

G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo



Automoción

Ainara Rentería Tazo

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

2022 N.º 17

Contenido

Jurisprudencia.....	4	
• España.....	4	
— Compilación de Sentencias del Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Oviedo, números 15/2022, de 12 de enero y 74/2022 de 14 de febrero. «Cártel de los Camiones» - Demandas por daños y perjuicios y cuantificación de daños.....	4	
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 11ª), número 686/2022, de 3 de febrero de 2022 - Contrato de Compraventa de Vehículo .	5	
— Compilación de Autos del Tribunal Supremo, Sección 1ª, Sala de lo Penal, números 2738/2022, de 10 de febrero; 2743/2022, de 17 de febrero; 3694/2022, de 2 de marzo; 3792/2022, de 9 de marzo; 4043/2022, de 16 de marzo; y 5520/2022, de 5 de abril. Cuestiones de Competencia Negativa - Delitos de apropiación indebida a la terminación de contratos de renting	6	
— Auto del Tribunal Supremo, Sección 1ª, Sala de lo Contencioso, número 3614/2022, de 16 de marzo de 2022. Recurso de Casación - Requisitos de notificación de resoluciones a personas jurídicas conforme a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.....	7	
• Europa.....	8	
— Asunto C-688/20: Auto del Tribunal de Justicia (Sala Décima) de 29 de octubre de 2021 (petición de decisión prejudicial planteada por el Sąd Rejonowy w Opatowie — Polonia) — HG, TC / Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Procedimiento prejudicial — Artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 2009/103/CE — Artículo 3, párrafo primero — Obligación de suscribir un contrato de seguro — Alcance — Vehículo no apto para circular, no matriculado y retirado legalmente de la circulación).....	8	
— Asuntos acumulados C177/19 P a C179/19 P: Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 13 de enero de 2022 «Recurso de casación — Recurso de anulación — Medio ambiente — Homologación de tipo de los vehículos de motor — Reglamento (UE) 2016/646 — Emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) — Fijación, con respecto a las emisiones de óxidos de nitrógeno, de valores no sobrepasables (NTE) en los ensayos en condiciones reales de conducción (RDE) — Artículo 263 TFUE, párrafo cuarto — Admisibilidad de un recurso — Entidad infraestatal con potestades en materia de protección del medio ambiente para limitar la circulación de determinados vehículos — Requisito de la afectación directa del demandante»	9	
— Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, presentadas el 7 de abril de 2022, Asunto C-163/21, AD y otros, contra, PACCAR Inc, DAF TRUCKS NV, DAF Trucks Deutschland GmbH. (Petición de decisión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil n.º 7 de Barcelona). «Procedimiento prejudicial — Normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea — Acuerdos colusorios sobre la fijación de precios e incrementos de precios brutos de los camiones en el Espacio Económico Europeo — Creación ex novo de las pruebas pertinentes que permitan cuantificar el incremento artificial de los precios y los daños sufridos».....	11	
Legislación.....	14	



• España	14	• Europa	21
— Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal.....	14	— Vehículos comerciales – pesos y dimensiones. Convocatoria de datos para una valoración y una evaluación de impacto realizadas paralelamente, de 21 de enero de 2022	21
— Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.....	14	— Consulta Pública. Seguridad de los vehículos. Homologación de tipo de turismos y furgonetas equipados con sistemas de emergencia de mantenimiento del carril (ELKS)	22
— PERTE-VEC – (A) Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa la convocatoria correspondiente al año 2022, y se modifica la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre; y (B) Orden ICT/359/2022, de 25 de abril modificativa de las bases y la convocatoria del PERTE-VEC.....	16	— Consulta Pública. Remolques pesados: normas de certificación basadas en las emisiones de CO ₂ y el consumo de combustible. 18 de marzo de 2022	23
• Europa	16	— Consulta pública. Proyecto de Reglamento de Ejecución (UE) por el que se establecen normas para la aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación del sistema de conducción automatizada (ADS) de los vehículos de motor	24
— Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.....	16	• Noticias	25
Consulta pública	18	— La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) publica un paquete de estándares para la digitalización de datos de transporte multimodal y el intercambio de documentos.....	25
• España	18	— La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas elabora una propuesta de Reglamento Técnico relativo a los requisitos de la frenada de emergencia de vehículos pesados	26
— Consulta Pública. El Consejo de Ministros aprueba el Anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible en primera lectura	18		
— Enmienda presentada por el Partit Demòcrata (PDeCAT) al Anteproyecto de Ley de Creación y Crecimiento de Empresas, 27 de abril de 2022....	20		

Jurisprudencia

España

Compilación de Sentencias del Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Oviedo, números 15/2022, de 12 de enero y 74/2022 de 14 de febrero. «Cártel de los Camiones» - Demandas por daños y perjuicios y cuantificación de daños

En nuestro Boletín n.º 14 (disponible en [éste enlace](#)) comentamos unas sentencias muy importantes dentro del marco judicial de las acciones *follow on* derivadas de la Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2016 en el asunto AT.39824 –Trucks, en concreto las sentencias del Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Oviedo, de fecha 12 de abril de 2021 y 19 de mayo de 2021, núms. 35/2021 y 55/2021 respectivamente, que vinieron a romper con la tesis respaldada por la mayoría de los juzgados españoles, esta es, que la conducta anticompetitiva por la cual fueron sancionados varios fabricantes de camiones ocasionó un daño en forma de sobreprecio a los compradores de estos vehículos. De esta manera, las citadas sentencias llegaron a la conclusión de que «no solo no existe prueba de sobreprecio, sino que estimamos científicamente acreditado que no lo ha habido».

Sin embargo, la Audiencia Provincial de Asturias, a través de sus resoluciones de 7 de octubre de 2021, revocó las mencionadas sentencias de primera instancia, amparándose en la teoría de un vínculo necesario entre precios brutos y netos. Para la Audiencia Provincial de Oviedo, «si no hubiera sido por el cártel, los precios de los camiones en destino hubieran sido inferiores (...). Y prueba de ello, es que en la misma línea de pensamiento se han movido la práctica totalidad de las resoluciones judiciales dictadas hasta el momento en toda la geografía española».

Después de ello, el Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Oviedo ha vuelto a dictar numerosas sentencias en distintos procedimientos, como las Sentencias de 12 de enero de 2022 y 14 de febrero de 2022, núms. 15/2022 y 74/2022 respectivamente (en adelante, «las Sentencias»), insistiendo en la ausencia de daño derivado de la conducta en cuestión: «Con máximo respeto al parecer contrario -expone el mencionado Juzgado-, vamos a razonar que esa “línea de pensamiento” que parece tener la autoridad que le otorga la cantidad (“práctica totalidad”), el tiempo (“hasta el momento”) y el espacio (“toda la geografía española”) es incorrecta, en cuanto apriorísticamente excluyente de otras posibles, ya que: (i) Convierte en tesis (influencia del precio bruto en el neto cuando la conducta colusoria solo afecta probadamente al primero) lo que no es más que una hipótesis, que no solo no se contrasta de forma empírica sino que se desprecia de inicio la pericial de la parte demandada que podría refutarla, tan solo porque su resultado contraviene un natural (veremos que no científico) pensamiento; (ii) Esa (hipó)tesis, a mayores, es discutida en la doctrina económica, que parte, como regla, de que un cártel de precios brutos es ineficaz para aumentar los netos, que tenderían a niveles competitivos en presencia de descuentos no observables. Y solo de forma muy excepcional y tras complejos cálculos matemáticos y/o econométricos algunos autores han llegado a concluir que un precio de lista de un determinado bien o producto pudo afectar, en un tiempo y lugar determinados, al precio de transacción, por actuar aquél como “focal point”, “anchor” o “reference point”. Esos estudios científicos (...) son específicos, sus resultados no extrapolables y, por tanto, de los mismos no puede inferirse o extraerse por inducción un principio general de que un cartel puro de precios brutos afecta necesariamente a los netos;

y (iii) Supone convertir una presunción iuris tantum en una presunción de carácter absoluto, al desprestigiar la prueba que podría destruirla».

Siguiendo esta línea argumental y con base en distintos estudios económicos, el Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Oviedo fortalece y apuntala en estas nuevas sentencias su razonamiento ya esgrimido en aquellas primeras sentencias de 2021: «El juez no puede, por sí y ante sí y con el solo aval de su autoridad (individual o colectiva por acopio), concluir una relación precio bruto-precio neto en términos de necesidad que la comunidad científica no solo no refrenda, sino que cuestiona teórica y empíricamente». Y añade, «Por tanto, aunque resulte agotador tratar de explicar lo obvio, por ser el efecto potencial y no necesario, posible (incluso probable) pero no cierto, resulta ineludible afrontar el estudio de la parte econométrica de ambas periciales, sin que la desproporción de conocimientos juez-perito nos excuse de un examen en profundidad». Y sigue, «(...) no podemos aspirar a alcanzar una comprensión cósmica del cártel, sino a resolver algo mucho más mundano: un litigio de daños entre dos partes enfrentadas en que la prueba principal es de carácter pericial. Olvidar lo próximo (el objeto del proceso y las periciales) en busca de respuestas que estén en armonía con una supuesta verdad universal que nos ha sido revelada (no desde luego por la doctrina) es un error de enfoque que puede dar lugar a una respuesta judicial desenfocada».

Con todo ello, y una vez analizadas las periciales de las partes en el caso, el Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Oviedo concluye que «si no hay prueba directa del daño, si no es aplicable la presunción de daño de la LDC y no se dan los requisitos para aplicar una presunción judicial del art. 386 LEC por faltar un “enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano” (que no puede ser solo el privativo del juez, por más que tenga autoridad para imponerlo, si atenta contra el común saber científico), la

única consecuencia posible es la desestimación de la demanda». Otros juzgados mercantiles han apreciado también la inexistencia del alegado sobreprecio en diversos procedimientos; entre las más recientes podemos citar las sentencias del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Zaragoza (Sentencia núm. 12/2022, de 9 de febrero) y del Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Granada (Sentencia núm. 30/2022, de 18 de marzo).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 11ª), número 686/2022, de 3 de febrero de 2022 – Contrato de Compraventa de Vehículo

La presente resolución viene motivada por la interposición de un recurso de apelación por las mercantiles «Volkswagen Group España Distribución, S.A.» y «J.S. Sealco Automoción, S.L.» frente a la sentencia del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción n.º 6 de Alcorcón la cual recogía el siguiente pronunciamiento: un particular ejercitó una acción de cumplimiento contractual (valorada en, aproximadamente, 3.000 euros) en relación con la adquisición de un vehículo que, de acuerdo con la nota de prensa emitida por la marca, debía incluir un determinado paquete de acabados así como cuatro años de mantenimiento. A juicio del demandante tales pretensiones no habrían sido atendidas por las demandadas y por ello judicializó tales pretensiones. El Juzgador de instancia determinó el carácter engañoso de la publicidad de la referida nota de prensa en relación con los cuatro años de mantenimiento y con el paquete de acabados y cuantificó una indemnización en favor del particular por importe de 1.956 euros. A tales efectos, la parte demandada formuló el recurso que motiva la presente sentencia.

La Audiencia Provincial acepta la valoración de la prueba practicada en instancia y entiende que la determinación de la publicidad como «engañoso» es pertinente pues «aun cuando no se

ejercite acción alguna [en relación con el carácter engañoso de la publicidad], lo cierto es que aquella publicidad (...) se convierte en el hecho que sustenta la reclamación por incumplimiento del contrato de compraventa precisamente por no haberse incluido aquellos cuatro años de mantenimiento que se reclaman y que finalmente se otorgan por su valor según los cálculos del demandante».

No obstante, respecto de la valoración económica de la indemnización motivada por los cuatro años de mantenimiento reclamados por el particular, la Audiencia Provincial considera que «ha de darse la razón a la recurrente toda vez que el mantenimiento no incluye aquellas cuestiones referidas al desgaste propio del uso del vehículo, lo que aparece debidamente separado en la propia documentación que aporta el actor y fuera del apartado del plan de mantenimiento, lo que excluye la posibilidad de incluir en el mantenimiento estos conceptos de pastillas de freno, sustitución de neumáticos y alineado, o sustitución de escobillas limpiaparabrisas, lo que por lo demás es de común conocimiento para cualquiera que adquiera un vehículo»; sentado lo cual reduce el importe de la indemnización a ser satisfecha al particular a 859 euros, estimando parcialmente el recurso.

Compilación de Autos del Tribunal Supremo, Sección 1ª, Sala de lo Penal, números 2738/2022, de 10 de febrero; 2743/2022, de 17 de febrero; 3694/2022, de 2 de marzo; 3792/2022, de 9 de marzo; 4043/2022, de 16 de marzo; y 5520/2022, de 5 de abril. Cuestiones de Competencia Negativa - Delitos de apropiación indebida a la terminación de contratos de renting

En los autos arriba indicados la Sección 1ª de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo dirime cuatro cuestiones de competencia planteadas

por varios Juzgados de instrucción, que comparten idénticos presupuestos fácticos y jurídicos. Los presentes conflictos vienen motivados por la terminación de contratos de renting, en los que las empresas de arrendamiento, al finalizar sus relaciones contractuales con las mercantiles arrendadoras no reciben los vehículos objeto de tales contratos.

A tales efectos, las arrendadoras denuncian la apropiación indebida de los vehículos dado que la terminación de los contratos de renting da lugar a la desaparición del título que funda la posesión de los mismos. Las arrendadoras interponen sus denuncias en los tribunales donde se encuentra su domicilio social, quienes tras la recepción de la misma se inhiben al entender que carecen de la competencia para conocer del asunto y, de conformidad con el artículo 14 del Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal, remiten las actuaciones al Tribunal del lugar donde entienden se ha cometido el hecho delictivo. No obstante, éstos últimos tribunales plantean igualmente su inhibición, lo cual motiva las cuestiones de competencia negativa (esto es, aquellas en cuya virtud ambos tribunales entienden que carecen de la competencia para conocer del asunto) las cuales se resuelven en los autos del Alto Tribunal que se abordan en la presente compilación.

En términos similares, los cuatro autos arriba referenciados recopilan el criterio que el Tribunal Supremo viene siguiendo en relación con los delitos de apropiación indebida, esto es, «que la (...) competencia en relación a los delitos de apropiación indebida corresponde, como se ha dicho en varias oportunidades por este Tribunal (...) al Juzgado del lugar donde se cometió el delito, siendo aquél en el que el sujeto activo, asumiendo facultades dominicales que no le corresponden, transforma la legítima posesión de la cosa recibida y se adueña de ella incorporándola a su patrimonio o dándole un destino distinto

de aquel para el que se recibió o bien negando haberla recibido». En suma, el Alto Tribunal remite las actuaciones a los tribunales donde el delito fue cometido, esto es, en el lugar donde las arrendatarias tienen sus domicilios pues es ahí donde, una vez finalizado el contrato de renting, materializan la apropiación de los vehículos sin contar con un título justo que habilite para tal posesión.

Auto del Tribunal Supremo, Sección 1ª, Sala de lo Contencioso, número 3614/2022, de 16 de marzo de 2022. Recurso de Casación – Requisitos de notificación de resoluciones a personas jurídicas conforme a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

El presente auto admite a trámite el recurso de casación presentado por «Volkswagen Group España Distribución, S.A.» en relación con los incidentes sucedidos en el siguiente procedimiento: en fecha 9 de junio de 2020, el Juzgado de lo Contencioso-administrativo nº. 2 de Santiago de Compostela dictó sentencia desestimando el recurso presentado por la referida mercantil contra la resolución adoptada por la Directora del Instituto Gallego de Consumo y de la Competencia en fecha 29 de marzo de 2017 (la cual sancionaba a la mercantil por la comisión de varias infracciones en materia de defensa del consumidor). Dicho recurso fue inadmitido bajo el pretexto de que el recurso de alzada presentado por la mercantil recurrente, fue interpuesto de manera extemporánea. A propósito de lo anterior, la mercantil recurre en apelación dicha sentencia ante el Tribunal Superior de Justicia de Galicia, motivando su recurso en el hecho de que la Administración recurrida tenía la obligación de practicar sus notificaciones en formato electrónico y no en formato papel de conformidad con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del

Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (la «Ley 39/2015»). Dicho recurso fue igualmente desestimado en segunda instancia, por lo que la mercantil procede a recurrir en casación dicha resolución, dictando el Alto Tribunal su admisión a trámite, atendiendo a las razones que se exponen a continuación.

Primeramente, es preciso considerar la fundamentación esgrimida por el Tribunal de apelación para desestimar el recurso de la recurrente, la cual se articula en presupuestos fácticos y jurídicos. Respecto de los primeros, esgrime el Tribunal que el oficio que la Administración ofreció a la interesada, le confería la oportunidad de alcanzar un acuerdo amigable con la reclamante; notificación ésta que se practicó en formato papel y que fue contestado por la mercantil sin oponer defecto alguno o requerir que en adelante las notificaciones se realizaran de otro modo. Lo anterior motivó que las ulteriores comunicaciones se informaran valiéndose de idéntico medio. Asimismo, la resolución en apelación recoge que en las ocasiones que la mercantil fue notificada, se recogieron los escritos por una persona que los entregó a quien procediera.

Por lo que a los fundamentos jurídicos se refiere, el Tribunal de apelación establece lo siguiente: «la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, (...) dispuso en su artículo 27 su opción para elegir la manera de comunicarse con las administraciones públicas, sea o no por medios electrónicos, si bien con la posibilidad de que, previa reglamentación, pudieran éstas imponer a las personas jurídicas la obligatoriedad de comunicarse con aquéllas utilizando sólo medios electrónicos; [dicha norma fue desarrollada por] el Real Decreto 1671/2009, de 6 de noviembre, [refiriendo] en su artículo 32 a una norma de inferior grado la obligatoriedad de comunicarse a través de medios electrónicos, (...). No

obstante, en la fecha en que se inició el procedimiento sancionador a la apelante, ya se había derogado tal reglamento por la disposición derogatoria única de la Ley 39/2015, (...), cuyo artículo 14.2.a) impuso a las personas jurídicas la obligación de relacionarse con [las Administraciones] a través de medios electrónicos, lo que suponía que se les aplicara especialmente su artículo 43 sobre la práctica de la notificación por esa vía electrónica». Asimismo, sobre la proporcionalidad de tales obligaciones el Tribunal de apelación señala que, en casos de naturaleza semejante, en los primeros oficios remitidos por las Administraciones a interesados, las primeras deberían haber requerido la dirección electrónica de los últimos, y —haciendo uso de resoluciones anteriores— añade que la omisión de lo anterior no es sino un defecto formal susceptible de anulabilidad, en el sólo caso de que produzca indefensión real al interesado (tal como exige el artículo 48 de la Ley 39/2015) y finaliza su razonamiento estableciendo, en relación con los defectos sobre notificación, que «lo esencial para [su] validez (...), es que el destinatario tenga conocimiento suficiente de ella, (...) más allá de supuestos defectos formales».

Sobre la base de lo anterior, la mercantil recurrente alega que la resolución anterior infringe los siguientes preceptos de la Ley 39/2015: en primer lugar, los artículos 41.1 (condiciones para practicar las notificaciones) y 42.2 (regulación de las notificaciones en papel), en relación con los artículos 14.2 (derecho y obligación de relacionarse en formato electrónico con las Administraciones) y 43 (requisitos de las notificaciones telemáticas), así como el artículo 40.3 (notificaciones) en relación con el artículo 122.1 (plazo del procedimiento administrativo). Asimismo, la recurrente denuncia que las referidas infracciones lesionaron su derecho de defensa de conformidad con el artículo 24.1 de la Constitución Española.

El recurso de la mercantil alega que «la sentencia [de apelación] infringe los citados preceptos

en la medida en que convalida la entrega postal o en papel de la resolución sancionadora a un tercero ajeno a la recurrente, sin su conocimiento, aplicando indebidamente la regla presuntiva establecida en el artículo 42.2 LPAC, no contemplada para la práctica de notificaciones a aquellos interesados personas jurídicas, que debe llevarse a cabo necesariamente por medios». Añade que la razón por la que las notificaciones incorrectas anteriores han producido efecto, sin ser válidas, es porque el interesado se ha dado por enterado interponiendo el recurso correspondiente y han surtido efecto sólo a partir de ese momento, lo que no supone en absoluto aceptar la subsanación con efectos iniciales. Continúa manifestando que, a falta de debida notificación electrónica, la entrega en papel de la resolución sancionadora no podía provocar el inicio del plazo para su impugnación, y finaliza su razonamiento arguyendo que «la Administración no puede optar libremente por practicar la notificación electrónicamente o en papel, sino que se encuentra obligada a notificar por vía electrónica ex lege».

Sentado cuanto precede, el Alto Tribunal aprecia la existencia de una disparidad de criterios (contradictorios entre sí) sobre la presente materia en tribunales de menor instancia, entendiéndose por tanto la concurrencia de interés casacional y admitiendo el recurso de casación interpuesto por «Volkswagen Group España Distribución, S.A.».

Europa

Asunto C-688/20: Auto del Tribunal de Justicia (Sala Décima) de 29 de octubre de 2021 (petición de decisión prejudicial planteada por el Sąd Rejonowy w Opatowie — Polonia) — HG, TC / Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Procedimiento prejudicial — Artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Seguro obliga-

torio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 2009/103/CE — Artículo 3, párrafo primero — Obligación de suscribir un contrato de seguro — Alcance — Vehículo no apto para circular, no matriculado y retirado legalmente de la circulación)

El presente auto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea («TJUE») resuelve la cuestión prejudicial planteada por un tribunal polaco, sobre la base de un litigio suscitado en torno a la obligación de los titulares de un vehículo, de mantener suscrito un seguro de responsabilidad civil, en el periodo en que dicho vehículo tenía su permiso de circulación suspendido temporalmente. En concreto, el titular del citado vehículo fue sancionado por no mantener en vigor el seguro de responsabilidad civil, a lo largo de la duración de la suspensión temporal de su permiso de circulación. Los sancionados recurrieron la resolución, esgrimiendo que obligar a mantener suscrito un seguro de responsabilidad civil para un vehículo cuyo permiso se encuentra temporalmente suspendido es «ilegal y vulnera los derechos de los ciudadanos». El Tribunal nacional concedor del asunto, se remite a la Directiva 2009/103/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (la «Directiva 2009/103») y remite al TJUE la pregunta «¿Debe interpretarse el artículo 3 de la [Directiva 2009/103] en el sentido de que es obligatorio suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil (...) también cuando el vehículo no es apto para circular y ha sido retirado temporalmente de la circulación (...)?»», determinando el Alto Tribunal que no es obligatoria la suscripción de tal seguro durante el periodo en que el permiso de circulación del vehículo esté temporalmente suspendido.

Es *conditio sine qua non* la concertación de un seguro de responsabilidad civil con carácter previo a la circulación del vehículo, pues tales seguros vienen a cubrir los riesgos inherentes a la propia circulación; respecto de la cual se requiere que los vehículos reúnan una serie de aptitudes técnicas. Partiendo de dicho razonamiento, en la medida que el vehículo objeto del presente litigio vio su permiso de circulación temporalmente suspendido y por tanto no mediando la causa que motiva su aseguramiento, el TJUE determina en su auto que la Directiva 2009/103 (y en particular su artículo 3) ha de interpretarse en el sentido de que no es obligatoria la suscripción del seguro de responsabilidad civil durante el periodo en que el vehículo cuenta con su permiso de circulación suspendido.

Asuntos acumulados C177/19 P a C179/19 P: Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 13 de enero de 2022 «Recurso de casación — Recurso de anulación — Medio ambiente — Homologación de tipo de los vehículos de motor — Reglamento (UE) 2016/646 — Emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) — Fijación, con respecto a las emisiones de óxidos de nitrógeno, de valores no sobrepasables (NTE) en los ensayos en condiciones reales de conducción (RDE) — Artículo 263 TFUE, párrafo cuarto — Admisibilidad de un recurso — Entidad infraestatal con potestades en materia de protección del medio ambiente para limitar la circulación de determinados vehículos — Requisito de la afectación directa del demandante»

Con carácter previo a analizar la resolución fallada por el TJUE, es preciso sentar el contexto sobre el que se asienta el presente litigio. La

Directiva 2007/46, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (la «Directiva»), fijó el marco de homologación de vehículos de motor para facilitar la matriculación, venta y puesta en servicio de éstos en el seno de la Unión Europea («UE») entre cuyas disposiciones se contenían prescripciones relativas a los requisitos de emisiones que debían reunir los vehículos. A propósito del «Dieselgate», la Comisión Europea estableció un procedimiento de ensayo de las emisiones en condiciones reales de conducción, a fin de reflejar mejor las emisiones medidas en carretera y promulgó el Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº. 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (el «Reglamento»).

Los ayuntamientos de París, Bruselas y Madrid interpusieron varios recursos de anulación contra el referido Reglamento, por considerar que les impedía imponer a los turismos restricciones de circulación que tuvieran en cuenta sus emisiones contaminantes. La Comisión planteó sendas excepciones de inadmisibilidad contra los referidos recursos sobre la base de que los ayuntamientos demandantes no se veían directamente afectados por el Reglamento en el sentido del artículo 263 de Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»), párrafo cuarto (el cual establece que toda persona física o jurídica podrá recurrir aquellos actos reglamentarios que le afecten directamente y no incluyan actos de ejecución).

No obstante, el Tribunal General, estimó parcialmente dichos recursos y tras presentarse los oportunos recursos de anulación, el TJUE:

- Analiza si la Directiva impide a las entidades demandantes ejercer sus competencias regulatorias en materia de circulación de vehículos a efectos de reducir la contaminación, a propósito de la redacción del artículo 4.3 de la referida norma, la cual establece que «[los Estados miembros] no prohibirán, restringirán ni impedirán la matriculación, la venta, la puesta en servicio o la circulación viaria de vehículos [...] si satisfacen los requisitos establecidos en ella». En este sentido, el TJUE realiza su interpretación sobre la base de tres pilares: a) considerando su contexto; b) atendiendo a los objetivos perseguidos por la norma; y c) valorando la génesis de la misma.
- Señala que las obligaciones impuestas a los Estados miembros se refieren a la comercialización de los vehículos de motor, y no a su posterior circulación. Señala asimismo que, si bien el párrafo segundo del artículo 4, apartado 3, de la Directiva establece una obligación negativa que veda a los Estados miembros la posibilidad de prohibir, restringir o impedir la circulación viaria de los vehículos que satisfagan los requisitos de la misma, su párrafo primero recoge una obligación positiva que permite a los Estados miembros matricular y autorizar la venta y la puesta en servicio de dichos vehículos, sin mención a la circulación viaria. Sentado lo anterior, el TJUE señala que el alcance de la obligación negativa no puede ser más amplio que el alcance de la obligación positiva, ya que el contenido de esos dos párrafos es complementario.
- Por tanto, el TJUE entiende errónea la interpretación que el Tribunal General confirió a la citada disposición normativa, pues bajo tal prisma se atribuiría un amplio alcance al artículo 4.3 apartado 2 de la Directiva; interpretación ésta que no se sitúa en consonancia con el contexto, objetivo y génesis

normativos, de dicha disposición. Sentado lo anterior, el TJUE falla que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al declarar que el Reglamento afecta directamente a los ayuntamientos demandantes en el sentido del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto.

- Habida cuenta de lo anterior, el Tribunal de Justicia anula la sentencia recurrida.

Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, presentadas el 7 de abril de 2022, Asunto C-163/21, AD y otros, contra, PACCAR Inc, DAF TRUCKS NV, DAF Trucks Deutschland GmbH. (Petición de decisión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil n.º 7 de Barcelona). «Procedimiento prejudicial — Normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea — Acuerdos colusorios sobre la fijación de precios e incrementos de precios brutos de los camiones en el Espacio Económico Europeo — Creación ex novo de las pruebas pertinentes que permitan cuantificar el incremento artificial de los precios y los daños sufridos»

En las presentes conclusiones, el Abogado General del TJUE aborda la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil n.º 7 de Barcelona en relación con un procedimiento sustanciado ante dicho órgano, relativo a una acción de daños ejercida por un particular frente a las mercantiles PACCAR Inc., DAF TRUCKS N.V. y DAF Trucks Deutschland GmbH por la infracción del artículo 101 TFUE declarada por la Comisión Europea al participar tales demandadas en un cártel de fijación de precios brutos de camiones. En particular, los demandantes

solicitaron, al amparo del artículo 283 bis de la Ley de Enjuiciamiento Civil («LEC»), el acceso a ciertos medios de prueba para cuantificar el incremento artificial de precios realizado por las demandantes, al objeto de llevar una comparación de los precios recomendados antes, durante y después del periodo del cártel (*before-during-after comparison*).

Las mercantiles demandadas se opusieron a dicha solicitud alegando que tal documentación requeriría la elaboración de pruebas *ad hoc* y alegaron que las solicitudes de exhibición de pruebas, de conformidad con la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea (la «Directiva 2014/104»), no pueden extenderse a solicitudes de prueba no preexistentes y que ello contravendría los principios de necesidad, proporcionalidad y menor onerosidad que ha de regir los procedimientos.

Ante dicha circunstancia, el Juzgado de lo Mercantil n.º 7 de Barcelona remite al TJUE la siguiente cuestión: «Si el art. 5 apartado 1 de la [Directiva 2014/104] debe ser interpretado en el sentido de que la exhibición de pruebas pertinentes hace referencia únicamente a documentos en poder de la parte demandada o de un tercero que ya existan o, si por el contrario, el art. 5 apartado 1 incluye también la posibilidad de exhibición de documentos que la parte frente a la que se dirige la petición de información deba crear *ex novo*, mediante la agregación o clasificación de información, conocimiento o datos que estén en su posesión».

A tal efecto, el Abogado General del TJUE, analiza (a) la aplicabilidad de la Directiva 2014/104 a la presente controversia, a cuyos efectos, teniendo en cuenta el objetivo perseguido por la

Directiva 2014/104, así como su aplicabilidad *ratione temporis*, el Abogado entiende que resulta de aplicación; y *b*) se pronuncia sobre el fondo de la cuestión, proponiendo al TJUE que su sentencia establezca que la Directiva 2014/104 se interprete en el sentido de que la exhibición de «pruebas pertinentes», se refiere también a documentos que la parte frente a la que se dirige la petición de información pueda tener que crear *ex novo*, mediante la agregación o clasificación de información, conocimiento o datos que estén en su posesión.

A continuación, se pormenorizan las conclusiones y razonamientos recogidos en las conclusiones del Abogado General:

a) Respecto de la aplicabilidad de la Directiva 2014/104 al presente litigio, el Abogado comienza analizando el tenor de la LEC, pues éste indica que la solicitud de exhibición puede formularse tanto antes del ejercicio de la pertinente acción ante un tribunal como en un momento coetáneo a tal ejercicio. No obstante, de los autos remitidos del Juzgado de Barcelona, no se desprende que la solicitud de exhibición se realizara en un proceso en que ya se hubiera ejercitado una acción por daños; sino que únicamente se desprende que, en apoyo a tal solicitud los demandantes alegaron que la misma era necesaria para motivar la acción del litigio principal.

Por consiguiente, al no precisarse el momento concreto en que los demandantes cursaron la solicitud de exhibición (si antes o coetáneamente al ejercicio de la acción de daños) el Abogado analiza la aplicabilidad de la Directiva 2014/104 en ambos casos. En este sentido, razona que el legislador no puede haber creado un régimen en el que una persona que haya sufrido un perjuicio por una infracción del Derecho de la Competencia pueda presentar una solicitud de pruebas al

margen de una acción sobre el fondo, y añade que la propia Directiva no determina la articulación que debe existir técnicamente en el plano procedimental (esto es, si la solicitud se cursa como medida en un procedimiento de fondo, como incidente al litigio principal o como litigio separado), ni tampoco regula el momento en que deba cursarse dicha solicitud, por lo que establece que, en la medida que la solicitud de exhibición se presente en relación con una acción por daños (o implique el ejercicio condicional de dicha acción), la Directiva 2014/104 sería aplicable a la cuestión planteada por el Juzgado de Barcelona.

b) Sentada la aplicabilidad de la Directiva, el Abogado procede a valorar el fondo de la cuestión, para lo cual parte de los argumentos expuestos por el Juzgado de Barcelona. Según éste último, restringir el sistema de exhibición de pruebas podría comprometer el derecho al pleno resarcimiento y el principio de efectividad. Asimismo, el juzgado remitente precisa que la regulación de la Directiva 2014/104, en materia de gastos y costes de la exhibición, como elemento del principio de proporcionalidad para acordar la exhibición, podría denotar que la parte requerida deba desarrollar un trabajo de creación de un nuevo documento.

En segundo lugar, el Abogado General realiza una interpretación sistemática (aquella que se realiza considerando el contexto normativo en que se incardina la norma en cuestión), teleológica (aquella que tiene en consideración la finalidad de la norma) y literal de la Directiva 2014/104. Respecto de ésta última interpretación el Abogado concluye que los conceptos utilizados en la Directiva 2014/104 y sus respectivas definiciones, se emplean de forma intercambiable y poco coherente, y no permiten dar una respuesta unívoca a la presente cuestión prejudicial. No obstante,

habida cuenta de que la Directiva 2014/104 parece utilizar indistintamente los conceptos de «prueba» y de «información», la interpretación literal de la Directiva 2014/104 no se opone, en principio, a que su artículo 5, apartado 1, en la medida en que se refiere a la exhibición de las «pruebas pertinentes que tenga en su poder [la parte demandada o un tercero]», sea interpretado en el sentido de que esta Directiva permite a los órganos jurisdiccionales nacionales ordenar la exhibición de documentos que la parte frente a la que se dirige la solicitud de información tendría que crear *ex novo*, agregando o clasificando información, conocimiento o datos que estén en su posesión.

Sentado lo anterior, el Abogado procede a realizar una interpretación sistemática de la Directiva, razonando lo siguiente: «[e]l artículo 6 de la Directiva 2014/104, que lleva por epígrafe “Exhibición de las pruebas contenidas en un expediente de una autoridad de la competencia”, precisa, en su apartado 4, que, al resolver sobre las solicitudes presentadas por las partes, los órganos jurisdiccionales nacionales dictan órdenes de exhibición de información. Además, de conformidad con el artículo 5, apartado 2, de la Directiva 2014/104, es posible requerir, en virtud de tales órdenes, la presentación de categorías pertinentes de pruebas». Asimismo, se vale del razonamiento formulado por el Juzgado de Barcelona y desarrolla lo anterior estableciendo que “«considerando 16 de la Directiva 2014/104 enuncia que tal categoría pertinente de pruebas debe quedar identificada mediante rasgos comunes de sus elementos constitutivos y menciona, a este respecto, “el momento en que hayan sido redactados [los documentos cuya exhibición se pide]”. Este considerando contiene una serie de referencias que, en su caso, pueden ser útiles para identificar una categoría pertinente de pruebas, sin no obstante ser

exhaustivo. Asimismo, se refiere también al objeto o contenido de los elementos constitutivos de una categoría pertinente de pruebas. Para cumplir una orden relativa a una categoría de pruebas identificada mediante tales rasgos, la persona frente a la que esta se dirige debe, en principio, realizar una búsqueda centrada en la información solicitada».

El Abogado concluye que «según el artículo 5.3 de la Directiva 2014/104, a la hora de examinar la proporcionalidad de las solicitudes de exhibición de pruebas, los órganos jurisdiccionales nacionales están obligados a tener en cuenta, en particular, “el alcance y el coste de la exhibición de las pruebas, especialmente para cualquier tercero afectado, también para evitar las búsquedas indiscriminadas de información que probablemente no llegue a ser relevante para las partes en el procedimiento”. De ello resulta que el legislador de la Unión ha tenido en cuenta que, para poder atender una orden de exhibición de información, en ocasiones puede ser necesario llevar a cabo tareas que van más allá de la mera comunicación de los objetos que contengan información».

Finalmente, el Abogado General realiza una interpretación teleológica de la Directiva 2014/104, recopilando la argumentación de las demandantes recogida en los autos del Juzgado de Barcelona, y concluye «que es necesario aplicar con eficacia las normas sobre competencia y, a tal efecto, proporcionar a las partes perjudicadas herramientas eficaces para equilibrar la asimetría de información. En efecto, dicha Directiva hace referencia, en diversas ocasiones, a sus dos objetivos: la efectividad de la aplicación privada de tales normas y la corrección de tal asimetría».

Sentado lo anterior, el Abogado concluye su razonamiento proponiendo al TJUE que

responda del siguiente modo a la cuestión prejudicial: «El artículo 5, apartado 1, de la Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea, debe inter-

pretarse en el sentido de que la exhibición de “pruebas pertinentes”, en el sentido de la primera frase de esta disposición, se refiere también a los documentos que la parte frente a la que se dirige la petición de información pueda tener que crear *ex novo*, mediante la agregación o clasificación de información, conocimiento o datos que estén en su posesión».

Legislación

España

Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal

La Dirección General de Tráfico promulgó el presente Manual de características técnicas de los referidos vehículos, con la finalidad de especificar los requisitos de calidad y durabilidad que éstos han de reunir con el objetivo último de garantizar la seguridad vial.

El referido Manual incluye las características técnicas exigibles, la clasificación de este tipo de vehículos y los ensayos a que deben ser sometidos para verificar dichas características. Asimismo, establece la obligación de los fabricantes o representantes autorizados de disponer de un certificado de circulación para una marca, modelo y versión concreta que garantice el cumplimiento de una serie de requisitos técnicos, así como de identificación para que dichos vehículos puedan circular por las vías.

Como una de las novedades principales se incluye la obligación de que todos los vehículos comercializados a partir del 22 de enero de 2024

cuenten con un certificado para su uso, el cual deberá consignar la conformidad del vehículo con las prescripciones técnicas y de calidad establecidas en el Manual.

Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos

El pasado 19 de marzo se publicó en el *Boletín Oficial del Estado*, la normativa reguladora de los requisitos para la prestación de servicios de recarga de vehículos eléctricos, que desarrolla el contenido del artículo 48 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (relativo a los servicios de recarga energética). Este último artículo fue modificado en 2018, mediante la eliminación de la figura del gestor de carga, flexibilizando así la actividad de recarga con la finalidad de incentivar la electrificación del parque móvil.

Las principales características de este Real Decreto son las siguientes:

En primer lugar, el capítulo I determina su ámbito de aplicación y establece los requisitos obligatorios para la prestación de servicios de

recarga en infraestructuras de acceso público, siendo éstas (conforme a la definición prevista en su artículo 3), aquellas que se encuentran en la vía pública, o que, no encontrándose en ésta, son accesibles por todos los usuarios de vehículos eléctricos (v.gr., parkings públicos y privados, estaciones de servicio o centros comerciales). Esto es, quedan fuera los puntos de recarga particulares o de empresas para sus flotas.

En segundo lugar, la norma aclara la relación de sujetos participantes en la prestación de servicios de recarga, distinguiendo así dos figuras: a) de un lado, el operador del punto de recarga («CPO» o «Charge Point Operator» por sus siglas en inglés), el cual se constituye como el sujeto titular de los derechos de explotación de la infraestructura del punto de recarga y que ha de garantizar la operatividad de las mismas, pudiendo incorporar funciones prestacionales (presentación de precios de manera transparente, o creación de un servicio de atención de quejas y reclamaciones), b) de otro lado, se encuentra la empresa proveedora de servicios de movilidad eléctrica (por sus siglas en inglés, «EMSP» o «Electric Mobility Service Provider»), siendo ésta una suerte de operador virtual, que puede actuar como tercero prestando servicios de valor añadido al usuario de vehículos eléctricos. Y, finalmente, c) la norma regula la figura del prestador de servicios para la movilidad eléctrica, en aquellos casos en que estos actúen como intermediarios entre el usuario del vehículo eléctrico y la infraestructura eléctrica de puntos de recarga; en tales condiciones la norma fija la obligación de celebrar un acuerdo de interoperabilidad que asegure la comunicación entre el operador del punto de recarga y el prestador de servicios para la movilidad eléctrica.

El artículo 5 de la norma regula las modalidades de prestación del servicio de recarga, distinguiendo entre: a) la recarga puntual por el

CPO (sin que exista un contrato previo suscrito entre éste último y el usuario); b) la recarga mediante la celebración de un contrato entre el CPO y el usuario (previo a la efectiva entrega de energía); y c) la recarga realizada a través de una EMSP, para la cual ésta y el CPO deberán contar con un acuerdo de interoperabilidad.

Asimismo, la norma recoge una serie de obligaciones de información, entre las que destaca la obligación de los CPO y EMSP de facilitar telemáticamente al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico información actualizada de la localización, características, disponibilidad de dichas instalaciones, así como del precio de venta al público de la electricidad o del servicio de recarga. Ambos actores deben informar sobre el origen de la energía eléctrica suministrada; deben disponer de un servicio de atención al cliente para recoger quejas, reclamaciones o incidencias del servicio, y deben preservar el carácter confidencial de la información de la que tengan conocimiento en el desempeño de su actividad. Los operadores, en tanto que responsables de la operación física de los puntos de recarga, garantizarán el cumplimiento de la normativa de calidad, seguridad industrial y metrología que resulte de aplicación.

Asimismo, el Real Decreto refuerza la obligatoriedad de la recarga puntual en estaciones de acceso público, sin que puedan establecerse barreras de naturaleza técnica o contractual, garantizando el acceso de todos los usuarios de vehículos eléctricos a la recarga.

Finalmente, cabe destacar el régimen de autorización sectorial para determinadas estaciones de recarga, en virtud del cual (y en línea con el contenido del artículo 53 de la Ley del Sector Eléctrico) se requerirá una autorización para infraestructuras eléctricas de puntos de recarga de potencia superior a 250 kW.

PERTE-VEC – (A) Orden ICT/209/2022, de 17 de marzo, por la que se efectúa la convocatoria correspondiente al año 2022, y se modifica la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre; y (B) Orden ICT/359/2022, de 25 de abril modificativa de las bases y la convocatoria del PERTE-VEC

Tras el retraso en su promulgación debido a las negociaciones mantenidas por el Gobierno con la Comisión Europea, el pasado 17 de marzo se publicó la primera convocatoria de ayudas para el vehículo eléctrico y conectado, en desarrollo de la Orden ICT/1466/2021, de 23 de diciembre, la cual sentaba las bases de dichas ayudas (analizada en el Boletín anterior y que puede consultarse en el siguiente enlace) (la «Orden de Bases»).

La principal novedad introducida por la convocatoria (y causa del referido retraso en su publicación) es la flexibilización de la condición de que el 30% de las ayudas de cada iniciativa, ligadas al PERTE VEC tenga que recaer en las PYMES. Permitiéndose al efecto de valorar dicho porcentaje, según la nueva redacción, el cómputo de la ayuda equivalente al presupuesto contratado y subcontratado por las grandes empresas con dichas PYMES.

En un principio el plazo para la presentación de solicitudes de ayudas para el PERTE-VEC, se extendía hasta el 3 de mayo, pero tras atender las peticiones cursadas por parte de empresas del sector de la automoción, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo publicó el pasado 25 de abril, la Orden ICT/359/2022, al objeto de ampliar el plazo para la presentación de solicitudes hasta el 27 de mayo.

Asimismo, dicha Orden ICT/359/2022, amplía el espectro de posibles beneficiarios extendiéndolo a empresas de nueva constitución, (anteriormente excluidas para ciertas líneas de

inversión), abriendo así la posibilidad de que la ayudas lleguen a un mayor número de empresas.

De otro lado, la Orden modifica el apartado de formación que tiene que realizarse con carácter obligatorio como parte de los proyectos, precisándose que se podrán impartir a través de plataformas digitales.

Europa

Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras

La presente Directiva al amparo del Libro Blanco de 28 de marzo de 2011, «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» al objeto de establecer, como criterios rectores del uso de las infraestructuras de transporte, los principios de «usuario pagador» y «quien contamina paga» para generar los ingresos que permitan mantener las inversiones en infraestructuras de transportes. Asimismo, el referido Libro Blanco aboga por «avanzar en el sentido de la internalización obligatoria y completa de los costes externos del transporte por carretera y ferroviario añadiendo a la compensación obligatoria por los costes del desgaste los costes asociados al ruido, la contaminación local y la congestión». Con tales objetivos presentes y, tras un largo periodo de tramitación, se promulga la presente Directiva, cuyas principales novedades son las siguientes.

- a) *Ampliación del ámbito subjetivo de aplicación de la Directiva 1999/62/CE, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de*

gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias (la «Directiva 1999/62»). En este sentido, la redacción original preveía su aplicación solamente a «vehículos de motor o conjuntos de vehículos articulados, destinados únicamente al transporte de mercancías por carretera y con un peso total máximo autorizado igual o superior a 12 toneladas», y pasa ahora a prever su aplicación a todo tipo de vehículos (esto es, turismos, vehículos ligeros y vehículos pesados).

b) *Nuevo sistema de tarificación para vehículos pesados.* Se prevé una nueva redacción para el artículo 7 de la Directiva 1999/62, y se articula un sistema de tarificación combinado y flexible que considera los distintos tipos de vehículos pesados regulados en el Reglamento (UE) 2019/1242 (la normativa de comportamiento y emisiones de los vehículos pesados) distinguiendo así entre: a) camiones rígidos con una configuración de ejes de 4x2 y una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 16 toneladas; b) camiones rígidos con una configuración de ejes de 6x2; c) tractores con una configuración de ejes de 4x2 y una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 16 toneladas, y d) tractores con una configuración de ejes de 6x2.

c) *Exenciones a la imposición de peajes y tasas por el uso de infraestructuras viales.* La nueva redacción prevista para el artículo 7 de la Directiva 1999/62, permite a los Estados miembros introducir exenciones de pago de los peajes o tasas, para las siguientes tipologías de vehículos:

- Aquellos vehículos que estén exentos de la obligación de instalar y utilizar tacógrafos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 165/2014.

- Vehículos pesados de masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 7,5 toneladas que se utilicen para el transporte de materiales, equipos o maquinaria destinados a ser utilizados por el conductor en el transcurso de su trabajo o utilizados para la entrega de bienes producidos artesanalmente, cuando el transporte no se efectúe por cuenta ajena.
- Vehículos destinados a la defensa nacional, protección civil, servicios de incendios y demás servicios de emergencia.
- Vehículos que pertenezcan a, o sean utilizados por personas con discapacidad.
- Vehículos de emisión cero con una masa máxima en carga técnicamente admisible de hasta 4,25 toneladas.

d) *Modulación de las tasas y peajes por parte de los Estados miembros.* La presente Directiva, prevé que los Estados miembros implementen medidas moduladoras que tengan en cuenta las características socioeconómicas de los usuarios de los vehículos, y confiere así potestad para modular los precios de peajes y tarifas a los siguientes tipos de usuarios y/o vehículos:

- Usuarios frecuentes de una misma vía.
- Usuarios de vehículos cuya residencia esté en el medio rural, zonas de difícil acceso o aisladas y se vean obligadas al uso de carreteras sujetas a gravámenes.
- Vehículos ligeros en atención a su comportamiento ambiental.

e) *Aplicabilidad de peajes y tasas.* Como supuesto especial se prevé que en el caso de

infraestructuras viarias objeto de concesión cuyo contrato hubiera sido firmado antes del 24 de marzo de 2022 (o cuyas ofertas o respuestas a invitaciones a negociar dentro de un procedimiento negociado se hubieran recibido con anterioridad a dicha fecha), los Estados miembros podrán optar por no aplicar el nuevo régimen de gravámenes hasta que se renueve el contrato de concesión o se modifique sustancialmente el régimen de peaje o tarificación.

f) *Tipologías de gravámenes.* Según el elenco de definiciones previsto en la nueva redacción del artículo 2 de la Directiva 1999/62, se prevén tres modalidades de tasas:

- *Tasas por infraestructura:* aquellas tasas percibidas con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro.
- *Tasas por congestión:* una tasa que grava a los vehículos con objeto de recuperar los costes de congestión soportados por

un Estado miembro y de reducir la congestión.

- *Tasas por costes externos:* aquellas tasas percibidas con objeto de recuperar los costes relacionados con uno o varios de los siguientes aspectos: a) la contaminación atmosférica provocada por el tráfico; b) la contaminación acústica provocada por el tráfico; o c) las emisiones de CO₂ provocadas por el tráfico.

Como detalles en relación con la aplicación de las tasas, se prevé que: a) la tasa por costes externos (relacionada con las emisiones de CO₂) no se aplique a los vehículos pesados que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas; b) dicha tasa, (en relación con la contaminación atmosférica provocada por el tráfico), se aplique a vehículos pesados desde el 25 de marzo de 2026; y c) se faculta a los Estados miembros para añadir un recargo a la tasa por infraestructuras en determinados tramos de carretera que sufran periódicamente problemas de congestión o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños medioambientales.

Consulta pública

España

Consulta Pública. El Consejo de Ministros aprueba el Anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible en primera lectura

El pasado 1 de marzo, el Consejo de Ministros aprobó el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible (el «Anteproyecto»), dando apertura

a la fase de consulta pública hasta el 13 de abril de 2022. Según se expuso en la referida reunión, en tanto resulte finalmente aprobada, dicha norma constituirá el marco jurídico que permitirá a las políticas de transporte y movilidad responder mejor a las necesidades de los ciudadanos; siendo el objetivo perseguido por la normativa proyectada, reorientar la movilidad hacia modelos de transporte sostenibles y más respetuosos con el medio ambiente.

El proyecto normativo incluye aspectos diferentes, tales como:

- La obligación para empresas que cuenten con plantillas de más de 500 trabajadores de elaborar planes de movilidad sostenible al trabajo, que deberán facilitar el uso de transporte público o compartido, el uso de vehículos eléctricos o bicicleta, la flexibilización de los horarios de entrada y salida o bien la implementación de teletrabajo.
- En el marco de la planificación y gestión de las infraestructuras y servicios de transporte, se concede el plazo de un año desde la entrada en vigor del Anteproyecto para establecer un nuevo mapa concesional de servicios de transporte regular de viajeros por carretera en el ámbito estatal. En el plazo de dos años desde la aprobación de dicho mapa concesional deberán estar adjudicadas todas las concesiones estatales comprendidas en el mismo y las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos segregados de antiguas concesiones estatales.
- Los procedimientos de licitación de las concesiones del nuevo mapa deberán iniciarse en el plazo máximo de seis meses desde la aprobación de la ley (aunque contempla la ampliación de dicho plazo otros seis meses de reputarse necesario). Las nuevas concesiones podrán incluir tráficos afectados por contratos en vigor al momento de la licitación, que se incorporarán al nuevo servicio a la fecha de finalización de éstos.
- Se aplicarán las siguientes reglas a las concesiones de transporte regular de viajeros de uso general, en las que se haya superado el plazo de duración del contrato sin que la Administración hubiera adjudicado las nuevas concesiones:
 - El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.
 - Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa en la legislación comunitaria, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato de concesión.
 - Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión serán objeto de tramitación urgente, que debe declararse expresamente por el órgano de contratación de forma debidamente motivada.
- Impulso de un modelo de transporte digital e innovador. A tales efectos, fomenta la digitalización y automatización del transporte y datos abiertos, para que desde las administraciones públicas se tenga un mayor conocimiento del sistema de transportes y movilidad para mejorar así la definición de las políticas públicas y la gestión del sistema, y tales datos sean accesibles para la creación de aplicaciones que permitan a la ciudadanía la toma de decisiones.
- Se incorpora la posibilidad de desarrollar bancos de prueba regulatorios («sandboxes») como espacios controlados en los que se podrán probar proyectos innovadores en el ámbito del transporte y la movilidad.

- Se prevé la explotación eficiente del servicio del transporte público colectivo urbano, en toda España, mediante la creación del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ).
- Se pretende la mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística, para lo cual incluye una serie de disposiciones al objeto de establecer nodos logísticos de importancia estratégica y de interés autonómico, incluyendo mecanismos de coordinación entre administraciones para lograr la mejora de la competitividad.
- Para garantizar el cumplimiento de lo anteriormente indicado, el Anteproyecto crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, cuya finalidad es ser el medio a través del cual las administraciones estatal, autonómica y local, cooperen e implementen la política de transportes y movilidad. Dicho sistema estará integrado por: a) la Conferencia Territorial de Movilidad y Transporte; b) el Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles; c) el Espacio de Datos Integrado de Movilidad («EDIM»), el cual consistirá en un sistema informático de información en el que se recopilarán datos sobre el uso de los distintos medios de movilidad para auxiliar a la administración en su toma de decisiones; y d) un documento de carácter orientativo para la planificación de la movilidad sostenible (denominado DOMOS).

Enmienda presentada por el Partit Demòcrata (PDeCAT) al Anteproyecto de Ley de Creación y Crecimiento de Empresas, 27 de abril de 2022

El Anteproyecto de Ley de Creación y Crecimiento de Empresas persigue el impulso de la inversión

productiva, la innovación y la modernización de las empresas, con reformas normativas para mejorar el clima de negocios e impulsar el emprendimiento en todo el territorio; dicho objetivo se incardina en el componente 13 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia orientado al impulso a la pequeña y mediana empresa.

A propósito de éste último extremo, el PDeCAT presentó el pasado 27 de abril (una vez aprobado el texto del anteproyecto por el Consejo de Ministros) una enmienda al referido proyecto normativo para añadir una disposición final al objeto de modificar la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre el Contrato de Agencia («LCA»), y sustituir así el contenido de su Disposición Adicional Primera para incorporar el siguiente contenido:

- a) Extensión de las indemnizaciones por clientela y por daños y perjuicios reguladas, respectivamente, en los artículos 28 y 29 de la LCA a los contratos de agencia y concesión, en el sector de distribución de vehículos sin que quepa pacto en contrario.
- b) En caso de extinción unilateral del contrato por parte del empresario, mediando o no justa causa para ello, el agente/concesionario percibirá una indemnización por clientela por un importe consistente en el margen medio anual (entendiendo por margen, la remuneración total pagada por el empresario al agente o concesionario con independencia de su modalidad o concepto, incluyendo cualquier otra compensación, incentivo o remuneración abonada por el empresario por el cumplimiento de objetivos variables o de cualquier otra índole) obtenido por el agente en los últimos 5 años (tal indemnización, en ningún caso, podrá ser inferior al 5% del volumen de ventas anuales del último ejercicio).

- c) En caso de que el contrato sea extinguido unilateralmente por el proveedor, el agente o concesionario tendrá derecho a percibir una indemnización por daños y perjuicios que comprenda: a) el importe de los eventuales incumplimientos contractuales; b) el importe correspondiente al valor de las inversiones específicas impuestas por el empresario o concedente, o las pactadas por las partes que, al tiempo de la extinción del contrato no hayan sido amortizadas (las cuales comprenderán las inversiones realizadas en el marco del contrato resuelto, así como al amparo de contratos anteriores entre las partes); y c) las indemnizaciones del personal laboral del que el agente o concesionario tenga que prescindir a razón de la terminación de la relación contractual.
- d) Las indemnizaciones previstas en los apartados a) y b) anteriores se predicán igualmente en caso de que la extinción contractual se realice de común acuerdo entre el empresario/concedente y el agente/concesionario o el vencimiento de su plazo.
- e) Para aquellos casos en que el mismo contrato de agencia/concesión regule la prestación de servicios posventa o de taller autorizado, ambos servicios serán considerados como relaciones separadas e independientes, de forma que: a) la extinción de una de las relaciones no conlleve la extinción automática de la otra; y b) la extinción del servicio de postventa también podrá dar lugar a las indemnizaciones por clientela y daños y perjuicios, en los mismos términos señalados.

En todo caso, dicha enmienda se presenta en el marco de la tramitación legislativa del Anteproyecto de Ley de Creación y Crecimiento de Empresas, por lo que deberá ser aprobada antes de su entrada en vigor.

Europa

Vehículos comerciales – pesos y dimensiones. Convocatoria de datos para una valoración y una evaluación de impacto realizadas paralelamente, de 21 de enero de 2022

En el marco de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Unión Europea, así como de su plan de acción se encuentra la revisión de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (la «Directiva»). Dicha normativa recoge las prescripciones relativas a los pesos y dimensiones máximas de los vehículos pesados utilizados en el transporte nacional e internacional para garantizar la libre circulación de mercancías, y se ha visto modificada en varias ocasiones a lo largo de su vigencia. La finalidad de la presente iniciativa es evaluar las distintas reformas normativas cursadas hasta el momento, en aras de identificar problemas en su aplicación e insuficiencias legislativas.

En palabras de la convocatoria de la presente revisión, la Comisión pretende atajar los siguientes problemas:

- a) La fragmentación del mercado del uso de vehículos de gran tamaño y con sobrepeso debido al mosaico de normas nacionales y a los diferentes requisitos de autorización que coexisten en el seno de la Unión Europea.
- b) El uso insuficiente de vehículos de combustible alternativo y de emisión cero y de dispositivos aerodinámicos en la parte trasera de los vehículos y cabinas aerodinámicas.

- c) La aplicación ineficaz e incoherente de las normas de transporte transfronterizo de vehículos pesados motivada por, una variedad de normas nacionales e internacionales no armonizadas, la falta de seguridad jurídica y las prácticas de control discriminatorias, y,
- d) la necesidad de adecuar las exigencias sobre pesos y dimensiones a las ambiciones climáticas previstas en el Pacto Verde Europeo, al tiempo que se mantengan los estándares actuales de seguridad vial.

Considerando los referidos problemas, mediante la presente iniciativa se persigue evaluar si las normas vigentes sobre pesos y dimensiones de los vehículos son adecuadas y eficaces a la hora de (i) garantizar el buen funcionamiento del mercado interior; (ii) mejorar el comportamiento medioambiental e las actividades de transporte; y (iii) salvaguardar la seguridad vial de los usuarios de las carreteras.

Sobre la base del resultado de la referida evaluación, la iniciativa analizará las opciones para abordar las deficiencias normativas y de mercado para articular la revisión de la Directiva para que ésta contribuya a: (i) ecologizar el transporte por carretera, mediante la aceleración de vehículos pesados de emisiones cero; (ii) garantizar la libre circulación de mercancías y las condiciones justas de competencia en el mercado interior del transporte por carretera, eliminando las barreras reglamentarias y de mercado; (iii) mejorar el cumplimiento de las normas de tráfico transfronterizo, mediante su clarificación y simplificación; y (iv) salvaguardar y mejorar la seguridad, en especial en lo relativo al uso de vehículos pesados en el transporte por carretera.

El resultado de la referida evaluación de impacto será necesario para traducir adecuadamente los objetivos en opciones de actuación concre-

tas, las cuales —eventualmente— se traducirán en iniciativas legislativas.

Consulta Pública. Seguridad de los vehículos. Homologación de tipo de turismos y furgonetas equipados con sistemas de emergencia de mantenimiento del carril (ELKS)

La presente iniciativa legislativa, que se encuentra en fase de adopción, se enmarca dentro de las nuevas normas de seguridad de los vehículos de la Unión Europea («UE»), las cuales obligan a los turismos y furgonetas a equipar sistemas de emergencia de mantenimiento de carril (por su nombre y acrónimo anglosajón ‘Emergency Lane Keeping System’ «ELKS») y la presente propuesta normativa viene a recoger las prescripciones técnicas y requisitos de ensayo para la homologación de vehículos equipados con dichos sistemas.

La propuesta está integrada por un proyecto de reglamento de ejecución en desarrollo del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, que se limita a concretar su ámbito de aplicación y finalidad y un anexo que desarrolla los requisitos y prescripciones técnicas a que deberán atenerse dichos sistemas.

Como requisitos generales, se establece que los ELKS deberán estar conformados por un sistema de aviso de cambio de carril (o por su nombre y siglas en inglés, ‘Lane Departure Warning System’ «LDWS») y por una función de control

direcciona correctivo ('Corrective Directional Control Function' «CDCF»).

Como prescripciones particulares de funcionamiento del ELKS, el proyecto normativo establece que éste deberá estar diseñado para minimizar los avisos e intervenciones a los movimientos intencionados de los conductores, fijando así: a) los umbrales de tolerancia de fallos del sistema; b) las prescripciones que deberán regir su desactivación (tanto manual como automática); c) las funcionalidades que deberá reunir la supresión automática del sistema en casos en que el conductor interviene de manera voluntaria; y d) los requisitos de ensayo para su homologación.

Asimismo, respecto de las particularidades que conforman los sistemas que integran el ELKS, el proyecto normativo fija, respecto del LDWS: a) los umbrales de velocidad en los que deberán activarse los avisos; y b) las prescripciones sobre cómo deben ser los avisos de salida de carril, y respecto del CDCF: a) los umbrales de velocidad en los que podrá (y deberá) intervenir; y b) los parámetros que deberán regir su intervención en la conducción. Finalmente el proyecto normativo concreta los parámetros que deberán regir los ensayos para la homologación del sistema.

Consulta Pública. Remolques pesados: normas de certificación basadas en las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible. 18 de marzo de 2022

El pasado 18 de marzo, la Comisión Europea sometió a consulta pública su propuesta de Reglamento de Ejecución del Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las prestaciones de los remolques pesados en cuanto a su influencia en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía de

emisiones cero de los vehículos de motor (el «Reglamento»), el cual se enmarca en el contexto normativo a continuación.

El Reglamento fija las normas de conformidad para, entre otros, la medición del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂; y a su vez el Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, establece en su artículo 7.1 la obligación de la Comisión de supervisar los referidos consumos y emisiones de CO₂. Para completar el referido régimen de supervisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento, complementa el marco jurídico en relación con los requisitos de homologación por lo que respecta a las emisiones y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, establece normas sobre la expedición de licencias para utilizar una herramienta de simulación con vistas a determinar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos nuevos que vayan a venderse, matricularse o ponerse en servicio en la Unión, así como para utilizar dicha herramienta de simulación y declarar los valores de emisiones de CO₂ y de consumo de combustible así determinados. Para ello, la Comisión desarrolló un software denominado «VETCO» que permite a los fabricantes realizar las referidas simulaciones.

No obstante, en la fundamentación de la presente propuesta normativa se pone de manifiesto que uno de los factores que tiene especial incidencia en los valores de consumo y emisiones de vehículos pesados, es el empleo de remolques, pues sin perjuicio de que éstos hayan de cumplir con los requisitos de homologación dictados por la normativa anteriormente referenciada, tales valores diferirán en función del tipo de remolque utilizado y tal diferencia no está

parametrizada dentro de los softwares de simulación actualmente empleados.

A propósito de lo anterior, el presente proyecto normativo fija la creación de un software para medir el impacto de los remolques en vehículos pesados (a efectos de cuantificar sus emisiones y consumos) regulando los siguientes extremos:

- a) Los requisitos de licencia y autorización para que los fabricantes empleen el software de simulación, detallando la documentación necesaria a aportar y el procedimiento de concesión.
- b) Las obligaciones de los fabricantes de especificar el rendimiento de sus vehículos y el impacto de los remolques sobre los valores de emisiones de dióxido de carbono y consumo, obtenidos a través de las oportunas simulaciones, y de registrar tales resultados. Asimismo, para evitar la alteración de tales resultados, los fabricantes deberán almacenar la información empleando un 'hash' criptográfico.
- c) Incorpora los parámetros y criterios a tener en cuenta a la hora de realizar la simulación, cuestiones éstas previstas fundamentalmente en el Anexo a dicho proyecto normativo.
- d) El régimen de responsabilidad de los fabricantes respecto del uso de la herramienta de simulación.

Consulta pública. Proyecto de Reglamento de Ejecución (UE) por el que se establecen normas para la aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación del sistema

de conducción automatizada (ADS) de los vehículos de motor

El presente Proyecto de Reglamento se configura como norma de desarrollo del contenido del artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública (el «Reglamento 2019/2144»), el cual regula los requisitos específicos relativos a los vehículos automatizados y los vehículos totalmente automatizados.

El proyecto normativo establece los requisitos para la homologación de los sistemas de conducción automatizada (por sus siglas en inglés, «ADS»), determinando los requisitos de funcionamiento y operatividad de las condiciones bajo las que ha de funcionar los ADS (llamados 'operational design domain', siendo sus siglas «ODD»), y las maniobras que los ADS deben realizar para operar los vehículos (llamadas 'dynamic driving tasks', por sus siglas «DDT»).

Los vehículos objeto de regulación bajo el presente proyecto, son aquellos de categorías M y N es decir, vehículos destinados al transporte de pasajeros y vehículos destinados al transporte de mercancías, completamente automatizados, para los siguientes casos de uso:

- a) Vehículos totalmente automatizados, diseñados y fabricados para el transporte de viajeros o de mercancías en una zona predefinida en un entorno urbano o suburbano.
- b) «Hub-to-hub»: vehículos totalmente automatizados o vehículos de modo dual diseñados y fabricados para el transporte de viajeros o

de mercancías en una ruta predefinida con puntos fijos de inicio y puntos fijos de inicio y finalización de un trayecto/viaje y que puede incluir un entorno urbano o suburbano o de autopista.

- c) «Aparcacoches automatizado»: vehículos de modo dual con un modo de conducción totalmente automatizado para aplicaciones de aparcamiento dentro de instalaciones de aparcamiento predefinidas. El sistema puede utilizar o no infraestructuras externas (por ejemplo, marcador de localización, sensores de percepción, etc.) de la instalación de aparcamiento para realizar la tarea de conducción dinámica.

La Propuesta normativa, incorpora cuatro anexos con el siguiente contenido: a) el Anexo I, la información que deben remitir los fabricantes al momento de presentar la solicitud de homologación; b) el Anexo II, los requisitos de homologación para los vehículos, y sus sistemas, de conducción autónoma; c) el Anexo III, los procedimientos de ensayo de los referidos sistemas; y d) el Anexo IV, el contenido del certificado de homologación de tipo UE.

Respecto de los requisitos de homologación de los ADS, el Anexo II determina los siguientes parámetros de funcionamiento:

- La respuesta y comportamiento de los DDT en condiciones normales de circulación.
- La respuesta y comportamiento de los DDT en circunstancias críticas de circulación.
- DDT en límites de ODD.
- La respuesta de los ADS respecto de maniobras de menor riesgo y condiciones de mínimo riesgo.

- Los criterios de interacción entre los usuarios y el vehículo.
- Requisitos de seguridad funcional y operacional de los sistemas ADS.
- Los requisitos técnicos y funcionamiento de los sistemas de ciberseguridad y gestión del software de los ADS.
- Requisitos y parámetros de funcionamiento del recopilador de datos del ADS.
- Operativa de la conducción manual (o intervención del conductor del vehículo) tras una maniobra o circunstancia de riesgo.
- Manual operativo.

Noticias

La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) publica un paquete de estándares para la digitalización de datos de transporte multimodal y el intercambio de documentos

El Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico («CFCCE/ONU») ha publicado un conjunto de estándares para la digitalización de los intercambios de datos de transporte intermodal para respaldar los movimientos de carga de la cadena de suministro global.

Dichos estándares comprenden especificaciones técnicas y herramientas de apoyo, tales como, subconjuntos de datos del Modelo de Datos de Referencia de Transporte Multimodal («MDR TMM») del CFCCE/ONU, esquemas XSD y estructuras de datos, entre otros, para documentos clave que acompañan a las mercancías transportadas

en movimientos a través de uno (o más) de los cinco modos de transporte clave.

Asimismo, se incluyen las estructuras de intercambio de datos para los movimientos de carga marítimos, fluviales, aéreos, por carretera y ferroviarios, y estos se alinean entre sí al ser cada uno un subconjunto del modelo general de Datos de Referencia Multimodal («TMM») del CFCCE/ONU, que en sí mismo forma parte del modelo de datos de referencia semántica de la cadena de suministro global de gran prestigio de CFCCE/ONU.

El objetivo de la promulgación de estos nuevos estándares es lograr un intercambio de datos fluido y eficiente, al tiempo que se limitan los contactos de persona a persona en la cadena de suministro, con el uso de estándares de las Naciones Unidas y herramientas informáticas modernas.

La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas elabora una propuesta de Reglamento Técnico relativo a los requisitos de la frenada de emergencia de vehículos pesados

Como nota introductoria cabe señalar que en el año 2012 se promulgó el Reglamento n.º. 131 de las Naciones Unidas, relativo a la obligación de los vehículos pesados nuevos de incorporar sistemas avanzados de frenada de emergencia (por sus siglas en inglés “AEBS”), dispositivo éste que se extendió a los turismos por medio del Reglamento n.º. 152 de las Naciones Unidas.

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, 2022. Todos los derechos reservados.

Sentado lo anterior, y al objeto de mejorar la seguridad en las carreteras, desde Naciones Unidas se ha elaborado un borrador de Reglamento Técnico para reforzar los sistemas AEBS, considerando la experiencia adquirida a lo largo de los últimos años tras su implementación, siendo sus principales notas características, las siguientes:

- a) Se prevén una serie de disposiciones para reforzar el sistema de frenado de emergencia en respuesta a la detección de objetos estáticos en la vía, aun en aquellos casos en los que los demás sistemas de advertencia equipados en el vehículo no han funcionado.
- b) El borrador normativo propone una mayor restricción de las condiciones en las que se puedan desconectar los sistemas de asistencia a la frenada de emergencia y, en caso de que se desactive, se fija que éstos deberán reactivarse automáticamente pasados 15 minutos.
- c) Para una mayor protección de los usuarios vulnerables de las vías, se prevé que los sistemas AEBS respondan a la detección de peatones hasta una velocidad de conducción de 20 km/h.
- d) Considerando la experiencia adquirida mediante el uso de tales sistemas, la propuesta reglamentaria exige que los sistemas AEBS sean más robustos y tengan en cuenta para su funcionamiento parámetros y situaciones acordes con la vida real.