G A _ P
Gómez-Acebo & Pombo

N.º 9 | 2020

Novedades Jurídicas del Sector de la Automoción

Ainara Rentería Tazo
Of counsel *y responsable del Grupo de Automoción de Gómez-Acebo & Pombo*

Sumario

- España 6

  — Relación de Sentencias de distintos Juzgados de lo Mercantil comprendidas en el periodo julio-diciembre de 2019 en relación con las demandas de indemnización por daños y perjuicios de los afectados en base a la Resolución Sancionadora de la Comisión Europea contra distintas marcas de camiones por prácticas anticompetitivas. Sentencias núms. 265/2019 de Madrid, 225/2019 de Madrid, 208/2019 de Valencia, 237/2019 de Barcelona, 188/2019 de Pontevedra y 1265/2019 de Valencia, entre otras 6

  — Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 12 de septiembre de 2019, sentencia núm. 413/2019. Daños y perjuicios causados por lucro cesante al inmovilizarse un vehículo de una flota de *carsharing* 8

  — Auto aclaratorio de la Audiencia Provincial de Madrid, de 13 de septiembre de 2019. Indemnización de 4.000 euros al consumidor por caso *Dieselgate*. 9

  — Auto del Juzgado Central de Instrucción, de 3 de octubre de 2019, caso VTC. Querella presentada por taxistas profesionales 9

  — Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sala de lo Social), de 7 de octubre de 2019, sentencia núm. 831/2019. Cláusula abusiva en contrato de cesión de vehículo al trabajador 9

  — Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), de 9 de octubre de 2019. Cuestión de competencia territorial en un caso de posible estafa y falsedad documental en relación con contrato de *renting* de vehículos 10

  — Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 11 de octubre y de 25 de octubre de 2019. Expediente «cártel de concesionarios», que confirma el interés casacional sobre cuáles son los requisitos para la aplicación de la medida de suspensión excepcional prevista en el artículo 37.4 de la Ley de Defensa de la Competencia 10

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2020. Todos los derechos reservados.
Advertencia legal: Este boletín sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.
Diseño: José Á. Rodríguez, Ángela Brea. Maquetación: Rosana Sancho Muñoz

— Relación de Sentencias de la Audiencia Provincial de Zaragoza, sentencias núms. 120/2019, de 18 de octubre, 122/2019, de 24 de octubre, 127/2019, de 28 de octubre y 128/2019, de 28 de octubre. Daños y perjuicios «caso camiones» posible acumulación de acciones 11

— Relación de Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso) que desestiman el recurso de la red de concesionarios condenados por prácticas anticompetitivas ante las resoluciones condenatorias de la Audiencia Nacional, de 31 de octubre, de 7 de noviembre, de 15 de noviembre, de 22 de noviembre y de 29 de noviembre de 2019 11

— Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 5 de noviembre, de 12 de noviembre, de 26 de noviembre, de 3 de diciembre, de 10 de diciembre y de 17 de diciembre de 2019. Indemnización de daños y perjuicios «caso camiones» 12

— Relación de Sentencias del Juzgado de lo Mercantil de Almería. Sentencias núms. 217/2019, de 20 de noviembre y 218/2019, de 21 de noviembre de 2019. Daños y perjuicios «caso camiones», acción de nulidad en el consentimiento en la compraventa. 12

— Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 22 de noviembre de 2019. «Cártel de concesionarios» sobre la vulneración del derecho a la inviolabilidad del domicilio 13

— Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 29 de noviembre de 2019, «YUNCAR MOTOR S.L.». 13

— Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 17 de diciembre de 2019. Sentencia núm. 674/2019. Daños y perjuicios causados por vehículo aparcado, ¿debe considerarse dentro del concepto de circulación de vehículos a efectos de responsabilidad civil asegurada? 14

▸ Europa 14

— Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Segunda), caso *Gesamtverband Autoteile-Handel eV contra KIA Motors Corporation,* de 19 de septiembre de 2019. Acceso a la base de datos sobre reparación y mantenimiento de los vehículos por talleres independientes en formato electrónico 14

Legislación 15

▸ España 15

— Guía sobre el uso de las ***cookies***. Agencia Española de Protección de Datos, noviembre de 2019 15

— Instrucción de la Dirección General de Tráfico 2019/S-149 TV-108, sobre vehículos de movilidad personal, de 3 de diciembre de 2019. Concepto de VMP, seguro, denuncias 17

— Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de la Comunidad Autónoma de Cataluña que modifica la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, con respecto al impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica. Boletín Oficial del Estado de 14 de enero de 2020 18

▸ Europa 19

— Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el «Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Banco Europeo de Inversiones sobre la ejecución del Plan de acción estratégico para las baterías: creación de una cadena de valor estratégica para las baterías en Europa». Diario Oficial de la Unión Europea, C 353, de 18 de octubre de 2019 19

— Reglamento Delegado (UE) 2019/1745 de la Comisión de 13 de agosto de 2019 por el que se completa y modifica la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L, el suministro de hidrógeno para el transporte por carretera y el suministro de gas natural para el transporte por carretera y por vías navegables y se deroga el Reglamento Delegado (UE) 2018/674 de la Comisión. Diario Oficial de la Unión Europea, L 268, de 22 de octubre de 2019 20

— Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1369 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009. Bruselas, 6 de diciembre de 2019 21

— Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta a los anclajes de los cinturones de seguridad [2019/2141]. Diario Oficial de la Unión Europea, L 324, de 13 de diciembre de 2019 22

— Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 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, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión. Diario Oficial de la Unión Europea, L 325, de 16 de diciembre de 2019 23

▸ Noticias 24

— Valencia tendrá «***carsharing***» tras año y medio de retraso en el Ayuntamiento.. 24

Sentencias y resoluciones

España

Relación de Sentencias de distintos Juzgados de lo Mercantil comprendidas en el periodo julio-diciembre de 2019 en relación con las demandas de indemnización por daños y perjuicios de los afectados en base a la Resolución Sancionadora de la Comisión Europea contra distintas marcas de camiones por prácticas anticompetitivas. Sentencias núms. 265/2019 de Madrid, 225/2019 de Madrid, 208/2019 de Valencia, 237/2019 de Barcelona, 188/2019 de Pontevedra y 1265/2019 de Valencia, entre otras

Se ejercitan por los afectados acciones de reclamación de daños y perjuicios conforme al artículo 1902 del Código Civil, como consecuencia de la acción ilícita probada en base a la Resolución Sancionadora de la Comisión Europea[1] en la que se condenaba a MAN, DAF, IVECO, DAIMLER MERCEDES Y VOLVO/RENAULT.

Las sentencias tratan los siguientes temas de interés:

- Legitimación activa

  Será la acreditación de la adquisición y titularidad del camión lo que determine la legitimación activa debido al vínculo contractual directo o indirecto con la demandada. En aquellas sentencias en las que la parte demandante adquirió su camión a través de un contrato de arrendamiento financiero o *leasing* cuando la Resolución Sancionadora de la Comisión Europea excluía el *leasing* de su ámbito objetivo, se indica que resulta indiferente a estos efectos «porque lo relevante y decisivo es el sobreprecio y no el medio jurídico a través del que tal adquisición se haya llevado a cabo». Cuestión distinta sería que quien hubiese concertado un *leasing* con alguno de los destinatarios de la Resolución Sancionadora de la Comisión Europea hubiese pretendido reclamar por daños derivados de un sobreprecio en el propio *leasing*, derivado de sus propias condiciones y no del precio del camión.

No obstante, la sentencia 5/2020, de 20 de diciembre de 2019, del Juzgado de Primera Instancia n.º 4 y de lo Mercantil de Jaén atribuye los efectos del supuesto daño al momento en que se

[1] Publicada el 6 de abril de 2017. Las conductas sancionadas fueron las siguientes: intercambio de los destinatarios de listas de precios brutos e información acerca de los mismos que se reflejó posteriormente en la facilitación del cálculo del precio bruto para cada una de las configuraciones posibles y estando en disposición de calcular de forma más precisa los precios netos aproximados de sus competidores en cada momento; intercambio de ofertas que ayudaba a comparar las propias con las de la competencia; acuerdos sobre fijación de precios e incremento de precios brutos con el objetivo de alinear los precios brutos en todo el EEE; reuniones de directivos que acordaron incrementos de los precios brutos; intercambio de información en materia de plazos de entrega y sus previsiones de mercado específicas para cada país, subdivididas por países y categorías de camiones.

habría consumado el *leasing* (en el caso, en un momento posterior a la duración de la infracción) y desestima íntegramente la reclamación; las sentencias 193/2019, de 25 de julio y 335/2019, de 17 de diciembre, ambas del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia también desestiman íntegramente las demandas por falta de legitimación activa debido a la falta de acreditación de la consumación o pago de las cuotas del *leasing* en cuestión.

- Legitimación pasiva

  El hecho de ser sujeto destinatario de una Resolución Sancionadora de la Comisión Europea que confirma la existencia de prácticas infractoras del Derecho de la competencia, implica la legitimación pasiva para soportar una reclamación por daños ante la jurisdicción de los Estados miembros. No obstante, existen matices importantes como lo demuestra la sentencia 59/2019, de 10 de septiembre, del Juzgado de Primera Instancia n.º 4 y de lo Mercantil de Jaén, que desestimó íntegramente la demanda interpuesta contra una de las entidades sancionadas por la Comisión Europea al entender que «ante el sobreprecio que, supuestamente, impone una filial, de la que en definitiva se adquiere el vehículo [...] no se dirige la pretensión frente a la matriz que sería responsable de las conductas de sus filiales [...] sino frente a otra filial [...] que ninguna relación tiene con la venta del vehículo».

  Para que se impute responsabilidad civil a una filial por el comportamiento de la matriz extranjera sancionada, si la filial no ha cometido la infracción definida en la Decisión, y no se puede decir que su actividad formaba parte intrínseca de la actividad sancionada, no se puede imputar responsabilidad a esta.

- Prescripción del plazo para la interposición de demanda: conflicto entre la Directiva 2014/104/UE de daños que establece un plazo de cinco años y el plazo de un año previsto en el Código Civil.

  No resulta aplicable retroactivamente el plazo de prescripción de cinco años vigente en España a partir del 27 de mayo de 2017[2]. Algunos juzgados, sin embargo, han entendido que en los casos en los que la Resolución Sancionadora de la Comisión Europea es posterior a la entrada en vigor de la Directiva citada pero anterior a la trasposición en España de la misma, sí que obliga a tener en cuenta la finalidad de esta Directiva en la aplicación del Derecho nacional. De forma casi unánime los tribunales aplican el plazo de prescripción de un año del artículo 1968.2º del Código Civil, si bien algunos lo hacen tomando como *dies a quo* o de inicio del cómputo del plazo anual de prescripción, el del momento en el que consideran que los posibles perjudicados por la infracción disponen de la máxima información posible sobre la infracción y sus circunstancias, esto es, con la publicación del Resumen de la Decisión el 6 de abril de 2017, mientras que otros consideran que la difusión que tuvo la nota de prensa de la Comisión cuando adoptó la decisión sancionadora —el 19 de julio de 2017— fue suficientemente completa como

[2] El Real Decreto-Ley 9/2017, en trasposición de la Directiva 2014/104/UE de daños, añadió el artículo 74 a la Ley 15/2007 de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, estableciendo un plazo de prescripción de 5 años que se encuentra en vigor desde el 27 de mayo de 2017.

para fijar en ese momento el inicio del cómputo del plazo anual de prescripción, con desestimación, por tanto, de las demandas.

- Prueba pericial y valoración de daños

  Ante las dificultades de realizar una valoración del daño, la jurisprudencia ha determinado en estas sentencias que basta con que se haga mediante la representación de un escenario hipotético (el precio de compra que hubiera tenido el camión adquirido de no haber existido el cártel), pero razonable, puesto que no existe una fórmula concreta, ni en la Directiva 2014/104/UE, ni en la Ley 15/2007 para cuantificar los daños de forma efectiva.

  En caso de considerar el tribunal que existe un daño efectivo, como sucede en diversas sentencias de las analizadas, pero no se ha llevado a cabo una correcta valoración de los daños, en algunos casos, el juzgado ha procedido a una estimación judicial del importe de los daños. Los juzgados se basan en que la Comisión acepta que el 93% de los cárteles fijan su sobreprecio, al menos, en un umbral comprendido entre el 0% y el 10% (Oxera, p. 91, fig. 4.1), entendiendo que esta sería la estimación más conservadora posible y también coherente con los márgenes de error estadístico. En virtud de lo anterior, algunas sentencias de las analizadas estiman, basándose en dicho informe, un porcentaje del sobreprecio del 5% y otras lo fijan en un 10%, que estaría también dentro del umbral referido, en este último caso alegando que cabe atribuir un mayor reproche a la parte demandada en la producción probatoria. En otras sentencias se observa la aplicación de un porcentaje mayor basándose también en el informe Oxera. No obstante, existen también sentencias, incluso de aquellos juzgados que en ocasiones realizan una estimación judicial del supuesto daño, que desestiman íntegramente la demanda por una inadecuada actividad probatoria del demandante (entre ellas, por ejemplo, la sentencia 324/2019, de 10 de diciembre, del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia o la sentencia 195/2019, de 25 de octubre, del Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Zaragoza).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 12 de septiembre de 2019, sentencia núm. 413/2019. Daños y perjuicios causados por lucro cesante al inmovilizarse un vehículo de una flota de *carsharing*

EYSA PSA SMART MOBILITY S.A. (EMOV) recurre la sentencia de instancia al no verse resarcida su reclamación de daños y perjuicios a MAPFRE concerniente al lucro cesante que ha ocasionado que el vehículo de la flota de EMOV siniestrado por el vehículo asegurado por MAPFRE tuviera que estar en taller 60 días. EMOV utilizó la tarifa diaria de uso del vehículo como base para el cálculo de la indemnización por lucro cesante.

La Audiencia considera que existe nexo causal entre los hechos y el daño causado, pero no considera realizada reclamación de lucro cesante en base a criterios objetivos y razonables porque «el pago por el usuario del servicio por jornada de utilización no es identificable con la media del beneficio de la empresa que comercializa la flota» y que «hubiera exigido un esfuerzo probatorio superior».

Auto aclaratorio de la Audiencia Provincial de Madrid, de 13 de septiembre de 2019. Indemnización de 4.000 euros al consumidor por caso *Dieselgate*

VOLKSWAGEN AUDI ESPAÑA S.A. solicita aclaración de la sentencia condenatoria al pago de 4.000 euros que confirma la resolución de instancia por daños y perjuicios ocasionados en relación con el caso conocido como «*Dieselgate*»[3], sobre la motivación de la resolución distinta a la alcanzada en anteriores resoluciones. Ante ello, la Audiencia asevera que se ha pronunciado con libertad de criterio y que la cantidad alzada establecida como indemnización al perjudicado ha sido ponderada para satisfacer «la depreciación que sin duda ha sufrido el vehículo».

Auto del Juzgado Central de Instrucción, de 3 de octubre de 2019, caso VTC. Querella presentada por taxistas profesionales

Se inadmite a trámite la querella presentada por taxistas profesionales contra CABIFY, MAXY Mobility inc, y UBER por delitos de estafa, contra la Hacienda Pública, contra los derechos de los trabajadores, de administración desleal, blanqueo de capitales y alteración del precio de las cosas con engaño. Se considera que los hechos no son constitutivos de delito, puesto que los querellados no podían expulsar del mercado a los conductores que han obtenido una licencia de taxi de la Administración, y no pueden aumentar el coste en perjuicio de los consumidores que es el efecto que debe producirse en relación con el delito tipificado en el artículo 284.1.1 del Código Penal (delito de alteración del precio de las cosas con engaño) ni de aquellos denunciados por no ser conexos (delito de administración desleal, contra la Hacienda Pública, contra los derechos de los trabajadores, de estafa y de blanqueo de capitales).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sala de lo Social), de 7 de octubre de 2019, sentencia núm. 831/2019. Cláusula abusiva en contrato de cesión de vehículo al trabajador

Se discute por parte del trabajador la nulidad de la cláusula de un contrato de cesión de vehículo firmada por el empleador con el trabajador, en virtud de la cual en caso de terminación de la relación laboral por baja voluntaria del trabajador dentro de los últimos seis meses de duración del contrato de *renting*, será el trabajador quien deba abonar la totalidad de las cuotas del *renting* pendientes hasta la finalización del mismo. Si el trabajador solicita la cancelación

[3] El grupo Volkswagen fue acusado de falsear los valores de óxidos de nitrógeno (NOx) emitidos por los motores de sus vehículos mediante un software que activaba un mecanismo para reducir las emisiones de gases contaminantes cuando detectaba que el vehículo estaba siendo sometido a pruebas y así se ajustase al límite de emisiones establecido en el Reglamento (CE) núm. 715/2007 - «Reglamento Euro 5 y Euro 6». Finalmente, ha sido condenado en diversos juzgados como por el Juzgado de Primera Instancia n.º 12 de Valladolid a indemnizar al propietario del vehículo.

anticipada de dicho contrato deberá abonar el posible exceso de kilometraje que pueda ser calculado por la compañía propietaria del vehículo.

El Tribunal Superior de Justicia no considera nula dicha cláusula al no apreciar la sentencia de instancia ningún vicio de consentimiento y al no vulnerar ninguna norma de derecho necesario, por lo que despliega sus efectos compensatorios en la liquidación del finiquito del trabajador. Considera el Tribunal que el trabajador pudo haber notificado su baja voluntaria en otro momento sin que existiera penalización o haber optado por otra fórmula de uso y disfrute del coche de empresa, en virtud de las políticas de la compañía empleadora.

Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), de 9 de octubre de 2019. Cuestión de competencia territorial en un caso de posible estafa y falsedad documental en relación con contrato de *renting* de vehículos

Cuestión de competencia territorial presentada al Tribunal Supremo en relación con un delito de estafa y falsedad en documento mercantil, al firmar un particular un contrato de *renting* con ALD AUTOMOTIVE no siendo apoderado de la empresa contratante y presentación de un aval bancario falso.

El Tribunal considera que debe seguir conociendo del asunto el Juzgado de Gijón en el que se presentó la denuncia al presentarse al cobro el aval, porque no está claro el lugar de comisión del delito. En este caso se presentan dudas sobre el lugar de celebración del contrato de *renting* —que figura firmado en Madrid por una parte y en Gijón por otra— y no existe certeza, a juicio del Tribunal, sobre si la falsificación o entrega de documentos se produjo en Madrid, domicilio del demandante.

Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 11 de octubre y de 25 de octubre de 2019. Expediente «cártel de concesionarios», que confirma el interés casacional sobre cuáles son los requisitos para la aplicación de la medida de suspensión excepcional prevista en el artículo 37.4 de la Ley de Defensa de la Competencia

El Tribunal Supremo admite a trámite el recurso de casación interpuesto por concesionarios condenados por la resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 28 de mayo de 2015 en relación con la caducidad del procedimiento sancionador por infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia (LDC), pues considera que presenta interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia determinar si el artículo 37.1 LDC permite englobar en la ampliación que prevé cualquier trámite —a juicio discrecional de la Administración— o debe circunscribirse a situaciones excepcionales que no formen parte de la tramitación ordinaria del expediente o cuáles son las pautas y requisitos concretos que

deben regir la aplicación de la medida de suspensión excepcional que prevé el artículo 37.4 LDC. Como es sabido, en el expediente de la CNMC se dieron varias suspensiones.

Haremos seguimiento a lo que establezca el Tribunal Supremo en su resolución.

Relación de Sentencias de la Audiencia Provincial de Zaragoza, sentencias núms. 120/2019, de 18 de octubre, 122/2019, de 24 de octubre, 127/2019, de 28 de octubre y 128/2019, de 28 de octubre. Daños y perjuicios «caso camiones» posible acumulación de acciones

En dichas sentencias se admiten los recursos de las partes recurrentes que alegaban la adecuada acumulación de acciones solicitada en primera instancia y desestimada, con respecto a acciones de responsabilidad extracontractual por existencia de pactos colusorios entre fabricantes («caso camiones»).

La Audiencia Provincial considera que dicha acumulación es correcta porque el objeto de la litis se basa en un único hecho objetivo existiendo así hechos unitarios; todos los perjudicados adquirieron un vehículo por la misma demandada en concesionarios pertenecientes a su red de distribución, produciendo dicha conducta ciertos supuestos daños; la prueba pericial es la misma para todos variando únicamente determinadas variables para el cálculo del sobrecoste.

Ante estos hechos, se cita la existencia de jurisprudencia contradictoria, decantándose la Audiencia por la jurisprudencia mayoritaria que establece que no es necesario que el título o causa de pedir de las acciones acumuladas sean idénticas, sino que basta con que haya relación de conexión entre ellas para que sean tramitadas en un mismo proceso, conclusión a la que se llega igualmente en las sentencias analizadas.

Relación de Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso) que desestiman el recurso de la red de concesionarios condenados por prácticas anticompetitivas ante las resoluciones condenatorias de la Audiencia Nacional, de 31 de octubre, de 7 de noviembre, de 15 de noviembre, de 22 de noviembre y de 29 de noviembre de 2019

El Tribunal Supremo inadmite el recurso de casación por carecer manifiestamente de interés casacional objetivo al ya existir jurisprudencia sobre el contenido de las infracciones por objeto (hechos probados de la participación en cártel) y porque lo planteado en el recurso es únicamente una reconsideración del marco probatorio y de la valoración que del mismo ha realizado la Sala de instancia.

Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 5 de noviembre, de 12 de noviembre, de 26 de noviembre, de 3 de diciembre, de 10 de diciembre y de 17 de diciembre de 2019. Indemnización de daños y perjuicios «caso camiones»

Como ya se mencionó en el anterior Boletín de Automoción (n.º 8) en Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 18 de junio de 2019 y de 9 de julio de 2019, (entre otras), el Tribunal Supremo consideró 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 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que atribuye la competencia al tribunal del lugar donde el demandado tiene su establecimiento, y, a falta de este, al del domicilio o lugar de residencia. Como último fuero subsidiario, cuando el demandado no tenga domicilio en España, el fuero será el del lugar donde se haya realizado el acto o donde se produzcan sus efectos. El lugar de realización del acto dañoso, que es el acuerdo cartelizado, puede inducir a confusión, pero no ocurre lo mismo con el lugar de producción de efectos, que es donde el demandante ve repercutido el sobreprecio, que es el lugar de adquisición del vehículo. Y, en caso de que la demanda pudiera corresponder a jueces de más de un lugar, el demandante podrá optar por cualquiera de ellos.

Relación de Sentencias del Juzgado de lo Mercantil de Almería. Sentencias núms. 217/2019, de 20 de noviembre y 218/2019, de 21 de noviembre de 2019. Daños y perjuicios «caso camiones», acción de nulidad en el consentimiento en la compraventa

Se trata de dos sentencias dictadas en los casos comúnmente denominados «caso camiones». La peculiaridad de estas sentencias es que se plantea además de la acción por daños y perjuicios del artículo 1902 del Código Civil, una acción por nulidad en el consentimiento al amparo del artículo 1265 del Código Civil y falta de validez del contrato. Todas las demandadas, RENAULT TRUCKS S.A.S. y VOLVO GROUP ESPAÑA S.A., en una de las sentencias y DAF TRUCKS N.V. y DAF VEHÍCULOS INDUSTRIALES S.A.U. en la otra sentencia, manifiestan la falta de legitimidad pasiva para esta acción puesto que el contrato de compraventa del vehículo se formalizó con el concesionario y no fueron parte. Se desestima esta acción, por los motivos expuestos, contra todas las demandadas.

En cuanto a la acción del artículo 1902 del Código Civil, concluye el Juzgado que se desprende de la Resolución Sancionadora de la Comisión Europea que RENAULT TRUCKS S.A.S. y DAF TRUCKS N.V. tienen legitimación pasiva por constar como destinatarias de la Resolución Sancionadora de la Comisión Europea, mientras que VOLVO GROUP ESPAÑA S.A., entonces filial española de RENAULT, no era destinataria de la Resolución Sancionadora (ni tampoco Renault Trucks España, a la que sucedió) así como tampoco lo era DAF VEHÍCULOS INDUSTRIALES S.A.U. Se concluye que tampoco cabe aplicar la doctrina de la sentencia de 10 de abril de 2014 —«unidad económica»— a las filiales. Esta doctrina que permite la comunicación de responsabilidad por

infracciones cometidas en materia de la competencia entre filial y matriz, sólo despliega sus efectos de abajo arriba (de la filial a la matriz) y no a la inversa.

En cuanto al daño, no se admite que la posterior transmisión del camión acredite que haya repercutido el mismo en el precio. Se procede a una valoración ponderada a partir del denominado informe Oxera y la Guía Práctica para cuantificar el perjuicio, aunque son documentos no vinculantes y meramente informativos. En atención a lo anterior, estima en este caso el juzgado instructor que el informe Oxera pone de manifiesto que el 70% de los casos en los que el coste excesivo se sitúa entre un 10 % y un 40 %, el mayor porcentaje, superior a la mitad, se sitúa en un sobrecoste entre un 10 % y un 20% y el juzgador considera más apropiado optar por el rango de porcentaje modal, es decir aquel que dentro de la mayoría se repite en más ocasiones (>10%-20>) y dentro de éste por la media, es decir por el 15% como valor del sobreprecio estimado que es el que se aplica al caso de DAF TRUCKS N.V. En el caso de RENAULT TRUCKS S.A.S. se establece que al haber instado la parte actora un porcentaje del 14,2%, ha de optarse por este porcentaje, el cual se aplica al precio de adquisición sin impuestos.

Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 22 de noviembre de 2019. «Cártel de concesionarios» sobre la vulneración del derecho a la inviolabilidad del domicilio

Ante la imposición de multa por infracción del artículo 1 LDC consistente en la participación en el cártel de fijación de precios y condiciones comerciales y de intercambio de información entre concesionarios, la Sala desestimó el recurso contra dicha resolución administrativa pues entendía que dichas conductas se llevaron a cabo teniendo conocimiento de los acuerdos anticompetitivos.

No considera que exista vulneración del derecho a la inviolabilidad del domicilio e ilicitud de las pruebas obtenidas cuando la entrada en la sede social cuenta con autorización judicial y el contenido de la orden de investigación se adecuaba a lo establecido por diversas sentencias del Tribunal Supremo. Reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo establece que partiendo del supuesto de una entrada y registro ajustada a derecho y realizada en términos proporcionales y adecuados, los datos o documentos que revelen o sean indiciarios de actuaciones ilícitas distintas a las que determinaron la investigación pueden ser legítimamente empleados por la Administración en una ulterior actuación sancionadora.

Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 29 de noviembre de 2019, «YUNCAR MOTOR S.L.»

Se inadmite el recurso de casación interpuesto por la Abogacía del Estado frente a la sentencia de la Audiencia Nacional que había anulado íntegramente la resolución que sancionó a

YUNCAR MOTOR S.L., concesionario HYUNDAI, estableciéndose que no existe interés casacional. El Tribunal de apelación consideró que no constaba probada ningún tipo de actuación contraria al Derecho de la competencia.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 17 de diciembre de 2019. Sentencia núm. 674/2019. Daños y perjuicios causados por vehículo aparcado, ¿debe considerarse dentro del concepto de circulación de vehículos a efectos de responsabilidad civil asegurada?

Se confirma la Sentencia del Tribunal Supremo de 6 de febrero de 2012 en relación con la necesidad de que la compañía aseguradora del vehículo asuma los daños a terceros causados cuando un vehículo SUBARU se incendia encontrándose aparcado. Al respecto, el Tribunal Supremo solicita cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre si el artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de responsabilidad civil debe interpretarse de manera que queden comprendidos en la definición de «circulación de vehículos» los hechos objeto de controversia, señalando expresamente que «el concepto de circulación de vehículos no se limita a las situaciones de circulación vial e incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual, no siendo determinante que el motor estuviera o no en marcha ni que el vehículo llevase más de 24 horas estacionado en el garaje». En el caso concreto el incendio se originó en el circuito eléctrico del vehículo, no siendo posible identificar cuál de las piezas fue la que provocó el hecho dañoso ni determinar las funciones que esta pieza desempeña.

La aseguradora del conductor mantiene que no debe ser condenada al pago puesto que existe una condena en otro procedimiento posterior a la cuestión prejudicial en el que se condena al fabricante SUBARU y se demuestra así que no hubo culpa del conductor/propietario del vehículo asegurado y que la responsabilidad debería imputarse al fabricante. El Tribunal determina que no es esta la cuestión objeto del recurso de casación y por lo tanto confirma la sentencia recurrida, resultando la aseguradora del propietario del vehículo obligada al pago.

Europa

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Segunda), caso *Gesamtverband Autoteile-Handel eV contra KIA Motors Corporation*, de 19 de septiembre de 2019. Acceso a la base de datos sobre reparación y mantenimiento de los vehículos por talleres independientes en formato electrónico

Interesante sentencia en la que se plantea una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea en relación con el litigio entre Gesamtverband, una asociación profesional alemana de comercio al por mayor de piezas de automóviles y KIA Motors Corporation, en relación

con la negativa de KIA Motors Corporation a facilitar a los agentes independientes un acceso a la información relativa a la reparación y mantenimiento del vehículo en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico. Considera el Tribunal que el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007, que establece las características y el modo en el que debe ponerse a disposición la información sobre reparación y mantenimiento de los vehículos, no obliga a conceder acceso a esta información en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico, siendo suficiente el acceso a la información por la simple lectura de la misma, al limitarse la obligación impuesta por el precepto a la creación de una base de datos. Además, considera el Tribunal que no constituye una discriminación de los agentes independientes, prohibida por el artículo 6 apartado 1, primera frase del citado Reglamento, el hecho de que, recurriendo a un proveedor de servicios de la información, el fabricante establezca otro canal de información adicional para la comercialización de recambios originales por concesionarios y talleres autorizados.

Legislación

España

Guía sobre el uso de las *cookies*. Agencia Española de Protección de Datos, noviembre de 2019

La Guía realiza una categorización de *cookies* según la entidad que las gestione (*cookies* propias y de tercero), su finalidad (*cookies* técnicas, de preferencias o personalización, de análisis o medición, de publicidad comportamental) y por el plazo de tiempo activadas (*cookies* de sesión y persistentes); además de establecer una definición de lo que se entiende por dato, equipo terminal y servicio de la sociedad de la información.

Tanto la Guía como el artículo referenciado se refiere a la utilización de *cookies* y tecnologías similares como «*local shared objects* o *flash cookies*, *web beacons o bugs*» que se utilicen para almacenamiento y recuperación de datos de un equipo terminal de una persona física o jurídica que utiliza un servicio de la sociedad de la información, así como a las técnicas de *fingerprinting*. Quedan excluidas del cumplimiento de las obligaciones de tal apartado las *cookies* que permitan únicamente la comunicación entre el equipo del usuario y la red, aquellas que presten un servicio expresamente solicitado por el propio usuario y aquellas señaladas por el GT29 en su Dictamen 4/2012, aunque se recomienda informar sobre ellas en la política de *cookies* o en la política de privacidad.

En el caso de *cookies* polivalentes con dos o más finalidades no excluidas del ámbito de aplicación se deberá garantizar que se utilizan aceptando todas las finalidades.

Para conocer la función y si se encuentran recogidas en el ámbito de aplicación del artículo 22.2 de la ley 34/2002 del 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (LSSI) se recomienda realizar una revisión periódica.

Para cumplir con la obligación de transparencia derivada de la normativa se establece que se debe facilitar a los usuarios información clara y completa sobre la utilización de los dispositivos de almacenamiento y recuperación de datos y sobre los fines de tratamiento de los datos. Para ello la política de *cookies* deberá incluir, entre otras: la definición y función genérica de las *cookies*; la información sobre el tipo de *cookies* que se utilizan y su finalidad; la información sobre la forma de aceptación, denegación, revocación del consentimiento o eliminación de *cookies*; información de transferencias de datos a terceros países realizadas por el editor; información sobre la lógica empleada, importancia y consecuencias del tratamiento de datos en los términos del artículo 13.2.f) del Reglamento General de Protección de Datos cuando se tomen decisiones automatizadas con efectos jurídicos para el usuario en la elaboración de perfiles; periodo de conservación del os datos.

Se detalla también cómo debe mostrarse la información, debiendo ser de fácil acceso, por capas u otras formas de mostrar la información, como por aviso suficientemente visible, etc.

En cuanto al consentimiento se establece que ha de ser otorgado de forma libre e informada, y por lo tanto se debe tener en cuenta que el usuario ha debido de ser informado previamente con claridad, ha debido realizar algún tipo de acción, debe poder negarse a aceptar las *cookies*, que la información sobre las *cookies* se le presente de forma separada a otros asuntos, etc.

Se tratan también las modalidades de obtención del consentimiento y los requisitos para que sean válidos, tratando expresamente los casos en los que la modalidad de obtención del consentimiento sea: al solicitar el alta en un servicio; durante el proceso de configuración del funcionamiento de la página web o aplicación; mediante plataformas de gestión del consentimiento siempre que cumplan con los requisitos del apartado v a) del Anexo; antes de la descarga de un servicio o aplicación ofrecido en la página web; mediante el formato de información por capas; mediante la configuración del navegador.

En particular, establece la necesidad de adoptar cautelas en el caso del consentimiento de menores de 14 años, como verificar que el consentimiento de tratamiento de datos personales fue dado por el titular de la patria potestad/tutela o previa advertencia al menor indicándole que sus padres o tutores configuren, acepten o rechacen las *cookies* antes de seguir navegando.

Por último, la LSSI no establece el sujeto responsable de facilitar la información sobre las *cookies* y obtener el consentimiento para su uso, a lo que la Guía responde estableciendo que el responsable de tratamiento responderá del tratamiento concreto que realice.

Instrucción de la Dirección General de Tráfico 2019/S-149 TV-108, sobre vehículos de movilidad personal, de 3 de diciembre de 2019. Concepto de VMP, seguro, denuncias

En espera de publicación de la normativa legal que se está discutiendo en la Unión Europea, el 4 de diciembre de 2019 la Dirección General de Tráfico publicó la Instrucción 2019/S-149 TV-108, con el objetivo de lograr una mayor protección tanto de los conductores como de los peatones. En ella, en tanto se produce la modificación del Reglamento General de Vehículos previsiblemente para incluir en el Anexo II a los vehículos de movilidad personal (VMP), se anticipa por parte de la Dirección General de Tráfico por vez primera una definición concreta de los VMP caracterizada por «vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y 25 km/h».

A la persona que circula a bordo del VMP se le califica de conductor, con todos los derechos y responsabilidad que ello conlleva, como la posibilidad de incurrir en infracciones administrativas del tráfico rodado.

Los VMP no requieren permiso o licencia de circulación y conducción, ni seguro obligatorio. No obstante, los Ayuntamientos, en el marco de sus competencias reglamentarias, podrán requerir que los VMP cumplan determinadas exigencias o se precise su aseguramiento para el uso en vía urbana.

Se han previsto reglas para la formulación de denuncias que ha de seguir el agente de la autoridad a este respecto estableciendo los datos que ha de recoger la denuncia, detracción de puntos y velocidad.

Se establecen unas conductas sancionables a bordo de los VMP para que puedan imponerse las correspondientes sanciones por la policía con competencias de tráfico. Así las conductas sancionables serán las siguientes: conducción con presencia de alcohol y drogas, uso de teléfono móvil y auriculares, uso del casco y prendas reflectantes o alumbrado en determinadas circunstancias; lugares aptos para su circulación, parada o estacionamiento; circulación con número máximo de un usuario. También se establece el régimen de responsabilidad en caso de infracciones cometidas por menores.

Hubiera sido deseable que la Dirección General de Tráfico hubiese adoptado una postura uniforme sobre la necesidad o no de tener seguro de circulación o el uso de elementos de protección como el casco, que queda a criterio de la administración local, lo que presumiblemente llevará a regulaciones muy dispares.

Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de la Comunidad Autónoma de Cataluña que modifica la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, con respecto al impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica. Boletín Oficial del Estado de 14 de enero de 2020

El Parlamento de Cataluña, según se indica en el preámbulo de la Ley, «al amparo de las competencias de la Generalitat en materia de medio ambiente y creación de impuestos propios» ha aprobado la Ley 9/2019, de 23 de diciembre que modifica la Ley 16/2017 de cambio climático, para regular un impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica. El hecho imponible lo constituyen dichas emisiones de vehículos de las categorías M1 (vehículos de motor fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, con ocho asientos como máximo, además del asiento del conductor, sin espacios para viajeros de pie) y N1 (vehículos de motor fabricados principalmente para el transporte de mercancías con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas), L3e (motocicletas de dos ruedas), L4e (motocicletas de dos ruedas con sidecar), L5e (triciclos de motor), L7e (cuatriciclos pesados).

De conformidad con esta ley, el sujeto pasivo lo constituyen aquellas personas físicas titulares de los vehículos de las categorías mencionadas con domicilio fiscal en Cataluña, así como las personas jurídicas titulares del vehículo con domicilio fiscal en Cataluña o sin él, pero que tengan un establecimiento, sucursal u oficina para los vehículos domiciliados en Cataluña de acuerdo con los datos del Registro de vehículos. Asimismo, para estos dos últimos casos se establece que lo serán igualmente las entidades que carezcan de personalidad jurídica, pero constituyan unidad económica o patrimonial y se consideren obligados tributarios en la normativa tributaria general.

Igualmente se establece un listado de aquellas exenciones, entre otras, vehículos oficiales del Estado y vehículos con matrícula de cuerpo diplomático u organización internacional.

Se establece una base imponible que coincide con las emisiones oficiales de dióxido de carbono que consten en el certificado expedido por el fabricante o importador del vehículo, y para aquellos casos de los vehículos de categoría M1 y N1 en los que no se pueda, se estará a lo indicado en la fórmula del artículo 43, con el límite mínimo de 35 g CO_2/km y el límite máximo de 499 g CO_2/km.

Igualmente se establece la cuota tributaria y bonificaciones del 100% para vehículos con matrícula de vehículo histórico y del 2% por la domiciliación del pago de los recibos del artículo 47.

El periodo impositivo coincidirá con el año natural e inferior en determinados supuestos, como, por ejemplo, en caso de primera adquisición del vehículo en fecha posterior al 1 de enero.

Este nuevo impuesto será exigible para los vehículos de categoría M1 y N1 a partir del 31 de diciembre de 2019 y para los vehículos de categorías L3e, L4e, L5e, L6e y L7e a partir del 31 de diciembre de 2020.

La Ley 9/2019 se encuentra actualmente en vigor desde el 31 de diciembre de 2019.

Europa

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el «Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Banco Europeo de Inversiones sobre la ejecución del Plan de acción estratégico para las baterías: creación de una cadena de valor estratégica para las baterías en Europa». Diario Oficial de la Unión Europea, C 353, de 18 de octubre de 2019

El Dictamen concluye que el primer informe de situación publicado por la Comisión Europea en mayo 2018 y los posteriores del año 2019 sobre la ejecución del Plan de Acción Estratégico para las baterías muestra que se han puesto en marcha «numerosas medidas» hasta la fecha para garantizar que la Unión Europea cuente con una importante industria de baterías y romper la dependencia de Europa respecto a terceros países, en particular los países asiáticos, que es el objetivo buscado.

Debido al rápido desarrollo de estos vehículos, resulta cada vez más relevante disponer de baterías de calidad, seguras y respetuosas con el medio ambiente. Ante estos hechos, Europa tiene una gran oportunidad de ponerse a la altura de los países asiáticos que actualmente proveen a Europa del 85% de baterías, cubriendo únicamente la producción europea un 3% de la producción mundial. Aplaude el informe de situación la existencia de iniciativas sectoriales y regionales, entre ellas la Alianza Europea de las Baterías, plataforma en la que conviven la comunidad empresarial, responsables de la elaboración de políticas y científicos con el objetivo de situar a la Unión Europea y a su comunidad empresarial a la vanguardia de la tecnología de diseño de baterías.

No obstante, se plantea si el Comité Económico y Social Europeo (CESE) está haciendo poco y demasiado tarde. Al haber trascurrido poco tiempo desde la creación del Plan de acción para baterías, este Comité considera que es todavía pronto para llegar a cualquier conclusión definitiva.

Sí que pone de manifiesto que Europa debe hacer frente a la problemática de las materias primas necesarias para la producción de baterías, y que dichas materias primas no se encuentran en cantidades suficientes en la Unión Europea. En este sentido se toma conciencia de que no es realista suponer que la Unión Europea pueda llegar a ser completamente autosuficiente en este ámbito, si bien se han desarrollado iniciativas para extraer, por ejemplo, litio en algunos Estados miembros de la Unión Europea abriendo minas cerradas. Debido a lo anterior, el CESE destaca la necesidad de desarrollar nuevos tipos de baterías, como las de estado sólido y sensibilizar a los consumidores europeos para que opten por la compra de baterías fabricadas en Europa donde sí se tienen en cuenta las normativas de seguridad para personas y medioambiente.

El CESE señala expresamente que se necesitan iniciativas más concretas para desarrollar el proceso de reciclaje de materiales provenientes de baterías antiguas. El 57% de baterías no se recicla, por lo que se estima conveniente adaptar la Directiva de 2006, atendiendo a la llegada de nuevas baterías y la hoja de ruta del Plan de acción, así como renovar los actuales centros de procesamiento de baterías para poder procesar la futura ingente cantidad de nuevos tipos de baterías y desarrollar una nueva tecnología de reciclaje o procesamiento, una I+D apoyada en este sentido por la Unión Europea.

El Comité vería con buenos ojos que se investigara específicamente con vistas a la obtención de materiales a partir de residuos de carbón, acero u otros tipos de metales extraídos. Acoge favorablemente el informe de recuperación de materias primas críticas de residuos de la minería y vertederos publicado por el Centro Común de Investigación de la Comisión Europea, y ruega que el estudio de las materias primas fundamentales cuente con apoyo político.

El Comité considera fundamental que los medios financieros de la Unión Europea estén también disponibles para proyectos de medianas empresas productoras de baterías que hayan logrado un avance tecnológico relevante (nivel de madurez tecnológica de 5 a 9) y también el acceso a subvenciones para el reciclaje y formación de empleados.

Reglamento Delegado (UE) 2019/1745 de la Comisión de 13 de agosto de 2019 por el que se completa y modifica la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L, el suministro de hidrógeno para el transporte por carretera y el suministro de gas natural para el transporte por carretera y por vías navegables y se deroga el Reglamento Delegado (UE) 2018/674 de la Comisión. Diario Oficial de la Unión Europea, L 268, de 22 de octubre de 2019

Con el fin de garantizar la interoperabilidad de los puntos de recarga y repostajes a nivel europeo, el Reglamento establece especificaciones técnicas para los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L (vehículos de dos, tres o cuatro ruedas, como los vehículos de motor de dos ruedas, los triciclos de motor y los cuatriciclos de motor)[4], distinguiendo entre aquellos de hasta 3,7 kVA y superior, estableciendo que las clavijas o conectores de vehículo inferior a 3,7 kVA serán de tipo 3A, según se describen en la norma EN 62196-2 (para el modelo de carga 3) y conforme con la norma IEC 60884-1 (para los modelos de carga 1 o 2). Para los superiores a 3,7 kVA serán clavijas o conectores de vehículo de tipo 2, según se describen en la norma EN 62196-2.

[4] Para definir los vehículos de categoría L el Reglamento remite a la 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, que a su vez remite al Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

Se indica la presión de abastecimiento en los puntos de repostaje de gas natural comprimido para vehículos de motor y la presión de repostaje en los puntos de repostaje de gas natural licuado para vehículos de motor.

Según lo establecido en este Reglamento queda modificado el Anexo II de la Directiva 2014/94/UE sobre puntos de repostaje de hidrógeno al aire libre que distribuyan hidrógeno gaseoso, que deberán, al igual que el algoritmo del punto de repostaje, cumplir con lo establecido en la norma EN 17127 para su utilización como combustible por vehículos de motor.

Las características cualitativas del hidrógeno distribuido por los puntos de repostaje de hidrógeno para los vehículos de motor deberán cumplir con lo descrito en la norma EN 17124, y los conectores de los vehículos de motor para el repostaje de hidrógeno gaseoso con la norma EN ISO 17268 una vez finalizados los procesos de certificación de los conectores de la misma norma. La norma EN ISO 14469 será la aplicable al perfil del conector.

El Reglamento será aplicable a partir del 12 de noviembre de 2021.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1369 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009. Bruselas, 6 de diciembre de 2019

Se cree conveniente sustituir el Reglamento (CE) n.º 1222/2009 por un nuevo Reglamento que incorpore las modificaciones realizadas en 2011 y que modifique y refuerce algunas de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1222/2009 para precisar y actualizar el contenido de dichas disposiciones ante los avances tecnológicos registrados en los últimos años en el ámbito de los neumáticos. Los neumáticos, debido principalmente a su resistencia a la rodadura, representan entre un 20% y un 30% del consumo de carburante de los vehículos, por lo que la reducción de la resistencia de la rodadura de los neumáticos contribuirá a la reducción de emisiones.

Con la finalidad de incrementar el uso de neumáticos seguros, duraderos y eficientes en términos de consumo de carburante, el Reglamento establece un marco para el suministro de información armonizada sobre los parámetros de los neumáticos mediante un sistema de etiquetado aplicable a los neumáticos C1, C2 y C3 que permita a los usuarios finales elegir con conocimiento de causa en el momento de la compra de los neumáticos. Se establecen ciertas exenciones, como son los neumáticos todoterreno profesionales, los neumáticos de repuesto de uso provisional, etc. Asimismo, establece la responsabilidad de los proveedores de neumáticos, que deberán asegurarse de que la etiqueta se exhiba en la proximidad del precio y de que se pueda consultar la ficha de información del producto, y mediante visualización anidada en caso de su venta por internet.

Los distribuidores de neumáticos deberán asegurarse de que se cumple lo dispuesto en este Reglamento. Cuando se proceda a la venta a través de un sitio web, el prestador de servicios de alojamiento de datos debe de asegurarse de que se exhiban la etiqueta y la ficha de información.

La información que deberá facilitarse respecto a los neumáticos y los parámetros se obtendrá de conformidad con los métodos de ensayo contemplados en el Anexo I y con el procedimiento de armonización de laboratorios contemplado en el Anexo VI. Los Estados miembros evaluarán la conformidad de las clases declaradas para cada uno de los parámetros establecidos de conformidad con el procedimiento de verificación que figura en el Anexo VII. Los Estados miembros no podrán ofrecer incentivos sobre los neumáticos clasificados por debajo de la clase B sobre la eficiencia del consumo de carburante o adherencia en superficie mojada según lo dispuesto en el Anexo I, partes A y B, respectivamente. El Reglamento no considera incentivos las medidas impositivas y fiscales.

Se propone que la entrada en vigor del Reglamento propuesto sea a partir del 1 de mayo de 2021.

Reglamento n.º 14 de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta a los anclajes de los cinturones de seguridad [2019/2141]. Diario Oficial de la Unión Europea, L 324, de 13 de diciembre de 2019

Este Reglamento unifica lo dispuesto en diversas enmiendas anteriores. Se aplica a los vehículos de las categorías M y N (vehículos motorizados con al menos cuatro ruedas empleados para el transporte de pasajeros y vehículos de motor con al menos cuatro ruedas empleados para el transporte de mercancías, respectivamente)[5] sobre la homologación de los anclajes de los cinturones de seguridad de los asientos orientados en sentido de la marcha, contrario o hacia un lado.

Se describen los requisitos de homologación y ciertas especificaciones según el tipo de categoría del vehículo, los ensayos generales para anclajes, y la inspección a la que se deberán someter durante y después de los mismos.

Se indican los requisitos necesarios en el procedimiento de conformidad de la producción y las sanciones imponibles en caso de no conformidad a lo estipulado.

El Reglamento incluye disposiciones transitorias en relación con la concesión de homologaciones.

[5] El Reglamento remite para establecer la definición de los vehículos de categorías M y N a la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punto 2.

Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 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, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión. Diario Oficial de la Unión Europea, L 325, de 16 de diciembre de 2019

Aprobado el Reglamento cuyo anteproyecto mencionábamos en Boletines anteriores (5.º y 6.º). Este Reglamento incluye disposiciones específicas para adecuar el marco de seguridad general de vehículos e infraestructuras a los avances en la conducción conectada y automatizada.

Establece los nuevos requisitos para la homologación de tipo de vehículos (incluidos los vehículos automatizados), y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes referentes a sus características generales y su seguridad y a los sistemas de control de la presión de los neumáticos, así como de los neumáticos de nueva fabricación.

Será de aplicación a los vehículos de las categorías M (vehículos motorizados de, al menos, cuatro ruedas destinados al transporte de pasajeros), N (vehículos motorizados destinados al transporte de mercancías) y O (remolques o semirremolques), y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes diseñados y construidos para vehículos.

El Reglamento prevé que los vehículos deberán integrar sistemas de control de presión de los neumáticos que adviertan al conductor y eviten el reajuste o recalibrado. Además, los vehículos de todas las categorías deberán estar equipados, entre otros, con asistentes de velocidad inteligente, alcoholímetros antiarranque y sistemas de advertencia de la somnolencia.

Los vehículos de las categorías M1 y N1 deberán estar equipados con sistemas avanzados de frenado de emergencia, sistema de mantenimiento de carril, registrador de datos de eventos (accidentes), zona de protección contra impactos en la cabeza, sistemas de protección delantera.

Respecto a los autobuses y camiones (categorías M2, M3, N2 y N3), además del resto de requisitos establecidos en el Reglamento y en los actos delegados, estos vehículos deberán incorporar sistemas de advertencia de abandono de carril, sistemas avanzados de frenado de emergencia y el sistema de detección de usuarios vulnerables de la vía pública situados a corta distancia y de emisión de advertencia o evitar la colisión con estos usuarios vulnerables.

Los vehículos impulsados por hidrógeno, además del resto de requisitos aplicables a las categorías M y N, deberán cumplir con las especificaciones técnicas establecidas en los actos de ejecución adoptados por la Comisión sobre la homologación de tipo de los vehículos impulsados por hidrógeno y de los componentes de hidrógeno, incluyendo su instalación.

Los vehículos conectados y automatizados deberán cumplir con los requisitos específicos que serán establecidos en los actos delegados, en relación con (*a*) sistemas para sustituir el control del vehículo ejercido por el conductor; (*b*) sistemas para facilitar al vehículo información en tiempo real sobre su estado y el de la zona circundante; (*c*) sistemas de monitorización de la disponibilidad del conductor; (*d*) registradores de eventos (accidentes); y (*e*) formato armonizado de intercambio de datos.

Los actos delegados adoptados en virtud de lo dispuesto en este Reglamento entrarán en vigor en el plazo de 2 meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, siempre que estos no formulen objeciones.

Será aplicable a partir del 6 de julio de 2022.

Noticias

Valencia tendrá «*carsharing*» tras año y medio de retraso en el Ayuntamiento.

A partir de 2020 se pondrá en marcha el proyecto piloto a través de la empresa Cargreen con autorización de un año ampliable a seis meses adicionales. Los vehículos eléctricos de esta empresa estarán disponibles en toda la ciudad valenciana y pedanías, pudiendo aparcar los usuarios en cualquier zona habilitada para estacionamiento libre de la ciudad, al igual que en la zona azul y naranja sin abonar ningún importe adicional al servicio.

Estos vehículos disponen de un sistema de geolocalización para controlar y gestionar la flota, mediante el cual Cargreen informará semanalmente al Ayuntamiento sobre el número y tiempo de utilización, trayectos y lugares de estacionamiento de cada vehículo de la flota.

Son de interés jurídico las cuestiones en la implementación de este acuerdo relativas a los datos de geolocalización de los vehículos y el cumplimiento en materia de protección de datos, con el necesario consentimiento de los usuarios para el reporte a los Ayuntamientos.

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

Ainara Rentería Tazo

Of counsel, Madrid
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.