



Automoción

Ainara Rentería Tazo

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

Contenido

Sentencias y resoluciones 5

• España 5

- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, núm. 921/2021, de 20 de mayo de 2021. Demanda por publicidad engañosa..... 5
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, de 8 de julio de 2021, núm. 319/2021. Reclamación de indemnización por daños y perjuicios derivados del incendio de un vehículo eléctrico por deficiencia del cargador eléctrico 5
- Compilado de Autos del Tribunal Supremo, de 14 de julio de 2021, núms. 9959/2021, 9961/2021, 9738/2021 y 9737/2021. Práctica de notificaciones en procedimientos administrativos sancionadores (Instituto Gallego de Consumo y de la Competencia) 6
- Sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de julio de 2021, núm. 561/2021. «Caso Dieselgate». Nulidad contractual por vicios del consentimiento; procedencia de la indemnización por daños morales 7

Legislación 7

• España 7

- Proyecto de Real Decreto por el que se regula la Actividad de Prestación de Servicios de Recarga Energética de Vehículos Eléctricos..... 7

- Orden PCM/756/2021, de 16 de julio, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de julio de 2021, por el que se declara como Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica el desarrollo de un ecosistema para la fabricación del Vehículo Eléctrico y Conectado («PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado»)..... 9

• Europa 9

- Reglamento Delegado (UE) 2021/1341 de la Comisión de 23 de abril de 2021 por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas detalladas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que respecta a sus sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, y por el que se modifica el anexo II de dicho Reglamento..... 9
- Informe de evaluación de la Comisión Europea de 28 de mayo de 2021 sobre la aplicación del Reglamento (UE) 461/2010, relativo a la exención de determinados acuerdos verticales en el sector del automóvil..... 11
- Decisión (UE) 2021/925 del Consejo de 7 de junio de 2021 relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Foro Mundial para la Armonización de los Reglamentos sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos núms. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 y 157 de las Naciones Unidas y a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales núms. 4 y 9 12

- **Naciones Unidas 14**
 - Reglamento n.º 142 de las Naciones Unidas de fecha 16 de agosto de 2021. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor en lo que respecta a la instalación de sus neumáticos [2021/1366]. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre de 2021 14
 - Reglamento n.º 160 de las Naciones Unidas, de fecha 21 de Junio de 2021. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta al registrador de datos de evento. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre de 2021 14
 - Reglamento n.º 141 de las Naciones Unidas, de 13 septiembre de 2021. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que concierne a sus sistemas de control de la presión de los neumático. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre de 2021 15
 - Reglamento n.º 148 de las Naciones Unidas, de 30 de septiembre, sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de señalización luminosa (luces) para vehículos de motor y sus remolques. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre 2021 15
 - Reglamento n.º 149 de las Naciones Unidas, de 30 de septiembre de 2021. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los dispositivos (luces) y los sistemas de alumbrado de carretera para vehículos de motor. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre de 2021..... 16
- Consulta pública 16**
 - Consulta pública. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «Requisitos de sostenibilidad para las pilas y baterías en la UE», de 24 de marzo 16
 - Consulta pública de la Comisión Europea de 1 de julio de 2021 sobre transporte sostenible: un nuevo marco de movilidad urbana 17
 - Consulta Pública previa sobre la modificación del Impuesto sobre los Gases Fluorados de Efecto Invernadero, de 6 de julio de 2021 18
 - Consulta pública y Evaluación Inicial de Impacto sobre la normativa comunitaria para la revisión de los objetivos de emisiones de CO₂ procedentes de turismos y furgonetas, de 15 de julio 19
 - Consulta pública y Hoja de Ruta de Evaluación y Evaluación inicial de impacto conjuntas sobre la normativa comunitaria para la mejora de la infraestructura de recarga o repostaje en el seno de la Unión Europea, de 16 de julio de 2021 19
 - Consulta pública y Evaluación Inicial de Impacto de la Comisión Europea para la revisión de la normativa comunitaria relativa a los vehículos al final de su vida útil, de 20 de julio 20
 - Consulta Pública. Evaluación Inicial de Impacto sobre la revisión de la Directiva 2002/65/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de septiembre de 2002, relativa a la comercialización a distancia de servicios financieros destinados a los consumidores. Periodo de consulta abierto hasta el 28 de septiembre de 2021..... 21
 - Consulta Pública sobre Seguridad de los Vehículos: normas sobre la recogida de datos para los controles de los vehículos (vigilancia de mercado). Plazo para enviar comentarios de 8 de junio de 2021 a 6 de julio de 2021 22



- **Noticias 22**
 - El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico «MITECO» elabora unas directrices para el diseño e implantación de Zonas de Bajas Emisiones por los municipios..... 22
 - Bruselas anuncia una ley europea de chips para no depender de Asia y EE UU en semiconductores 23

Sentencias y resoluciones

España

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, núm. 921/2021, de 20 de mayo de 2021. Demanda por publicidad engañosa

Esta sentencia resuelve el recurso de apelación interpuesto por KIA MOTORS IBERIA, S.L. («KIA»), frente a la resolución dictada en primera instancia estimando la demanda interpuesta por un particular frente a KIA (así como frente al concesionario), que alegaba la ilicitud de una campaña publicitaria incluida en su página web desde junio de 2018 y en base a la cual adquirió un vehículo (en mayo de 2018). El particular reclama la diferencia entre el precio que finalmente abonó por la compra del vehículo y el detallado en la campaña publicitaria, por importe aproximado de 4.000€. **El Juez de Primera Instancia condenó a KIA al abono de la citada cantidad. Por el contrario, la Audiencia Provincial revoca dicha resolución por no apreciar ilicitud en la conducta de KIA, toda vez que los empleados del concesionario facilitaron la debida información al particular y la compra del vehículo tuvo lugar con anterioridad a la publicación de la campaña publicitaria.**

El Tribunal de apelación indica como hecho probado relevante, que el consentimiento del particular en modo alguno pudo verse viciado a lo largo del proceso contractual, dado que si bien éste manifestó la existencia de la referida campaña, los empleados del concesionario, que la desconocían y no la aplicaron, indicaron al consumidor las condiciones

específicas de la venta (así como los descuentos que resultarían de aplicación sobre dicho vehículo) los cuales fueron expresamente aceptados por el particular.

Asimismo, la Audiencia Provincial resalta que si bien la campaña ofrecía **un precio promocional, se indicaba expresamente que tal importe era «recomendado»**, ya que KIA no puede imponer a los concesionarios el precio de venta.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, de 8 de julio de 2021, núm. 319/2021. Reclamación de indemnización por daños y perjuicios derivados del incendio de un vehículo eléctrico por deficiencia del cargador eléctrico

La Audiencia Provincial de Pontevedra resuelve sobre la reclamación presentada por un particular frente al concesionario vendedor del vehículo, por importe de 7.000€, **en concepto de daños y perjuicios derivados de la explosión e incendio de un vehículo híbrido enchufable, por defecto en el cargador eléctrico. Aspectos que interesan especialmente en el sector por los casos de incendios en vehículos eléctricos ocurridos ocasionalmente.**

El particular, habiendo ya recibido una indemnización por parte de su aseguradora de 31.000€ en el momento del incendio, reclama la diferencia respecto del precio de compra del vehículo

con base en la normativa de consumidores relativa a la falta de conformidad de los productos adquiridos. La Audiencia reitera la falta de pruebas aportadas por el particular y desestima íntegramente el recurso, imponiendo a éste expresa condena en costas.

La Audiencia valora la prueba aportada por la demandada en la que se refleja el valor del importe abonado por la aseguradora en concepto de indemnización, el cual se considera razonable al haber mediado un uso del vehículo desde el momento de compra hasta el momento del incendio.

Compilado de Autos del Tribunal Supremo, de 14 de julio de 2021, núms. 9959/2021, 9961/2021, 9738/2021 y 9737/2021. Práctica de notificaciones en procedimientos administrativos sancionadores (Instituto Gallego de Consumo y de la Competencia)

El Tribunal Supremo resuelve varios recursos de casación interpuestos por la mercantil VOLKSWAGEN GROUP ESPAÑA DISTRIBUCIÓN, S.L. («VOLKSWAGEN»), con motivo de las sentencias dictadas por la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Galicia. **La recurrente manifestó que la Administración recurrida (Instituto Gallego de Consumo y de la Competencia) tenía la obligación de practicar las notificaciones de los procedimientos sancionadores de manera telemática y no en papel; aspecto que resulta importante en ciertos procedimientos porque pueden causar indefensión.**

El juez de primera instancia consideró válidas las notificaciones practicadas en papel al domicilio de VOLKSWAGEN, pues el oficio remitido ofreciéndole la oportunidad de alcanzar

un acuerdo amigable se notificó en formato papel y en su domicilio, y fue contestado por la mercantil sin oponer ningún tipo de defecto ni solicitar que en el futuro se le notificasen las siguientes incidencias en otra sede o de forma electrónica; de ahí que la siguiente actuación (el acuerdo de incoación del procedimiento sancionador), se notificara de igual forma, sin que VOLKSWAGEN formulara alegación alguna.

Añade en su razonamiento el Juez que «[...] en la medida en que careciera el organismo autonómico de la dirección electrónica de la entonces interesada (luego imputada y finalmente sancionada), era lógico que la primera notificación practicada lo fuera en papel y en el domicilio que constaba en los archivos de aquél, si bien, de ser ese el caso, en ese primer oficio tenía que haberle requerido que identificara su dirección electrónica a efectos de dar debido cumplimiento a los preceptos [que se acaban de mencionar], lo que no hizo, como tampoco lo facilitó de forma voluntaria la requerida» y que «[...] la consecuencias de ello no es otra que la comisión de un defecto formal que podría ser susceptible de anulabilidad sólo en el caso de que tal vicio le hubiera producido una indefensión real y efectiva a la interesada».

La mercantil recurrente alega que **no existe jurisprudencia sobre la posibilidad de aplicar la regla presuntiva de conocimiento de las notificaciones en papel recibidas por terceros presentes en el domicilio del interesado, establecida en el artículo 42.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas («LPAC»), a supuestos de notificaciones a sujetos obligados a recibirlas por medios electrónicos (personas jurídicas). Alega, a su vez, la concurrencia del supuesto previsto en el artículo 88.2.a) de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, al entender que**

la sentencia propone una interpretación de los artículos 14.2 y 41.1 LPAC contraria a la que otros órganos jurisdiccionales han establecido (refiriéndose el contenido de tales preceptos a los sujetos obligados a comunicarse por medios telemáticos con las administraciones públicas —entre los que se encuentran las personas jurídicas como VOLKSWAGEN— y los casos en que —sin perjuicio de que las notificaciones deban practicarse telemáticamente— se puedan emplear medios alternativos, siendo estos casos motivados por la comparecencia espontánea del interesado, o casos en los que se pretenda asegurar la eficacia de la actuación de la administración pública).

El Alto Tribunal procede a admitir a trámite la totalidad de los recursos.

Sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de julio de 2021, núm. 561/2021. «Caso Dieselgate». Nulidad contractual por vicios del consentimiento; procedencia de la indemnización por daños morales

El Tribunal Supremo estima parcialmente el recurso de casación interpuesto por un particular frente a la mercantil VOLKSWAGEN AUDI ESPAÑA, S.A. («VAESA») y un concesionario de su red, sobre nulidad contractual por vicio del consentimiento por instalación de software fraudulento en un vehículo.

El Alto Tribunal recoge en su sentencia lo siguiente: (i) VAESA encabezó (y suscribió) una misiva en la que ofrecía la sustitución gratuita del software fraudulento, lo que supone la asunción de la responsabilidad del fabricante, como acto propio, (ii) el hecho de que VAESA esté íntegramente participada por Volkswagen AG, a través de otras sociedades del grupo, explica su conducta de asumir en España la posición de responsabilidad propia del fabricante, (iii) respecto del daño moral (*in re ipsa*), queda probada la naturaleza dolosa de la instalación del software en los vehículos, imputándose la causación de daños morales a quien actuó dolosamente, en este caso a VAESA y (iv) se desestima la aplicación de la culpa por omisión por ser irrelevante en este caso.

En relación con el daño moral (*in re ipsa*) el Tribunal Supremo considera que la conducta de VAESA supone un perjuicio dolosamente causado (en aras del falseamiento de los datos de emisiones de los vehículos) y que el título de imputación se deriva de la previsión del artículo 1107 del Código Civil de que «en caso de dolo responderá el deudor de todos los [daños y perjuicios] que conocidamente se deriven de la falta de cumplimiento de la obligación», fijando una indemnización de 500€ en favor del recurrente (pues la cuantía inicialmente solicitada, no se veía justificada), quedando así estimado de manera parcial el recurso.

Legislación

España

Proyecto de Real Decreto por el que se regula la Actividad de Prestación de Servicios de Recarga Energética de Vehículos Eléctricos

El pasado mes de junio, el pleno de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia («CNMC»), valoró favorablemente (Informe de la CNMC n.º. IPN/CNMC/010/21) el referido proyecto normativo, que regula el conjunto de principios, derechos y obligaciones vinculados

a la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos. **No obstante, el Pleno indica en su informe «la necesidad de establecer una mejor definición de las funciones y obligaciones de cada sujeto involucrado en la actividad de la recarga (...) y de completar el régimen sancionador previsto en este Proyecto de Real Decreto».**

El Proyecto de Real Decreto fija los siguientes principios generales para la prestación de los servicios de recarga eléctrica: (i) los servicios podrán ser prestados por cualquier consumidor que cumpla con los requisitos del Real Decreto; (ii) podrán prestarse directamente o a través de un tercero de manera agregada por varios titulares mediante acuerdos de interoperabilidad; (iii) se garantizará que los precios cobrados sean razonables y accesibles; y (iv) se establecerá la obligación del gestor de redes de distribución de cooperar sobre la base de no discriminación con el prestador de servicios de recarga eléctrica.

El proyecto normativo regula las modalidades de prestación del servicio de recarga de vehículos configurándose, básicamente, dos sujetos involucrados en la referida actividad: a) el operador del punto de recarga («CPO»), y b) el proveedor de servicios de movilidad eléctrica («EMSP»). El operador del punto de recarga se constituye como «el titular de los derechos de explotación de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos», y el proveedor de servicios de movilidad eléctrica como «un tercero que puede prestar servicios de valor añadido al usuario de vehículo eléctrico (así como servir de enlace con el CPO a través de acuerdos de interoperabilidad), pero que no es titular de los derechos de explotación de dichas infraestructuras».

El artículo 6 del Proyecto de Real Decreto regula los derechos y obligaciones del CPO,

como consumidores de energía eléctrica que revenden dicha energía para la prestación de servicios de recarga de vehículos, resultándoles de aplicación los derechos y obligaciones atribuidos a los consumidores de energía eléctrica en la normativa sectorial. Asimismo, se regulan otros derechos y obligaciones necesarios para asegurar la prestación del servicio conforme a los principios inspiradores de la actividad.

El artículo 7 contempla los derechos y obligaciones del EMSP, de manera semejante a lo establecido para los CPO, pero considerándolo como un tercero que contribuye a la prestación del servicio, al que no se le pueden imponer las obligaciones correspondientes a aquellos sujetos que son responsables de la operativa de la infraestructura física de recarga de vehículos eléctricos. El artículo 8 regula la obligación de articular acuerdos de interoperabilidad entre los CPO y los EMSP, permitiendo a las partes intervinientes concretar los aspectos de tales acuerdos.

Finalmente, el proyecto normativo establece a) la obligación de la entidad distribuidora de la energía eléctrica de cooperar con el promotor en la determinación del emplazamiento más idóneo para instalar los puntos de recarga; b) las obligaciones de información conforme a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética; y c) el sometimiento a un procedimiento de autorización conforme al artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, de aquellas infraestructuras eléctricas que cuenten con una potencia superior a 250 kW.

El incumplimiento de estas obligaciones se sancionará de acuerdo a lo previsto en la Ley 24/2013 del sector eléctrico.

Orden PCM/756/2021, de 16 de julio, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de julio de 2021, por el que se declara como Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica el desarrollo de un ecosistema para la fabricación del Vehículo Eléctrico y Conectado («PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado»)

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 13 de julio el PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado, enfocado al fortalecimiento de las cadenas de valor de la industria de la automoción española. Dicho proyecto prevé para su desarrollo una inversión total de más de 24.000 millones de euros en el periodo 2021-2023, el cual contará con una contribución del sector público de 4.300 millones de euros y una inversión privada de 19.700 millones de euros.

La composición del PERTE se estructura en torno a dos políticas complementarias entre sí: a) la implementación de medidas transformadoras de impulso de la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado, enfocadas a los segmentos centrales de la cadena de valor industrial que garanticen la fabricación de estos vehículos (entre las que se recogen las actuaciones integrales de la cadena industrial del vehículo eléctrico, un plan tecnológico de automoción sostenible, un programa de espacios de datos sectoriales y un programa para integrar la inteligencia artificial en procesos productivos); y b) el establecimiento de medidas facilitadoras que coadyuven tanto a la creación de una nueva movilidad, como al desarrollo del vehículo eléctrico (que incluyen el Plan Moves III, el Moves singulares, la ley de Cambio Climático, la regulación de servicios de recarga de vehículos eléctricos, la hoja de ruta del 5G y su despliegue, y un plan de formación profesional).

La estructura del PERTE cuenta con bloques obligatorios como la fabricación de equipos originales y ensamblaje, la fabricación de baterías y equipos de hidrógeno y la fabricación de otros componentes del vehículo eléctrico. Además, habrá otras actuaciones específicas que incluyan conectividad, microprocesadores, componentes del vehículo eléctrico inteligente y fabricación de sistemas de recarga. También hay procesos transversales relacionados con la economía circular, la digitalización y la formación de trabajadores.

Para el desarrollo del PERTE y su actuación integral sobre toda la cadena de valor, se debe constituir una agrupación de empresas con al menos, cinco empresas, que involucre al menos a dos comunidades autónomas, que el 40% de las empresas sean pymes, que haya una entidad proveedora de conocimiento (I+D+i) y las empresas acrediten inversión propia y compromiso con el empleo.

A modo de valoración jurídica, debe tenerse en cuenta que estos requisitos de asociación darán lugar a cuestiones legales a la que tendrán que enfrentarse previamente los participantes del sector de la automoción, tales como la responsabilidad de los integrantes de la asociación respecto al proyecto, la definición de los términos de gobernanza entre los miembros de la asociación, regulación de las cuestiones de propiedad intelectual e industrial sobre los proyectos, etc.

Europa

Reglamento Delegado (UE) 2021/1341 de la Comisión de 23 de abril de 2021 por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas detalladas

sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que respecta a sus sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, y por el que se modifica el anexo II de dicho Reglamento

La Comisión Europea promulgó el pasado mes de abril el citado reglamento que **establece los requisitos técnicos de homologación y ensayo de los sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor («DDAW»)**, para vehículos de categoría M (esto es, vehículos empleados para el transporte de pasajeros) y vehículos de categoría N (aquellos utilizados para el transporte de mercancías), de obligatoria aplicación a partir del 6 de julio de 2022.

Los requisitos técnicos de homologación se establecen en el Anexo I, destacando:

De un lado, respecto del control del sistema DDAW:

- El conductor no podrá desactivar manualmente dicho sistema, pero podrá desactivar manualmente los avisos de la interfaz persona máquina («IPM») del sistema. Tras dicha desactivación, el conductor deberá poder reactivarlos con un número de pasos no superior al necesario para desactivarlo.
- El sistema DDAW se desactivará de manera automática en las situaciones que el fabricante predefina, y se reactivará automáticamente tan pronto como cesen las condiciones que motivaron su desactivación.
- El sistema, incluidos los avisos IPM, se restablecerá automáticamente en el modo funcionamiento normal cada vez que se active

el interruptor principal de control del vehículo. El fabricante puede optar por añadir una condición a dicho restablecimiento automático: cuando se haya abierto la puerta del conductor o cuando el vehículo esté apagado durante un periodo máximo de 15 minutos.

- El sistema DDAW se activará automáticamente cuando la velocidad supere los 70 km/h.

De otro lado, respecto de la función de vigilancia de la somnolencia del conductor:

- El sistema enviará un aviso al conductor cuando éste alcance un nivel de somnolencia equivalente a 8 o más en la Escala de la Somnolencia Karolinska («ESK»).

Los procedimientos para la validación de estos sistemas se establecen también en el Anexo I. Se especifica que todo ensayo deberá realizarse con participantes humanos, fijando como parámetros de seguridad la necesaria adopción de medidas que impidan a los conductores somnolientos reanudar la marcha del vehículo en casos en los que el DDAW haya intervenido la conducción. Asimismo, la Comisión recoge que para que los ensayos gocen de plena validez, la muestra de sujetos participantes deberá ser de, al menos, diez personas, y deberán combinar supuestos reales (es decir, aquellos casos en los que la atención del conductor sea idónea), así como falsos positivos y negativos, con la finalidad de testar el adecuado funcionamiento del DDAW.

La normativa obliga a los fabricantes a que los ensayos se realicen en condiciones diurnas y nocturnas, debiendo ponderar los distintos niveles de luz y claridad ambiental que se suceden a lo largo del día. De otro lado, la Comisión fija como baremo de medición de la

somnolencia y atención, la Escala de la Somnolencia Karolinska («ESK»), y fija la terminología normalizada que habrán de emplear los fabricantes para la determinación de los resultados de los ensayos. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión establece en dicha normativa la posibilidad de los fabricantes de emplear escales o baremos alternativos a la ESK, en tanto en cuanto, se aporte la debida justificación en lo relativo a su eficacia y fiabilidad y se asevere un funcionamiento análogo al previsto para la antedicha escala.

El texto normativo recoge también los parámetros a valorar por las autoridades de homologación, que obligan a los fabricantes a aportar la documentación acreditativa de los ensayos practicados para los DDAW, que recojan todos los datos relativos a su funcionamiento (esto es, el grado de somnolencia del conductor que motiva su activación, el tipo de recursos visuales y/o acústicos empleados para reorientar la atención del conductor, la respuesta del sistema sobre la conducción y los tiempos de reacción del DDAW, entre otros extremos).

Informe de evaluación de la Comisión Europea de 28 de mayo de 2021 sobre la aplicación del Reglamento (UE) 461/2010, relativo a la exención de determinados acuerdos verticales en el sector del automóvil

Es muy interesante para el sector el informe de la Comisión Europea del pasado 28 de mayo que evalúa el estado de la competencia en la automoción y las líneas de la posible política que la Comisión quiera adoptar a partir del 31 de mayo de 2023, fecha en la que expira el actual régimen de exención de acuerdos verticales aplicable al sector.

Resulta interesante para conocer cuál es la percepción de la Comisión después del estudio:

- **Cláusulas de marca única:** se consideró, en su momento, que estas cláusulas podían dificultar indebidamente el acceso de fabricantes de automoción competidores a los mercados. Ahora ya no se consideran problemáticas para vehículos turismos, pero se debería mantener este objetivo para vehículos comerciales ligeros, camiones y autobuses, con un mercado más concentrado.
- **Competencia intramarca:** se constata la existencia de grupos de concesionarios potentes, con presencia en varias zonas, que podrían distorsionar la competencia entre zonas. Por lo tanto, se recomienda mantener el objetivo.
- **Comercio paralelo de vehículos:** la Comisión ha recibido denuncias de restricciones, pero en general se considera que no hay obstáculos sustanciales en el momento actual.
- **Talleres independientes:** Como objetivo se establece que los talleres independientes tengan acceso no restringido a elementos esenciales y que no existan obstáculos indebidos por la aplicación incorrecta de las garantías. Se establece un nuevo objetivo, para asegurar el acceso a los datos del vehículo por los talleres independientes en igualdad de condiciones.
- **Competencia entre talleres de reparación de la misma marca:** La Comisión indica que muchos talleres de reparación autorizados disfrutaban de un considerable poder de mercado local (en particular, dada su elevada cuota de reparaciones de turismos y vehículos comerciales ligeros más nuevos), y que, por tanto, no sería conveniente elevar el umbral de cuota de mercado del Reglamento de exención por categorías (actualmente 30%) en el sector de los vehículos de motor para captar los acuerdos entre dichos talleres y sus proveedores.

- **Proveedores de recambios:** Se observa todavía rigidez. Se establece como objetivo que no existan impedimentos para el suministro de piezas directamente al mercado postventa y suprimir incentivos para adquirir la mayor parte de los suministros de recambios directamente al fabricante.
- **Presión indirecta a la red:** la Comisión pone de manifiesto que en el mercado de turismos la capacidad de los proveedores para influir en el comportamiento de sus concesionarios o talleres de reparación tiende a manifestarse en el hecho de que, al igual que muchos distribuidores de bienes duraderos, estos últimos realizan grandes inversiones en la marca y, por lo tanto, no están dispuestos a poner en peligro esas inversiones yendo en contra de lo que perciben como los intereses de su proveedor. Por lo tanto, la Comisión no ve, en el momento actual, la existencia de presiones en este campo ni necesidad específica de vigilar este objetivo en el caso de distribución de turismos.

Por lo tanto, la percepción de la Comisión es positiva, sobre todo para turismos, y no se considera necesario distinguir el régimen para vehículos a motor que se puede regir por la normativa general. Sí que se considera necesario tratar de forma específica el mercado de recambios y postventa.

Decisión (UE) 2021/925 del Consejo de 7 de junio de 2021 relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Foro Mundial para la Armonización de los Reglamentos sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos núms. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83,

95, 101, 124, 129, 134, 137 y 157 de las Naciones Unidas y a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales núms. 4 y 9

En virtud de la presente Decisión, el Consejo de la Unión Europea —a propósito del 184º periodo de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas— **acuerda el voto a favor de las modificaciones de los siguientes reglamentos de las Naciones Unidas, las cuales suponen la novación y precisión de los términos y definiciones empleados en cada uno de los Reglamentos; la concreción de los requisitos para la homologación de los distintos componentes de los vehículos que conciernen; y —finalmente— la corrección y matización de los anexos de dicha normativa, respecto del contenido a remitir a las diferentes autoridades de control para la homologación de vehículos y sus componentes, para consulta de referencia en cada caso.**

- a) Reglamento n.º 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): **frenado de vehículos.**
- b) Reglamento n.º 13-H de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): **frenado [2015/2364].**
- c) Reglamento n.º 24 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a:
 - i) **La homologación de motores de encendido por compresión en lo que se refiere a la emisión de contaminantes visibles.**
 - ii) **La homologación de vehículos de motor con respecto a la instalación de motores de encendido por compresión de un tipo homologado.**
 - iii) **La homologación de vehículos de motor equipados con motores**

de encendido por compresión en lo que se refiere a la emisión de contaminantes visibles por el motor y (iv) La medición de la potencia de los motores de encendido por compresión.

- d) Reglamento n.º 30 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU): Disposiciones uniformes para la homologación de **neumáticos para vehículos de motor y sus remolques**. Aplicable a vehículos M1 y O.
- e) Reglamento n.º 41 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la **homologación de motocicletas por lo que respecta al ruido**.
- f) Reglamento n.º 49 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a las medidas que deben adoptarse contra **las emisiones de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión y motores de encendido por chispa destinados a la propulsión de vehículos**. Aplicable a vehículos M1, M2, N1 y N2.
- g) Reglamento n.º 79 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta al **mecanismo de dirección**. Aplicable a vehículos M, N y O.
- h) Reglamento n.º 83 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta a la **emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible**. Aplicable a vehículos M1, M2, N1 y N2.
- i) Reglamento n.º 95 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes sobre la homologación de los vehículos en lo relativo a la **protección de sus ocupantes en caso de colisión lateral**. Aplicable a vehículos M y N.
- j) Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a la homologación, por una parte, de vehículos de pasajeros impulsados únicamente por un motor de combustión interna o por una cadena de tracción eléctrica híbrida, respecto a la medición de la emisión de dióxido de carbono y el consumo de carburante o bien del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica y, por otra, de vehículos de las categorías M1 y N1 impulsados únicamente por una cadena de tracción eléctrica, respecto a la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica.
- k) Reglamento n.º 124 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la **homologación de ruedas para vehículos de pasajeros y sus remolques**.
- l) Reglamento n.º 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la **homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRIR)**.
- m) Reglamento n.º 134 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a la **homologación de los vehículos de motor y sus componentes en relación con el rendimiento en cuanto a seguridad de los vehículos de hidrógeno**.

- n) Reglamento n.º 137 de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes sobre la homologación de turismos en lo relativo a una colisión frontal, con especial atención en **el sistema de retención**.
- o) Reglamento n.º 157 de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor por lo que respecta al **sistema automático de mantenimiento del carril**.

Naciones Unidas

Reglamento n.º 142 de las Naciones Unidas de fecha 16 de agosto de 2021. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor en lo que respecta a la instalación de sus neumáticos [2021/1366]. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre de 2021

Este Reglamento unifica los **requerimientos necesarios para la homologación de vehículos de la categoría M, N y O en relación con la instalación de sus neumáticos**. Dicho Reglamento incluye las instrucciones sobre la presentación de las solicitudes de homologación y especificaciones que deberán superar los vehículos en los ensayos, estableciendo la forma en que éstos se efectuarán para determinar la seguridad de los neumáticos de los vehículos. Se establecen los requisitos relativos a las prestaciones del neumático, montaje, capacidad de carga, velocidad máxima admisible, etc.

Reglamento n.º 160 de las Naciones Unidas, de fecha 21 de Junio de 2021. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta al registrador de datos de evento. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre de 2021

El presente Reglamento establece prescripciones uniformes sobre la **homologación de los vehículos de motor de las categorías M1 y N1 en lo que respecta a su registrador de datos de eventos** (dicho dispositivo tiene como finalidad recabar datos sobre hechos relevantes que afecten al vehículo y/o a la conducción, segundos antes y después de que estos se produzcan) («EDR»). Dichas prescripciones se refieren a la recogida, almacenamiento y supervivencia mínimos de los datos de eventos de accidentes de tráfico, excluyendo aquellas especificaciones relativas a las herramientas y los métodos de recuperación de datos, que están sujetos a requisitos de alcance nacional o regional. Estos datos ayudarán a comprender mejor las circunstancias en las que se producen los accidentes y las lesiones y facilitarán el desarrollo de diseños de vehículos más seguros.

Se detallan como aspectos que conferirán la homologación a los vehículos, las especificaciones que, a continuación, se detallan:

- a) Todo vehículo conforme con un tipo de vehículo homologado deberá llevar, de manera claramente visible y en un lugar de fácil acceso especificado en el formulario de homologación, una marca de homologación internacional conforme con el modelo que se describe en el Anexo 3 de dicha normativa.
- b) Deberá incluir los elementos de datos señalados en el cuadro 1 del Anexo IV de la presente normativa.
- c) Cada elemento de datos registrado se comunicará con arreglo al intervalo, la exactitud y la resolución que se especifican en el Anexo IV, cuadro 1.
- d) En relación con la captura de datos, el EDR registrará los datos capturados en el vehículo, que permanecerán en este al menos

hasta que se recuperen de conformidad con la legislación nacional o regional o hasta que se sobrescriban de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento.

- e) Respecto de las condiciones de activación de datos de registro, se establecen como requisitos de homologación que el EDR registre un evento si se alcanza o se supera uno de los umbrales siguientes: a) una variación de la velocidad longitudinal del vehículo superior a 8 km/h en un intervalo de 150 ms o menos; b) una variación de la velocidad lateral del vehículo superior a 8 km/h en un intervalo de 150 ms o menos; c) la activación del sistema de retención de ocupantes no reversible; d) la activación del sistema de seguridad secundario para usuarios vulnerables de la vía.
- f) Los elementos de datos exigidos deberán registrarse en el formato especificado y estar disponibles al término del ensayo de colisión, con la mención «sí» después del ensayo para indicar que se ha completado el registro de elementos de datos. Los elementos que no funcionen con normalidad en los ensayos de colisión (por ejemplo, los relacionados con el funcionamiento del motor, el frenado, etc.) no serán necesarios para cumplir los requisitos de exactitud o resolución de tales ensayos.
- g) Los procedimientos relativos a la conformidad de la producción deberán cumplir los requisitos siguientes: a) todo vehículo homologado con arreglo al Reglamento deberá fabricarse de modo que sea conforme con el tipo homologado; b) la autoridad de homologación que haya concedido la homologación podrá verificar en todo momento la conformidad de los métodos de control aplicables a cada unidad de producción. La frecuencia normal de dichas inspecciones será bianual.

Reglamento n.º 141 de las Naciones Unidas, de 13 septiembre de 2021. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que concierne a sus sistemas de control de la presión de los neumáticos. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre de 2021

Este Reglamento establece las prescripciones uniformes sobre la **homologación de los sistemas de control de la presión de los neumáticos** para vehículos de motor de las categorías M1 hasta un máximo de 3500 kg, M2, M3, N1, N2, N3, O3 y O4 («TPMS»). Dichas prescripciones se refieren a la funcionalidad que el TPMS deberá manifestar, en caso de detectar variaciones en la presión de los neumáticos (o averías en los mismos).

También regula el contenido mínimo del manual de instrucciones del vehículo que, deberá reflejar los siguientes extremos: a) una referencia a la existencia y funcionalidad del sistema TPMS; b) una imagen del testigo de advertencia de avería y/o disminución de la presión; c) el significado de la iluminación del testigo; y d) en caso de no prever lo anterior, una descripción accesible de la funcionalidad del sistema en un lugar destacado del vehículo

Reglamento n.º 148 de las Naciones Unidas, de 30 de septiembre, sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de señalización luminosa (luces) para vehículos de motor y sus remolques. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre 2021

El presente Reglamento establece prescripciones uniformes sobre los requisitos de **homologación de los siguientes dispositivos de señalización luminosa**: a) alumbrado de la placa

posterior de matrícula; b) luces indicadoras de dirección; c) luces de posición; d) luces de frenado; e) luces de gálibo; f) luces de marcha atrás; g) luces auxiliares de maniobra; h) luces antiniebla traseras; i) luces de estacionamiento; j) luces de circulación diurna y k) luces de posición laterales, en aras de aumentar la claridad, consolidar y racionalizar la complejidad de los requisitos de homologación de los referidos componentes.

El Reglamento señala los aspectos técnicos a tener en cuenta para lograr la homologación y las prescripciones relativas a los requisitos para la realización de los ensayos de homologación.

Reglamento n.º 149 de las Naciones Unidas, de 30 de septiembre de 2021. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los dispositivos (luces) y los sistemas de alumbrado de carretera para vehículos de motor. Fecha de entrada en vigor 30 de septiembre de 2021

Consulta pública

Consulta pública. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «Requisitos de sostenibilidad para las pilas y baterías en la UE», de 24 de marzo

Tras la consulta remitida por el Parlamento Europeo el pasado mes de enero de 2021, el Comité Económico y Social Europeo («CESE»), en relación con la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las pilas y baterías y sus residuos, expone las conclusiones y recomendaciones a tal efecto. **El CESE apoya las medidas establecidas en el Reglamento 2020/0353 propuesto por la Comisión Europea.**

Este Reglamento establece prescripciones uniformes sobre los requisitos de homologación de los siguientes **dispositivos de alumbrado de carretera**: a) los faros que emiten un haz de carretera o un haz de cruce asimétrico para los vehículos de las categorías L, M, N y T; b) los sistemas de alumbrado delantero adaptables (AFS) para los vehículos de motor de las categorías M y N; c) los faros que emiten un haz de carretera o un haz de cruce simétrico para los vehículos de las categorías L y T; d) las luces antiniebla delanteras para los vehículos de las categorías L3, L4, L5, L7, M, N y T y e) las luces angulares para los vehículos de las categorías M, N, y T, en aras de aumentar la claridad, consolidar y racionalizar la complejidad de los requisitos de homologación de los referidos componentes.

Se detallan las especificaciones técnicas necesarias para lograr la homologación y las condiciones para la realización de los ensayos de homologación.

En particular, destaca la aspiración de la normativa propuesta, de **desarrollar un marco de la Unión Europea («UE»)**, que aborde el ciclo de vida íntegro de todas las pilas y baterías y **recopila las recomendaciones en este sentido**. Entre ellas, la potenciación de la sostenibilidad de pilas y baterías a lo largo de su ciclo de vida y la garantía de unos requisitos mínimos de sostenibilidad y resiliencia en la cadena de suministro. El CESE centra sus recomendaciones en los siguientes extremos: (i) enfatiza la necesidad de reforzar los mecanismos e instrumentos de gobernanza para evitar la fragmentación del mercado interior; (ii) propone un refuerzo del papel y los medios adscritos a la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas

Químicas; (iii) propone transparencia en la puesta en práctica del sistema de vigilancia para la supervisión de la cadena de suministro de baterías; (iii) la puesta en marcha de proyectos de formación sobre el diseño ecológico y reciclaje de pilas o baterías; (iv) la introducción de límites máximos de la huella de carbono asociada a la fabricación de las pilas y baterías, así como en la logística de suministro; (v) la implantación de una responsabilidad del productor que sea compatible con la incentivación del diseño ecológico y la disociación del fin de la vida útil de las baterías del de la vida útil de los aparatos en que están integradas; (vi) la introducción de un concepto de «fin de uso», además del de «fin de vida útil» para favorecer la reutilización, la renovación o la segunda vida y el reciclaje; y por último (vii) la información a los ciudadanos sobre los posibles riesgos de sustancias tóxicas y otros riesgos para la seguridad, para permitir la elección con conocimiento de causa y mejor uso de las pilas y baterías.

Como observación general, el CESE advierte que deben reforzarse y aplicarse con rapidez para evitar no solo un aumento de la dependencia tecnológica, industrial y energética de los usuarios de baterías de la UE con respecto a los productos de otros mercados, sino también una deslocalización de las fábricas de automóviles europeas en beneficio de terceros países situados en regiones próximas a los centros de producción de baterías.

Consulta pública de la Comisión Europea de 1 de julio de 2021 sobre transporte sostenible: un nuevo marco de movilidad urbana

En este trimestre la Comisión Europea sometió a consulta pública la revisión del marco normativo relativo a la movilidad urbana, a propósito del contenido del Pacto Verde Europeo y la Es-

trategia de Movilidad Sostenible e Inteligente (adoptadas en 2019 y 2020 respectivamente), los cuales incluyen los **criterios para la reorientación de las políticas de movilidad urbana, considerando los retos de transición verde y digital fijados en el seno de la UE.**

Los objetivos que esta iniciativa pretende alcanzar son los siguientes:

- a) Contribuir a los compromisos de reducción de las emisiones climáticas de la UE en el sector del transporte y a los objetivos de ahorro energético de la UE, así como a disminuir la dependencia de los combustibles fósiles;
- b) Mejorar la calidad de vida de la población urbana y periurbana de la UE y el atractivo de las zonas urbanas mediante la reducción de la congestión, la mejora de la accesibilidad en la Red de Transporte Trans-europea («RTT») y el acondicionamiento de las mismas para personas con discapacidad y movilidad reducida, a través de la mejora de la seguridad vial urbana.
- c) Aumentar la concienciación pública, el apoyo y la cuota de los medios de transporte sostenibles (en particular el transporte público y la movilidad activa), así como la logística urbana de cero emisiones.
- d) Promover un enfoque coherente e integrado de la planificación de la movilidad urbana, garantizando al mismo tiempo su calidad y sus vínculos con la financiación de la UE y los procesos conexos (por ejemplo, el desarrollo urbano y la planificación energética y climática).
- e) Apoyar un mejor seguimiento y supervisión de las políticas y medidas de movilidad urbana con un enfoque coherente de la

recogida de datos sobre movilidad urbana, de especial relevancia para los nodos urbanos en la RTT.

- f) Garantizar el buen funcionamiento del mercado interior en los segmentos urbanos, de primera y última milla, del transporte de mercancías, de reparto y de pasajeros, incluida una comunicación transparente de las normas de acceso de los vehículos urbanos para facilitar el acceso y el cumplimiento por parte de los no residentes.
- g) Contribuir a una transición equitativa con una movilidad urbana que sea justa, inclusiva, atractiva y accesible, incluso en relación con las propias zonas urbanas y las zonas periurbanas que rodean las ciudades.
- h) Apoyar la integración de servicios de movilidad innovadores, inteligentes y sostenibles (incluidas las soluciones de transporte de pasajeros a la demanda) en los sistemas de transporte urbano multimodal.
- i) Apoyar el uso eficiente tanto de las infraestructuras de transporte como para vehículos.
- j) Aprovechar los beneficios de la digitalización para la movilidad urbana sostenible y garantizar la competitividad y el liderazgo tecnológico de los servicios de movilidad digital europeos, teniendo en cuenta al mismo tiempo el impacto en el empleo y las condiciones de trabajo.
- k) Contribuir al objetivo de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de conseguir que 100 ciudades europeas sean climáticamente neutras para 2030.
- l) Aumentar la comprensión pública del rol y la contribución de la UE para que la movilidad urbana sea más segura y sosteni-

nible y reforzar la dimensión exterior del marco de movilidad urbana de la UE.

Consulta Pública previa sobre la modificación del Impuesto sobre los Gases Fluorados de Efecto Invernadero, de 6 de julio de 2021

El Ministerio de Hacienda sometió a consulta pública, el pasado 6 de julio, la modificación del Impuesto sobre Gases Fluorados de Efecto Invernadero («IGFEI»), al objeto de variar la estructura impositiva de dicho tributo, dado que —conforme a la configuración actual— aquellos agentes económicos que compran de manera puntual los gases fluorados, soportan la repercusión jurídica del impuesto, no ostentando la condición de contribuyentes. Al resto de agentes económicos, en función de su modelo de negocio, capacidad financiera y administrativa, se les posibilita la opción de ser contribuyentes a efectos del impuesto y, por tanto, adquirir el gas sin soportar el impuesto y luego proceder a su posterior repercusión a quienes adquieren el gas para su utilización o, por el contrario, soportar la carga del impuesto al adquirir los gases con el impuesto repercutido. En torno a este planteamiento se configuraron los conceptos de «revendedor» y de «consumidor final». Dicha configuración, donde los contribuyentes se encuentran en la mitad de la cadena de distribución y donde cada operador elige si actúa como «revendedor» o «consumidor final» complica enormemente la gestión del impuesto y requiere del cumplimiento de multitud de obligaciones formales para garantizar un adecuado control. Todo ello unido al hecho de que se trata de un impuesto que no se encuentra armonizado a nivel comunitario, dificulta el control de las adquisiciones intracomunitarias lo que, si dichas adquisiciones consiguen eludir el pago del impuesto, puede menoscabar la competitividad de los operadores que sí cumplen con las obligaciones fiscales derivadas

del impuesto. Con esta iniciativa, se pretende solucionar esta problemática.

En este sentido, pasar a gravar la fabricación, la importación o la adquisición de los gases (en lugar de la venta o entrega de los gases fluorados al consumidor final como ocurre en la actualidad) disminuiría el número de contribuyentes y una más fácil gestión del impuesto

Consulta pública y Evaluación Inicial de Impacto sobre la normativa comunitaria para la revisión de los objetivos de emisiones de CO₂ procedentes de turismos y furgonetas, de 15 de julio

La presente iniciativa legislativa de la Comisión Europea tiene como objeto la modificación del actual marco regulatorio en materia de estándares de emisiones de CO₂, en lo relativo al parque móvil de turismos y furgonetas. A tal efecto, la revisión pretende **una mayor reducción de las emisiones del parque móvil, para contribuir a los objetivos de la Comunicación sobre la intensificación de la ambición climática de Europa para 2030.**

El «escenario de referencia», del que parte la Comisión para la presente revisión normativa es el actual Reglamento (UE) 2019/631, que establece objetivos de reducción del 15% para coches y furgonetas a partir de 2025, y de un 37,5% para los coches y un 31% para las furgonetas a partir de 2030, todo ello en comparación con 2021. **Dicha revisión normativa requerirá de la elaboración de una nueva evaluación de impacto (considerando los efectos causados por la COVID 19), cuyos aspectos fundamentales serán los siguientes:**

- Una evaluación de los objetivos de emisiones de CO₂ para coches y furgonetas, incluyendo los criterios para la determinación de nuevos umbrales, y los respecti-

vos marcos temporales para su implementación.

- Los mecanismos de incentivo del uso de vehículos con emisiones cero, determinando las políticas de estímulo y la tipología concreta de vehículos sobre las que habrán de aprobarse.
- La implementación de un mecanismo que considere la contribución de las energías y combustibles renovables y de baja emisión, al cumplimiento de los objetivos fijados en el seno de la UE. También preverá una herramienta para que aquellos fabricantes y productores que así lo deseen acrediten voluntariamente su huella de emisiones.
- La posibilidad de asignar los ingresos procedentes de sanciones a un fondo o programa específico.

Consulta pública y Hoja de Ruta de Evaluación y Evaluación inicial de impacto conjuntas sobre la normativa comunitaria para la mejora de la infraestructura de recarga o repostaje en el seno de la Unión Europea, de 16 de julio de 2021

La Comisión Europea se encuentra, desde el pasado 16 de julio, en fase de adoptar la normativa para la revisión de la Directiva 2014/94/UE sobre el despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos, haciendo especial énfasis en la necesidad de acelerar el despliegue de la infraestructura de combustibles alternativos para contribuir al objetivo general de la UE de reducir significativamente las emisiones de CO₂ del transporte.

Los objetivos específicos que se persiguen mediante la presente propuesta normativa son los siguientes:

- a) **Incrementar el número de estaciones de repostaje y de recarga** en los Estados miembros. A tal efecto, la Comisión valora como posibles medidas para extender el ámbito del marco regulatorio, la diferenciación para infraestructuras de transporte por carretera ligera y pesada (así como puertos y aeropuertos).
- b) Garantizar la **plena interoperabilidad de las infraestructuras de recarga de vehículos**, teniendo en consideración los vehículos propulsados por combustibles alternativos. Para ello, la Comisión propone una cobertura mínima de dicho suministro, incluyendo requisitos mínimos obligatorios al efecto.
- c) Prever **información adecuada para consumidores**, incluyendo información sobre ubicación, precios, accesibilidad, modos de pago y compatibilidad entre combustibles y puntos de recarga. Para ello, la Comisión plantea la implementación de protocolos de comunicación, así como provisiones relativas a información a consumidores.
- d) Finalmente, **habilitar el despliegue de puntos de recarga «inteligentes»**, manteniendo neutralidad tecnológica para maximizar el atractivo del uso de combustibles alternativos a empresas y consumidores.

Consulta pública y Evaluación Inicial de Impacto de la Comisión Europea para la revisión de la normativa comunitaria relativa a los vehículos al final de su vida útil, de 20 de julio

A propósito de la valoración de la Directiva 2000/53/CE, relativa a los vehículos al final de su vida útil (la «Directiva»), se realizó una evaluación para comprobar la eficacia de dicha normativa. Sus conclusiones provisionales

determinan que la Directiva ha cumplido en gran medida sus objetivos iniciales (en particular, la eliminación de las sustancias peligrosas de los automóviles, la consecución de los objetivos de valorización y reciclado y el aumento de los puntos de recogida de vehículos al final de su vida útil). Sin embargo, **un problema importante en la aplicación de la Directiva es el gran número de «vehículos desaparecidos», de los que no se informa, y que representan alrededor del 35% de los vehículos al final de su vida útil, estimados cada año, es decir, aproximadamente 4 millones de vehículos al año.**

La Directiva tampoco está totalmente adaptada para hacer frente a los retos que plantea la evolución de la producción de vehículos desde su adopción en el año 2000 (aumento del uso de nuevos materiales como los plásticos, de la electrónica, de las materias primas críticas y de la fibra de carbono, así como el desarrollo previsto del mercado de los vehículos eléctricos). Los resultados de la referida evaluación también sugieren como reto importante para la Directiva en la actualidad, garantizar una mayor coherencia con los objetivos del Pacto Verde Europeo y el Plan de Acción de la Economía Circular.

En consonancia con los objetivos del Pacto Verde, la iniciativa pretende aumentar la contribución del sector del automóvil a la economía circular y garantizar que la legislación de la UE sobre los vehículos al final de su vida útil se adapte a los retos actuales y futuros a los que se enfrenta este sector, para lo que la Comisión explorará las siguientes opciones:

- a) **Mejorar la aplicación y el cumplimiento de la Directiva, sin modificar sus disposiciones.** La Comisión utilizaría documentos de orientación y actos delegados o de ejecución para abordar los problemas detectados en la aplicación de la Directiva (en particular, la

cuestión de los «vehículos desaparecidos»), así como el fomento de un alto nivel de reciclado en toda la UE mediante una mejor armonización de la información sobre la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización;

- b) **Una modificación específica de la Directiva, mediante una actualización de sus disposiciones para alinearlas con la legislación general de la UE sobre residuos**, aumentar su ambición hacia un modelo circular para el sector del automóvil y mejorar la aplicación de la Directiva. Estas disposiciones podrían introducir, en particular, objetivos específicos de reutilización, incluir objetivos más ambiciosos de reciclado (por materiales); medidas para facilitar el acceso de los desguaces a la información sobre las piezas y los materiales utilizados en los automóviles, con el fin de facilitar su reutilización, re-fabricación, desmontaje y reciclado; adaptación de la Directiva sobre la prohibición de sustancias tóxicas; nuevos requisitos para la cancelación de la matrícula de los vehículos con el fin de hacer frente a los problemas de los «vehículos desaparecidos», en particular a través de su exportación fuera de la UE; requisitos mínimos para las inspecciones de los ATF;
- c) **Una revisión de la Directiva, mediante cambios de gran alcance destinados a transformar el sector del automóvil y hacerlo totalmente circular**. Además de los cambios descritos en la opción anterior, las nuevas disposiciones podrían incluir una ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva sobre vehículos al final de su vida útil a los camiones y las motocicletas; requisitos para hacer que el diseño y la producción de los vehículos sean más circulares (para permitir un fácil desmantelamiento y reutilización de las piezas, facilitar la re-fabricación y un reciclaje óptimo de todos los materiales); establecimiento de un requisito para el uso

obligatorio de plásticos reciclados en los coches nuevos; aumento de la responsabilidad de los fabricantes de automóviles en la gestión de la fase de finalización de la vida útil de los vehículos, en línea con el enfoque basado en la responsabilidad ampliada del productor que se aplica a otros bienes comercializados en la UE.

Consulta Pública. Evaluación Inicial de Impacto sobre la revisión de la Directiva 2002/65/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de septiembre de 2002, relativa a la comercialización a distancia de servicios financieros destinados a los consumidores. Periodo de consulta abierto hasta el 28 de septiembre de 2021

Esta futura normativa, en su caso, será relevante para las financieras de marca del sector de la automoción en lo que respecta a los servicios financieros a distancia.

La Comisión, en el año 2017, se comprometió —en virtud del Plan de Acción de Servicios Financieros a Consumidores— a la evaluación de los servicios financieros a distancia a consumidores para identificar los riesgos potenciales para éstos y las oportunidades de negocio en este mercado y, sobre esa base, decidir sobre la necesidad de modificar la venta a distancia. Un estudio de comportamiento publicado en 2019 analizó cómo los comportamientos de los consumidores se veían afectados por técnicas utilizadas en línea por los proveedores de servicios financieros minoristas en las etapas de publicidad y precontractual y en base a dicho análisis, la Comisión identifica los problemas a solucionar mediante la revisión de la normativa actualmente en vigor.

A partir de la identificación de dichos problemas, la Comisión somete a consulta pública

la revisión de la normativa actualmente en vigor, proponiendo —como alternativas para su actualización—, bien a) mantener la actual normativa en vigor, y permitir que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sea la herramienta que amolde el marco normativo a la realidad de los servicios financieros minoristas prestados a distancia; b) la completa derogación de la Directiva; c) derogar completamente la Directiva, pero trasladando las partes aún relevantes, una vez modernizadas, bajo otra legislación de carácter horizontal; o bien (d) una revisión integral de la referida normativa en vigor.

Consulta Pública sobre Seguridad de los Vehículos: normas sobre la recogida de datos para los controles de los vehículos (vigilancia de mercado). Plazo para enviar comentarios de 8 de junio de 2021 a 6 de julio de 2021

En el presente trimestre, la Comisión somete a consulta pública el proyecto de Reglamento Ejecutivo de la Comisión por el que se establecen normas de aplicación del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos funcionales para la vigilancia del mercado de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, por cuanto que **dicho Reglamento establece las obligaciones en materia de vigilancia de mercado en los países de la UE y permite a la Comisión (y a terceros) realizar controles de los vehículos para garantizar que éstos (así como sus equipos) no pongan en peligro la salud, la seguridad o el medio ambiente.** Dicha propuesta normativa define a) los datos que los fabricantes deben proporcionar; b) la metodología para la selección de los vehículos y la realización de los ensayos; c) los requisitos relativos a terceros; y d) las plantillas a efectos de notificación.

Particularmente, se fijan como criterios para el establecimiento de la escala adecuada de las comprobaciones de conformidad las siguientes: (i) la frecuencia de los controles documentales de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes realizados en los vehículos matriculados en el Estado miembro correspondiente durante el año anterior; (ii) el número de ensayos por año teniendo en cuenta los requisitos establecidos en el artículo 8, apartados 2 y 3, del Reglamento (UE) 2018/858; (iii) una clasificación de peligros de los actos reglamentarios enumerados en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858, basada en el riesgo y la probabilidad de que se produzca el peligro; (iv) el número de vehículos nuevos matriculados en el Estado miembro correspondiente durante el año, por marca y denominación comercial; (v) las reclamaciones justificadas por marca y denominación comercial de los vehículos en los tres años anteriores; (vi) las reclamaciones justificadas por marca y nombre comercial de los vehículos en los tres años anteriores; (vii) la información intercambiada en el foro en los tres años anteriores (viii) los resultados de los ensayos publicados por terceros en los tres años anteriores, que cumplan los requisitos establecidos en dicho proyecto normativo; (ix) el porcentaje de ensayos asignado al número de vehículos matriculados y (x) el porcentaje de ensayos asignados al número de vehículos matriculados y el porcentaje de ensayos asignados al muestreo aleatorio.

Noticias

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico «MI-TECO» elabora unas directrices para el diseño e implantación de Zonas de Bajas Emisiones por los municipios

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética (la Ley 7/2021, de 20 de mayo), establece que aquellos municipios de más de 50.000 habitantes, territorios insulares y municipios de más de 20.000 habitantes que superen los valores límite de contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar antes de 2023 planes de movilidad urbana para introducir medidas de mitigación y reducción de las emisiones de su parques móviles, incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones («ZBE»).

A tal efecto, y con la finalidad de facilitar pautas a los municipios españoles para la implementación de las ZBE, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico publicó el pasado mes de septiembre su propuesta de directrices para la creación de las ZBE (hallándose hasta el 30 de septiembre, en fase de consulta pública).

Dicha guía incluye los indicadores que los municipios habrán de tener en cuenta a la hora de proyectar sus ZBE, tales como los criterios en materia de calidad del aire, eficiencia energética o niveles de ruido. Asimismo, se informa de los contenidos mínimos que habrán de regir las disposiciones normativas que regulen cada zona, los procedimientos para su debida implementación, o los indi-

cadores para su seguimiento. De otro lado, las directrices proyectadas hacen referencia a la contaminación acústica, dado que las ZBE podrán obligar a la minoración del ruido en los núcleos urbanos, a criterio de cada municipio.

Bruselas anuncia una ley europea de chips para no depender de Asia y EE UU en semiconductores

Con el objetivo de reducir la dependencia en la importación de chips desde Asia y Estados Unidos, la Comisión Europea ha anunciado su plan de creación de un «ecosistema» para fomentar la fabricación europea de microchips, en aras de salvaguardar la competitividad y autosuficiencia de la Unión Europea, a propósito de la crisis originada a raíz de la escasez de semiconductores.

A tal efecto, el organismo europeo ha anunciado su objetivo que para el año 2030 los Estados miembros de la Unión Europea produzcan el 20% de semiconductores a nivel global (siendo su actual capacidad productiva, el 10%). Para ello, se ha manifestado la necesidad de generar un marco normativo que garantice la investigación y atribución de fondos para lograr los objetivos de fabricación de semiconductores.

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

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.

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2021. Todos los derechos reservados.