

Novedades Jurídicas Sector de la Automoción

Ainara Rentería

Of counsel and Head Automotive GA_P



Sumario

Sentencias y resoluciones	4
▶ España	4
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 21 de junio de 2019, sentencia núm. 292/2019	4
— Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 18 de junio de 2019 y de 9 de julio de 2019, (entre otras).	4
— Relación de sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sala de lo Social), de 1 de julio, 9 de julio y 18 de julio de 2019. Sentencias números 645/2019, 570/2019, 617/2019 y 711/2019	5
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid, de 9 de julio de 2019, sentencia núm. 286/2019	6
— Sentencia del Tribunal de Justicia de Madrid (Sala de lo Contencioso), de 11 de julio de 2019, sentencia núm. 474/2019	7
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona, de 12 de julio de 2019, sentencia núm. 508/2019	7
— Conjunto de sentencias de la Audiencia Nacional contra la Resolución de 5 de marzo de 2015 de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC). Expedientes sancionadores S/0489/13, concesionarios Opel, S/0488/13, concesionarios Hyundai; concesionarios TOYOTA; y S/0487/13, concesionarios Land Rover, de diversas fechas (mayo – julio 2019).	8

© 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

▶ Europa	9
— Resumen de la Decisión de la Comisión Europea de 5 de marzo de 2019 relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE. Asunto AT. 40481 – Sistemas de seguridad de los ocupantes suministrados al Grupo Volkswagen y al Grupo BMW. DOUE C199/4 de 14 de junio de 2019.	9
— Reglamento nº 11 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a las cerraduras de puertas y a los componentes de retención de las puertas. DOUE L 218/1 de 21 de agosto de 2019	9
— Directiva UE 2019/1161 del Parlamento Europeo y Consejo de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. DOUE L188/ 116, de 12 de julio de 2019.	10
— Decisión (UE) 2019/984 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de junio de 2019, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo en cuanto al plazo de aplicación de las normas especiales sobre la longitud máxima de cabinas que mejoran el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética y el rendimiento en materia de seguridad. DOUE L 164/30, de 20 de junio de 2019	11
▶ Noticias	11
— Barcelona ampliará su zona de bajas emisiones a una superficie total de 95 km ²	11
— Resolución del Jurado de Autocontrol de 5 de septiembre de 2019: enviar correos electrónicos publicitarios indicando en el asunto «comunicado importante» incumple la Ley de Comercio Electrónico	12

Sentencias y resoluciones

España

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 21 de junio de 2019, sentencia núm. 292/2019.

En primera instancia se desestimó la demanda interpuesta por la empresa Innocast España, S.L. (Innocast), empresa especializada en la maquetación y realización de prototipos, contra la empresa que había subcontratado para la realización de los prototipos (*tooling*). Innocast solicitaba la restitución de las cantidades entregadas por **incumplimiento completo o radical del objeto del contrato por el subcontratista**, invocando la doctrina *aliud pro alio*. Innocast había visto cancelado su pedido, a su vez, por parte de la empresa de sector componentes de la automoción a la que suministraba, al no haber pasado el prototipo el proceso de verificación de calidad por parte de la empresa fabricante de automóviles.

No obstante, en esta resolución la Audiencia estima en segunda instancia la argumentación basada en la doctrina *aliud pro alio* y considera que existe causa para la resolución contractual, habiendo quedado probado que ni el material ni los moldes cumplían con las especificaciones solicitadas por Innocast y a su vez especificados por la empresa correspondiente de la cadena de fabricación de componentes de la industria de la automoción que le había hecho el encargo.

Se condena al demandado a la restitución de las cantidades que le fueron abonadas, con el interés legal desde la presentación de la demanda.

Este tipo de contratación en cadena de la realización de prototipos (*tooling*) es muy frecuente en el sector de la automoción.

Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 18 de junio de 2019 y de 9 de julio de 2019, (entre otras).

Estas resoluciones confirman otras anteriores de esta misma Sala sobre esta materia.

Ante el **conflicto de competencia territorial** que se plantea en relación con la demanda interpuesta por los afectados en **reclamación de los daños y perjuicios derivados de la infracción de derecho de la competencia** por el denominado «cartel de camiones», el Tribunal Supremo (TS) concluye que los criterios para establecer el juzgado competente son los siguientes, de conformidad con el Auto

de 26 de febrero de 2019, conflicto nº 262/2018 del TS sobre la misma cuestión de competencia territorial:

- Una persona domiciliada en un Estado miembro puede ser demandada en otro ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso.
- La trasposición en España de la Directiva de daños¹, realizada a través del RDL 9/2017 que determinó la modificación de la Ley de Defensa de la Competencia y de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC), no introdujo reglas expresas de competencia territorial sobre dichas acciones.
- La aplicación del artículo 51 LEC que establece que será el domicilio del demandado o alternativamente el lugar donde tiene establecimiento abierto al público. No obstante, puesto que el concesionario no puede ser considerado establecimiento abierto al público o representante autorizado para actuar en nombre de la marca del vehículo (por tratarse de sociedades independientes), el criterio de domicilio del demandado o establecimiento abierto al público no puede coincidir con el del concesionario, planteándose un problema por lo tanto cuando el fabricante tiene su domicilio social en otro Estado Miembro.
- Por lo tanto, el TS considera que el fuero más próximo a la regulación de las acciones de derecho privado de la competencia es el establecido para los casos de competencia desleal, según lo previsto en el artículo 52.1.12º LEC, 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.

Relación de sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sala de lo Social), de 1 de julio, 9 de julio y 18 de julio de 2019. Sentencias números 645/2019, 570/2019, 617/2019 y 711/2019.

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid desestima los recursos interpuestos por Peugeot Citroen Automóviles España S.A., contra la sentencia del Juzgado de lo Social y confirma la resolución impugnada, declarando improcedente el despido debiendo optar la recurrente entre la readmisión

¹ Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014 relativa a determinadas normas por las que se rigen, en virtud del Derecho nacional, las acciones de daños resultantes de las infracciones del Derecho de la competencia de los Estados Miembros y de la Unión Europea.

del trabajador o el abono de una indemnización equivalente a treinta y tres días de salario por año de servicio, como consecuencia de la consideración como indefinida de su relación laboral.

Si bien los contratos que habían firmado los trabajadores con la empresa eran contratos temporales por circunstancias de la producción (lanzamiento de nuevos modelos de la marca), de interinidad (en algún caso), a los que le sucedieron contratos de relevo por jubilación parcial de otro trabajador, el Tribunal confirma que el primero de los contratos temporales —el relativo a las especiales circunstancias de la producción por lanzamiento de un nuevo modelo—, devino indefinido por defectos esenciales, sin práctica solución de continuidad. A estos efectos, es doctrina reiterada del Tribunal Supremo que, para la validez de este tipo de **contratos temporales por circunstancias de la producción**, en cada uno de ellos debe expresarse con claridad y precisión los datos objetivos que justifican la temporalidad, **siendo insuficiente la expresión «lanzamiento del modelo ...»**, puesto que así se impide el adecuado control de legitimidad de la contratación temporal.

Por ello, **la irregularidad del primero de los contratos temporales sucesivos** —que devino en indefinido por defectos esenciales—, **convierte la relación laboral en indefinida**, aun pudiendo considerarse el último de los contratos temporales —el de relevo— conforme a derecho.

Por ello, **la irregularidad del primero de los contratos temporales sucesivos** —que devino en indefinido por defectos esenciales—, **convierte la relación laboral en indefinida**, aun pudiendo considerarse el último de los contratos temporales —el de relevo— conforme a derecho.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid, de 9 de julio de 2019, sentencia núm. 286/2019.

La Audiencia Provincial de Valladolid confirma la sentencia de instancia en la que se declara como cosa inhábil para ser usada para su finalidad propia —*aliud pro alio*— un motor de camión comprado por la empresa demandante a la demandada que presentaba una fisura en la culata, que hacía que el vaso de expansión se impregnara de anticongelante con el resultado de avería a los 50.000 km.

Ambas instancias consideran totalmente probable que las causas del defecto en el motor, que lo hacen inhábil para ser usado conforme a su finalidad propia, son consecuencia de un **defecto del producto o del proceso de fabricación**, y no de un mal uso o uso inadecuado por la parte demandante. Por lo tanto, resuelven que se trata de un caso de *aliud pro alio* o entrega de cosa distinta en cuanto no cumple las características exigidas con arreglo al fin para el que fue concertado, equiparable a la falta de entrega —y no un caso de vicio oculto— y por lo tanto estaría **sujeto al plazo de prescripción de quince años**, propio de las obligaciones personales.

Por ello, se condena a la parte demandada, el concesionario, al pago de la reparación de la pieza, sin perjuicio de que el demandado pueda reclamar frente al fabricante del componente que le suministró el producto.

Sentencia del Tribunal de Justicia de Madrid (Sala de lo Contencioso), de 11 de julio de 2019, sentencia núm. 474/2019.

La Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Madrid confirma la resolución de la Dirección General de Tráfico que rechaza la solicitud por la entidad «Asociación Club Nacional Seat» de información sobre los números de las matrículas y números de bastidor de determinados vehículos marca Seat (Seat 124, 124 Sport y 1430) con fines estadísticos, en el contexto de un estudio del comportamiento social en los años 60 y 70. La Dirección General de Tráfico sí facilitó otro tipo de datos recogidos en la misma solicitud, como son la fecha de matriculación, la provincia de matriculación, situación de alta o baja definitiva o temporal. La Dirección General de Tráfico alega que la fecha de fabricación es un dato que sólo conoce el fabricante y este dato no es, por lo tanto, objeto de disputa.

La negativa de la Dirección General de Tráfico primero, y del Tribunal Superior de Justicia después, se ampara en la Ley de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (artículo 14.1 e) y l)², que permite limitar el derecho de acceso a la información cuando dicho acceso pueda suponer un perjuicio para la prevención, investigación y sanción de ilícitos penales administrativos o disciplinarios. En este sentido, se considera que «el acceso a dichos datos permitiría identificar unívocamente vehículos y su historial administrativo lo que facilitaría la falsificación o manipulación tanto de los propios vehículos como de su documentación, facilitando la rehabilitación y puesta en circulación de vehículos fraudulentos que además pueden atacar contra la seguridad vial y la del medio ambiente. La información solicitada se refiere a vehículos que por su antigüedad pueden ser catalogados como históricos y por lo tanto tener un valor económico considerable, por lo que no se trata de unos datos inocuos (...), sino que con dichos datos es posible que se clonen y se trafique y rehabilite indebidamente vehículos de alto valor económico».

Aunque la «Asociación Club Nacional Seat» aportó un informe de la Agencia Española de Protección de Datos en el que se expresa que el acceso a dichos datos estaría permitido siempre que dichos datos se utilicen con fines estadísticos (artículo 7.f de la Directiva 95/46/CE), el Tribunal considera que no es una cuestión que deba solventarse en base a la normativa de protección de datos personales, sino a la alegada Ley de Transparencia de acceso a la información pública y buen gobierno.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona, de 12 de julio de 2019, sentencia núm. 508/2019.

La Audiencia Provincial estima el recurso contra la sentencia de primera instancia —que sólo condenó al propietario persona física particular (vendedor del vehículo)—, ampliando la responsabilidad de forma solidaria al concesionario que intermedió en la venta del referido vehículo de ocasión con cuenta kilómetros manipulado, en base a la situación de confianza que la intervención del concesionario generó para el comprador en la venta.

² Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Se considera por el Tribunal que, si bien el concesionario no fue parte del contrato de compraventa del vehículo de ocasión —ya que el titular formal del vehículo era la persona física—, expuso el vehículo en sus instalaciones, gestionando la venta, de tal modo que el vendedor y el comprador no llegaron a conocerse. Se considera que el concesionario «es responsable de los daños y perjuicios sufridos por el demandante porque, aunque se adquirió el vehículo sin garantía, el demandante no lo adquirió directamente de un particular, sino que acudió a las instalaciones del concesionario, lo que supone una mayor confianza tanto en cuanto al estado del vehículo como en cuanto a la solvencia del vendedor».

Ambos fueron condenados solidariamente a la devolución del precio abonado y los daños y perjuicios ocasionados por considerarse que con la manipulación del cuentakilómetros se produjo un incumplimiento completo o radical del objeto del contrato (*aliud pro alio*).

Conjunto de sentencias de la Audiencia Nacional contra la Resolución de 5 de marzo de 2015 de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC). Expedientes sancionadores S/0489/13, concesionarios Opel, S/0488/13, concesionarios Hyundai; concesionarios TOYOTA; y S/0487/13, concesionarios Land Rover, de diversas fechas (mayo – julio 2019).

Expediente sancionador S/0489/13, concesionarios Opel:

En la mayoría de las sentencias, la Audiencia Nacional ha estimado parcialmente los recursos interpuestos por los concesionarios, disminuyendo las sanciones que sobre estos recaían, por no justificarse su participación en el cártel la totalidad de años sobre los que se calculó dicha sanción y/o por haberse calculado la sanción sobre un volumen de negocio erróneo.

En el caso de algún concesionario, se ha estimado en su totalidad su recurso por la Audiencia Nacional, al considerarse que no existían en estos casos elementos probatorios suficientes que justificasen su vinculación al cártel.

En algún otro supuesto, se han desestimado completamente los recursos de los concesionarios, confirmando la sanción por prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia («LDC») y dejando la sanción como estaba.

Expediente sancionador S/0488/13, concesionarios Hyundai:

La Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional de Madrid, ha estimado todos los recursos interpuestos por los concesionarios, al considerarse que no existían en estos casos elementos probatorios suficientes que justificasen su vinculación a un cártel.

Expediente sancionador, concesionarios Toyota:

La Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional de Madrid ha desestimado todos los recursos interpuestos por los concesionarios, al considerar efectivamente vulnerado el artículo 1 de la LDC, y no existir falta de motivación en la resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, no haberse ignorado los artículos 63 y 64 de la LDC al cuantificar la multa, ni producirse infracción de los principios de graduación y proporcionalidad.

Expediente sancionador S/0487/13, concesionarios Land Rover:

La Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional de Madrid estima parcialmente la mayoría de los recursos interpuestos por los concesionarios, reduciendo las sanciones que sobre estos recaían, por no justificarse su participación en el cártel la totalidad de años sobre los que se calculó dicha sanción, por resultar desproporcionada en cuanto a la imputación temporal.

En otros supuestos, los menos, se ha estimado totalmente el recurso de algunos concesionarios al considerar el Tribunal que no existen elementos probatorios suficientes que justificasen su vinculación a un cártel.

Europa

Resumen de la Decisión de la Comisión Europea de 5 de marzo de 2019 relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE. Asunto AT. 40481 – Sistemas de seguridad de los ocupantes suministrados al Grupo Volkswagen y al Grupo BMW. DOUE C199/4 de 14 de junio de 2019.

Una vez finalizado el procedimiento incoado por la Comisión Europea, se resuelve condenar a las empresas fabricantes de componentes de automoción TRW, TAKATA y AUTOLIV por intercambio de información sensible y coordinación en las respuestas a peticiones de ofertas de empresas pertenecientes a los grupos Volkswagen y BMW, coordinando información sobre fijación de precios. La multa conjunta se establece en 368 millones de Euros. Las empresas del grupo TAKATA fueron condenadas a 0 euros como consecuencia del procedimiento de dispensa del pago de las multas por cooperación con la investigación.

Reglamento nº 11 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE).- Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a las cerraduras de puertas y a los componentes de retención de las puertas. DOUE L 218/1 de 21 de agosto de 2019.

Este Reglamento se aplica a los vehículos de categorías M₁ y N₁ en lo que respecta a las cerraduras de las puertas y a los componentes de retención de puertas que puedan presentar riesgo de que los ocupantes salgan despedidos como resultado de un choque.

Se describe el procedimiento de solicitud de homologación en el propio Reglamento.

Su fecha de entrada en vigor es el 28 de mayo de 2019. El Reglamento incluye disposiciones transitorias en relación con los procesos de homologación en curso y las homologaciones de tipo expedidas con anterioridad.

Directiva UE 2019/1161 del Parlamento Europeo y Consejo de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. DOUE L188/ 116, de 12 de julio de 2019.

Se modifica la Directiva 2009/33 relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, introduciendo unos objetivos mínimos de contratación pública de este tipo de vehículos para dos periodos, diferenciando entre vehículos ligeros y pesados. El primer periodo es el comprendido entre el 2 de agosto de 2021 y el 31 de diciembre de 2025 y el segundo periodo comprende desde 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2030.

Para **vehículos ligeros** el porcentaje atribuido a **España** como objetivo mínimo de contratación pública es el **36,3%** ligeramente inferior a lo establecido para otros países de nuestro entorno como Francia, Alemania o Italia. Para vehículos pesados, se diferencia entre **camiones** (N2 y N3) y **autobuses** (M3), siendo el umbral para camiones del **10%** para el primer periodo y del **14%** para el segundo. Para **autobuses**, el umbral es del **45%** para el primer periodo y **65%** para el segundo. En el caso de los autobuses, el **50%** del objetivo mínimo deberá corresponder con autobuses de **emisión cero**, tal y como se define en la propia Directiva.

A efectos del cálculo de los objetivos mínimos de contratación pública, la fecha que debe tenerse en cuenta es la fecha de finalización del procedimiento de contratación pública.

Se considerarán contratos públicos a los efectos del cálculo de los umbrales, los contratos de arrendamiento financiero, el alquiler o alquiler con opción de compra, así como los contratos de servicio público cuyo objeto sea la prestación de servicios de transporte de pasajeros por carretera, servicios de recogida de desperdicios, de distribución de paquetes y postal.

La Directiva también define los umbrales de emisiones por categorías para ser considerados vehículos limpios (varían en función de los dos periodos establecidos).

La Directiva entró en vigor el pasado 1 de agosto de 2019 y los Estados Miembros deberán transponerla a sus ordenamientos jurídicos nacionales antes del 2 de agosto de 2021.

Decisión (UE) 2019/984 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de junio de 2019, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo en cuanto al plazo de aplicación de las normas especiales sobre la longitud máxima de cabinas que mejoran el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética y el rendimiento en materia de seguridad. DOUE L 164/30, de 20 de junio de 2019.

Con el objetivo de mejorar la eficiencia energética gracias a las mejoras del rendimiento aerodinámico de las cabinas, la Unión Europea modifica el artículo 9 bis de la Directiva 96/53/CE, estableciendo que la Comisión Europea deberá adoptar las medidas oportunas antes del 1 de Noviembre de 2019 para que sean homologadas las cabinas que aun rebasando las longitudes máximas de cabina previstas en el Anexo 1³, mejoren el rendimiento aerodinámico siempre que no implique un aumento en la capacidad de carga.

La homologación de este tipo de cabinas deberá ser efectiva desde el 1 de septiembre de 2020.

Noticias

Barcelona ampliará su zona de bajas emisiones a una superficie total de 95 km²

Según declaraciones de la Generalitat de fecha julio 2019, las administraciones implicadas, que comprenden cuarenta municipios de la zona urbana de Barcelona, ultiman una iniciativa para mejorar la calidad del aire. Según la información facilitada, la zona de bajas emisiones de la ciudad de Barcelona se ampliará a 95 km² (veinte veces mayor que la zona de bajas emisiones de la ciudad de Madrid), abarcando prácticamente toda la ciudad de Barcelona e incluyendo algunas zonas colindantes. Las restricciones serán efectivas los días laborables entre semana entre las 7.00 AM y las 20.00 PM. Sólo podrán acceder a la zona de bajas emisiones aquellos vehículos que dispongan de la etiqueta de la DGT con el distintivo medioambiental. Está previsto que se aprueben las ordenanzas municipales oportunas a final de año, con el fin de que la medida entre en vigor a partir del 1 de enero de 2020.

³ Las longitudes máximas autorizadas se recogen en el apartado 1.1 del anexo I de la Directiva 96/53/CE, a saber: (i) vehículo de motor, 12,00 m; (ii) remolque, 12,00 m; (iii) vehículo articulado, 16,50 m; (iv) tren de carretera, 18,75 m; (v) autobús articulado, 18,00 m. Asimismo, el apartado 1.5 del mismo anexo establece que los vehículos o conjuntos de vehículos en movimiento deberán poder inscribirse en una corona circular de un radio exterior de 12,50 m y de un radio interior de 5,30m.

Resolución del Jurado de Autocontrol de 5 de septiembre de 2019: enviar correos electrónicos publicitarios indicando en el asunto «comunicado importante» incumple la Ley de Comercio Electrónico.

El Jurado de Autocontrol, en su resolución de 5 de septiembre de 2019, ha declarado que este tipo de correos con la indicación «comunicado importante» son publicidad contraria al artículo 20.1 de la Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico (y por remisión en el artículo 3 del Código Ético de confianza online). Los citados preceptos obligan a que las comunicaciones comerciales realizadas por vía electrónica sean claramente identificables como publicidad.

En este caso, que podría ser extrapolable a campañas de marketing del sector de la automoción, se trataba de dos correos electrónicos que enviaba una plataforma de pedidos de comida a un particular en los que se incluía como asunto «comunicado importante» y una señal de advertencia. En el texto del correo se indicaba que el próximo día recibiría un descuento para hacer un pedido de comida en su plataforma.

Resuelve el Jurado de Autocontrol que los textos del asunto de dichos dos correos hacen pensar al receptor que no es publicidad. Por lo tanto, resultan contrarios a la obligación de que las comunicaciones comerciales de carácter publicitario realizadas vía electrónica sean claramente identificables como publicidad.

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

Ainara Rentería Tazo

Of counsel and Head Automotive GA_P

Tel.: (+34) 91 582 91 00

arenteria@ga-p.com

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