

Novedades Jurídicas Sector de la Automoción

Ainara Rentería

Senior counsel, Automoción GA_P



Sumario

Sentencias y resoluciones	5
► España	5
— Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Pamplona (Sala de lo Social, Sección Primera), de 17 de mayo de 2018, sentencia núm. 148/2018	5
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Decimotercera), de 29 de mayo de 2018, sentencia núm. 357/2018	5
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Cuarta), de 29 de mayo de 2018, sentencia núm. 367/2018	6
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Cuarta), de 1 de junio de 2018, sentencia núm. 387/2018	6
— Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Sección Primera, Sala de lo Social), de 5 de junio de 2018, sentencia núm. 1196/2018	7
— Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla la Mancha (Sección Primera, Sala de lo Social), de 6 de junio de 2018, sentencia núm. 786/2018	8
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona (Sección Primera), de 7 de junio de 2018, sentencia núm. 236/2018	8
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Decimocuarta), de 7 de junio de 2018, sentencia núm. 308/2018	9
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia (Sección Primera), de 11 de junio de 2018, sentencia núm. 226/2018	9
— Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Social, Sección Primera), de 12 de junio de 2018	10
— Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N° 3 de Pola de Siero (Asturias), de 14 de junio de 2018. Procedimiento ordinario N° 346/2017	11



— Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta), de 14 de junio de 2018	11
— Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta), de 21 de junio de 2018	12
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Cuarta), de 26 de junio de 2018, sentencia núm. 458/2018 – Vehículos híbridos	12
— Sentencia del Tribunal Supremo (Sección Segunda, Sala de lo Contencioso), de 17 de julio de 2018, sentencia núm. 1241/2018	13
— Sentencia de la Audiencia Nacional (Sección Sexta, Sala de lo Contencioso), de 25 de julio de 2018. .	14
— Sentencia del Tribunal Supremo (Sección Segunda, Sala de lo Contencioso), de 10 de septiembre de 2018, sentencia núm. 1362/2018	14
Legislación	16
► España	16
— Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. BOE de 31 de julio de 2018, núm. 184	16
— Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores. BOE de 6 de octubre de 2018, núm. 242	17
— Ordenanza de movilidad sostenible (Ayuntamiento de Madrid), de 5 de octubre de 2018. BOCM de 23 de octubre de 2018, núm. 253	18
► Europa	18
— Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.	18
— Normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos. Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 3 de octubre de 2018 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO ₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida)	20



► Otros	20
— Acuerdo para el empleo y la negociación colectiva, 5 de julio de 2018. Compromisos para los próximos años	20
— Nuevo ciclo de homologación de vehículos: <i>Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures</i> ...	21
— Nuevo etiquetado de la gasolina y el diésel	22

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2018. 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 y maquetación: José Á. Rodríguez y Ángela Brea

Sentencias y resoluciones

España

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Pamplona (Sala de lo Social, Sección Primera), de 17 de mayo de 2018, sentencia núm. 148/2018.

Demanda interpuesta por el sindicato de trabajadores de Volkswagen Navarra S.A., en reclamación de indemnización de daños y perjuicios contra la empresa, por conducta antisindical. El sindicato alega que la empresa **sustituyó por esquirolaje interno a trabajadores que secundaban la huelga convocada**.

En primera instancia, el juez desestima la demanda, sobre la base de que de los hechos probados no se deduce ni hay indicio alguno de que el fabricante actuara con el ánimo o el fin de reducir los efectos de la huelga.

El sindicato recurre y alega como único motivo la infracción por el fabricante de vehículos del derecho de huelga recogido en el artículo 28.2 de la Constitución Española, argumentando que doctrina y jurisprudencia mantienen que «*la sustitución interna de huelguistas durante un conflicto laboral supone un ejercicio abusivo del poder de dirección y ius variandi empresarial*». A juicio del Tribunal queda sobradamente probado **que no existió conducta antisindical por la empresa**. Además, se produjo una significativa reducción de la producción en los días de huelga. El Tribunal confirma el pronunciamiento recurrido.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Decimotercera), de 29 de mayo de 2018, sentencia núm. 357/2018.

Demanda interpuesta por Volkswagen Finance S.A., E.F.C. contra un particular por impago de cuotas vencidas y del capital de un préstamo otorgado para la **financiación de un vehículo**, cancelado anticipadamente por incumplimiento del demandado. El particular alega que se trató de un **contrato de adhesión no negociado**, suscrito sin la debida información y con **cláusulas abusivas**. El juez de primera instancia estima íntegramente la demanda, condenando al particular al pago de las sumas reclamadas por Volkswagen Finance S.A., E.F.C.

El particular, en apelación, solicita la declaración de **nulidad de la cláusula de vencimiento anticipado** por considerarla abusiva. Esta cláusula da la posibilidad a la entidad financiadora de dar por vencido el préstamo en caso de falta de pago de dos cualesquiera plazos.

El Tribunal entiende que **no puede considerarse nula la cláusula** mencionada ya que «no solo no es contraria a la ley, sino que el artículo 10.1 de la Ley 28/1998, de 13 de julio de Venta a Plazos de Bienes Muebles, sanciona expresamente su validez (...)». Además, el Tribunal Supremo, mantiene entre otras, en la STS 07.09.2015, que «la cláusula que permite al financiador dar por vencido anticipadamente el préstamo de financiación a la compra del bien mueble a plazos cuando dejan de pagarse al menos dos plazos no puede ser considerada como cláusula abusiva en tanto que es la simple transcripción del régimen legal que regula dicho contrato.»

Se desestima el recurso de apelación confirmándose la sentencia de instancia.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Cuarta), de 29 de mayo de 2018, sentencia núm. 367/2018.

Demanda interpuesta por Volkswagen Audi España S.A. («VAESA») contra una empresa concesionaria por **incumplimiento de los contratos de concesión y los contratos de señalización de la concesión**.

En primera instancia, el juez aprecia la existencia de incumplimiento contractual por parte de la empresa concesionaria y la condena al pago de 25.000 euros en concepto de pena convencional.

La empresa concesionaria recurre el pronunciamiento, alegando la falta de justificación suficiente y por escrito de la resolución de los contratos por parte de VAESA.

El Tribunal de segunda instancia confirma la sentencia en todos sus términos, argumentando que ambas partes tenían la facultad, al tratarse de un contrato indefinido, de **denunciarlo unilateralmente**, respetando el plazo de preaviso de dos años y exponiendo las circunstancias que le llevaban a ello. Entiende el Tribunal que VAESA «denunció los contratos de concesión con respeto exquisito a los términos pactados, (...) y **sin que conste la existencia de conducta abusiva** (...)». Respecto a la pretendida indemnización por daños y perjuicios por la empresa concesionaria por la resolución de los contratos, el Tribunal estima que «la cláusula contractual por la que se establece la exclusión de toda indemnización en caso de resolución unilateral es válida, por lo que la demandante no tiene derecho a exigir indemnización por la terminación».

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Cuarta), de 1 de junio de 2018, sentencia núm. 387/2018.

Demanda interpuesta por un concesionario contra otros dos concesionarios por no respetar la **cláusula de no competencia y cambio de uso del contrato de compraventa de activos celebrado entre el concesionario demandante y uno de los concesionarios demandados**.

Se pactó una cláusula penal en caso de incumplimiento y, de manera cumulativa, una indemnización por daños y perjuicios.

El concesionario comprador (el nuevo taller de la marca Porsche), argumenta en su demanda que el concesionario vendedor-demandado arrendó su local a su socio (tercero codemandado), una sociedad creada al efecto para ser destinada a uso de taller en el que se reparaban, entre otros, vehículos de la marca Porsche.

En primera instancia se condena al concesionario vendedor-demandado al abono de la cláusula penal pactada, y a los dos codemandados (concesionario y su socio) al pago solidario de los daños y perjuicios.

En segunda instancia, entiende el Tribunal que el **pacto de no competencia** y cambio de uso es lícito (el Tribunal Supremo, en sentencia de 09.05.2016, considera dicho pacto inherente al contrato, siendo la limitación de dos años un plazo razonable).

Respecto a la **limitación en el tiempo** del cambio de uso o cierre, no puede ser perpetua, estando ligada al pacto de no competencia.

Se confirma el pronunciamiento de instancia, excepto en lo relativo a la condena a no realizar en las instalaciones del codemandado socio del concesionario vendedor la actividad de taller de Porsche, que se limita a un período de dos años, habiendo transcurrido más de tres desde la firma del contrato de compraventa de activos.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Sección Primera, Sala de lo Social), de 5 de junio de 2018, sentencia núm. 1196/2018.

Demanda de **conflicto colectivo** interpuesta por sindicato de trabajadores contra Mercedes Benz España S.A.U., en la que solicitaba la declaración de compensación con catorce horas en el «haber» de la bolsa de horas de los trabajadores afectados por la **activación para trabajar determinados sábados en la empresa demandada**.

En primera instancia se desestima íntegramente la demanda.

La parte demandante interpone recurso, con base en dos argumentos:

- El primero se centra en que la forma de comunicación, activación y confirmación de trabajo en sábados por la empresa previa a la reclamación del sindicato es distinta de la que se hace con posterioridad a la misma.
- El segundo motivo aduce los perjuicios a los trabajadores en el ámbito familiar y no solo económico, causados por la infracción del convenio colectivo por la empresa demandada en lo relativo al tiempo de preaviso y confirmación previa de la comunicación de activación.

El Tribunal Superior de Justicia estima el primer motivo, confirmando las diferencias en la comunicación, activación y confirmación antes y después de la reclamación.

Respecto al segundo motivo, sobre la validez de la activación, el Tribunal argumenta que debe cumplir con los requisitos cumulativos de planificación y activación en el mes, así como su confirmación con una semana de antelación. Si bien el primero de los requisitos pudo cumplirse, se estima que el segundo nunca se cumplió.

Se estima el recurso formulado por el sindicato demandante, declarando el derecho de los trabajadores afectados a que se les compense en catorce horas en el «haber» de su bolsa horaria.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla la Mancha (Sección Primera, Sala de lo Social), de 6 de junio de 2018, sentencia núm. 786/2018.

Demanda de **conflicto colectivo** interpuesta por el comité de empresa frente a Mercedes Benz España S.A.U., por modificación sustancial de condiciones de trabajo consistente en la **aprobación del calendario laboral** para el año 2016.

La demanda es estimada íntegramente en primera instancia, declarando nula la medida. Este pronunciamiento fue recurrido por Mercedes Benz España S.A.U., alegando varios motivos, entre los que se podrían destacar los siguientes: (i) la inadecuación de procedimiento, al no haberse producido modificación sustancial de condiciones de trabajo, y (ii) la vulneración de diversos preceptos constitucionales, así como del Convenio Colectivo por no haberse acudido previamente a la comisión paritaria.

El primer motivo es desestimado por el Tribunal, ya que considera que el procedimiento seguido por la parte demandante es acorde a derecho. En lo referido al segundo motivo, es también desestimado sobre el argumento de que *«los procedimientos prejudiciales de solución de conflictos no pueden ser entendidos como una intervención obstaculizadora de la tutela judicial, sino a lo sumo, complementaria»*.

Se confirma el pronunciamiento de primera instancia y se restituye a los trabajadores afectados a su situación anterior a la aprobación del calendario laboral de 2016.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona (Sección Primera), de 7 de junio de 2018, sentencia núm. 236/2018.

Demanda interpuesta por ALD Automotive S.A., contra un particular, administrador de la sociedad limitada que suscribió un **contrato de renting** con el demandante, en **reclamación de cantidad por resolución anticipada** del mencionado contrato.

En primera instancia el juez desestima íntegramente la demanda, al entender que la **deuda reclamada** por ALD Automotive S.A., había nacido con anterioridad a que surgiera la **causa de disolución** de la sociedad administrada, ya que se fijó como momento de nacimiento de la deuda el de la firma del propio contrato.

ALD Automotive S.A., interpuso recurso, que es estimado íntegramente. El Tribunal entiende que quedó sobradamente probado que la sociedad entró en causa de disolución a lo largo del mismo año en que se dejaron de pagar las cuotas del renting.

Se condena al particular demandado al pago de las cantidades reclamadas por ALD Automotive S.A.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Decimocuarta), de 7 de junio de 2018, sentencia núm. 308/2018.

Demanda interpuesta por la entidad financiera Banco Bilbao Vizcaya Argentaria S.A. («BBVA») contra dos particulares en reclamación de **saldo deudor de una póliza de préstamo**, suscrita para financiar la compra de un vehículo.

Los demandados, en el momento en que dejaron de pagar las cuotas, devolvieron el vehículo financiado a cuenta del saldo deudor pendiente, asumiendo que la deuda quedaba saldada.

En primera instancia, el juez condena a los demandados al pago, y declara **abusiva** la cláusula relativa a los **intereses moratorios, pactados en el 29%**, acordando descontar de la deuda reclamada las cantidades facturadas por dicho concepto.

Esta sentencia es recurrida por los demandados, que alegan la **rehabilitación unilateral del contrato** por la entidad financiera BBVA tras cancelar las cuotas impagadas con la devolución del vehículo. El Tribunal mantiene que dicha rehabilitación no puede ser unilateral, sino que debe responder a un acuerdo entre ambas partes, siendo así que los particulares demandados muestran su disconformidad a la rehabilitación.

Anulada la cláusula de intereses moratorios, parte del precio obtenido con la devolución del vehículo debió ser destinada al pago de dichos intereses. En consecuencia, la entidad financiera queda obligada a presentar nueva liquidación de la deuda.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia (Sección Primera), de 11 de junio de 2018, sentencia núm. 226/2018.

Demanda interpuesta por BBVA Autorenting contra dos particulares, por incumplimiento del **contrato de renting** suscrito. El objeto del procedimiento es la determinación de la **abusividad** de una cláusula inserta en el contrato de renting, que establece una **penalización en caso de cancelación anticipada** a instancia de la parte arrendataria.

En primera instancia, se estima íntegramente la demanda, condenando a los demandados a abonar solidariamente la cantidad solicitada en concepto de indemnización por daños y perjuicios. El pronunciamiento es recurrido por los demandados, alegando que las cláusulas resolutorias en cuestión son abusivas en virtud del artículo 85.6 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, que establece el carácter abusivo de las cláusulas «*que supongan la imposición de una indemnización desproporcionadamente alta, al consumidor o usuario que no cumpla con sus obligaciones*».

A este respecto, la jurisprudencia es unánime (entre otras, Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia núm. 324/2014, de 22 de mayo de 2014, con referencia a las sentencias de la misma Audiencia de 18 de febrero de 2010), cuando declara que «*se considera que la condición que contempla la indemnización de daños y perjuicios por el vencimiento anticipado no es abusiva, aunque la misma no haya sido negociada individualmente y figure en un contrato de adhesión, pues **no es contraria a la buena fe ni establece un desequilibrio** importante en cuanto a los derechos y obligaciones de las partes, ya que está prevista para el supuesto de incumplimiento injustificado y voluntario del arrendatario*». Además, el propio Tribunal argumenta que la indemnización por penalización está destinada a paliar el lucro cesante o **pérdida de expectativas de beneficio empresarial** para la arrendadora que, en este caso, adquiere un bien según las especificaciones de la parte arrendataria para ponerlo a su exclusiva disposición.

El Tribunal de segunda instancia confirma el pronunciamiento condenatorio de instancia.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Social, Sección Primera), de 12 de junio de 2018.

Procedimiento por **vulneración de derechos fundamentales** (derecho a la huelga y libertad sindical) interpuesto por sindicato y varios trabajadores contra Peugeot Citroën Automóviles España S.A., solicitando indemnización por daños y perjuicios.

El juez de primera instancia desestimó íntegramente las pretensiones de los demandantes, que recurrieron dicho pronunciamiento. En segunda instancia, el Tribunal Superior de Justicia de Galicia consideró que existió daño moral sufrido por los trabajadores, condenando a Peugeot Citroën Automóviles España S.A., al pago de la cuantía reclamada. El Tribunal basa esta condena en el uso abusivo o desproporcionado del *ius variandi* empresarial por la empresa demandada, puesto que considera que el demandado sustituyó trabajadores huelguistas por otros, **diluyendo así el efecto de la huelga**.

Peugeot Citroën Automóviles España S.A., recurre en casación para la unificación de doctrina. El Tribunal Supremo inadmite el recurso por no apreciar contradicción con las sentencias aportadas en el recurso.

Sentencia del Juzgado de Primera Instancia Nº 3 de Pola de Siero (Asturias), de 14 de junio de 2018. Procedimiento ordinario Nº 346/2017.

Demanda interpuesta en reclamación de cantidad por un **consumidor** contra el concesionario que le vendió un vehículo, previa **resolución del contrato de compraventa**. Considera el consumidor que el vehículo adquirido ha presentado desde su compra **defectos que inhabilitaban el vehículo para su uso**. El concesionario demandado se opone, sosteniendo que los defectos alegados no han podido ser detectados.

El juez entiende que, dada la condición de consumidor de la parte demandante, ante el incumplimiento del concesionario de entregar la cosa vendida idónea para servir al fin al que está destinado, éste tiene derecho «a la reparación del vehículo, a su sustitución, a la rebaja del precio o a la resolución del contrato», en virtud del artículo 118 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios.

El juez estima la demanda en el sentido de resolver el contrato de compraventa, condenando al concesionario a la devolución del precio íntegro del vehículo más los intereses legales correspondientes.

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta), de 14 de junio de 2018.

Recurso interpuesto por concesionario de automóviles de la marca Suzuki ante la multa de la Comisión Nacional de la Competencia («CNMC») por **prácticas colusorias** a Suzuki Motor España S.A., y otros concesionarios de la marca.

El concesionario mantuvo en su recurso, entre otros motivos, la violación del **principio de proporcionalidad en el cálculo de la sanción**, pues estima que su conducta tuvo un impacto leve en el mercado. El recurso fue estimado parcialmente, reduciendo la cuantía de la multa a la mitad. El concesionario se opone, alegando que la sanción carece de motivación ante la imposibilidad de conocer la CNMC algunos datos (volumen de negocio en el mercado afectado) fundamentales para la cuantificación de la multa, así como la desproporcionalidad de la misma.

Respecto al volumen de negocio en el mercado afectado, el Tribunal calculó la multa basándose en datos fiables de volúmenes de negocio obtenidos durante los años previos al litigio, motivo por el que la entiende suficientemente probada.

Sobre la desproporcionalidad de la multa, al tratarse de una **empresa monoproducción**, el Tribunal entiende que la sanción es proporcionada (en empresas multiproducción, la sanción se ajusta al porcentaje de su negocio correspondiente al producto en concreto que sea objeto de litigio).

Se desestima el recurso interpuesto por el concesionario y se confirma la multa impuesta con anterioridad por la CNMC.

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta), de 21 de junio de 2018.

Recurso interpuesto por Dickmanns Rent a Car contra la resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia («CNMC») por la que se le imponía una multa por ser parte de un **cártel** consistente en la **fijación de precios y condiciones comerciales**.

Alega la entidad sancionada que la resolución recurrida adolece de falta de motivación y que infringe los principios de proporcionalidad, individualización de la sanción e igualdad de trato.

Respecto a la infracción del principio de individualización e igualdad de trato, el Tribunal estima que, al no haber aportado Dickmanns Rent a Car la cifra de volumen de negocios tras habersele requerido, se tomó como referencia para estimar su cuota de participación, y consiguiente cuantificación de la multa, las cuentas depositadas en el Registro Mercantil, registro que da fe de su contenido.

Por otra parte, en relación con la falta de motivación, el Tribunal atiende a lo señalado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (asunto C-194/14), cuando dice que *«a la hora de fijar el importe de la multa en caso de infracción de las normas en materia de competencia, la Comisión cumple su obligación de motivación cuando indica en su decisión los elementos de apreciación que le han permitido determinar la gravedad de la infracción, así como su duración, sin que esté obligada a indicar datos numéricos relativos al método de cálculo de la multa»*.

Se desestima el recurso interpuesto por Dickmanns Rent a Car, declarando la resolución impugnada conforme a derecho.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Cuarta), de 26 de junio de 2018, sentencia núm. 458/2018 – Vehículos híbridos.

Demanda interpuesta por empresa particular de transportes contra concesionario oficial Volvo y Volvo S.A., en reclamación de indemnización por incumplimiento contractual fundado en la **discordancia entre la información pre-contractual ofrecida y prestada** por el concesionario y la realidad con la que se encontró la demandante, en relación con la compraventa de un **camión híbrido**.

El juez de primera instancia desestima la demanda. Entiende que el perfil de la demandante es el de una empresa con más de 60 años de experiencia en el sector del transporte de mercancías, que cuenta con varios camiones y que examinó otras ofertas antes de decidir. Además, la documentación facilitada a la demandante era **meramente orientativa, no vinculante** para el concesionario vendedor. Asimismo, declara la falta de responsabilidad de Volvo S.A., puesto que no intervino en la prestación de la información pre-contractual.

La demandante recurre el pronunciamiento, argumentando que la información prestada por el concesionario le llevó a adquirir un vehículo concreto en detrimento de otro convencional y más económico. La demandante alega fallos recurrentes de pérdida de potencia, así como un elevado consumo durante la ruta que cubre en su actividad de transportista. El Tribunal desestima el recurso. Considera que, como profesional del sector, debiera conocer el comportamiento de los vehículos híbridos, así como sus ventajas e inconvenientes. Asimismo, de la valoración de los peritos se desprende que los fallos en el vehículo se deben al tipo de conducción realizada durante la ruta. Además, no consta acreditada la discordancia entre la información ofrecida y prestada por el concesionario y la realidad con la que se encontró la demandante, puesto que no existe referencia alguna a que el vehículo híbrido fuese a tener una finalidad concreta relacionada con la ruta que iba a realizar el camión adquirido.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sección Segunda, Sala de lo Contencioso), de 17 de julio de 2018, sentencia núm. 1241/2018.

La Oficina de Gestión Tributaria competente giró al contribuyente, empresa de piezas de recambio, liquidaciones provisionales en concepto de **IVA** en las que redujo al 50% la deducción de la cuota soportada por renting de un determinado vehículo, con fundamento en que el artículo 95 Tres de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido («LIVA») dispone que cuando se trate «**de vehículos automóviles de turismo se presumirán afectados a la actividad empresarial o profesional en la proporción del 50%**», y que el sujeto pasivo no acredita una afectación mayor del 50%.

La empresa interpuso reclamación ante esta resolución, por entender que las cuotas soportadas lo son al 100%. La reclamación fue desestimada, frente a lo que la empresa de piezas de recambio interpuso recurso, que fue estimado por el Tribunal Superior de Justicia, anulando la reducción efectuada previamente, con fundamento en que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea habría aclarado ya la cuestión en su sentencia del Caso Lennartz, asunto C/97/90, en el sentido de que la norma española (LIVA) resulta contraria al artículo 17 de la Sexta Directiva.

El Abogado del Estado interpuso recurso de casación frente a la resolución del Tribunal Superior de Justicia, que fue admitido por el Tribunal Supremo.

El TS (SSTS de 5 de febrero de 2018, de 17 de abril de 2018, de 21 de mayo de 2018), entiende que no puede admitirse la interpretación hecha por el Tribunal Superior de Justicia cuando el mencionado artículo 17 de la Sexta Directiva y los artículos 168 a) y 173.1 de la Directiva relativa al sistema común del IVA se limitan a establecer que el derecho a deducir debe reconocerse «en la medida en que los bienes y servicios se utilicen para las necesidades de sus operaciones gravadas».

El TS considera ajustada a derecho la reducción al 50% de la deducción de la cuota soportada por renting de un determinado vehículo por falta de acreditación de la utilización en un porcentaje superior.

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sección Sexta, Sala de lo Contencioso), de 25 de julio de 2018.

Faurecia Automotive Exteriors S.A.U., recurre la Orden de Investigación emitida por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia («CNMC»), por la que se autorizó la inspección por este organismo de la sede del fabricante en España, con el objeto de verificar la existencia de actuaciones en el mercado de los componentes para automóviles que podrían constituir **prácticas restrictivas de la competencia**, consistentes en el reparto de clientes en dicho mercado y el intercambio de información comercialmente sensible.

A juicio de la Audiencia Nacional, **la Orden de Investigación en cuestión no se encuentra justificada al ser su contenido «excesivamente genérico, lo que tiene como consecuencia que no se protegen los derechos de la parte recurrente»**. Apunta la Audiencia que «nada se indica sobre el objeto y finalidad de la inspección», y tampoco se aporta «ningún dato concreto sobre la justificación de la entrada» o sobre las concretas razones que justifican la entrada, así como tampoco se indica «nada referente a la relación de la empresa con los hechos investigados».

La Audiencia Nacional concluye que el contenido de la Orden de Investigación es insuficiente y supone una infracción de los derechos reconocidos al recurrente en el artículo 18 de la Constitución Española.

Se estima el recurso, anulando la Orden de Investigación por ser contraria a Derecho.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sección Segunda, Sala de lo Contencioso), de 10 de septiembre de 2018, sentencia núm. 1362/2018.

Recurso contencioso-administrativo interpuesto por General Electric Auto Service Lease GmbH frente a la desestimación de las reclamaciones hechas a la Oficina Nacional de Gestión Tributaria en las que solicitaba la **devolución de las cuotas de IVA soportadas** en años previos, respecto de los **suministros de coches** a empresas españolas al amparo de **contratos de arrendamiento financiero**.

La Oficina Nacional de Gestión Tributaria considera que General Electric Auto Service Lease GmbH no aportó la documentación requerida en plazo —aportó documentación, pero no acreditaba su derecho—, motivo por el que dictó acuerdos desestimatorios de las solicitudes de devolución, acuerdos que fueron recurridos por General Electric Auto Service Lease GmbH.

El recurso fue desestimado íntegramente. El Tribunal mantiene que los documentos que fueron solicitados por la Oficina Nacional de Gestión Tributaria no podían ser aportados posteriormente en vía de reclamación económico-administrativa.

General Electric Auto Service Lease GmbH interpone recurso de casación, que el Tribunal Supremo estima y, en consecuencia, revoca la sentencia de instancia. Argumenta que en la revisión en vía

tributaria sí es posible llevar a cabo la práctica de prueba con la aportación de documentos que acompañe el contribuyente.

El TS anula la resolución de la Oficina Nacional de Gestión Tributaria, y ordena a la Sala de la Audiencia Nacional que dicte nueva sentencia en la que se pronuncie tras haber analizado las pruebas.

Legislación

España

Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. BOE de 31 de julio de 2018, núm. 184.

Se modifica el anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, para incorporar un nuevo apartado que contemple la **clasificación de los vehículos en función de criterios contaminantes**.

También se modifica el anexo XI «Señales en los vehículos», para añadir una nueva señal relativa a los diferentes **distintivos ambientales** que se asignan a cada categoría de vehículo según su potencial contaminante.

Junto a lo anterior, se incorpora la definición de **vehículo de uso compartido** en el apartado A. «Definiciones» del anexo II, y se incluye el distintivo que lo identifica en el anexo XI, «Señales en los vehículos» con la denominación de «V-26 Distintivo de uso compartido».

Por último, se modifica anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, sobre **placas de matrícula**, para establecer que en el caso de los vehículos automóviles destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, el fondo de las placas de matrícula ordinaria traseras será de color azul, en lugar del color blanco actual. Como consecuencia de esta modificación y para facilitar su visibilidad, los caracteres consignados en las mismas se cambian del color negro al blanco.

Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores. BOE de 6 de octubre de 2018, núm. 242.

El Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores («RDL 15/2018»), que entró en vigor el pasado 7 de octubre, incluye las siguientes medidas que afectan al sector de la automoción:

- Se liberaliza la actividad de recarga eléctrica, **eliminando la figura del gestor de cargas** prevista en la Ley del Sector Eléctrico, así como derogando el Real Decreto 647/2011, de 9 de mayo, por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema para la realización de servicios de recarga energética.

- Los **consumidores**, que adquieren la energía para su propio consumo, podrán suministrarla para la prestación de servicios de recarga energética de vehículos, siempre que cumplan con los requisitos que se establezcan reglamentariamente. Asimismo, las **empresas distribuidoras** podrán ser ahora titulares de último recurso de infraestructuras para la recarga de vehículos eléctricos, siempre que tras un procedimiento en concurrencia se resuelva que no existe interés por la iniciativa privada.
- Las instalaciones de recarga eléctrica deberán **cumplir con la normativa** correspondiente en el ámbito de la seguridad industrial, debiéndose llevar un registro de la información para el seguimiento de la actividad por las Administraciones. Esta información estará disponible para los ciudadanos a través de una gran base de datos sobre la ubicación y características de los puntos de recarga públicos armonizada.

Ordenanza de movilidad sostenible (Ayuntamiento de Madrid), de 5 de octubre de 2018. BOCM de 23 de octubre de 2018, núm. 253.

La nueva Ordenanza de movilidad sostenible promulgada por el Ayuntamiento de Madrid (la «Ordenanza») contiene, en los artículos 175 y siguientes, la siguiente regulación de los **Vehículos de Movilidad Urbana** que se definen en la Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, de la Dirección General de Tráfico, como patinetes eléctricos, Segways, monopatines y similares («VMU»):

- Se establece en **15 años la edad mínima permitida** para circular con un VMU. Los menores de 15 años solo podrán hacerlo fuera de la circulación y acompañados.

Los usuarios de un VMU de los tipos A y B (patinetes eléctricos y Segways) **menores de 16 años deben llevar casco**. Los VMU de las tipologías B y C deben llevar timbre, luces y elementos reflectantes debidamente homologados.

- En cuanto a la regulación de la circulación de los VMU la Ordenanza dispone que, con carácter general, **«se prohíbe la circulación de los VMU por aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones»**, así como por los carriles bus y por accesos y tramos no semaforizados de la M-30. Para circular por la calzada, los VMU de tipo A y B (patinetes eléctricos y Segways) deberán llevar timbre, sistemas de frenado, luces y elementos reflectantes debidamente homologados.
- Los VMU que se utilicen **para la realización de actividades económicas** (visitas turísticas, reparto de mercancías) deberán contar, para poder circular, con un **seguro de responsabilidad civil obligatoria**.

Europa

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, el 24 de mayo de 2018, aprobaron una Propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (la «Propuesta»).

Es interesante señalar la mención sobre vehículo autónomo que se incluye en la Exposición de Motivos, donde expresamente se indica que la obligación que se establece en la Directiva de suscribir un seguro de automóviles obligatorio de responsabilidad civil se aplica también a los vehículos autónomos y semiautónomos.

Esta Propuesta también determina **cuatro ámbitos en los que sería conveniente aportar modificaciones concretas:**

- (i) Indemnización de las víctimas de accidentes en caso de insolvencia de una entidad aseguradora: se propone que los Estados miembros creen un **organismo para que indemnice a los perjudicados** por los daños corporales o materiales causados por un vehículo asegurado por una entidad aseguradora que esté incurso en un procedimiento de quiebra, que esté incurso en un procedimiento de liquidación o que no haya proporcionado una respuesta motivada a la reclamación de indemnización en los tres meses siguientes a la fecha en que el perjudicado haya presentado su reclamación.
- (ii) Importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro: se propone fijar los siguientes para los **seguros de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos:**
 - o Respecto de los daños corporales: 6.070.000 EUR por accidente, cualquiera que sea el número de víctimas, o 1.220.000 EUR por víctima;
 - o Respecto de los daños materiales: 1.220.000 EUR por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.
- (iii) Controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros: se propone no realizar **controles del seguro de responsabilidad civil**. Se podrían realizar siempre que se efectúen en el marco de medidas de control que no vayan dirigidas exclusivamente a la comprobación del seguro.

- (iv) Uso de las certificaciones de antecedentes siniestrales de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora: se propone que las empresas de seguros garanticen, para satisfacer el derecho del titular de la póliza a solicitar en cualquier momento una certificación de los siniestros, la utilización de un formulario de **certificación de antecedentes siniestrales**.

Asimismo, se propone actualizar la **definición de circulación de un vehículo**, para que se considere «toda utilización de ese vehículo, habitualmente destinado a servir de medio de transporte, que sea conforme con la función habitual del vehículo, independientemente de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento».

Normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos. Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 3 de octubre de 2018 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida).

El Parlamento Europeo aprobó el 3 de octubre una propuesta normativa destinada a acelerar la implantación de los vehículos eléctricos. La Eurocámara plantea un **recorte de las emisiones** de los turismos nuevos del 40% para 2030 (frente al 30% que proponía la Comisión, en relación al nivel de 2021), con un objetivo intermedio de reducción del 20% en 2025. El texto fija, además, cifras similares para los vehículos comerciales ligeros.

Además, conforme a esta propuesta, los fabricantes que superen los porcentajes de emisiones establecidos deberán pagar una **multa** que la UE invertirá en formar a los trabajadores del sector afectados por los cambios ligados a la transición ecológica.

Asimismo, las compañías estarán obligadas a garantizar que los vehículos menos contaminantes —los eléctricos y aquellos que emiten menos de 50g de CO₂ por kilómetro— supongan un 35% de los coches y furgonetas nuevos en 2030 (un 20% en 2025). Desde 2025, los fabricantes deberán informar a la Comisión sobre las emisiones de CO₂ a lo largo de todo el ciclo de vida de los vehículos comercializados a partir de esa fecha en base a una metodología común.

El pasado 9 de octubre, en el Consejo de Ministros de Medioambiente de la Unión Europea, los Estados miembros fijaron su posición respecto a estas propuestas y, una vez acuerden el porcentaje de reducción a aplicar, se iniciará una negociación entre el Consejo, la Eurocámara y la Comisión para fijar la tasa definitiva que se convertirá en normativa comunitaria.

Otros

Acuerdo para el empleo y la negociación colectiva, 5 de julio de 2018. Compromisos para los próximos años.

Las organizaciones sindicales y empresariales más representativas (las «Partes») suscribieron el 5 de julio de 2018 el IV Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva (el «Acuerdo»), con vigencia para los años 2018, 2019 y 2020, que fue publicado en el Boletín Oficial del Estado el 18 de julio de 2018. Este Acuerdo persigue tres objetivos fundamentales: la creación de empleo, la mejora de empleabilidad de los trabajadores y de la competitividad de las empresas y la lucha contra la economía sumergida.

El interés del Acuerdo estriba en que se fija un incremento salarial para cada uno de los años de vigencia de éste, en una parte fija de en torno a un 2% y en una parte variable del 1%, ligada a los conceptos que en cada Convenio Colectivo se determinen, tales como la evolución de la productividad, los resultados, el absentismo injustificado y otros. Las Partes instan a que, de manera progresiva, se establezca un salario mínimo de Convenio de 14.000 euros anuales.

Otro aspecto importante recogido en el Acuerdo son las medidas que tienden a impulsar la renovación y actualización de los Convenios, articulando reglas sobre su vigencia, ultraactividad y procedimiento negociador.

Por otra parte, un anexo del Acuerdo recoge los acuerdos alcanzados que deberán ser desarrollados con el Gobierno de España.

- 1) En primer lugar, se requiere una modificación del artículo 42 del Estatuto de los Trabajadores que garantice las condiciones laborales en los procesos de descentralización y externalización productiva.
- 2) En segundo término, se hace referencia a las medidas destinadas al mantenimiento del empleo que favorecen alternativas al despido en la empresa, por ejemplo, mediante la adaptación de la jornada. Se propone el desarrollo de una nueva medida que propicie reducciones temporales de jornada dirigida al mantenimiento del empleo en empresas con dificultades económicas, favoreciendo que los trabajadores no se vean perjudicados en su protección social ni en su retribución, que la empresa mantenga sus plantillas y que se habiliten procesos de formación para procurarles una mayor cualificación.
- 3) Por otro lado, en tercer lugar, se recogen todas las propuestas relacionadas con la formación y la cualificación profesional. Las Partes instan a establecer un marco de diálogo para alcanzar un acuerdo en materia de formación profesional que refuerce el carácter laboral del sistema de formación profesional.

4) Finalmente, especial mención merecen otras materias:

- Por una parte, los firmantes interpretan que la actual **situación de absentismo** en nuestro país requiere la creación de un observatorio que emita un informe a partir del cual se puedan realizar pruebas piloto que puedan mejorar todas las situaciones de absentismo no deseado.
- Se alude a la **jubilación**, instando a la Administración a que posibilite la extinción del contrato de trabajo por cumplimiento de la edad ordinaria de jubilación, siempre que el trabajador afectado tenga derecho a la pensión completa de jubilación, con el fin de facilitar el relevo generacional.
- Se insiste en la necesidad de recuperar el **contrato de relevo**, como elemento para la transmisión del conocimiento, el rejuvenecimiento de las plantillas, la mejora de la productividad de las empresas y la creación de empleo.
- También se alude a la lucha contra la **economía sumergida**, cuya situación actual deberá ser analizada para acordar un plan director que conduzca a su reducción.

El Acuerdo contiene un apartado específico que recoge las medidas relacionadas con la **igualdad**:

- Por un lado, el desarrollo del sistema de **atención a la dependencia y la infancia** a fin de dar la cobertura necesaria para que la actividad profesional retribuida de las mujeres en las empresas no se vea tan afectada como en la actualidad por estas contingencias.
- Por otro lado, la equiparación de las condiciones de disfrute de los **permisos de paternidad y maternidad** o de las reducciones de jornada, de manera que hombres y mujeres se acojan al ejercicio del derecho de forma equitativa.
- Y, finalmente, un estudio del **sistema de pluses y complementos salariales** que mida su impacto de género.

Nuevo ciclo de homologación de vehículos: *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*.

El pasado 1 de septiembre entró en vigor la nueva normativa Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures («**WLTP**»), un nuevo ciclo de homologación que tendrán que pasar todos los vehículos de nueva matriculación. El WLTP lleva en vigor desde el 1 de septiembre de 2017, pero no todos los vehículos estaban obligados a pasarlo, únicamente afectaba a los vehículos nuevos.

Este protocolo llega para sustituir al *New European Driving Cycle* («**NEDC**»), ciclo de homologación anterior vigente desde 1992, que se basaba en conducción teórica y no en **situaciones reales de conducción**.

Los vehículos que se han ido homologando con este WLTP, usan un valor adicional para el impuesto de matriculación que es muy similar a la cifra que saldría con la antigua norma de emisiones, con el objetivo de reducir el impacto que sobre el precio tendrá este nuevo ciclo de homologación. Esto es debido a que, con la simulación de situaciones reales que impone el WLTP se obtendrán valores de emisiones más elevados, motivo por el que los vehículos se encarecerían por estar sometidos a

gravámenes más altos.

No obstante, el Ministerio de Industria aprobó el 31 de agosto una **moratoria en la aplicación del WLTP**, de manera que se siga usando ese valor adicional hasta el 31 de diciembre de 2020, lo que supone que el sector contará con dos años de transición para actualizarse.

Nuevo etiquetado de la gasolina y el diésel.

El 12 de octubre entró en vigor la nueva normativa europea sobre **etiquetado para carburantes y vehículos** (Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos). El objetivo es que todos los vehículos y todas las estaciones de servicio (tanto de España como de Europa) tengan la misma identificación para los carburantes.

Esta regulación especifica las **distintas etiquetas para cada tipo de combustible**, desde los derivados del petróleo hasta los biocombustibles, pasando por el gas natural, el hidrógeno y sus mezclas, entre otros. El nuevo etiquetado de combustible se divide en tres tipos generales, gasolina, gasóleo, y combustibles gaseosos, que se distinguirán mediante la forma diferente de las etiquetas: circular para la gasolina, cuadrado para el diésel y en forma de rombo para los gaseosos. A su vez, cada grupo se subdividirá en diferentes nomenclaturas según la clase específica.

Los usuarios podrán encontrar las nuevas etiquetas en la proximidad del tapón de llenado o de la tapa del depósito de los vehículos nuevos, así como en los manuales de usuario de estos, en los aparatos surtidores y en los concesionarios de vehículos.

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

Ainara Rentería Tazo

Senior counsel, Automoción GA_P
Tel.: (+34) 91 582 91 00
arenteria@ga-p.com

Para más información, consulte nuestra web www.ga-p.com, o diríjase al siguiente e-mail de contacto: info@ga-p.com.