

Novedades Jurídicas Sector de la Automoción

Ainara Rentería

Senior counsel, Automotive GA_P



Sumario

Sentencias y resoluciones	4
▶ España	4
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 18 de enero de 2019, sentencia núm. 22/2019.	4
— Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Social), de 27 de febrero de 2019.	5
Legislación	5
▶ España	5
— Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES). Boletín Oficial del Estado núm. 41, de 16 de febrero de 2019.	5
— Ley 1/2019, de 20 de febrero, de Secretos Empresariales. Boletín Oficial del Estado núm. 45, de 21 de febrero de 2019.	6
— Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. Boletín Oficial del Estado núm. 53, de 2 de marzo de 2019.	8
▶ Europa	9
— Acuerdo provisional sobre la reforma de la Directiva 2009/33/EC relativa a la promoción de vehículos limpios, por el Parlamento Europeo y el Consejo de fecha 8 de febrero de 2019.	9

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2019. 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

— Resolución del Parlamento Europeo, de 12 de febrero de 2019, sobre una política industrial global europea en materia de inteligencia artificial y robótica (2018/2088 (INI)).	11
— Reglamento Delegado (UE) de la Comisión, de 13 de marzo de 2019 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a la implantación y el uso operativo de los sistemas de transporte inteligentes cooperativos.....	12
► Noticias	15
— Acuerdo político provisional de las instituciones de la UE sobre el Reglamento General de Seguridad, de 26 de marzo de 2019.....	15
— La DGT abre un grupo de trabajo para analizar el sistema de etiquetas.....	16
— Reuniones España-Alemania para el fomento de la Alianza Europea de Baterías.	16

Sentencias y resoluciones

España

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 18 de enero de 2019, sentencia núm. 22/2019

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona ante el recurso de apelación interpuesto por un consumidor (adquirente de un vehículo) frente a dos particulares (aparentes propietarios de dicho vehículo) en ejercicio de acción declarativa de dominio derivada del artículo 348 del Código Civil («CC»).

La compraventa del vehículo en el concesionario implicó un supuesto de venta de cosa ajena, por encontrarse el vehículo inscrito en el Registro de Bienes Muebles con una reserva de dominio a favor de la entidad financiera Volkswagen Finance EFC y pacto de prohibición de disponer, a pesar de haber sido depositado en el concesionario por los particulares codemandados, los cuales alegaban no haber autorizado nunca la venta del vehículo.

De conformidad con la doctrina proclamada por la Sentencia del Pleno de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 5 de marzo de 2007, la venta de cosa ajena es válida y puede llegar a ser eficaz de conformidad con lo establecido en el artículo 464 CC, que remite al artículo 85 del Código de Comercio, el cual dispone: «*La compra de mercaderías en almacenes o tiendas abiertas al público causará la prescripción de derecho a favor del comprador, respecto de las mercaderías adquiridas*, quedando a salvo, en su caso, los derechos del propietario de los objetos vendidos para ejercitar las acciones civiles o criminales que puedan corresponderle contra el que los vendiera indebidamente». Concluye el Tribunal en el presente caso que, siendo el concesionario un establecimiento abierto al público, la venta de la cosa ajena debe considerarse válida y eficaz, habiendo mediado pago del precio y transmisión del bien.

El precepto sustento de la acción ejercitada requiere la buena fe del adquirente. En este sentido, aclara el Tribunal que basta con que la buena fe exista en el momento en que se adquiere la posesión del vehículo, careciendo por lo tanto la alegada mala fe sobrevenida de trascendencia a estos efectos. Nótese que el adquirente en este caso consultó el Registro de Bienes Muebles, percatándose de la titularidad de Volkswagen Finance sobre el bien. No obstante, la consulta tuvo lugar con posterioridad al acto de venta. Por todo lo expuesto anteriormente, prospera la demanda contra los codemandados (aparentes propietarios), los cuales son condenados a otorgar al recurrente los documentos necesarios para transferir la titularidad del vehículo, quedándoles únicamente, el ejercicio de la acción frente al vendedor del vehículo, el concesionario.

Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Social), de 27 de febrero de 2019

Auto del Tribunal Supremo («TS») ante el recurso de casación interpuesto por un trabajador frente a Peugeot Citroën Automóviles España, S.A. («Peugeot Citroën»), contra la sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Madrid («TSJ»), que revoca la sentencia del Juzgado de lo Social que estimó el despido improcedente que solicitaba el trabajador, admitiendo la relación laboral indefinida solicitada por el mismo al estimarse las alegaciones de uso fraudulento del contrato eventual por circunstancias de la producción.

El TSJ estima que «todos los contratos suscritos por el particular demandante con la empresa fijan con claridad y precisión el objeto de la contratación temporal y su causa», circunstancia que apoya el TS que indica expresamente que *«Los proyectos a los que responden [los contratos] están “individualizados” en los tres contratos eventuales celebrados, valorándose que el lanzamiento de un nuevo modelo de vehículo supone una mayor variedad de piezas y “puede” suponer un incremento de producción»*, premisa en consonancia con la exigencia del artículo 21.1 del Convenio Colectivo de la Industria, Servicios e Instalaciones del Metal de la Comunidad de Madrid, que establece que *«se considera que se produce la causa que justifica la celebración del citado contrato [eventual] cuando se incremente el volumen de trabajo o se considere necesario aumentar el número de personas que realicen un determinado trabajo o presten un servicio»*.

Se inadmite el recurso de casación y se declara la firmeza de la sentencia recurrida del TSJ, desestimatoria de las pretensiones del trabajador demandante.

Legislación

España

Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES). Boletín Oficial del Estado núm. 41, de 16 de febrero de 2019

El 17 de febrero entró en vigor el Real Decreto 72/2019, que establece las bases del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible («Programa MOVES»), dotado inicialmente con 45 millones de euros de presupuesto máximo (art. 8) y dirigido a (i) incentivar la compra de vehículos de energías alternativas; (ii) implantar infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos; (iii) el desarrollo de incentivos para implantar sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas; y (iv) la implantación de medidas recogidas en Planes de Transporte a los centros de Trabajo. El presupuesto disponible se distribuirá entre las anteriores 4 actuaciones subvencionables, asignando entre

un 20 % y un 50 % para la primera, entre un 30 % y un 60 % para la segunda, entre un 5 % y un 20 % para la tercera, y entre un 0 % y un 10 % para la cuarta.

Pueden ser **beneficiarios** de las ayudas del Programa MOVES, siempre que tengan **residencia fiscal en España, los autónomos, personas físicas mayores de edad, comunidades de propietarios, personas jurídicas y otras entidades con o sin personalidad jurídica y el sector público** (art. 2).

Los **importes de las ayudas** para la adquisición de vehículos oscilan entre los 750 euros para motocicletas eléctricas de dos o tres ruedas simétricas, con y sin sidecar y con cilindrada superior a 50 cm³ (L3e, L4e, L5e) y los 15.000 euros para la compra de autobuses y camiones con propulsión alternativa (M3, N3). Las ayudas para la compra de vehículos de transporte de pasajeros y su equipaje ligeros eléctricos (M1) oscilan entre los 1.300 y 5.500 euros, en función de la autonomía del vehículo (Anexo III, Actuación 1).

En cuanto a la **infraestructura de recarga de vehículos eléctricos**, las ayudas serán de un **30 % o un 40 % del coste subvencionable**¹, dependiendo de si el beneficiario es empresa privada o persona física, comunidad de propietarios o entidad pública sin actividad comercial o mercantil, respectivamente, con un **límite de 100.000 euros** por destinatario último y convocatoria. Por su parte, las ayudas para la **implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas** serán de un **30 % del coste subvencionable**², con un **límite de 100.000 euros** (Anexo III, Actuación 2 y 3).

Para la implantación de medidas de Planes de Transporte a los Centros de Trabajo, el Programa MOVES establece un **límite de 200.000 euros** de ayuda por destinatario último y convocatoria, con una ayuda del **50 % del coste subvencionable**³ (Anexo III, Actuación 4).

Ley 1/2019, de 20 de febrero, de Secretos Empresariales. Boletín Oficial del Estado núm. 45, de 21 de febrero de 2019

Ha sido aprobada por las Cortes Generales la Ley 1/2019, de 20 de febrero, de Secretos Empresariales («LSE» o «Ley 1/2019», indistintamente), en la que se define, por primera vez en nuestro ordenamiento interno, el **secreto empresarial** —hasta ahora se encontraba en el artículo 39 del Acuerdo sobre los ADPIC⁴ — como cualquier información o conocimiento que sea

¹ Se consideran como costes subvencionables el proyecto, la obra civil, costes de ingeniería y dirección de obra del cableado y su instalación desde el cuadro eléctrico final del que deriva el circuito hasta el punto de conexión donde se conecta el vehículo para su recarga, este último también subvencionable. También se considerará subvencionable el sistema de pago integrado en la estación de recarga, la señalización de las estaciones de recarga y el sistema de gestión, control y seguridad.

² Se considera actuación subvencionable, en los sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas: el proyecto, la obra civil, anclajes y bases del sistema, el coste de adquisición de las bicicletas y los gastos en software necesarios para gestionar el sistema de préstamo.

³ Se considerará coste subvencionable el coste asociado a la ejecución de las actuaciones planteadas.

⁴ Acuerdos sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio.

secreto, tengavalorempresarialyhayasidoobjeto demedidasrazonablesporpartedesutitularpara mantenerla en secreto.

Además, con la LSE se resuelve la (co)responsabilidad del tercero que accede al contenido de un secreto o información confidencial derivada del incumplimiento en que incurre la parte que le había proporcionado ese acceso, si dicha parte estaba obligada por contrato a confidencialidad con el titular del secreto o información (art. 3). No obstante, la regla se limita al know how que merece la consideración de secreto empresarial en el sentido del artículo 1 de la Ley 1/2019. La revelación (simple o genérica) de información confidencial no está cubierta por esta regla de responsabilidad.

Otra de las novedades que introduce la LSE en nuestro ordenamiento es el reconocimiento del secreto empresarial como objeto de derecho subjetivo de naturaleza patrimonial, susceptible de ser transmitido por cesión o licencia. Asimismo, se establece un régimen de cotitularidad sobre los secretos empresariales o licencias de secretos empresariales.

La Ley 1/2019 establece asimismo la distinción entre obtención lícita e ilícita del secreto empresarial, considerándose obtención ilícita (i) cuando se haga sin consentimiento del titular; (ii) cuando, en el momento de obtenerlo la persona, sepa o debiera haber sabido que obtenía el secreto empresarial directa o indirectamente de quien lo utilizaba o revelaba de forma ilícita. La protección de los secretos empresariales se extiende también, de forma novedosa, a las mercancías infractoras —entendidas como «productos y servicios cuyo diseño, características, funcionamiento, proceso de producción, o comercialización se benefician de manera significativa de secretos empresariales obtenidos, utilizados o revelados de forma ilícita»—, constituyendo los actos de explotación de estas mercancías violación de secreto empresarial.

Por otra parte, se recoge un catálogo de acciones de defensa del secreto, inspiradas en la legislación reguladora de la propiedad industrial y competencia desleal, en el que se incluyen la acción declarativa de violación del secreto y las acciones de prohibición, de cesación, de remoción, de indemnización de daños y perjuicios, de difusión de la sentencia y la previsión de una indemnización coercitiva a favor del demandante, así como la posibilidad de sustituir las medidas en defensa del secreto por una indemnización pecuniaria siempre que ésta resulte razonablemente satisfactoria. Estas acciones prescriben por el transcurso de tres años desde el momento en que el legitimado tuvo conocimiento de la persona que realizó la violación del secreto empresarial, y su conocimiento corresponde a los juzgados de lo Mercantil.

Se introduce también por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico la preservación de la confidencialidad de la información en sede judicial a través de la prohibición de utilizar o revelar, por cualesquiera partes que intervengan en un procedimiento relativo a violación de secretos empresariales (abogados, procuradores, peritos, etc.), aquella información (secreto empresarial) de la que hayan tenido conocimiento a raíz de dicha intervención.

Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. Boletín Oficial del Estado núm. 53, de 2 de marzo de 2019

La Ley Orgánica 2/2019 incorpora al Código Penal («CP») como **principales novedades** las siguientes:

- (i) Introducción de **tres nuevos supuestos** que van a ser considerados como **imprudencia grave**, los cuales se recogerán en el artículo 142 del Código Penal. A los efectos de las cuestiones tratadas en este Boletín, destaca especialmente el reconocimiento expreso como imprudencia grave en aquellos supuestos de conducción de vehículo a motor bajo los efectos del alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o exceso de velocidad que tengan como resultado la muerte de otro.
- (ii) **Aumento de la punición en caso de imprudencia en la conducción de vehículos a motor**, que se introduce mediante la incorporación de dos nuevos artículos, 142 bis y 152 bis. El artículo 142 bis incluye una pena de hasta 9 años de prisión en caso de varios fallecidos, o fallecidos y heridos graves, causados por este tipo de conductas. Por otra parte, el artículo 152 bis permite aumentar las penas en uno o dos grados, en función del número de personas que sufrieran las lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2º o 3º del CP⁵. Se refleja también el aumento de la punición en la introducción de una nueva pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, en un nuevo párrafo del artículo 382 del Código Penal.
- (iii) **Introducción del delito de abandono del lugar del accidente** a través de un **nuevo artículo 382 bis**, con una redacción autónoma dentro del Capítulo IV del CP. Incurrirá en este tipo penal el conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o para terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se causare lesión constitutiva de delito del artículo 152.2 CP⁶. El citado precepto **incluye una previsión de subsidiariedad respecto del delito de omisión de socorro del artículo 185.3 del Código Penal**, evitando así el concurso de normas entre ambos tipos penales.

⁵ Pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica; o pérdida o la inutilidad o deformidad de un órgano o miembro no principal.

⁶ Lesión que menoscabe la integridad corporal o salud física o mental; pérdida o la inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica; o pérdida o la inutilidad o deformidad de un órgano o miembro no principal.

Europa

Acuerdo provisional sobre la reforma de la Directiva 2009/33/EC relativa a la promoción de vehículos limpios, por el Parlamento Europeo y el Consejo de fecha 8 de febrero de 2019

El acuerdo provisional del Parlamento Europeo y el Consejo, publicado con fecha 8 de febrero de 2019, se basa en la propuesta de modificación de la Directiva 2009/33/EC que fue presentada por la Comisión ante el Parlamento Europeo y el Consejo en fecha 9 de noviembre de 2017 como parte del paquete de movilidad «Europa en movimiento».

Esta propuesta de modificación tiene como objetivo incrementar la incorporación al mercado de vehículos limpios (bajas/cero-emisiones) a través de la contratación pública, contribuyendo de esta forma a descarbonizar el sector transporte, así como a fortalecer la industria europea de vehículos de bajas emisiones en los mercados globales. De hacerse efectiva la modificación de la Directiva, las Administraciones Públicas estarían obligadas a la contratación de vehículos limpios, tan pronto como las disposiciones de este acuerdo sean transpuestas por parte de los Estados miembros. El periodo para adoptar estas disposiciones se ha fijado en la propuesta de reforma de la Directiva en 24 meses desde su publicación (una vez sea definitivamente aprobada) en el Diario Oficial de la Unión Europea.

La reforma propuesta introduce igualmente nuevos objetivos mínimos de cuota de vehículos, camiones y autobuses de energías limpias y bajas emisiones sobre el total de vehículos del sector público. Las cuotas mínimas fijadas para España son:

España	Hasta el 31 de diciembre de 2025	Hasta el 31 de diciembre de 2030
Categorías M1, M2 y N1 ⁷	36,3 %	36,3 %
Categoría N2 y N3 ⁸	10 %	14 %
Categoría M3 ⁹	45 %	65 %

El texto de la propuesta incluye una nueva definición de «vehículo limpio» basada en el uso de combustibles alternativos (definidos en la Directiva 2014/94/EU del Parlamento Europeo y el Consejo) para vehículos pesados (categorías M3, N2 y N3). Para vehículos ligeros (M1, M2 y N1) se basa en el cumplimiento de los estándares de emisiones de CO₂, que se citan a continuación:

Categoría	Hasta el 31 de diciembre de 2025		A partir del 1 de enero de 2026	
	CO ₂ g/km	Emisiones de contaminantes atmosféricos RDE ¹⁰ como porcentaje de los límites de emisión ¹¹	CO ₂ g/km	Emisiones de contaminantes atmosféricos RDE ¹⁰ como porcentaje de los límites de emisión ¹¹
Vehículos M1	50	80 %	0	N.A.
Vehículos M2	50	80 %	0	N.A.
Vehículos N1	50	80 %	0	N.A.

⁷ Categorías M1, M2 y N1:

M1: Vehículos para el transporte de personas y su equipaje, máximo 8 plazas y sin espacio para viajeros de pie.

M2: Vehículos para el transporte de personas y su equipaje de más de 8 plazas y cuya masa máxima no sea superior a 5 toneladas.

N1: Vehículos para el transporte de mercancías cuya masa máxima sea inferior a 3,5 toneladas.

⁸ Categorías N2 y N3:

N2: Vehículos para el transporte de mercancías, masa máxima superior a 3,5 toneladas e inferior a 12.

N3: Vehículos para el transporte de mercancías, masa máxima superior a 12 toneladas.

⁹ Categoría M3:

M3: Vehículos para el transporte de personas y su equipaje de más de 8 plazas y masa máxima superior a 5 toneladas.

¹⁰ Valores máximos reales de emisión declarados, de las partículas en #/km y de los óxidos de nitrógeno en mg/km, recogidos en el punto 48.2 del certificado de conformidad, tal como se indican en el anexo IX de la Directiva 2007/46/EC, tanto para viajes completos como para viajes urbanos.

¹¹ Límite de emisiones aplicable, que figura en el Anexo I del Reglamento (EC) 715/2007, o en próximas actualizaciones o modificaciones de dicho Reglamento.

Resolución del Parlamento Europeo, de 12 de febrero de 2019, sobre una política industrial global europea en materia de inteligencia artificial y robótica (2018/2088 (INI))

El Parlamento Europeo («PE») recoge en esta Resolución una serie de ideas y peticiones a la Comisión Europea en relación con el desarrollo de la inteligencia artificial («IA») y la robótica. Se hace expresa mención al sector del transporte en relación con los vehículos autónomos y la IA, estableciendo que «la prevalencia de los vehículos autónomos conllevará riesgos en cuanto a confiabilidad de los datos y fallos técnicos, y *trasladará la responsabilidad del conductor al fabricante, lo que hará que las compañías de seguros hayan de cambiar la forma en que incorporan el riesgo en la suscripción de sus pólizas*».

El PE destaca, en primer lugar, la necesidad de revisar y **modificar las normas y procesos existentes** para tener en cuenta e integrar en los mismos la IA y la robótica. En este sentido, el PE subraya que el desarrollo e investigación sobre la IA debe incluir los ámbitos sociales, éticos (los modelos de IA que se desplieguen deben ser éticos desde su concepción), de responsabilidad (civil), ciberseguridad y protección de datos relacionados con la misma, y recuerda que «cualquier marco regulador debe ser **flexible** y permitir la innovación y el libre desarrollo de nuevas tecnologías y usos para la IA». Asimismo, pide a la Comisión que **evalúe periódicamente la legislación actual** para garantizar que se adecúe a la evolución de la IA y robótica, y señala la necesidad de abordar una **regulación integral común** que evite «*un mosaico de legislaciones nacionales que obstaculicen su desarrollo*» y menciona, por ejemplo, que algunos países ya están adoptando legislación en materia de vehículos autónomos.

El PE considera fundamental el seguimiento de la aplicación de las directrices éticas en materia de IA, y solicita a la Comisión, a los Estados miembros y a las autoridades encargadas de la protección de datos «que desarrollen un marco ético común sólido para el tratamiento de datos personales y la toma de decisiones automatizadas», **evitando la discriminación y el sesgo algorítmico a través de la elaboración de protocolos** para el seguimiento y la detección de dichos sesgos. Asimismo, especial atención merece el hecho de que el PE pide que «*las personas tengan derecho a saber, derecho de recurso y derecho a reparación cuando la IA se utilice para decisiones que les afecten y conlleven riesgo para los derechos o libertades individuales*».

Dado que la IA y los sistemas basados en ella tratan gran cantidad de datos personales, y que la confianza de los consumidores resulta esencial para su desarrollo, el PE destaca la necesidad de **garantizar la integridad de los datos y algoritmos** en los que se basa, así como que estas tecnologías estén sujetas a controles de seguridad del producto y a normas de protección de los consumidores. A este respecto, el PE pide que se elaboren directrices éticas para abordar cuestiones de explicabilidad, rendición de cuentas y equidad de los algoritmos, de manera que sean transparentes y accesibles. El PE considera que la **responsabilidad algorítmica** debe ser regulada para lograr una IA de confianza, y destaca la creación de un **grupo de expertos** por la Comisión Europea **sobre responsabilidad y nuevas tecnologías**, con el fin de proporcionar a la Unión Europea conocimientos especializados.

El PE solicita la creación de una carta ética de buenas prácticas para la IA y la robótica que deben seguir las empresas y expertos.

Reglamento Delegado (UE) de la Comisión, de 13 de marzo de 2019 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a la implantación y el uso operativo de los sistemas de transporte inteligentes cooperativos

Este Reglamento Delegado complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para interfaces con otros medios de transporte. El Reglamento Delegado recoge **las especificaciones y requisitos técnicos necesarios para garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad en la implantación y uso de los sistemas inteligentes de transporte cooperativos («STI-C»)** en la Unión Europea, en concreto, las estaciones vehiculares para la comunicación de corto alcance (banda de frecuencia 5 855-5 9255 MHz). Será aplicable a partir del 31 de diciembre de 2019.

Este Reglamento Delegado establece el modo en que han de llevarse a cabo las **interacciones y comunicaciones de vehículo a vehículo («V2V»)**, de **vehículo a infraestructura («V2I»)**, y de **infraestructura a infraestructura («I2I»)** (Capítulo II), así como la manera en que deben introducirse en el mercado y ponerse en servicio (Capítulos III y IV). En este sentido, en relación con el modo en que han de llevarse a cabo las interacciones, el Capítulo II (arts. 5 y 6) recoge, por remisión a los anexos I y II, los **requisitos técnicos y de funcionamiento** que han de cumplir las estaciones STI-C vehiculares y viarias para la comunicación de corto alcance y servicios prioritarios STI-C. A este respecto, en el Anexo I se describen una serie de **perfiles de servicio para los STI-C prioritarios**, que se dividen en servicios V2V y servicios de I2V, especificándose los supuestos en que deberá haber comunicación, como por ejemplo, en caso de atasco, advertencia de vehículo parado, advertencia de vehículo especial, intercambio de IRC (Contenedor de Reducción de Impacto), situación peligrosa, condiciones meteorológicas adversas, señalización en el vehículo, notificaciones de ubicaciones peligrosas, advertencia de obras en la calzada e intersecciones señalizadas.

Para cada uno de los perfiles de servicio V2V se especifican y definen, en el anexo II, los siguientes **ámbitos de funcionamiento**, en los que se describe el funcionamiento técnico: descripción del servicio STI-C, condiciones de activación y terminación, actualización, duración de la repetición e intervalo entre repeticiones, clase de tráfico, parámetros del mensaje, capa de red y capa de seguridad.

Se especifican los servicios **«Intercambio de IRC: IRC de petición e IRC de respuesta»**, para el intercambio de comunicaciones entre vehículos cuando uno de ellos reconozca una posible colisión con el otro, de manera que se transmitirá información V2V en relación con la situación crítica de circulación. El servicio **«Señalización en el vehículo: información sobre el límite de velocidad dinámico»**, transmitirá información I2V relativa al límite de velocidad en el momento, por segmento,

carril o categoría de vehículo, según lo establece y distribuye el explotador de la carretera, de manera que la propia infraestructura viaria comunicará en cada momento la información sobre el límite de velocidad del vehículo que circule por ella.

Respecto a la **introducción en el mercado de las estaciones STI-C y su puesta en servicio y funcionamiento**, en los artículos 7, 9, 10 y 22 se prevén una serie de **obligaciones de los fabricantes, importadores, distribuidores y operadores de estaciones STI-C**, respectivamente.

Los fabricantes de estaciones STI-C deberán asegurarse de que sus estaciones STI-C han sido fabricadas y diseñadas de conformidad con los requisitos del artículo 5 y los anexos I y II del Reglamento Delegado, y los operadores, por su parte, se asegurarán de que la estación STI-C cumple esos mismos requisitos mientras esté operativa y/o sea actualizada.

Asimismo, los fabricantes elaborarán la **documentación técnica** y llevarán a cabo el **procedimiento de evaluación de la conformidad** contemplados en la parte A del anexo V. Los importadores y operadores, antes de introducir en el mercado y poner en servicio, respectivamente, una estación STI-C, se asegurarán de la elaboración por el fabricante de la documentación técnica referida, siendo obligación de los importadores asegurar el cumplimiento del procedimiento de evaluación de la conformidad.

Una vez se haya confirmado que la estación STI-C es conforme con los requisitos aplicables, los fabricantes elaborarán una **declaración UE de conformidad**¹² y colocarán el **marcado CE**¹³, de cuyo cumplimiento se asegurarán los importadores, distribuidores y operadores antes de introducir en el mercado la estación STI-C.

Tanto los fabricantes como los importadores, para proteger la **salud y seguridad de los consumidores**, someterán a ensayo muestras de las estaciones STI-C comercializadas, investigarán y **registrarán las reclamaciones sobre las estaciones STI-C no conformes** y mantendrán a los distribuidores informados de las medidas de control.

Por otra parte, los fabricantes se asegurarán, y los importadores y distribuidores lo comprobarán, de que las estaciones STI-C llevan algún elemento que permita su identificación (**número de tipo, lote o serie**).

¹² En la declaración UE de conformidad deberá constar que se ha demostrado la conformidad con los requisitos del artículo 5, anexos I y II del Reglamento Delegado. Deberá estar estructurada según el modelo de la parte B del anexo V, contener los elementos especificados en la parte A del mismo anexo y mantenerse actualizada. A elaborar la declaración UE de conformidad, el fabricante asumirá la responsabilidad de la conformidad de la estación STI-C (art. 13).

¹³ El artículo 15 del Reglamento Delegado establece que el marcado CE deberá colocarse en las estaciones STI-C de manera visible, legible e indeleble, antes de su introducción en el mercado.

Los fabricantes, importadores y distribuidores, previa solicitud motivada de una autoridad nacional competente, **facilitarán toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de la estación STI-C, y cooperarán con dicha autoridad en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que planteen las estaciones STI-C.**

En caso de que un importador o un distribuidor *«introduzca en el mercado una estación STI-C bajo su nombre o marca registrada, o modifique una estación STI-C ya introducida»*, serán considerados fabricantes a efectos del Reglamento Delegado, debiendo cumplir con las obligaciones de los fabricantes anteriormente señaladas.

Es obligación de los operadores verificar que la estación STI-C está certificada de conformidad con los requisitos de control establecidos en el punto 1.6.2 del anexo IV. Por otro lado, **antes de poner en servicio una estación STI-C, su operador la inscribirá en el sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad** y deberá cumplir las reglas de dicho sistema de conformidad con los anexos III y IV. Una vez inscrita en el mencionado sistema de gestión de credenciales de seguridad, la estación STI-C se incluirá en un **registro de estaciones STI-C** junto con la identificación de su operador.

Respecto a la inscripción de las estaciones STI-C en el sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C, se regulan en el artículo 23 y anexos III y IV del Reglamento Delegado, donde se establece el funcionamiento del sistema de la UE, así como las **políticas de certificación y de seguridad** en las que se detallan los requisitos específicos para la gestión de certificados y de la seguridad, respectivamente.

En relación con la política de certificación, la **gestión de esta política, la autorización de las infraestructuras de clave pública, la generación y actualización de la lista de confianza de certificación europea, el manejo de toda comunicación con los gestores de la autoridad de certificación raíz y la publicación del certificado de clave pública del gestor de la lista de confianza** serán responsabilidad de la Comisión hasta que se establezca una entidad *ad hoc* para cada una de las acciones mencionadas. Por su parte, los operadores solicitarán y obtendrán certificaciones de conformidad con los requisitos de la política de seguridad.

Además de las anteriores responsabilidades respecto a las políticas de certificación y seguridad, en relación con la implementación de la red STI-C¹⁴, **la Comisión tendrá, en la implementación de la red STI-C, tareas de gobernanza y supervisión.**

A más tardar, tres años después de la entrada en vigor de este Reglamento Delegado, la Comisión reexaminará la ejecución del Reglamento Delegado y, en su caso, adoptará nuevas medidas.

¹⁴ La red STI-C está compuesta por todas las estaciones STI-C operativas de la Unión.

Noticias

Acuerdo político provisional de las instituciones de la UE sobre el Reglamento General de Seguridad, de 26 de marzo de 2019

Pendiente de la publicación del texto formal —salvo la nota de prensa—, a la fecha de esta edición, en el marco de las medidas propuestas por las instituciones de la Unión Europea para la reducción de víctimas en las carreteras, este acuerdo significa un avance en la tramitación de la **Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública.**

Se propone que una serie de **dispositivos de seguridad sean obligatorios** para cada categoría de vehículo a partir de 2022:

- i. Para turismos, furgonetas, camiones y autobuses: a) **alcoholímetros antiarranque**; b) **sistemas de monitorización de somnolencia** y distracción del conductor; c) **registrador de datos de eventos (accidentes)**; d) **asistentes de velocidad inteligentes**; e) **cámaras y sensores para marcha atrás**; f) **señal de parada de emergencia**.
- ii. Para turismos y furgonetas: a) **sistema de frenado de emergencia avanzado**; b) **cinturones de seguridad mejorados** gracias a pruebas de colisión; c) **sistema de asistencia en caso de abandono del carril**; d) **zona de protección contra impactos en la cabeza**; e) **sistemas de protección delantera**.
- iii. Para camiones y autobuses: a) **requisitos específicos para mejorar la visión directa** de los conductores de autobuses y camiones y eliminar los ángulos muertos; b) **sistemas situados en la parte delantera y en el lateral del vehículo para detectar y advertir a los usuarios vulnerables de la vía pública**, especialmente cuando se hagan giros.

Destaca especialmente la referencia al asistente de velocidad inteligente («ISA» por sus siglas en inglés), que limitará la velocidad del vehículo a través de su posición GPS y de la lectura de las señales que hagan las cámaras instaladas en el mismo. El ISA podrá ser deshabilitado manualmente por el conductor, así como anulado temporalmente en determinadas circunstancias (por ejemplo, en caso de adelantamiento), si bien el sistema alertará al conductor mediante mensajes visuales y sonoros si perdura en el tiempo el exceso de velocidad y hasta que sea reducido al límite máximo establecido.

La DGT abre un grupo de trabajo para analizar el sistema de etiquetas

La Organización de Consumidores y Usuarios («OCU») y algunos fabricantes del sector han cuestionado las etiquetas medioambientales —obligatorias en Madrid a partir del 24 de abril— por su falta de precisión en la clasificación al centrarse en la categoría Euro del vehículo y no tener en cuenta el volumen de emisiones.

La DGT ha puesto en marcha un grupo de trabajo que analice la normativa reguladora de las etiquetas medioambientales, pues se denuncia que los motores de algunos vehículos pequeños de gasolina (etiqueta C) contaminan menos que otros híbridos no enchufables (etiqueta ECO).

Otro ejemplo de esta situación son los modelos de vehículos híbridos de gran potencia —con potencias superiores a 400 CV—, certificados con la etiqueta ECO, que emiten más CO₂ que otros vehículos con etiqueta C cuando agotan su autonomía eléctrica.

Reuniones España-Alemania para el fomento de la Alianza Europea de Baterías

Los ministros de Industria, Comercio y Turismo de España y de Asuntos Económicos y Energía de Alemania acordaron, en la reunión mantenida el 7 de marzo, fomentar la Alianza Europea de Baterías en el marco del G3, con el objetivo de liderar el mercado en esta materia. Asimismo, han llegado a un acuerdo para trabajar en un proyecto europeo de Inteligencia Artificial que fortalezca la posición comunitaria en este campo.

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.