G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

N.º 11 | 2020

Novedades Jurídicas del Sector de la Automoción

Ainara Rentería Tazo

Responsable del Grupo de Automoción, Counsel de Gómez-Acebo & Pombo

G A _ P

Sumario

Sentencias y resoluciones **7**

- España 7

1. Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n.º 2 de Ciudad Real, de 10 de marzo de 2020, sentencia núm. 42/2020. Infracciones en materia de consumidores y usuarios 7

2. Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia, de 13 de marzo de 2020, sentencia núm. 111/2020. Acción *follow on* «cártel camiones» 7

3. Auto del Juzgado de Primera Instancia n.º 60 de Madrid, de 30 de abril de 2020, sentencia núm. 155/2020. Medida cautelar solicitada ante la grave situación provocada por la pandemia del COVID-19 que causa una caída brusca de la producción 9

4. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 29 de junio de 2020, sentencia núm. 893/2020. 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) 9

5. Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 9 de junio de 2020 y de 30 de junio de 2020. Indemnización de daños y perjuicios «caso cártel camiones»..... 10

6. Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso), de 1 de julio de 2020, sentencia núm. 1709/2020. Multas y sanciones..... 10

7. Relación de Sentencias de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso), de 1 de julio de 2020, núms. de recurso 298/2016, 300/2016 y 301/2016. Multas y sanciones. Cártel «Red Madrid» 12

8. Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 2 de julio de 2020, núm. 188/2020. Resolución de un contrato de renting..... 12

9. Auto de la Audiencia Provincial de Madrid, de 3 de julio de 2020, núm. sentencia 236/2020. Reclamación de cantidad, compraventa de repuestos, albaranes no firmados..... 13

© 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

10. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 6 de julio de 2020, sentencia núm. 929/2020. Caducidad del procedimiento sancionador. Ampliación del plazo de tramitación del procedimiento por la complejidad del expediente y el gran número de empresas implicadas. Suspensión del plazo para solicitar documentación necesaria para dictar la resolución de fondo 14

11. Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso), de 9 de julio de 2020, núm. Recurso 302/2016. Recurso contra una resolución de la CNMC. Cártel «Red Madrid» 14

12. Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), de 15 de julio de 2020, núm. recurso 20319/2020. Autos sobre una cuestión de competencia 15

13. Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Zaragoza, de 4 de septiembre de 2020, sentencia núm. 126/2020. Caso Cártel Camiones. Daño no acreditado por el demandante, se desestima la demanda 16

▸ Europa 17

1. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala de lo Civil), de 9 de julio de 2020 (petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Klagenfurt, Austria). Verein für Konsumenteninformation / Volkswagen AG. Procedimiento prejudicial. Cooperación judicial en materia civil. Competencia judicial en materia delictual o cuasidelictual. Lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso y lugar de materialización del daño. Manipulación de los datos relativos a las emisiones de los gases de escape de motores producidos por un fabricante de automóviles 17

Legislación 17

▸ España 17

1. Real Decreto 542/2020, de 26 de mayo, por el que se modifican y derogan diferentes disposiciones en materia de calidad y seguridad industrial 17

2. Resolución de 31 de mayo de 2020, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se determinan los valores medios nacionales de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos 19

3. Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las CCAA y a las ciudades de Ceuta y Melilla 19

— Cuantía de las ayudas para la adquisición de vehículos por personas físicas que desarrollen actividades económicas, personas físicas mayores de edad, comunidades de propietarios y entidades locales conforme al artículo 3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y el sector público institucional de cualesquiera Administraciones Públicas a que se refiere el artículo 2.2 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público 26

4. Resolución de 16 de junio de 2020, de la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de junio de 2020, por el que se establecen los términos y condiciones del quinto tramo de la línea de avales a préstamos concedidos a empresas y autónomos, a préstamos concedidos a pymes y autónomos del sector turístico y actividades conexas, y financiación concedida a empresas y autónomos para la adquisición de vehículos de motor de transporte por carretera de uso profesional, y se autorizan límites para adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria 30

5. Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica 31

6. Real Decreto 731/2020, de 4 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso ... 32

▸ CC.AA 32

1. ORDEN EPE/462/2020, de 9 de junio, por la que se invita a empresas del sector de la automoción para que manifiesten su interés de acceder a una línea de ayudas para realizar en Aragón proyectos empresariales con desarrollo experimental y/o investigación industrial encaminados a mejorar la movilidad y hacerla más sostenible 32

▸ Europa 33

1. Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, 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 33

2. Decisión de Ejecución (UE) 2020/728 de la Comisión, de 29 de mayo de 2020, relativa a la aprobación de la función de generador eficiente utilizada en motogeneradores de 12 voltios destinados a determinados turismos y vehículos comerciales ligeros como tecnología innovadora de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo 35

3. Decisión de Ejecución (UE) 2020/759 de la Comisión, de 8 de junio de 2020, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/588 para incorporar el uso de alternadores eficientes de 12 voltios en turismos que pueden funcionar con determinados combustibles alternativos..... 36

4. Decisión (UE) 2020/848 del Consejo de 16 de junio de 2020 relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, por lo que respecta a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.º 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 y 152 de las Naciones Unidas, a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.º 3, 6, 7, 16 y 19, a la propuesta de enmienda de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) y a las propuestas de cinco nuevos reglamentos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad, las emisiones y la automatización en el ámbito de los vehículos de motor 36

5. Proyecto de Reglamento delegado sobre Emisiones de CO_2 de vehículos: procedimientos de control y ensayo para turismos y furgonetas. Diario Oficial de la Unión Europea, C 256, del 4 de agosto de 2020 37

6. Decisión de Ejecución (UE) 2020/1168 de la Comisión, de 6 de agosto de 2020, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/587 en lo que respecta a la iluminación eficiente que utiliza diodos emisores de luz para el exterior de los turismos que pueden funcionar con ciertos combustibles alternativos..... 37

7. Reglamento n.º 25 de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de apoyacabezas (reposacabezas), incorporados o no en asientos de vehículos [2020/1169]. Diario Oficial de la Unión Europea, L 258, de 7 de agosto de 2020 38

8. Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas, del 1 de septiembre de 2020. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de sistemas de retención de niños ocupantes de vehículos de motor (sistemas de retención infantil). [2020/1223]. Diario Oficial de la Unión Europea, L 285, de 1 de septiembre de 2020..... 38

Consulta pública **39**

- España 39

1. Propuesta de estrategia regional de vehículos de energías alternativas en Castilla y León 2020-2023 39

2. Guía de Reglamentación y Homologación de vehículos, sistemas, componentes y Unidades técnicas independientes 39

- Mergers 40

1. Notificación previa de una concentración (Asunto M.9572 — BMW/Daimler/Ford/Porsche/Hyundai/Kia/IONITY) Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. 2020/C 268/06. PUB/2020/653 40

- Aspectos de interés 40

1. Entrada en vigor del nuevo Reglamento de la Unión Europea sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor 40

2. La Comisión Europea presenta un estudio sobre los efectos de que Reino Unido deje de aplicar las normas europeas sobre homologación de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes 41

3. Los coches que no tengan certificado de ciberseguridad no se podrán vender en Europa a partir de 2022 41

Sentencias y resoluciones

España

1. Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n.º 2 de Ciudad Real, de 10 de marzo de 2020, sentencia núm. 42/2020. Infracciones en materia de consumidores y usuarios

Esta sentencia desestima un recurso contencioso-administrativo interpuesto por un concesionario FIAT contra la resolución de la Oficina Municipal de Información al Consumidor Central (OMIC), recurrida previamente en alzada, por la que se impone sanción consistente en multa por cuantía de quinientos euros (500€), como responsable de una **infracción administrativa leve en materia de defensa de los consumidores y usuarios**. Dicha infracción derivaba de la adquisición por un consumidor de un vehículo Fiat, al que le faltaban el sensor de lluvia, un sensor de luces y retrovisor electromecánico, **elementos que de conformidad con la información precontractual y contractual venían de serie.** El consumidor adquirente del vehículo formuló demanda contra el concesionario y éste fue apercibido por la OMIC para que diese su versión de los hechos que habían dado lugar a la demanda. Tras no recibir respuesta, la OMIC requirió al concesionario para que procediese a cumplir con la instalación de los faltantes, sin obtener contestación, por lo que se impuso a dicho concesionario la multa anteriormente mencionada por la comisión de una infracción leve.

El concesionario, en su recurso contencioso-administrativo, solicitaba que se declarase la nulidad de la resolución impugnada o subsidiariamente se dejara sin efecto la resolución, dictándose sentencia en la que se sancionara únicamente con amonestación por escrito sin sanción. Invoca el concesionario que, **pese a no haber respondido a los requerimientos de la OMIC en el expediente, sí atendió el requerimiento del consumidor procediendo a la reparación del vehículo del interesado, por lo que considera desproporcionada la sanción interpuesta. El Juzgado considera no obstante que debe desestimar el recurso y mantener la sanción, por incumplimiento por el concesionario del artículo 49 del Real Decreto Legislativo 1/2007 que establece que constituye infracción la mera negativa a suministrar datos o a facilitar las funciones de información, vigilancia e inspección** y el articulo 5 del Real Decreto 1945/1983, que establece que constituye infracción proporcionar información inexacta o falsa.

2. Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia, de 13 de marzo de 2020, sentencia núm. 111/2020. Acción *follow on* «cártel camiones»

El Juzgado estima esta demanda contra IVECO S.P.A. en ejercicio de acción *follow on* (indemnización por daños y perjuicios derivados de responsabilidad extracontractual por ilícito en materia de derecho de la competencia que quedó establecido en la Decisión de la Comisión

Europea del 19/7/2016) y la condena al pago de aproximadamente 44.500€ más intereses legales, sin condena en costas, en el entendido de que deben quedar diluidos algunos de los elementos propios del régimen general del artículo 1902 del Código Civil (CC) en cuanto a los requisitos para ejercitar una acción indemnizatoria. Considera el Juzgado que la prueba de la acción ilícita y del nexo causal de ésta con el daño eventualmente sufrido quedan constatados al amparo de la Decisión sancionadora y por la existencia de un vínculo contractual, directo o indirecto, entre el perjudicado y el infractor. El tercero de los elementos, el daño, podía descomponerse, según la propia sentencia, en dos subelementos: constatación y cuantificación. **El primero de ellos, la realidad del daño, se considera que se ampara en la regla *ex re ipsa,* Es decir, se estima correcta la presunción de la existencia del daño cuando el actor imputa la comisión de un ilícito del que, normalmente, se desprenden daños de la clase que igualmente describe en su demanda.** El segundo de ellos, la cuantificación del daño sufrido, resulta, a juicio del Juzgador, igualmente facilitado por las condiciones particulares de la interpretación jurisprudencial, que reconoce, **como esfuerzo de cuantificación suficiente, la recreación de un escenario hipotético pero razonable de estimación de los daños sufridos.** Considera el Juzgado que la acción no está prescrita porque el cómputo del plazo debe ser el que establece el artículo 1969 CC, desde el día en que pudieron ejercitarse las acciones. Para los ilícitos concurrenciales, la fijación de esa posibilidad de ejercicio de la acción no puede iniciarse sino desde el momento en que el perjudicado por el ilícito concurrencial supo de su extensión y afectación concreta y se encontraba en las condiciones adecuadas para el ejercicio de la acción. Por ello considera que debe computarse desde la publicación de la nota de la Comisión «no confidencial», que se produjo el 6 de abril de 2017. Considera correctamente interrumpido el plazo de prescripción con las reclamaciones extrajudiciales enviadas por el demandante, computándose desde esa fecha el nuevo plazo de prescripción. Considera el Juez que de acuerdo con la aplicación de la regla *ex re ipsa* aplicada a las demandas de daños y perjuicios conforme a la Directiva de Daños, la demandada es la obligada a probar que esos daños no se produjeron y que la actora es la obligada a cuantificarlos de manera hipotética pero razonable.

Todo ello pese a los argumentos de contrario del demandado que resaltaba que ninguna de las compañías del grupo IVECO destinatarias de la Decisión son responsables de la venta de camiones en España que, por el contrario, son vendidos por IVECO ESPAÑA, que no es destinataria de la Decisión y que disponía de sus propias listas de precios brutos específicos para el territorio español. Adicionalmente, no se tiene en consideración que cualquier supuesto sobrecoste sufrido por la parte actora habría sido trasladado a sus propios clientes puesto que el precio de adquisición de los camiones forma parte de sus costes y la actora habría determinado sus precios con dichos costes. Esgrime también la demandada que en este caso no resulta de aplicación el régimen transitorio de la Directiva de Daños, por lo que en principio debería quedar acreditada la concurrencia de los presupuestos previstos en el artículo 1902 CC, y no debería presumirse la existencia de daño. Esta argumentación es aceptada por la sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º1 de Zaragoza, Sentencia núm. 26/2020 (ver apartado 13 siguiente). En esta sentencia el Juzgador considera que cuando el demandante no acredita el daño debe desestimarse la demanda y no acudir a la técnica de la estimación judicial.

3. Auto del Juzgado de Primera Instancia n.º 60 de Madrid, de 30 de abril de 2020, sentencia núm. 155/2020. Medida cautelar solicitada ante la grave situación provocada por la pandemia del COVID-19 que causa una caída brusca de la producción

Auto en el marco de empresas metalúrgicas, que, sin embargo, se analiza en el presente Boletín para el sector de la automoción por poder tener relevancia en situaciones semejantes.

Este Auto estima una medida cautelar solicitada en el marco de la pandemia del COVID-19 para solicitar la suspensión del vencimiento de un préstamo, la suspensión de la aplicación de Ratios Financieros aplicables y la prohibición a los prestamistas de dar por resuelto el préstamo anticipadamente por estas causas, con análisis de la doctrina *rebus sic stantibus*.

En concreto se solicitaba lo siguiente: suspensión de los vencimientos de principal e intereses previstos para el 4 de mayo de 2020 y para el 4 de noviembre de 2020 en el calendario de amortización del Contrato de Financiación, que una de las empresas metalúrgicas había suscrito con un sindicato de entidades bancarias, de modo que pasen a ser exigibles respectivamente el 4 de mayo de 2021 y el 4 de noviembre de 2021, la suspensión de la obligación de cumplimiento de los Ratios Financieros estipulados en el Contrato de Financiación desde el 1 de abril de 2020 hasta el 31 de marzo de 2021 y la prohibición a las demandadas (Prestamistas) de proceder a la resolución del Contrato de Financiación, a dar por vencido el Préstamo y a exigir su reembolso, total o parcial, así como la prohibición de ejecutar cualquier tipo de garantías del Préstamo (sea por incumplimiento de los pagos correspondientes de las cuotas de amortización de principal e intereses previstas para el 4 de mayo y el 4 de noviembre de 2020, ya sea por incumplimiento de los Ratios Financieros).

En los fundamentos de derecho se alude extensamente a la doctrina del *rebus sic stantibus*, y se analiza cómo la situación actual provocada por el COVID-19 no era previsible y ha afectado duramente a la producción de la parte actora. Se acuerdan todas las medidas cautelares solicitadas sin previa audiencia de la parte demandada por motivos de urgencia.

4. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 29 de junio de 2020, sentencia núm. 893/2020. 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)

El Tribunal Supremo desestima el recurso interpuesto por la Asociación Española de Gas Licuado contra el 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) y tiene como objeto que se declare el carácter contrario a derecho y anule la exclusión del régimen de ayudas comprendido en el Real Decreto 72/2019 de los vehículos GLP/Autogas de las modalidades M1, N1, M2 y M3.

La recurrente expresa que la exclusión del GLP/Autogas es contraria a derecho ya que previamente se había incluido el Autogas en los planes de ayudas aprobados con anterioridad, se habían incorporado al Real Decreto determinadas modalidades de vehículos que usaban el GLP como combustible y existe falta de justificación de la exclusión.

El Tribunal reconoce que efectivamente dichos vehículos contribuyen a lograr los objetivos de la norma, pero se afirma que precisamente es la mayor eficiencia en el proceso de transformación de estos vehículos, que cada vez los hace más asequibles, lo que determina que no sean receptores de las ayudas que se reconocen para el resto del sector de movilidad sostenible. También se añade que estimar este recurso significaría la imposibilidad material y formal de permitir a las Administraciones promover sus políticas y cumplir sus objetivos a través de este programa. No considera el Tribunal, por lo tanto, que haya habido ninguna discriminación a las tecnologías GLP ya que existen otras políticas —como la política fiscal— que apoyan estas tecnologías y considera que ya está suficientemente incentivado sin discriminación.

5. Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 9 de junio de 2020 y de 30 de junio de 2020. Indemnización de daños y perjuicios «caso cártel camiones»

Como ya señalamos con ocasión de la jurisprudencia reseñada en los Boletines de Automoción anteriores (núm. 8, 9 y 10) en Autos del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 18 de junio, 9 de julio, 5 de noviembre y 10 de diciembre de 2019 (entre otros), el Tribunal Supremo (TS) reitera en este auto que el fuero más próximo a la regulación de las acciones de derecho privado de la competencia es el que se establece para los casos de competencia desleal, según prevé 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 (en el caso de que el demandado no tenga domicilio en España), éste será el del lugar donde se haya realizado el acto o donde se produzcan sus efectos. El lugar de realización del acto dañoso (el acuerdo cartelizado) puede inducir a confusión, pero esto no sucede 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.

6. Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso), de 1 de julio de 2020, sentencia núm. 1709/2020. Multas y sanciones

Se desestima el recurso de CORREDOR GIL MOTOR S.A, concesionario de la marca CHEVROLET, contra la resolución de 28 de abril de 2016 dictada por el Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) (expediente S/DC/0505/14), mediante la cual se le impuso una sanción de 285.402€ por considerar que la intervención del recurrente habría

sido muy significativa ya que se le atribuye el papel de transmisor entre los concesionarios participantes.

Uno de los motivos en que la entidad actora funda su recurso es la insuficiencia de pruebas documentales en el expediente que permitan deducir la existencia de los pactos colusorios que se le imputan, argumentando que la CNMC ha realizado un análisis poco profundo y no tiene en cuenta lo dispuesto en el contrato, ni ha estudiado el modo de formación de precios de la red CHEVROLET ni el mercado de la automoción. Niega que se produjese el intercambio de información y razona que, aun suponiendo acreditado este intercambio, esto no es suficiente pues la CNMC debía acreditar una supresión o debilitamiento de la incertidumbre sobre el funcionamiento del mercado, sobre el que ni si quiera se ha realizado un estudio. La actora también denuncia que se ha vulnerado el principio de tipicidad, ante la inexistencia de hechos que pudieran ser calificados como infracciones del artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia (LDC), e invoca lo dispuesto en el artículo 129.1 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC), que establece que sólo son infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales por una Ley, argumentando que no coinciden los hechos acreditados por los documentos que integran el expediente administrativo y los que considera probados la CNMC.

Por otra parte, la entidad actora replica en su recurso que el sistema de determinación de la sanción no es ajustado a derecho ya que la CNMC debería haber tomado en consideración los criterios establecidos en el artículo 64 de la LDC para determinar el importe de las multas, lo que hace la sanción desproporcionada. El sistema seguido por la CNMC se remite al criterio fijado por el Tribunal Supremo en sentencia de 29 de enero de 2015, recurso núm. 2872/2013, en la que se entiende que la expresión «volumen de negocios total» del artículo 63.1 de la LDC, como base sobre la que calcular el porcentaje de multa establecido para cada tipo de infracción (un 10% para las muy graves, hasta un 5% para las graves y hasta un 1% para las leves), toma como referencia el volumen de negocios de todas las actividades de una empresa y no solo el correspondiente al mercado que ha sido afectado por la conducta.

De conformidad con lo anterior, la Audiencia Nacional considera que la CNMC presentó suficientes pruebas que acreditaban su participación en el cártel, entre las que se contaban numerosos correos electrónicos, que son indicios suficientes de la responsabilidad de la recurrente en la infracción imputada, tanto en lo relativo a la conclusión de acuerdos colusorios como al intercambio de información durante el periodo de tiempo que le atribuía la CNMC en la resolución objeto de recurso. Por otra parte, la Audiencia Nacional considera oportuno el criterio de aplicación de la sanción y considera que se ha motivado suficientemente por parte de la CNMC, al existir referencia expresa en la resolución de la CNMC a la configuración del mercado, a sus características y a su extensión geográfica, por lo que las pautas a las que se refiere el Tribunal Supremo (gravedad de la infracción, alcance y ámbito geográfico de la conducta, características del mercado afectado, efectos producidos, participación en la conducta de las infractoras, ausencia de agravantes o atenuantes, consideración de la cuota en el mercado

relevante) llevan a la CNMC a valorar, dentro de la escala sancionadora que discurre hasta el 10% del volumen total de negocios, a concretar el tipo sancionador que correspondería a cada empresa infractora, que en el caso de la demandante es del 2,80%.

7. Relación de Sentencias de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso), de 1 de julio de 2020, núms. de recurso 298/2016, 300/2016 y 301/2016. Multas y sanciones. Cártel «Red Madrid»

Se desestiman todos los recursos contencioso administrativos interpuestos contra la resolución de la CNMC en la que se sancionaba a las empresas AUTOTODO, MOTOR ALUCHE, S.A y SELIGRAT DE AUTOMOCIÓN S.A (entre otras) por prácticas restrictivas de la competencia, en el denominado caso «Red CHEVROLET Madrid». La CNMC concluyó la existencia de un cártel, integrado por los concesionarios ALTUSA, AUTOTODO, MOTOR ALUCHE, ROAUTO, SELIAUTO, TALLERES PRIZÁN, CORREDOR GIL MOTOR, VIÑARCAR (hasta diciembre de 2011), COSDILER, ROTUSA y TUVISA, con la colaboración de la empresa ANT, que se habría extendido desde enero de 2011 a enero de 2012. La Audiencia Nacional respalda que los recurrentes habían participado en el cártel de fijación de precios y otras condiciones comerciales y servicios, así como que habían procedido al intercambio de información comercialmente sensible entre concesionarios de la marca CHEVROLET, considerando que la empresa ANT SERVICALIDAD se encargó de monitorizar el cumplimiento de los acuerdos anticompetitivos adoptados, probándose que enviaba mensualmente correos electrónicos camuflados como «estudios de mercado» en que mencionaba las «incidencias» o incumplimiento de los acuerdos anticompetitivos. En los tres casos considera la Audiencia Nacional que en el acuerdo sancionador de la CNMC se hace referencia a pruebas que demuestran que las empresas conocían los acuerdos comunes adoptados por los concesionarios, incluyendo alusiones explícitas en correos electrónicos sobre la necesidad de confidencialidad y la peligrosidad de realizar este tipo de trabajo.

8. Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 2 de julio de 2020, núm. 188/2020. Resolución de un contrato de renting

Esta sentencia desestima el recurso de apelación interpuesto por la representación procesal de PSA FINANCIAL SERVICES SPAIN, E.F.C., S.A. contra una demanda estimada parcialmente que resolvía un contrato de renting realizado con dos consumidores y les imponía una indemnización inferior a la exigida. Tras el impago de 3 cuotas del alquiler del vehículo, PSA FINANCIAL SERVICES SPAIN, E.F.C. reclama la resolución del contrato y la condena al pago de una indemnización por daños y perjuicios. La sentencia consideraba que la indemnización reclamada por mora (superior al triple de la deuda contraída) era desproporcionadamente alta. El Tribunal de Primera Instancia **apreció que la cláusula penal era abusiva, pues entiende que se trata de una indemnización por mora a razón del 50% de las rentas pendientes no vencidas desde el último alquiler vencido y pagado,** absolutamente desproporcionada. El recurrente

argumentaba que no se trataba de una indemnización por mora, sino por el **necesario reajuste en la duración del contrato por incumplimiento del arrendatario, a fin de restablecer el equilibro contractual, restaurando la pérdida que para la entidad de renting representaba ver frustradas sus expectativas de duración del contrato, en atención a cuyo criterio fue fijada la renta.** No obstante, el Tribunal no admite los argumentos señalados y se reafirma en la nulidad de la cláusula penal.

9. Auto de la Audiencia Provincial de Madrid, de 3 de julio de 2020, núm. sentencia 236/2020. Reclamación de cantidad, compraventa de repuestos, albaranes no firmados

Esta sentencia desestima el recurso de apelación interpuesto por AUTO MASER S.A. contra la sentencia que le condenaba a pagar una serie de repuestos que había encargado y no abonado, a lo que AUTO MASER S.A. respondió que los pedidos habían sido inferiores a los descritos por la demanda y que por lo tanto no se debían las cantidades correspondientes. El recurso que interpone la demandada se funda en la alegación de error en la valoración de la prueba, ya que no estaba acreditada la entrega real de los repuestos facturados al no estar firmados los albaranes. No obstante, se aportaron facturas pagadas con los albaranes sin firmar en ocasiones previas y correos electrónicos en los que se reconocen los impagos y la aceptación de un fraccionamiento del mismo.

Ante los hechos descritos, la Audiencia Provincial cita numerosa jurisprudencia recurrente de la Audiencia Provincial de Madrid que establece, **«sobre el valor probatorio de las facturas y albaranes, que si bien es cierto que no cabe otorgarles pleno valor probatorio si no son reconocidos por la otra parte, ello no impide que pueda otorgárseles relevancia, conjugando su contenido con el resto de elementos probatorios obrantes en las actuaciones, máxime teniendo en cuenta los principios de buena fe y seguridad en el tráfico mercantil, en el que es normal que los albaranes o notas de entrega se firmen por empleados o dependientes del receptor, e incluso que, en ocasiones, por la celeridad de las relaciones mercantiles, no se firmen, lo que supondría que la simple negación de la firma o el no poder localizar al empleado que lo ha firmado sería suficiente para evitar el reconocimiento de que el suministro se ha recibido o el servicio ha sido prestado y, por tanto, para evitar el pago».** Se cita también, en el mismo sentido, la STS de 3 de noviembre de 2005, que establece que: **«si bien es cierto que sólo las facturas resultan directamente determinantes cuando el destinatario las acepta expresamente, no es menos cierto que alcanzan la eficacia de los documentos privados, aún no reconocidos, cuando en conjunción con los demás medios probatorios se acredita el hecho que contienen».** Por lo tanto, la Audiencia Provincial no aprecia la prueba presentada en el presente caso.

10. Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 6 de julio de 2020, sentencia núm. 929/2020. Caducidad del procedimiento sancionador. Ampliación del plazo de tramitación del procedimiento por la complejidad del expediente y el gran número de empresas implicadas. Suspensión del plazo para solicitar documentación necesaria para dictar la resolución de fondo

El Tribunal Supremo desestima el recurso de casación interpuesto por HERGOMOTOR, S.L. contra la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 26 de marzo de 2019 (rec. 538/2015) por la que se desestimó el recurso interpuesto por dicha entidad contra la resolución del Consejo de la CNMC, de 28 de mayo de 2015, por la se impuso a dicha entidad una sanción de 119.884€ por la comisión de una infracción del artículo 1 de la LDC.

La cuestión que presenta interés casacional gira en torno a la caducidad del procedimiento sancionador, en concreto en relación con la legalidad de dos decisiones (una de ampliación del plazo de resolución del procedimiento y otra de suspensión de la tramitación) que alargaron el plazo máximo para dictar la resolución administrativa. Sobre la suspensión del procedimiento conforme al artículo 37.1 de la LDC, se establece que no es determinante de la licitud de los requerimientos y consiguiente suspensión no es la posibilidad de que los elementos probatorios pudieran haberse recabado antes, sino que la información solicitada sea necesaria para dictar la resolución de fondo y que la Administración no haya provocado esta situación artificialmente con finalidad defraudatoria. Considera el Tribunal Supremo que en este caso no existen elementos suficientes que permitan sostener que la información solicitada y la consiguiente suspensión fuese fraudulenta, por entender que tan solo trataba de alargar el plazo de resolución del procedimiento para evitar su caducidad.

También presenta interés casacional la resolución de 5 de febrero de 2015, que acordó la ampliación del plazo máximo para dictar resolución al amparo del artículo 37.4 de la LDC. El Tribunal Supremo concluye que la decisión de mantener el plazo para presentar alegaciones no vicia ni condiciona la resolución posterior, acordando la ampliación del plazo de duración del procedimiento. Esta decisión tendría una influencia jurídica si se acreditase que la no concesión de la ampliación generó indefensión material, cuestión no alegada por HERGOMOTOR, S.L., ya que no consta que dicha empresa solicitase la ampliación del plazo para formular alegaciones.

11. Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso), de 9 de julio de 2020, núm. Recurso 302/2016. Recurso contra una resolución de la CNMC. Cártel «Red Madrid»

A diferencia de lo expuesto en el apartado 7 anterior en relación con las sentencias sobre la Red CHEVROLET MADRID, en este caso la Audiencia Nacional estima un recurso contencioso-administrativo interpuesto por TALLERES PRIZÁN, S.L, contra la resolución de 28 de

abril de 2016, dictada por la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC en el expediente S/DC/0505/14, y anula la resolución impugnada, puesto que, en el caso concreto de TALLERES PRIZÁN considera la Audiencia que el acuerdo sancionador no permite comprender y examinar cuál fue la participación del sancionado y cuáles han sido los elementos probatorios en los que se sustenta. Por lo tanto, se admiten los argumentos de indefensión que plantea el recurrente: vulneración de la presunción de inocencia, argumentando que la sanción se basaba en meros indicios y no se deducía de los documentos del expediente, vulneración del principio de tipicidad por la inexistente descripción de hechos que puedan ser calificados como infracciones del artículo 1 de la LDC y que el sistema de determinación de la sanción no fue ajustado a Derecho por todo lo anterior.

La Audiencia considera que, en el relato de hechos probados del acuerdo sancionador objeto de recurso, en varios apartados se hace referencia y se incluyen al resto de empresas imputadas por la Red CHEVROLET MADRID, pero no se menciona a TALLERES PRIZÁN, y no se incluye ningún razonamiento respecto a esta empresa en que se expliquen las conclusiones a la que llega la resolución. Se advierten varias omisiones y faltas de concreta valoración referidas en particular a TALLERES PRIZÁN, no probándose los hechos que podrían ser calificados como infracción del artículo 1 de la LDC en su caso concreto. La Sala no puede suplir ni integrar la motivación del acuerdo sancionador.

12. Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), de 15 de julio de 2020, núm. recurso 20319/2020. Autos sobre una cuestión de competencia

El Tribunal Supremo dirime una cuestión de competencia negativa. El juzgado n.º 3 de Alcobendas había incoado Diligencias Previas por una denuncia presentada ante el Grupo de Investigación y Análisis de Tráfico (GIAT) del Sector de Madrid, por el representante de MERCEDES BENZ RENTING S.A. con domicilio en la misma localidad, poniendo en conocimiento un **posible delito de apropiación indebida, consistente en la entrega de 19 vehículos en calidad de renting a la entidad TRAMWAY TRES S.L. (domiciliada en Talavera de la Reina), sin que ésta los hubiese devuelto.** El juzgado n.º 3 de Alcobendas se inhibió a favor de los juzgados de Talavera entendiendo que ésta era la localidad en la que se produjo el delito de apropiación indebida, pero se rechazó la inhibición por parte de los Juzgados de Talavera. El auto de inhibición realizado por el mencionado juzgado de Alcobendas argumentaba que los hechos se referían a un contrato de arrendamiento de vehículo (leasing) en que el arrendatario no reintegra el bien arrendado una vez extinguido el periodo de duración del contrato incluso tras reclamarse su devolución, por lo que el ilícito penal podría entenderse cometido en el lugar en el que se produce el mantenimiento de la posesión sin título o justificación para ello.

El Tribunal Supremo establece que, tratándose de un delito de apropiación indebida, **el delito ha de entenderse cometido en el lugar en que el demandado transmutó la posesión lícita en ilícita tras dejar de pagar el contrato de renting** y que la competencia corresponde por lo tanto a los juzgados de Talavera de la Reina.

13. Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Zaragoza, de 4 de septiembre de 2020, sentencia núm. 126/2020. Caso Cártel Camiones. Daño no acreditado por el demandante, se desestima la demanda

Importante sentencia en la medida en que sostiene una tesis contraria a la aplicación de la doctrina *ex re ipsa* defendida por otros Juzgados de lo Mercantil con anterioridad. A diferencia de la sentencia analizada en el punto 7 de este Boletín, esta sentencia desestima la demanda ejercida contra Renault Trucks SAS y Volvo Group España S.A., ejercitando una acción de resarcimiento de daños y perjuicios derivada de la responsabilidad extracontractual en que el demandante entiende que ha incurrido la demandada por su pertenencia al llamado «Cártel de los Camiones», de acuerdo con la Decisión de la Comisión del 19 de julio de 2016 dictada en el procedimiento AT 39824. Se establece la falta de legitimación pasiva de la demandada Volvo Group España S.A., ya que no constaba su intervención en los hechos objeto de la decisión y no estaba entre las filiales afectadas que sí se detallaron en un apartado específico de la Decisión.

Establece expresamente el Juez de lo Mercantil de Zaragoza que es inaplicable el Real Decreto-ley 9/2017 de 26 de mayo, que traspone la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, que establece 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 de la Unión Europea, ya que no se puede aplicar retroactivamente y que **la demandante debería probar el nexo causal entre la infracción y el perjuicio basándose en el artículo 1902 del CC, que regula la indemnización de daños y perjuicios por responsabilidad extracontractual.** El Juzgado se refiere expresamente a la sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia, y manifiesta que no comparte el criterio aplicado en dicha sentencia, que consiente la utilización de la jurisprudencia sobre prueba del daño anterior a la entrada en vigor de la Directiva de Daños. En opinión del Juzgado de lo Mercantil de Zaragoza, el legislador ha querido aplicar expresamente la irretroactividad y debe aplicarse también, por lo tanto, esta prohibición a la posibilidad de aplicación de la jurisprudencia anterior, en este caso la posible aplicación de la doctrina *ex re ipsa* (flexibilidad probatoria).

La demandante presentó un informe de daños, contestado por la demandada con un informe en que se realiza la crítica del informe de la parte actora y se formaliza un estudio pormenorizado que declara inexistente el presunto sobrecoste. Por lo tanto, **el Juzgado considera que no ha existido una prueba efectiva del daño en este caso que pueda implicar una condena a la demandada. No condena en costas, a la vista de la dificultad y tesis contradictorias mantenidas por diferentes Juzgados y apela a que aclaren esta cuestión instancias superiores.**

En la misma línea, la sentencia **del Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Zaragoza, de 4 de septiembre de 2020, sentencia núm. 127/2020 también contra Renault Trucks SAS y Volvo Group España, S.A.**

Europa

1. **Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala de lo Civil), de 9 de julio de 2020 (petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Klagenfurt, Austria). Verein für Konsumenteninformation / Volkswagen AG. Procedimiento prejudicial. Cooperación judicial en materia civil. Competencia judicial en materia delictual o cuasidelictual. Lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso y lugar de materialización del daño. Manipulación de los datos relativos a las emisiones de los gases de escape de motores producidos por un fabricante de automóviles**

   El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) establece, en relación con el artículo 7, punto 2, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, que el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido siguiente: cuando determinados vehículos han sido ilegalmente equipados en un Estado miembro por su fabricante con un software que manipula los datos relativos a las emisiones de los gases de escape antes de ser adquiridos a un tercero en otro Estado miembro, el lugar de materialización del daño se halla en este último Estado miembro.

Legislación

España

1. **Real Decreto 542/2020, de 26 de mayo, por el que se modifican y derogan diferentes disposiciones en materia de calidad y seguridad industrial**

   Este Real Decreto realiza diversas modificaciones para adaptar y modificar diversos Reales Decretos y Reglamentos con el fin de actualizar la normativa de seguridad industrial en España a la evolución del ordenamiento jurídico de la Unión Europea.

   En primer lugar, se modifica el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes. Se establece que la obtención del número de identificación del taller asignado por la comunidad autónoma no será un requisito previo para el ejercicio de la actividad. La subdivisión de la placa-distintivo cambia, por lo tanto, de tres zonas diferenciadas a dos zonas diferenciadas: la de la izquierda (destinada a las siglas de la provincia donde radique el taller) y la de la derecha (destinada a estampar el número

identificativo del taller asignado por la comunidad autónoma). También se modifica el aspecto del modelo de placa distintivo.

Se modifica el Real Decreto 2200/1995 por el que se aprobó el Reglamento de la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial, en relación a aquellos productos para los que el mercado no provee de verificadores de la conformidad, y, en su defecto, la reglamentación prevé su homologación. A fin de adaptar el Reglamento al reparto competencial recogido en los distintos Estatutos de Autonomía, se establece que las certificaciones de conformidad que se establecen como sustitutorias de las figuras de homologación de producto, homologación de tipo y registro de tipo serán emitidas, hasta el funcionamiento de los Organismos de control correspondientes que establece este Reglamento, por las entidades u organismos ya designados, autorizados para realizar dichas homologaciones o registros, o por los órganos competentes en materia de Industria de la comunidad autónoma o ciudad autónoma correspondiente.

Se modifica el Reglamento técnico de distribución y utilización de combustibles gaseosos y sus instrucciones técnicas complementarias ICG 01 a 11, aprobado por el Real Decreto 919/2006, de 28 de julio. Se abordan ciertos aspectos relacionados con la seguridad e inspecciones de las instalaciones receptoras de combustibles gaseosos. Se aclaran algunas definiciones relacionadas con los depósitos de gases licuados del petróleo (GLP) y sus controles e inspecciones periódicas.

Se modifica la Instrucción Técnica Complementaria ITC-BT 52 «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos», del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobada por el Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre. **En relación a la instalación de infraestructuras para recargar vehículos eléctricos en estacionamientos colectivos en edificios en régimen de propiedad horizontal, se modifican los elementos previstos para que la preinstalación eléctrica facilite la utilización posterior de cualquiera de los posibles esquemas de instalación.** Los elementos previstos serán:

- Instalación de sistemas de conducción de cables desde la centralización de contadores y por las vías principales del aparcamiento con objeto de poder alimentar posteriormente las estaciones de recarga que se puedan ubicar cada plaza. Cuando la preinstalación esté prevista para todas las plazas los sistemas de conducción de cables llegarán hasta cada plaza individual.

- La centralización de contadores se dimensionará de acuerdo al esquema eléctrico escogido para la recarga del vehículo eléctrico y según lo establecido en la (ITC) BT-16, que explica la forma en que deben ubicarse los contadores dependiendo de las características del edificio. Se deberá instalará al menos un módulo de reserva para ubicar un contador principal y los dispositivos de protección contra sobre intensidades asociados al contador (con fusibles o con interruptor automático).

2. Resolución de 31 de mayo de 2020, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se determinan los valores medios nacionales de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos

El Real Decreto 235/2018 establece que, a la hora de calcular la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles suministrados por el transporte, se deben de determinar los valores medios nacionales de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero por defecto durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos. Mediante esta Resolución se establece que dicho **valor medio nacional será de 108 gCO_2eq/MJ, siendo éste el valor que debe ser utilizado por los sujetos obligados en el artículo 5 del Real Decreto anteriormente mencionado al notificar las emisiones de gases de efecto invernadero.**

3. Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las CCAA y a las ciudades de Ceuta y Melilla

Este Real Decreto establece la regulación de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II).

- **Duración del plan:** Desde que las Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas realicen sus correspondientes convocatorias hasta el agotamiento de fondos.

- **Fondos destinados:** Dotación presupuestaria de 100.000.000€. El presupuesto del programa podrá ser ampliado, si existiese disponibilidad presupuestaria para esta misma finalidad, y siempre que no hubiera expirado el plazo de vigencia del mismo, tanto con fondos que provengan de los Presupuestos Generales del Estado como de otros orígenes siempre que hayan sido transferidos al Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) o se le hubiera encomendado su gestión directa.

- **Incompatibilidades:** Estas ayudas son incompatibles con otras subvenciones o ayudas que pudieran concederse para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera administraciones o entes públicos o privados, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

- **Actuaciones subvencionables**

  a) **Actuación 1:** Adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por leasing financiero, o arrendamiento por renting, de vehículos de energías alternativas. En el caso de adquisición de vehículos nuevos de categorías M1 y N1, se podrá

incrementar el importe de ayuda para la adquisición del vehículo, si el destinatario último de la misma, acredita la baja definitiva en circulación de un vehículo matriculado en España, siendo su titular en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, siempre que sendos vehículos reúnan los requisitos que en este real decreto se detallan. Serán elegibles vehículos M1 y N1 «demo» eléctricos y de pila de combustible con hasta 9 meses de antigüedad.

b) **Actuación 2:** Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, a través de la modalidad de adquisición directa. Además, en el caso de comunidades de propietarios, será subvencionable la preinstalación eléctrica para recarga de vehículo eléctrico.

c) **Actuación 3:** Implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas, ya sean públicos o bien restringidos al ámbito de empresas o polígonos industriales.

d) **Actuación 4:** Implantación de medidas contenidas en planes de transporte al trabajo en empresas y medidas a llevar a cabo por Ayuntamientos en núcleos urbanos para adaptar la movilidad en un escenario de nuevas exigencias derivadas del período post COVID-19.

- **En el caso de que la adquisición del vehículo susceptible de recibir la ayuda se realice por medio de operaciones de renting, se tendrá que cumplir con lo siguiente:**

a) El contrato de arrendamiento deberá tener una duración mínima de dos años desde la fecha de su entrada en vigor y la formalización del mismo tendrá que ser posterior a la fecha de registro de la solicitud de ayuda o, en caso de inversiones directas, con fecha de publicación de los pliegos de licitación correspondientes.

b) La solicitud de ayuda podrá ser tramitada por el destinatario final de la ayuda o por entidades colaboradoras, según se haya especificado en la convocatoria de la respectiva comunidad autónoma o ciudades como Ceuta y Melilla.

c) El contrato de arrendamiento deberá establecer expresamente que el arrendatario es el destinatario final de la ayuda, debiendo constar también en el mismo y de forma expresa que, una vez la empresa de renting reciba el pago del importe de la ayuda, aplicará el total de la misma a la reducción de las cuotas de pago o renta del arrendamiento que queden por satisfacer por parte del arrendatario.

d) El contrato deberá especificar también que, si el importe de la suma de las cuotas pendientes por abonar fuera inferior al importe de la ayuda, el excedente de ayuda pendiente de abonar al destinatario último deberá ser abonado por la compañía de renting a la finalización del contrato de arrendamiento. El arrendatario, por tanto, como destinatario último de la ayuda, será quien deba cumplir los requisitos e incompatibilidades que se prevén en las Bases.

e) En todas las operaciones de renting, independientemente de quien tramite la ayuda, el destinatario último de la ayuda firmará un documento de cesión del derecho de cobro a favor de la compañía de renting que formalice la operación.

- **Adquisiciones cofinanciables con fondos FEDER**

  — Las ayudas de esta convocatoria serán cofinanciadas con el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del POPE 2014-2020 en aquellos casos en que las actuaciones respondan a las contempladas como financiables en dicho programa.

  — Las ayudas otorgadas a actuaciones que sean cofinanciables en el eje 4, Economía Baja en Carbono, del POPE, estarán sometidas a la plena aplicación de los mecanismos de gestión y control incluidos en dicho programa y normativa aplicable a dicho Fondo, así como las específicas relativas a la información y publicidad, criterios de selección de operaciones, verificación y demás impuestas por la normativa de la Unión Europea, cuya aplicación sea de obligado cumplimiento.

- **Beneficiarios de las ayudas**

  — Son beneficiarios de la adquisición de vehículos de energías alternativas e implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos:

    a) Las personas físicas que desarrollen actividades económicas en cuyo caso habrán de estar dados de alta en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

    b) Personas físicas mayores de edad, a excepción de los casos de discapacidad, que podrán ser menores de edad, con residencia fiscal en España y no incluidas en el anterior apartado.

    c) Comunidades de propietarios, reguladas por la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal, que habrán de cumplir con lo previsto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en particular con lo establecido en su artículo 11.3.

    d) Personas jurídicas, válidamente constituidas en España en el momento de presentar la solicitud, y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo número de identificación fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J, R o W.

    e) Las entidades locales (constituidas conforme al art.3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local) y el sector público institucional de cualesquiera Administraciones Públicas a que se refiere el artículo 2.2 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

— Son beneficiarios de la implantación de sistema de préstamos de bicicletas eléctricas e implantación de medidas de movilidad sostenible al trabajo.

a) Las personas físicas que desarrollen actividades económicas en cuyo caso habrán de estar dados de alta en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

b) Personas jurídicas, válidamente constituidas en España en el momento de presentar la solicitud, y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo número de identificación fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J, R o W.

c) Las entidades locales (constituidas conforme al art.3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local) y el sector público institucional de cualesquiera Administraciones Públicas a que se refiere el artículo 2.2 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

- **Tipología de vehículos subvencionables que utilizan energías alternativas (según la Actuación 1)**

a) En relación a la adquisición de vehículos de energías alternativas, los concesionarios o puntos de venta cuyo epígrafe de la sección primera de las tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas sea el 615.1 o el 654.1, conforme a lo dispuesto por el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

Turismos M1: Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.

a) **Autobuses o autocares M2:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor, y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) no sea superior a 5 toneladas.

b) **Autobuses o autocares M3:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 5 toneladas.

c) **Furgonetas o camiones ligeros N1:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) no supere las 3,5 toneladas.

d) **Furgones o camiones ligeros N2:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 3,5 e inferior a 12 toneladas.

e) **Furgones o camiones N3:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 12 toneladas.

f) **Cuadriciclos ligeros L6e:** Cuadriciclos ligeros cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kg, no incluida la masa de las baterías, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y potencia máxima inferior o igual a 4 kW.

g) **Cuadriciclos pesados L7e:** Cuadriciclos cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kg (550 kg para vehículos destinados al transporte de mercancías), no incluida la masa de las baterías, y potencia máxima inferior o igual a 15 kW.

h) Motocicletas L3e, L4e, L5e: Vehículos con dos ruedas, o con tres ruedas simétricas o asimétricas con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, con una velocidad de diseño superior a los 45 km/h.

— En caso de optar por vehículos pertenecientes a las categorías M o N, tendrá que pertenecer a cualquiera de los siguientes tipos de vehículos:

a) Vehículos N2 y N3 propulsados por motores de combustión interna que puedan utilizar combustibles fósiles alternativos, homologados como GLP/autogás, gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL), o bifuel gasolina-gas. Quedan excluidos de las ayudas los vehículos M1, N1, M2 y M3 propulsados por GLP/autogás o gas natural (comprimido o licuado).

b) Vehículos eléctricos puros (BEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía, procede parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica.

c) Vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía, procede parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo y que incorporan motor de combustión interna de gasolina o gasóleo para la recarga de las mismas.

d) Vehículos híbridos enchufables (PHEV), propulsados total o parcialmente mediante motores de combustión interna de gasolina o gasóleo y eléctricos

cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica. El motor eléctrico deberá estar alimentado con baterías cargadas desde una fuente de energía externa.

e) Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV): Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.

f) Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV): Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.

— Además, si se trata de vehículos M1 o N1, el fabricante, importador o punto de venta, deberá aplicar un descuento adicional en la factura de compra de 1.000€ y en aquellos casos en los que se acredite el achatarramiento y la baja definitiva de un vehículo M1 o N1 matriculado en España con anterioridad al 1 de enero de 2013, también se podrá incrementar el importe de la ayuda según lo establecido en las tablas que detallaremos más adelante en esta misma página.

— Si las ayudas van destinadas a la adquisición de un vehículo que se encuentre dentro de la categoría L, será necesario que:

a) Estén propulsados exclusivamente por motores eléctricos y homologados como vehículos eléctricos.

b) Las motocicletas eléctricas nuevas (categorías L3e, L4e y L5e) susceptibles de ayuda han de tener baterías de litio, motor eléctrico con una potencia del motor igual o superior a 3 kW, y una autonomía mínima de 70 km.

— Si se solicitan las ayudas del Plan MOVES II para la adquirir vehículos de las categorías N2 y N3 homologados como GLP/autogás, GNC, GNL o bifuel gasolina-gas, se entenderá por vehículo nuevo, aquel procedente de fábrica o transformado y garantizado bajo el control del fabricante a través de su red autorizada y matriculado por primera vez en España a nombre del destinatario final de la ayuda. Además, los vehículos deberán estar registrados en la base de datos de «Consumo de carburantes y emisiones de CO_2 en coches nuevos», elaborada por el IDAE.

- **Actuaciones no subvencionables**

a) En relación a la adquisición de vehículos de energías alternativas, los concesionarios o puntos de venta cuyo epígrafe de la sección primera de las tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas sea el 615.1 o el 654.1, conforme a lo dispuesto por el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

b) Para las empresas que se encuentren en situación de crisis, conforme a la definición que a estos efectos se realiza en el Reglamento UE 651/2014, de 17 de junio de 2014.

c) Si concurre alguna de las circunstancias enumeradas en el artículo 13, apartados 2 y 3, de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

d) Para las empresas que se encuentren sujetas a una orden de recuperación pendiente sobre cualquier ayuda o subvención que les hubiera sido otorgada con anterioridad, bien por haberse declarado ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior, bien por cualquier tipo.

- **Régimen de concesiones**

— Estas ayudas se concederán de forma directa, conforme a los artículos 22 y 28 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y al capítulo III del título I del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio. Además, deberán cumplir aquellos requisitos que la normativa de las propias comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla establezcan, según el territorio en el que se apliquen.

Cuantía de las ayudas para la adquisición de vehículos por personas físicas que desarrollen actividades económicas, personas físicas mayores de edad, comunidades de propietarios y entidades locales conforme al artículo 3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y el sector público institucional de cualesquiera Administraciones Públicas a que se refiere el artículo 2.2 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Motorización	**Categoría**	**MMTA – kg**	**Límite precio venta vehículo – Euros**	**Ayuda – Euros**
GLP/autogás o bifuel	N2	-		3.600
	N3	Menor de 1.800	-	5.400
		Mayor o igual 1.800		13.500
GNC, GNL o bifuel	N2	-		4.500
	N3	Menor de 1.800	-	6.300
		Mayor o igual 1.800		13.500

Motorización	Categoría	Autonomía Km	Límite precio venta vehículo- Euros	Ayuda	
				Sin achatarramien-to	Con achatarramiento
Pila combustible (FCV, FCHV)	M1	-	-	4.000	5.500
PHEV, REEV, BEV		Mayor o igual de 30 y menor de 90. Mayor o igual de 30 y menor de 90	45.000 (53.000 para vehículos BEV de 8 plazas, en caso de que el beneficiario o destinatario último sea una adminis-tración pública o enti-dades o instituciones que se dediquen prin-cipalmente a prestar servicios sociales o sin ánimo de lucro reconocidas de utilidad pública)	1.900	2.600
		Mayor o igual de 90		4.000	5.500
PHEV, REEV, BEV, Pila com-bustible (FCV, FCHV)	N1	Mayor o igual de 30	-	4.400	6.000
	M2, N2	-		8.000	-
	M3, N3			15.000	-
BEV	L6e			600	-
	L7e			800	
	L3e, L4e, L5e, con P ≥ 3kW	Mayor o igual de 70	10.000	750	-

Cuantía de las ayudas para las personas jurídicas válidamente constituidas en España

Motorización	Categoría	MMTA –kg	Límite precio venta vehículo – Euros	Ayuda PYME- Euros	Ayuda gran empresa-Euros
GLP/autogás o bifuel	N2	-	-	2.250	1.800
	N3	Menor de 18.000		5.400	
		Mayor o igual 18.000		13.500	
GNC, GNL o bifuel.	N2			2.250	1.800
	N3	Menor de 18.000		5.400	
		Mayor o igual 18.000		13.500	

Motorización	Categoría	Autonomía Km	Límite precio venta vehículo- Euros	Ayuda			
				Sin achatarramiento		Con achatarramiento	
				PYME	Gran empresa	PYME	Gran empresa
Pila combustible (FCV, FCHV)	M1	-	-	4.000		5.500	
PHEV, REEV, BEV		Mayor o igual de 30 y menor de 90. Mayor o igual de 30 y menor de 90	45.000 (53.000 para vehículos BEV de 8 plazas, en caso de que el beneficiario o destinatario último sea una administración pública o entidades o instituciones que se dediquen principalmente a prestar servicios sociales o sin ánimo de lucro reconocidas de utilidad pública)	1.670	1.600	2.300	2.200
		Mayor o igual de 90		2.920	2.190	4.000	3.000
PHEV, REEV, BEV, Pila combustible (FCV, FCHV)	N1	Mayor o igual de 30	-	3.630	2.900	5.000	4.000
	M2, N2	-		6.000	5.000	-	-
	M3, N3			1500		-	
BEV	L6e			600		-	
	L7e			800		-	
	L3e, L4e, L5e, con P ≥ 3kW	Mayor o igual de 70	10.000	750	700	-	-

— **Para la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos:** se establece un límite de ayudas de 100.000€ por destinatario último y convocatoria. La ayuda será el 30% del coste subvencionable para las personas jurídicas, válidamente constituidas en España en el momento de presentar la solicitud, y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo número de identificación fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J, R o W, y del 40% para el resto.

— **Para la implantación de sistemas de préstamo de bicicletas eléctricas:** se establece un límite de ayudas de 100.000€ por destinatario último y convocatoria. La ayuda será el 30% del coste subvencionable.

— **Para la implantación de medidas de movilidad sostenible al trabajo:** se establece un límite de ayuda de 500.000€ por destinatario último y convocatoria, salvo que el órgano gestor en su convocatoria fije un límite inferior con base en el presupuesto asignado a la medida. La ayuda será del 40% del coste subvencionable para los destinatarios últimos de ayuda, salvo para aquellos destinatarios sin actividad comercial ni mercantil en cuyo caso la ayuda será del 50%.

4. Resolución de 16 de junio de 2020, de la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de junio de 2020, por el que se establecen los términos y condiciones del quinto tramo de la línea de avales a préstamos concedidos a empresas y autónomos, a préstamos concedidos a pymes y autónomos del sector turístico y actividades conexas, y financiación concedida a empresas y autónomos para la adquisición de vehículos de motor de transporte por carretera de uso profesional, y se autorizan límites para adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria

La presente Resolución aprueba de forma inmediata la puesta en marcha del quinto tramo de la línea de avales creada en el artículo 29 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. Se liberan los 15.500 millones de euros que faltaban hasta llegar a los 100.000 millones de euros en ayudas.

Se resalta la importancia del sector de la automoción por su capacidad de generación de empleo directo e indirecto y su aportación en inversión en innovación. Por este motivo son asignados 500 millones de euros para la adquisición o arrendamiento financiero u operativo por empresas y autónomos de vehículos de motor de transporte terrestre para uso profesional. Estos avales podrán solicitarse hasta el día 30 de septiembre de 2020, aunque el plazo podría ser ampliado en línea con la normativa de Ayudas de Estado de la UE por acuerdo del Consejo de Ministros.

5. Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica

Este importante Real Decreto-Ley introduce medidas de impulso de nuevos modelos de negocio relevantes para la transición energética.

Se habilita al gobierno para que regule un procedimiento especial de autorización de instalaciones cuyo objeto principal sea la I+D+i, de manera que se tengan en cuenta las singularidades de los proyectos piloto que, por su naturaleza, tienen un grado de indefinición elevado. A estos proyectos se les podrá eximir de la autorización administrativa previa y autorización administrativa de construcción. También se introduce una habilitación al Gobierno para que pueda establecer bancos de pruebas regulatorios, que permitirán que se introduzcan novedades, excepciones o salvaguardias regulatorias que faciliten la investigación e innovación en el ámbito del sector eléctrico.

Se introduce la figura de los agregadores independientes y comunidades de energías renovables como sujetos que pueden desarrollar actividades destinadas al suministro de energía eléctrica: generación, transporte, distribución, servicios de recarga energética, comercialización e intercambios intracomunitarios e internacionales, así como la gestión económica y técnica del sistema eléctrico.

Se ha introducido una medida que venía solicitando el sector de la automoción eléctrica (y que venía motivada por la necesidad de construir líneas eléctricas de media o elevada longitud para alimentar los puntos de recarga en vías interurbanas), como es la declaración de utilidad pública de las infraestructuras de recarga de alta capacidad (con potencia superior a 250 Kw). Para proceder a su instalación se deberá solicitar a la Administración General del Estado una autorización.

Asimismo, añade, con efectos para los períodos impositivos que se inicien dentro del 2020 y 2021, que el porcentaje de deducción del Impuesto sobre Sociedades será del 25% para los gastos efectuados en la realización de una actividad que suponga un avance tecnológico en la obtención de avances en los procesos de producción en la cadena de valor de la industria de la automoción. Será necesario que la entidad haya obtenido un informe que acredite esto.

Se establece que las entidades locales podrán destinar en 2020, como máximo, el 7% del saldo positivo correspondiente al año 2019 para financiar gastos de inversión en vehículos eléctricos puros o con etiqueta ambiental CERO, y si se acredita que no existen vehículos CERO que cumplan con las necesidades mínimas de servicio, pueden sustituirse por vehículos con certificado ECO, y en infraestructuras de recarga para el uso de dichos vehículos.

6. Real Decreto 731/2020, de 4 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso

Se modifica el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre gestión de neumáticos fuera de uso.

Esta norma es aplicable a aquellos neumáticos, previstos de serie o en la primera monta de los vehículos sometidos a la responsabilidad ampliada del productor del vehículo fijada en el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil, que habiendo sido preparados para su reutilización por un centro autorizado para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil, dicho centro pueda garantizar y justificar el correcto tratamiento, por un gestor autorizado, de los neumáticos fuera de uso que se generen derivados de dicha preparación para la reutilización y comercialización. Se establece la creación de la sección de productores de neumáticos en el Registro de Productores de Productos a fin de cumplir con las obligaciones de información en materia de gestión de residuos y contribuir al cumplimiento de las obligaciones derivadas de la responsabilidad ampliada del productor. Además, los comercializadores de neumáticos de segunda mano deberán entregar al consumidor final, en el momento de la venta y cualquiera que sea su destino, el correspondiente documento de inspección y verificación del neumático, contemplado en la norma UNE 69051 sobre neumáticos, llantas y válvulas. Ciclo de uso del neumático. Neumáticos de segunda mano', mediante el cual un gestor de residuos autorizado deberá certificar que dicho neumático cumple con las condiciones que debe reunir y que ha superado los controles para ser considerado como neumático de segunda mano.

CC.AA

1. ORDEN EPE/462/2020, de 9 de junio, por la que se invita a empresas del sector de la automoción para que manifiesten su interés de acceder a una línea de ayudas para realizar en Aragón proyectos empresariales con desarrollo experimental y/o investigación industrial encaminados a mejorar la movilidad y hacerla más sostenible

La Estrategia Aragonesa de Desarrollo Sostenible, aprobada por Acuerdo de Gobierno Aragón de 4 de septiembre de 2018, está enmarcada en los Objetivos de la «Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible», iniciativa impulsada por las Naciones Unidas. En el año 2019, a través de la Orden EIE/922/2018, de 28 de mayo, se invitó a empresas interesadas para que expresaran su interés en acceder a una serie de ayudas para realizar en Aragón proyectos empresariales con desarrollo experimental y/o investigación industrial relativos al vehículo eléctrico, y mediante la Orden EIE/497/2019, de 13 de mayo, se convocaron subvenciones para llevar

a cabo dichos proyectos. Ahora se reitera la invitación y se extiende más allá del vehículo eléctrico, incluyendo toda iniciativa para la mejora de la movilidad sostenible.

Mediante esta Orden se invita a toda empresa a manifestar interés para llevar a cabo proyectos que contribuyan a la movilidad sostenible. Deberán ser actuaciones encaminadas a cumplir los compromisos internacionales en materia de ahorro y diversificación energética, diseño e implantación de nuevos sistemas de movilidad urbana o interurbana, mejora del coste energético, desarrollo de sistemas de recarga de vehículos eléctricos, fabricación de los mismos, etc. Podrán participar tanto empresas como organismos de investigación y difusión de conocimientos establecidos en Aragón.

Los proyectos empresariales que se presenten deben incluir una parte de desarrollo experimental y/o investigación industrial, relativos a la innovación de procesos o productos para lograr una movilidad más sostenible. Se entiende por investigación industrial y desarrollo experimental las definiciones del artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado. La dimensión mínima de los proyectos debe ser superior a un millón de euros.

El plazo de presentación será de cuatro meses desde la fecha de publicación de esta Orden en el «Boletín Oficial de Aragón», el 16 de junio de 2020. Las manifestaciones de interés deberán cursarse exclusivamente de forma electrónica, según lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común en las Administraciones Públicas.

Europa

1. Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, 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

Este Reglamento, cuya propuesta de Reglamento fue analizada en los Boletines de Automoción 9 y 10, deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009 con efectos a partir del 1 de mayo de 2021, establece un marco para el suministro de información armonizada sobre los parámetros de los neumáticos mediante un sistema de etiquetado que permita a los usuarios finales elegir con conocimiento de causa en el momento de la compra de los neumáticos, con el fin de aumentar tanto la seguridad como la eficiencia económica y ambiental del transporte por carretera. Así se trata de fomentar el uso de neumáticos que sean seguros, duraderos y eficientes en términos de consumo de carburante. Este Reglamento se aplicará a los neumáticos C1, C2 y C3.

Los proveedores de estos neumáticos deberán acompañar cada neumático gratuitamente de una etiqueta impresa que indique:

— Código QR.

— Nombre comercial o marca del proveedor.

— Identificador del tipo de neumático.

— Clase de neumático (C1, C2 o C3).

— Pictograma de eficiencia en términos de consumo de carburantes, escala y clase de comportamiento.

— Pictograma de adherencia en superficie mojada, escala y clase de comportamiento.

— Designación del tamaño de los neumáticos, índice de capacidad de carga y símbolo de la categoría de velocidad, como se indica en los Reglamentos n.º 30 y n.º 54 de la —CEPE.

Cada partida de neumáticos idénticos también habrá de contener dicha etiqueta. En el caso de neumáticos vendidos a distancia, la etiqueta del neumático se deberá exhibir cerca de la indicación del precio y se podrá consultar la ficha de información del producto a petición del usuario final. En el caso de neumáticos vendidos por internet, los proveedores podrán mostrar la etiqueta del neumático de un tipo de neumático específico mediante una visualización anidada. Cualquier publicidad visual o material técnico de promoción ha de mostrar la etiqueta del neumático.

Además, a partir del 1 de mayo de 2021, los proveedores deberán incluir cierta información en la base de datos de los productos antes de introducir en el mercado un neumático producido después de dicha fecha. Esta información incluirá la marca, la dirección, los datos de contacto y otros datos para la identificación jurídica del proveedor, el identificador del tipo de neumático, la etiqueta del neumático en formato electrónico, la clase y otros parámetros de la etiqueta del neumático y la ficha de información del producto en formato electrónico. Además, se establece la necesidad de que las estrategias nacionales de vigilancia del mercado de los Estados Miembros establecidas por el Reglamento (UE) 2019/1020 incluyan medidas para garantizar la aplicación del presente Reglamento.

2. Decisión de Ejecución (UE) 2020/728 de la Comisión, de 29 de mayo de 2020, relativa a la aprobación de la función de generador eficiente utilizada en motogeneradores de 12 voltios destinados a determinados turismos y vehículos comerciales ligeros como tecnología innovadora de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo

Queda aprobada como tecnología innovadora a tenor del artículo 11 del Reglamento de la Unión Europea n.º 2019/631 la función de generador eficiente utilizada en un motogenerador de 12 voltios, según se contempla en la Decisión de Ejecución (UE) 2017/785, teniendo en cuenta que solo está parcialmente cubierta por el procedimiento de ensayo normalizado establecido en el Reglamento (CE) n.º 692/2008, siempre que se cumplan unas condiciones mínimas que se estipulan en la mencionada Decisión:

— Que la tecnología innovadora esté instalada en vehículos comerciales ligeros (N1) con motores de combustión interna que funcionen con gasolina, diésel, gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (GNC) o E85, o en vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior (VEH-SCE) de la categoría M1 o N1 que cumplan lo dispuesto en el punto 3 del punto 5.3.2 del anexo 8 del Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

— Que la eficiencia de la función de generador, determinada de acuerdo con la metodología establecida en el anexo, sea, como mínimo: el 73,8 %, en el caso de los vehículos de gasolina o vehículos E85 que no sean vehículos con turbocompresor, el 73,4 %, en el caso de los vehículos de gasolina o vehículos E85 con turbocompresor y el 74,2 %, en el caso de los vehículos diésel.

La tecnología de referencia será la de un alternador con una masa máxima de 7kg y una eficiencia del 67%.

Un fabricante podrá solicitar a una autoridad de homologación de tipo la certificación de la reducción de las emisiones de CO_2 derivada del uso de la tecnología aprobada de conformidad con lo estipulado en esta Decisión. La autoridad de homologación de tipo realizará una comprobación para asegurar que la reducción de las emisiones de CO_2 se haya hecho de la forma que detalla el anexo de la Decisión. A la tecnología innovadora aprobada por esta Decisión le ha sido asignado el código de ecoinnovación n.º 30.

3. Decisión de Ejecución (UE) 2020/759 de la Comisión, de 8 de junio de 2020, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/588 para incorporar el uso de alternadores eficientes de 12 voltios en turismos que pueden funcionar con determinados combustibles alternativos

La presente decisión modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/588 para incorporar el uso de alternadores eficientes de 12 voltios en turismos que pueden funcionar con combustibles alternativos con el fin de actualizar la anterior Decisión, debido a la introducción de nuevos tipos de vehículos en el mercado. Se añade la eficiencia mínima con la que deben contar ciertos tipos de vehículos no mencionados en la Decisión 2016/588 para que el fabricante pueda solicitar la certificación de la reducción de emisiones de CO_2 derivada de uno o varios alternadores eficientes de 12 voltios (V) destinados en dichos vehículos. Estos vehículos cuya eficiencia mínima se estipula son los vehículos de gas licuado de petróleo (GLP) sin turbocompresor, vehículos GLP con turbocompresor, vehículos de gas natural comprimido (GNC) que no sean vehículos con turbocompresor y vehículos de GNC con turbocompresor.

También se estipula como se registrará la reducción de emisiones de CO_2 cuando la tecnología innovadora se instale en un vehículo que utilice biocombustible o combustible flexible.

4. Decisión (UE) 2020/848 del Consejo de 16 de junio de 2020 relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, por lo que respecta a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.º 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 y 152 de las Naciones Unidas, a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.º 3, 6, 7, 16 y 19, a la propuesta de enmienda de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) y a las propuestas de cinco nuevos reglamentos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad, las emisiones y la automatización en el ámbito de los vehículos de motor

En relación con la posición que adoptará la Unión durante el 181º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE; esta Decisión del Consejo de la Unión Europea acuerda votar a favor de las referidas propuestas de modificaciones.

5. Proyecto de Reglamento delegado sobre Emisiones de CO_2 de vehículos: procedimientos de control y ensayo para turismos y furgonetas. Diario Oficial de la Unión Europea, C 256, del 4 de agosto de 2020

Este Proyecto de Reglamento trata de modificar los Anexos I, II y III del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo para actualizar los parámetros de monitorización y clarificar ciertos aspectos sobre cambios introducidos en el procedimiento de ensayo para medir las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible en turismos y vehículos comerciales ligeros, con el fin de aportar seguridad jurídica a fabricantes de vehículos que introduzcan vehículos en el mercado europeo por primera vez en el periodo 2021-2024, para clarificarles cómo se determinarán sus emisiones, teniendo en cuenta que sus datos sobre emisiones de CO_2 en vehículos no estarán disponibles durante el año 2020. Asimismo, es necesario modificar el Anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 para ajustar los parámetros de monitorización, ya que desde el 1 de enero de 2021 los estándares de emisiones de CO_2 en la Unión Europea se determinarán según el WLTP (World Harmonized Light-duty Vehicle Test Procedure) como se especificó en el Reglamento de la Comisión (UE) 2017/11512. Asimismo, se tratará de armonizar los parámetros de monitorización para vehículos ligeros comerciales y turismos. También se refiere a la necesidad de monitorizar el consumo de combustible y los parámetros utilizados para calcular las emisiones de CO_2 que se encuentran enumerados en los Certificados de Conformidad de los Vehículos, como los coeficientes de carga en carretera, área frontal y el tipo de resistencia a la rodadura de los neumáticos.

6. Decisión de Ejecución (UE) 2020/1168 de la Comisión, de 6 de agosto de 2020, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/587 en lo que respecta a la iluminación eficiente que utiliza diodos emisores de luz para el exterior de los turismos que pueden funcionar con ciertos combustibles alternativos

Esta Decisión modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/587 y establece que los fabricantes podrán solicitar la certificación de la reducción de emisiones de CO_2 derivada de uno o varios sistemas de iluminación exterior LED destinados a utilizarse en los vehículos de motor de combustión interna de la categoría M1 y los vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior de categoría M1 (VEH-SCE) que reúnan las condiciones ya establecidas en el Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas, incluidos los vehículos que pueden funcionar con gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (GNC) o E85, además de gasolina o gasóleo, o una combinación de esos combustibles, siempre que dichos vehículos estén equipados con una luz o una combinación de las luces LED siguientes:

a) luz de cruce

b) luz de carretera

c) luz de posición delantera

d) luz antiniebla delantera

e) luz antiniebla trasera

f) indicador de dirección delantero

g) indicador de dirección trasero

h) luz de matricula

i) luz de marcha atrás

7. Reglamento n.º 25 de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de apoyacabezas (reposacabezas), incorporados o no en asientos de vehículos [2020/1169]. Diario Oficial de la Unión Europea, L 258, de 7 de agosto de 2020

Este Reglamento actualiza los requerimientos necesarios para la homologación del «Apoyacabezas», el dispositivo cuya función es limitar el desplazamiento hacia atrás de la cabeza de un ocupante adulto con relación al tronco, de forma que, en caso de accidente, se reduzca el riesgo de lesiones en las vértebras cervicales. Incluye las instrucciones sobre la presentación de las solicitudes de homologación y especificaciones generales sobre el diámetro y la absorción de energía que deberían tener los mismos. También menciona el modo en el que se deberían preparar y realizar los ensayos de los apoyacabezas y cómo se debe determinar la eficacia del dispositivo.

8. Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas, del 1 de septiembre de 2020. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de sistemas de retención de niños ocupantes de vehículos de motor (sistemas de retención infantil). [2020/1223]. Diario Oficial de la Unión Europea, L 285, de 1 de septiembre de 2020

Este Reglamento define y delimita los distintos sistemas de retención infantil existentes, sus marcados, la forma en la que debe realizarse la solicitud de homologación y describe los distintos ensayos necesarios para asegurar que son plenamente seguras. También establece cómo debería realizarse la producción de dichos sistemas de retención infantil, cómo se debe asegurar la conformidad de dicha producción y las posibles sanciones que acarrearía la falta de conformidad.

Consulta pública

España

1. Propuesta de estrategia regional de vehículos de energías alternativas en Castilla y León 2020-2023

El Gobierno de Castilla y León ha propuesto esta estrategia a fin de impulsar la correcta implantación de vehículos con energías alternativas y desarrollar la infraestructura que dé soporte a estos vehículos. Se diseña en un esquema paralelo al de la Estrategia de Impulso del Vehículo con Energías Alternativas (VEA) en España (2014-2020) y al Programa de incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (Programa MOVES). La estrategia se articula mediante 13 medidas que conforman tres ejes principales: industrialización y desarrollo tecnológico, infraestructuras y mercado en el sector estratégico de la automoción.

Dentro de los objetivos de mercado, para 2023 se pretende alcanzar un parque de 5.000 vehículos eléctricos, 50 de gas natural licuado, 400 de gas natural comprimido, 3.000 de gas licuado del petróleo y 10 de hidrógeno. En cuanto a infraestructuras, las medidas diseñadas deberán procurar el desarrollo de una red de infraestructuras de recarga con 300 puntos de recarga lenta de uso público, 300 puntos de recarga públicos-restringidos, 1.200 puntos de recarga en domicilios particulares, 300 puntos de recarga rápida, 3 estaciones de repostaje de GNL, 3 estaciones de repostaje GNL/GNC, 13 estaciones de repostaje de GNC, 60 estaciones de repostaje de GLP y 1 hidrogenera.

La inversión inducida de la Estrategia se cifra en 80 millones de euros, con un esfuerzo en ayudas públicas de 20 millones de euros hasta 2023.

2. Guía de Reglamentación y Homologación de vehículos, sistemas, componentes y Unidades técnicas independientes

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo ha presentado una guía de aplicación de la Reglamentación relativa a la Homologación y pos-homologación de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, con el objetivo de ofrecer una referencia homogénea de determinados aspectos relativos a la misma. Enumera las instrucciones de homologación multifásica, homologación de remolques, ambulancias, transporte escolar, vehículos automotrices, reparto de masas, accesorios y piezas, instalación de placas de matrícula, tarjetas ITV y reformas de vehículos.

Mergers

1. Notificación previa de una concentración (Asunto M.9572 — BMW/Daimler/Ford/Porsche/Hyundai/Kia/IONITY) Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. 2020/C 268/06. PUB/2020/653

El 7 de agosto de 2020, la Comisión Europea recibió la notificación de un proyecto de concentración de conformidad con el artículo 4 del Reglamento n.º 139/2004 del Consejo. Dicha notificación se refiere a BMW, Daimler, Ford Motor Company, Porsche (que forma parte del grupo Volkswagen) y Hyundai Motor Company (que es controlada indirectamente por Kia Motor Corporation). Hyundai y Kia pertenecen al grupo Hyundai Motor. BMW, Daimler, Ford, Porsche y Hyundai adquieren, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), y apartado 4, del Reglamento de concentraciones, el control conjunto de IONITY Holding GmbH & Co. KG, una empresa en participación con plenas funciones creada en 2017 por BMW, Daimler, Ford y Porsche. Esta concentración será realizada mediante adquisición de acciones.

Aspectos de interés

1. Entrada en vigor del nuevo Reglamento de la Unión Europea sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor

El día 1 de septiembre entró en vigor el nuevo Reglamento de la Unión Europea sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor, que ya analizamos en el Boletín de Automoción n.º 9.

Este Reglamento introduce novedades para aumentar la independencia y calidad de las pruebas antes de comercializar un vehículo. Ahora, para obtener y mantener su designación por los Estados miembros, a los servicios técnicos que realicen ensayos e inspecciones de nuevos modelos de automóviles se les realizará una auditoría independiente sobre la base de criterios estrictos. También se mejora el control de los vehículos que ya están en el mercado y los controles para su venta en concesionarios y los Estados miembros estarán obligados a someter a ensayo con regularidad un número mínimo de vehículos y podrán adoptar medidas de salvaguardia contra los vehículos no conformes en su territorio. Por último, la Comisión puede ahora llevar a cabo controles de cumplimiento y conformidad de vehículos tanto en laboratorios como en carretera. En caso de que los fabricantes incumplan la legislación en materia de homologación de tipo, la Comisión puede ordenar recuperaciones a escala de la Unión Europea e imponer a los fabricantes sanciones de hasta 30.000 € por automóvil, cosa que hasta hoy solo podían realizar las autoridades nacionales de homologación.

2. La Comisión Europea presenta un estudio sobre los efectos de que Reino Unido deje de aplicar las normas europeas sobre homologación de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes

Desde el 1 de febrero de 2020 y hasta el 31 de diciembre del mismo año, Reino Unido entró en un periodo de transición y las normas de la Unión Europea seguían siendo plenamente aplicables en su territorio, pero aún no se ha negociado ningún tratado entre la Unión Europea y Reino Unido para después de esta fecha. Ningún Reglamento europeo sobre vehículos de motor será aplicable tras la salida oficial del Reino Unido de la Unión Europea y esto planteará problemas para los operadores económicos (tanto para el fabricante, su representante y el importador o distribuidor). A partir de ahora, los fabricantes de coches ingleses tendrán que designar a un representante único en la Unión Europea para que los represente ante las autoridades de homologación de tipo de los Estados miembros.

Asimismo, el artículo 41 del Acuerdo de Retirada de Reino Unido establece que una mercancía existente e identificable individualmente comercializada legalmente en la Unión Europea o el Reino Unido antes de que finalice el período de transición puede circular entre estos dos mercados hasta llegar a su usuario final. Esto significa que un vehículo de motor comercializado en el Reino Unido antes del final del período de transición homologado por el Reino Unido puede seguir suministrándose para distribución o uso en la Unión Europea una vez finalizado el período de transición, y viceversa, sin necesidad de una nueva homologación, reetiquetado o modificaciones del producto, hasta que llegue a su usuario final.

3. Los coches que no tengan certificado de ciberseguridad no se podrán vender en Europa a partir de 2022

Los coches que no tengan certificado de ciberseguridad no se podrán vender en Europa a partir de 2022, según la nueva regulación de Naciones Unidas que se aprobará este año y se verá reflejada en un Reglamento Europeo de Seguridad de Vehículos. Este certificado no sólo será aplicable a los coches autónomos, sino a cualquier vehículo que incorpore un mínimo de tecnología como *Bluetooth,* sistemas de alerta, airbags, ABS o llave con mando a distancia.

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

Ainara Rentería Tazo

Responsable del Grupo de Automoción, Counsel de Gómez-Acebo & Pombo
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.