (en las que el negocio internacional represente al menos un tercio de su cifra de negocios; o sean exportadoras regulares durante los últimos cuatro años conforme a los criterios establecidos por la Secretaría de Estado de Comercio). Además, para ser beneficiaria deben tener un problema de liquidez o de falta de acceso a la financiación debido a la crisis.
- El límite del porcentaje de cobertura del riesgo de crédito en las operaciones suscritas bajo la presente Línea no podrá superar el estipulado por la normativa europea. La línea se instrumentará en dos tramos de 1.000 millones de euros. La Comisión de Riesgos está autorizada a incluir dentro de la Línea de cobertura *todo tipo de operaciones comerciales, incluidas las nacionales, ya sean de suministro de bienes, prestación de servicios, u otras que realicen las empresas españolas.*
- Se excluyen las empresas en situación concursal o preconcursal y aquellas con incidencias de impago con empresas del Sector Público o deudas con la Administración, registrados con anterioridad al 31 de diciembre de 2019.

- **Puesta en marcha del Plan Acelera PYME**

A través de la entidad pública empresarial RED.ES para articular un conjunto de iniciativas en colaboración con el sector privado de apoyo a las PYME. Con este Plan las pymes podrán obtener información sobre recursos que tienen a su disposición para su digitalización y para aplicar soluciones de teletrabajo con la finalidad de mejorar los procesos de digitalización; *medidas de apoyo financiero para la digitalización de las pymes mediante la financiación del Instituto de Crédito Oficial ICO para las PYMES, la compra y leasing de equipamiento y servicios para la digitalización de la PYME y las soluciones de teletrabajo, movilizando en los próximos dos años más de 200 millones de euros.*

**Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19. Boletín Oficial del Estado, núm. 91, de 1 de abril de 2020**

Medidas del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo:

- **Medidas de apoyo a la industrialización**

Ampliación del plazo para aportación de garantías en las convocatorias de préstamos concedidos por la Secretaría General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (SGIPYME) pendientes de resolución en el momento de entrada en vigor del Real Decreto 462/2000, de 14 de marzo hasta el 3 de noviembre de 2020.

Los artículos 13 y 25 relativos al régimen de garantías y pago de la Orden ICT/859/2019, de 1 de agosto, por la que se establecen las bases para la concesión de apoyo financiero a proyectos industriales de Investigación, Desarrollo e Innovación en el ámbito de la industria manufacturera, quedan suspendidos para la convocatoria correspondiente al año 2019 en lo que contradigan a lo establecido en lo relativo de este Real Decreto.

Los beneficiarios de concesiones de préstamos a proyectos industriales otorgados por la SGIPYME podrán solicitar modificaciones del cuadro de amortización durante dos años y medio contados desde la entrada en vigor del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo; siempre que hayan sufrido periodos de inactividad por la crisis actual, reducción en el volumen de sus ventas o interrupciones en el suministro en la cadena de valor.

Esta medida se aplica a los programas de la SGIPYME de Reindustrialización, Competitividad de Sectores Estratégicos Industriales, Competitividad del Sector Automoción, Reindustrialización y Fortalecimiento de la Competitividad Industrial, Industria Conectada 4.0 e I+D+i en el ámbito de la industria manufacturera.

- El ICEX España Exportación e Inversiones está habilitado para devolver a las empresas que hayan incurrido en gastos no recuperables las cuotas pagadas para la participación en las ferias, u otras actividades de promoción de comercio internacional, que hayan sido convocadas por la entidad y posteriormente canceladas o aplazadas por la situación. Podrán obtener ayudas por los gastos no recuperables aquellas empresas que fueran a participar en los eventos internacionales organizados a través de las entidades colaboradoras de ICEX y a las propias entidades colaboradoras.

- **Emprendetur**

Suspensión durante un año sin necesidad de solicitud previa el pago de intereses y amortizaciones correspondientes a préstamos concedidos por la Secretaría de Estado de Turismo al amparo de lo dispuesto en las órdenes relativas al programa EMPRENDETUR I+D+i.

- **Flexibilización de los contratos de suministro de electricidad para autónomos y empresas**

Las empresas podrán suspender temporalmente o modificar sus contratos o sus prórrogas de suministro para contratar otra oferta alternativa con el comercializador con el que tienen contrato vigente sin penalización alguna y a la finalización del estado de alarma, en el plazo de tres meses, el consumidor que haya solicitado la suspensión de su contrato de suministro podrá solicitar su reactivación o de nuevo su modificación cuando la hubiera cambiado. En un plazo de cinco días se procederá a la reactivación del contrato de suministro o modificación sin coste alguno, a excepción de los pagos por derechos de extensión por incrementos de potencia contratada por encima del umbral contratado antes del inicio del estado de alarma.

- **Flexibilización de los contratos de suministro de gas natural**

Pueden solicitar los puntos de suministro de gas natural titularidad de autónomos y empresas a su comercializadora la modificación del caudal diario contratado, la inclusión en un escalón de peaje correspondiente a un consumo anual inferior o la suspensión temporal del contrato de suministro sin penalización para ajustarse a las circunstancias del momento. Una vez finalizado el estado de alarma, aquellos que hubieran modificado el contrato podrán solicitar el incremento de caudal o cambio de escalón de peajes del Grupo 3 sin ninguna limitación temporal o coste alguno o en caso de haber suspendido el contrato de acceso, se activará en el plazo máximo de cinco días naturales también sin coste alguno salvo que se deba realizar una puesta en servicio debido a un cierre previo.

- **Suspensión del pago de facturas de electricidad, gas natural y productos derivados del petróleo de periodos comprendidos en el estado de alarma**

Lo podrán solicitar los puntos de suministro de energía eléctrica, gas natural, gases manufacturados y gases licuados del petróleo por canalización, titularidad de autónomos y pequeñas y medianas empresas definidas en el Anexo I del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión Europea, debiendo identificar el Código Universal de Punto de suministro (CUPS). No obstante, en caso de acogerse a la suspensión de la facturación, el solicitante no podrá cambiar de comercializadora hasta no haberse completado la regularización.

**Real Decreto-ley 16/2020, de 28 de abril, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 119, de 29 de abril de 2020**

Este Real Decreto-ley ha regulado que las pérdidas del ejercicio 2020 no será computadas a los solos efectos de determinar la concurrencia de la causa de disolución prevista en el artículo 363.1 e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (reducción del patrimonio social por debajo de la mitad de la cifra del capital social).

### **Ayudas de Comunidades Autónomas y Ayuntamientos**

Las Comunidades Autónomas han adoptado medidas específicas, en cuanto al aplazamiento o suspensión de los periodos de presentación y pago de autoliquidaciones de impuestos gestionados por éstas (como, por ejemplo, el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados), exenciones en las tasas autonómicas (es el caso de Murcia o Baleares) e incluso aplazamientos en tasas locales en algunos municipios de la Región, como es el caso de Murcia. Los aplazamientos están condicionados a que los plazos de presentación y pago finalizaran dentro del periodo de estado de alarma en la mayoría de los casos.

En algunos Municipios, también se han aprobado o se van a aprobar medidas en este sentido, como bonificaciones o reducciones en el Impuesto sobre Actividades Económicas y/o en el Impuesto sobre Bienes Inmuebles y las tasas de basuras para operadores que se hayan visto obligados a reducir o parar de forma total su actividad, con ciertas condiciones o aplazamientos en el pago de impuestos municipales durante el periodo de alarma.

Estaremos encantados de ampliarle esta información, bajo petición.

Para cualquier duda o información adicional, por favor, póngase en contacto con:

**Ainara Rentería Tazo**

Counsel, Madrid  
Tel.: (+34) 91 582 91 00  
arenteria@ga-p.com

Para más información, consulte nuestra web [www.ga-p.com](http://www.ga-p.com), o diríjase al siguiente e-mail de contacto: [info@ga-p.com](mailto:info@ga-p.com).