

# G A \_ P

Gómez-Acebo & Pombo



## Automoción



Grupo Automoción

Gómez-Acebo & Pombo Abogados

2022 N.º 18

# Contenido

## Jurisprudencia..... 4

### • España ..... 4

— Sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Pamplona, número 76/2022, de 14 de marzo de 2022 – Acción de responsabilidad extracontractual: reclamación de lucro cesante derivado de un accidente de circulación..... 4

— Sentencia de la Audiencia Provincial de Santander, núm. 103/2022, de 20 de julio – Solicitud de nulidad de las condiciones generales de un contrato de renting ..... 4

— Compilación de Sentencias del Tribunal Supremo, Sección 3ª de la Sala de lo Contencioso-administrativo, núms. 3140/2022 y 3139/2022 de 20 de julio - Práctica de notificaciones en procedimientos administrativos sancionadores (Instituto Gallego de Consumo y de la Competencia) ..... 5

— Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 3ª), de 21 de septiembre de 2022 – Contrato de financiación de vehículo: insuficiencia probatoria en la acreditación de la condición de consumidor e inexistencia de abusividad de cláusula sobre reclamación por posiciones deudoras ..... 6

### • Europa ..... 8

— Auto del Tribunal de Justicia (Sala Décima) de 31 de enero de 2022 (petición de decisión prejudicial planteada por el Sąd Okręgowy w Łodzi — Polonia) — TM / EJ (Asunto C-28/21) (Procedimiento prejudicial — Artículo 99

del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 2009/103/CE — Artículo 3 — Obligación de cobertura de los daños materiales — Alcance — —Normativa de un Estado miembro que excluye la cobertura del lucro cesante por el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles..... 8

— Compilación de procedimientos prejudiciales – Caso «Dieselgate» - Aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en lo que respecta a los requisitos de homologación de sistemas de recirculación de gases de escape – Aplicación de la Directiva 1999/44/CE Derecho de desistimiento de consumidores. Asuntos C-145/50, de julio de 2022 ..... 9

## Legislación ..... 11

### • España ..... 11

— Referencia – Consejo de Ministros de 24 de mayo de 2022 - Compromisos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (C12 y C15). ACUERDO por el que se aprueba el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica de microelectrónica y semiconductores..... 11

— Referencia – Consejo de Ministros de 14 de junio de 2022 - Compromisos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (C1, R1). Real Decreto por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo ..... 12

<ul style="list-style-type: none"> <li>— Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia («CNMC»), IPN/CNMC/020/22, de 13 de julio de 2022, sobre el proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas ..... 13</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Europa ..... 18</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Propuesta de Prórroga del Reglamento de Exención por Categorías en el Sector de Vehículos de Motor y de introducción de actualizaciones en las Directrices suplementarias – 6 de julio de 2022 ..... 18</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Europa ..... 14</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Directiva (UE) 2022/738 del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de abril de 2022 por la que se modifica la Directiva 2006/1/CE relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera..... 14</li> <li>— Reglamento (UE) 2022/720 de la Comisión, de 10 de mayo de 2022, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión, Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas ..... 16</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Naciones Unidas ..... 19</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Propuesta de la serie 01 de enmiendas al Reglamento n.º 157 de las Naciones Unidas (Sistemas Automatizados de Mantenimiento de Carril) presentada por el Grupo de Trabajo sobre Vehículos Automatizados/Autónomos y Conectados – 22 de junio de 2022 ..... 19</li> <li>— Propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas para la armonización de los sonidos de alerta de marcha atrás - 21 de junio de 2022..... 21</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Consulta Pública ..... 18</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Noticias ..... 21</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— El Parlamento Europeo vota a favor de prohibir la matriculación de vehículos de combustión a partir del año 2035..... 21</li> </ul> </li> </ul>

# Jurisprudencia

## España

### **Sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Pamplona, número 76/2022, de 14 de marzo de 2022 – Acción de responsabilidad extracontractual: reclamación de lucro cesante derivado de un accidente de circulación**

Esta sentencia sobre el lucro cesante derivado de la paralización de un vehículo industrial es interesante por recopilar los razonamientos del Tribunal Supremo en materia de indemnización por lucro cesante y por su posible aplicación a supuestos del sector como son la paralización indebida por las autoridades de vehículos de movilidad sostenible u otros supuestos de reparaciones en los vehículos derivados de un posible vicio del mismo en la esfera de la responsabilidad del fabricante que puedan tener repercusión en diversos operadores como los *rent a car* o los operadores de renting o las empresas de *car-sharing*.

El Juzgador recopila los razonamientos del Tribunal Supremo en materia de lucro cesante y cita la doctrina por la que «acreditado el evento perjudicial y la conducta sancionable, el resarcimiento de daños y perjuicios conforme al artículo 1106 del [Código Civil] abarca a todo el menoscabo económico sufrido por el acreedor consistente en la diferencia que existe entre la actual situación del patrimonio que recibió el agravio y la que tendría de no haberse realizado el hecho dañoso, bien por disminución efectiva del activo, bien por la ganancia, pérdida o frustrada, pero siempre comprendiendo en su plenitud las consecuencias del acto lesivo, tanto en la esfera contractual como en la extracontractual<sup>1</sup>».

Asimismo, destaca que en dicha doctrina impera un reiterado criterio rigorista y restrictivo en su apreciación, por que la parte que invoque el lucro cesante deberá «probar que realmente se han dejado de obtener unas ganancias concretas que no han de ser dudosa o contingentes». No obstante, recuerda el Juzgador que «en supuestos como el presente de vehículos destinados a una explotación industrial, la jurisprudencia reconoce acreditado con carácter general la existencia de un lucro cesante por su paralización. Y es que resulta evidente que la privación forzosa de la herramienta básica de trabajo para un transportista como es su vehículo provoca, en abstracto, un perjuicio en forma de lucro cesante que merece ser indemnizado por el causante del siniestro y por su aseguradora de responsabilidad civil». Sentado lo anterior, el Juzgador aprecia la concurrencia de lucro cesante, pero entiende inadecuada la cuantía solicitada por la actora en atención a los hechos manifestados por las partes para su cálculo, y por ello lo limita (considerando los márgenes aportados en la prueba pericial) a 2.526,30 euros la indemnización a percibir por la demandante en concepto de lucro cesante.

### **Sentencia de la Audiencia Provincial de Santander, núm. 103/2022, de 20 de julio – Solicitud de nulidad de las condiciones generales de un contrato de renting**

Esta sentencia que aborda el recurso de apelación interpuesto frente al auto declarativo de nulidad de las cláusulas de relativas a la devolución de la bonificación sobre el precio en caso de terminación anticipada de la financiación,

<sup>1</sup> Sentencia del Tribunal Supremo n.º. 637/2018, de 19 de noviembre

contenidas en el contrato de financiación suscrito entre un particular y VOLKSWAGEN FINANCE para la adquisición de un vehículo. Dicho auto declarativo de nulidad, nace fruto del control de oficio de cláusulas abusivas que el juzgador de instancia llevó a cabo cuando conocía de un procedimiento monitorio incoado sobre la base del referido contrato.

Una de las cláusulas anuladas se refiere a la devolución de la bonificación inicial sobre el precio del vehículo, así como la subvención del servicio de mantenimiento en supuestos de pérdida del vehículo, pago anticipado de la financiación, desistimiento, o vencimiento anticipado por incumplimiento contractual.

Esta se trata de una cuestión que se sigue con interés en el sector y la sentencia analizada indica expresamente que dichas cláusulas no deben ser consideradas como nulas porque las bonificaciones sobre el precio se concedieron en atención a que la compra del vehículo fue objeto de financiación por una empresa vinculada al fabricante y que obtiene el correspondiente beneficio por el cobro de intereses derivados del aplazamiento.

Dice el Juzgador al respecto que se trata de una “medida que reequilibra la posición jurídica de las partes ante el fin anticipado del contrato de financiación por causa imputable a los prestatarios. Si la financiera bonifica el precio del coche es precisamente porque el cliente financia su adquisición condicha financiera, y porque obviamente la financiera obtiene una contraprestación económica con los intereses remuneratorios del préstamo. Si el préstamo se cancela de forma anticipada y no se abonan todos los intereses remuneratorios pactados, la financiera sufre un perjuicio económico porque deja de percibir ganancias por los intereses, pero bonifica el precio del coche en montante que, incluso, puede consistir en una suma superior a la abonada en concepto de intereses en la fecha de cancelación. En cambio, el usuario, en el caso de que no se

aplicase la estipulación controvertida, se beneficiaría injustificadamente, porque conservaría la rebaja en el precio evitando con la cancelación el pago de intereses. Ello evidencia que la cláusula por la que se pacta la devolución de las cantidades percibidas como rebaja del precio en caso de cancelarse anticipadamente el préstamo, no crea un desequilibrio, ni un perjuicio para el consumidor, sino, al contrario, su omisión o no aplicación ocasionaría un perjuicio económico para la entidad financiera”.

### **Compilación de Sentencias del Tribunal Supremo, Sección 3ª de la Sala de lo Contencioso-administrativo, núms. 3140/2022 y 3139/2022 de 20 de julio - Práctica de notificaciones en procedimientos administrativos sancionadores (Instituto Gallego de Consumo y de la Competencia)**

En el pasado Boletín n.º. 15 analizamos una compilación de autos del Tribunal Supremo en que se admitían a trámite los 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, respecto de las cuales 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; recursos éstos que el Alto Tribunal resuelve en las sentencias que aquí se analizan.

Volkswagen interpuso varios recursos de casación alegando que los referidos medios de notificación en papel le generaron indefensión, sobre la base de una interpretación de los artículos 14.2 y 41.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas («LPAC») contraria a

la que otros órganos jurisdiccionales venían estableciendo (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).

Habiendo admitido a trámite los distintos recursos presentados por Volkswagen, el Alto Tribunal procede a desestimarlos sobre la base del siguiente razonamiento.

De un lado, trae a colación su posición en procedimientos semejantes anteriores, y manifiesta que «Ante todo, tiene razón la representación de la Xunta de Galicia cuando señala que la notificación es un requisito de eficacia y no de validez del acto administrativo», y seguidamente delimita su análisis de la siguiente manera: «en el caso que examinamos la notificación de la resolución sancionadora no se tacha de defectuosa porque su contenido fuera incompleto, ni porque se omitiera en ella alguna indicación de las que la norma señala como necesarias, sino, únicamente, por haberse practicado la notificación en papel y no por medios electrónicos».

El Alto Tribunal, finaliza su razonamiento fijando que a lo largo del procedimiento, el Instituto Gallego de Consumo y de la Competencia, practicó varias notificaciones en formato papel que la recurrente admitió y que «no habiendo duda de que la recurrente tuvo pleno conocimiento de la resolución sancionadora notificada por esa vía, no cabe tachar de inválida tal notificación por haberse practicado de ese modo. A tal efecto es obligado tener presente que, según el citado artículo 41.1 de la Ley 39/2015, “(...) Con

independencia del medio utilizado, las notificaciones serán válidas siempre que permitan tener constancia de su envío o puesta a disposición, de la recepción o acceso por el interesado o su representante, de sus fechas y horas, del contenido íntegro, y de la identidad fidedigna del remitente y destinatario de la misma. La acreditación de la notificación efectuada se incorporará al expediente». Por ello concluye su resolución, inadmitiendo los recursos argumentando que «no cabe afirmar se haya causado indefensión a la recurrente. Por ello entendemos que el hecho de haberse llevado a cabo la notificación en papel constituye una irregularidad que carece de relevancia invalidante».

### **Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 3ª), de 21 de septiembre de 2022 – Contrato de financiación de vehículo: insuficiencia probatoria en la acreditación de la condición de consumidor e inexistencia de abusividad de cláusula sobre reclamación por posiciones deudoras**

Esta interesante sentencia aborda el recurso de apelación interpuesto por una particular frente a la sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia de A Coruña, en relación con los siguientes aspectos de un contrato de financiación de vehículos. La particular recurrente, suscribió en el año 2020 un contrato de financiación de un vehículo cuya Información Normalizada Europea contenía en su redacción, la advertencia de que en caso de que el financiado no realizara los pagos previstos en dicho contrato, se podrían originar graves consecuencias, fijando -asimismo- que en caso de impago, el financiado debería pagar desde el día siguiente a su vencimiento, un interés de demora del 10%, y los gastos de recobro para la recuperación de dicha deuda. Asimismo, cabe destacar que en el propio contrato, se dejó expresa constancia de que a) la actora trabaja para una empresa vinculada

al 'taxi'; b) que al momento de suscribir el contrato se le cobraría una comisión de apertura de, en torno a, 400 euros y; c) que en caso de impago se le cargaría una comisión de 30 euros.

A este respecto, la particular demanda a la entidad financiera manifestando la desproporcionalidad de los intereses de la financiación y la abusividad de las comisiones de apertura y de reclamación de posiciones deudoras. En este sentido, la mercantil demandada se opone a la demanda argumentando a) la existencia de mala fe por estar ante demandas industriales cuya pretensión última es la imposición de costas, b) aduciendo que no queda acreditada la condición de 'consumidora' de la demandante; y c) que al no haberse aplicado la comisión por recuperación de posiciones deudoras, la actora carecía de legitimación para instar su abusividad. La demandada, no obstante y en pos de una solución amistosa al litigio, accedió a la devolución del importe de la comisión de apertura.

El Juez de instancia falla desestimando las pretensiones de la demandante, razonando que (i) a la vista del contrato de financiación, cabe dudar sobre si la adquisición del vehículo fue con finalidad profesional (auto-taxi), en cuyo caso la actora no ostentaría la condición de consumidora; no quedando -por tanto- acreditada la condición de consumidora de la demandante; (ii) que la cláusula de recuperación de posiciones deudoras superó el control de incorporación y transparencia; y (iii) que al no haberse aplicado la referida cláusula, no procedía la restitución de cantidad alguna.

Así, la actora decide recurrir dicha resolución, arguyendo que a) ostenta la cualidad de consumidora, pues el vehículo no está destinado a prestar servicios de auto-taxi y que ésta no ejerce la profesión de taxista, sino que su ocupación es la de telefonista de dicha empresa; y b) sigue sosteniendo que la controvertida cláusula sobre reclamación de posiciones deudoras es abusiva.

A tales efectos la Audiencia provincial procede a desestimar ambos motivos de recurso, confirmando así la sentencia de primera instancia, sobre la base de los siguientes razonamientos:

De un lado, por lo que a la condición de consumidora de la apelante se refiere, la Audiencia trae a colación la definición de consumidor que aporta el Texto Refundido de la Ley General para la defensa de los Consumidores y Usuarios (en la redacción que confiere la Ley 3/2014), la cual establece que «son consumidores o usuarios las personas físicas que actúen con un propósito ajeno a su actividad comercial, empresarial, oficio o profesión», si bien el criterio sobre la finalidad de los bienes o servicios fue reemplazado por el criterio relativo a la celebración del contrato en el, en su caso, ámbito de una actividad empresarial o profesional. A tales efectos tanto la jurisprudencia comunitaria (Asuntos C-630-17 y C-498/16) como la del Tribunal Supremo (entre otras, las SSTS 250/2022, de 29 de marzo; 166/2022, de 1 de marzo; 700/2021, de 14 de octubre, etc.) afirman que la condición de consumidor se aplicará «sólo a los contratos celebrados fuera e independientemente de cualquier actividad o finalidad profesional, con el único objetivo de satisfacer las propias necesidades de consumo privado de un individuo».

Asimismo, y en referencia al presente asunto, la Audiencia recopila las Sentencias del Tribunal Supremo, números 391/2020, de 1 de julio; 23/2020, de 20 de enero; y 12/2020, de 15 de enero, las cuales establecen que los préstamos obtenidos para la financiación de un vehículo destinado al servicio de auto-taxi (o para la adquisición de la licencia para el desarrollo de dicha actividad) tienen la consideración de actividades profesionales y por tanto están excluidas de la legislación tuitiva de consumidores y usuarios.

Además de los anteriores razonamientos, la Audiencia pone de manifiesto que la recurrente no

aportó elementos probatorios suficientes (tales como, entre otros, el permiso de circulación del vehículo en el que se verifica el destino del mismo) y recuerda que el sistema procesal civil español no permite al tribunal consultar documentos públicos oficiales que no hayan sido aportados por las partes; sino que la iniciativa probatoria corresponde exclusivamente a los litigantes, sin que el tribunal pueda suplir las carencias o inactividad de una u otra parte.

Por lo que al segundo motivo de recurso se refiere, esto es la abusividad de la cláusula de recuperación de posiciones deudoras, la Audiencia cita la doctrina sentada por Tribunal Supremo a éstos efectos, estableciendo que la normativa financiera requiere que, para que puedan cobrarse comisiones se deben cumplir dos requisitos: a) que las comisiones retribuyan un servicio real prestado al cliente; y b) que los gastos del servicio se hayan realizado efectivamente. Además, en concreto respecto de las comisiones por reclamación de posiciones deudoras, el Banco de España estableció en su Memoria del Servicio de Reclamaciones de 2018 que para su validez es necesario que: (i) el devengo de la comisión esté vinculado a la existencia de gestiones efectivas de reclamación; (ii) que la comisión no se reitere para la reclamación de un mismo saldo; (iii) que la cuantía se única; y (iv) que no se aplique de manera automática.

Asimismo, la Audiencia cita el contenido de la sentencia del TJUE (Asunto C-621/17) la cual establece que «el requisito de que una cláusula contractual esté redactada de manera clara y comprensible no exige que las cláusulas contractuales que no hayan sido objeto de negociación individual contenidas en un contrato de préstamo celebrado con los consumidores, como las controvertidas en el litigio principal, que determinan con precisión el importe de los gastos de gestión y de una comisión de desembolso a cargo del consumidor, su método de cálculo y el momento en que han de abonarse, precisen

también todos los servicios proporcionados como contrapartida de los importes correspondientes».

Con todo ello, la Audiencia finaliza su razonamiento fijando que la referida cláusula no puede calificarse de abusiva, pues el cliente, conoció anticipadamente la cláusula; su contenido; la causa que motiva el cobro; su no aplicación automática; y el hecho de que dicha cláusula nunca llegó a aplicarse.

## Europa

**Auto del Tribunal de Justicia (Sala Décima) de 31 de enero de 2022 (petición de decisión prejudicial planteada por el Sąd Okręgowy w Łodzi — Polonia) — TM / EJ (Asunto C-28/21) (Procedimiento prejudicial — Artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 2009/103/CE — Artículo 3 — Obligación de cobertura de los daños materiales — Alcance — Normativa de un Estado miembro que excluye la cobertura del lucro cesante por el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles**

Éste auto aborda la cuestión prejudicial planteada por el Tribunal de Distrito de Łódź, en relación con el alcance del artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, y en particular, sobre si la legislación de cada Estado miembro debe garantizar que, la responsabilidad de la entidad aseguradora, cubra la totalidad de los daños,

incluidas las consecuencias del siniestro en forma de lucro cesante para el perjudicado.

Dicha cuestión se suscita a propósito de la redacción del apartado 1º del referido artículo 3, el cual establece que «cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, (...), para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro», y persigue delimitar qué se entiende por “medidas apropiadas”.

A este respecto el Alto Tribunal responde que el citado artículo 3, no se opone a que la legislación de un Estado miembro, no cubra el daño consistente en un lucro cesante, siempre que dicha limitación de la cobertura se aplique sin diferencia de trato en función del Estado miembro de residencia de la persona perjudicada o de la persona propietaria (o poseedora) del vehículo dañado.

### **Compilación de procedimientos prejudiciales – Caso «Dieselgate» - Aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en lo que respecta a los requisitos de homologación de sistemas de recirculación de gases de escape – Aplicación de la Directiva 1999/44/CE Derecho de desistimiento de consumidores. Asuntos C-145/50, de julio de 2022**

La presente sentencia analiza las cuestiones prejudiciales planteadas por un tribunal austríaco en relación con supuestos litigiosos semejantes relacionados con el Caso «Dieselgate». Este asunto vino motivado por equipamiento incorporado en motores diésel del fabricante “Volkswagen” consistente en un software que contaba con dos modos de funcionamiento: a) el primero de ellos, se activaba únicamente en fase de pruebas de homologación; mientras que b) el segundo modo se activaba en circunstancias

reales de conducción. El primer modo permitía una mayor recirculación de gases de escape (y por consiguiente, lograba unas menores emisiones de dióxido de carbono), mientras que el segundo recirculaba menos gases al motor y emitía una mayor cantidad de gases contaminantes.

El Tribunal Supremo de Austria plantea las siguientes cuestiones prejudiciales al TJUE:

- a) De un lado, plantea si el artículo 2.2,d de la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo (la «Directiva 1999/44»), (relativo a la presunción de conformidad de un determinado bien) debe interpretarse en el sentido de que «un vehículo de motor comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 715/2007 presenta la calidad habitual de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, y debe presumirse por tanto que es conforme al contrato de compraventa del que es objeto si, pese a haber recibido una homologación de tipo CE en vigor y poder, consecuentemente, utilizarse para circular por la vía pública, está equipado con un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del citado Reglamento».

A tal efecto, el TJUE recuerda que los vehículos únicamente pueden circular en la medida que su funcionamiento se ajuste a los requisitos de homologación previstos en la normativa comunitaria, debiendo asimismo contar con un certificado de conformidad que acredite tal extremo. Por consiguiente, el juzgador entiende que dado que el sistema de recirculación de gases no se ajusta a la normativa de homologación, cabe entender que la funcionalidad del vehículo «no presentaría la calidad y las prestaciones habituales de un bien del mismo tipo que el consumidor

puede fundadamente esperar, habida cuenta de la naturaleza del bien, en el sentido [de la citada Directiva]».

- b) Como segunda cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta «si el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento 715/2007 (el cual establece matiza la prohibición de que los sistemas de recirculación de gases cuenten con sistemas de desactivación, en tanto que éstos sirvan para evitar “averías” o “accidentes” del vehículo) debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación que garantiza el respeto de los valores límite de emisiones establecidos en dicho Reglamento únicamente en la ventana de temperaturas, de suerte que, en parte del territorio de la Unión, ese dispositivo solo es plenamente operativo durante seis meses al año aproximadamente, puede estar justificado en virtud de la citada disposición».

En este sentido el TJUE entiende que «únicamente los riesgos de averías o de accidentes inmediatos en el motor que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo pueden justificar el uso de un dispositivo de desactivación con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007»; respondiendo a ésta segunda cuestión, estableciendo que «la «necesidad» de un dispositivo de desactivación, (...) solo existirá cuando, en el momento de la homologación de tipo CE de ese dispositivo o del vehículo que va equipado con él, ninguna otra solución técnica permita evitar riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor que generarían un peligro concreto durante la conducción del vehículo».

- c) Finalmente, como tercera cuestión prejudicial se cuestiona si «el artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44 (que establece que los consumidores no tendrán derecho a resolver un contrato en casos de falta de conformidad de escasa importancia) debe interpretarse en el sentido de que una falta de conformidad consistente en la presencia, en un vehículo, de un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 puede calificarse como «de escasa importancia» en los casos en que el comprador hubiera adquirido de todas formas el vehículo aunque hubiera tenido conocimiento de la existencia y del funcionamiento del referido dispositivo».

En este sentido, el TJUE pone de manifiesto que no hay una definición concreta del término “de escasa importancia” por lo que procede a valorarlo en virtud de su uso habitual en el lenguaje y entiende que el mismo se predica respecto de “faltas de conformidad leves”.

No obstante, el Juzgador entiende que, en la medida que las anomalías en el funcionamiento del sistema de recirculación de gases hacen que éste no sea homologable, y que tal falta de homologación necesariamente conlleva la inaptitud del vehículo para la circulación, la falta de conformidad que atañe al presente litigio no puede considerarse leve sin perjuicio de que el consumidor advirtiera que el (buen o mal) funcionamiento del referido sistema no alteraría su decisión de compra.

Son cuestiones sumamente relevantes para el seguimiento de este tipo de casos en nuestra jurisdicción.

# Legislación

## España

### Referencia – Consejo de Ministros de 24 de mayo de 2022 - Compromisos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (C12 y C15). ACUERDO por el que se aprueba el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica de microelectrónica y semiconductores

El pasado 24 de mayo, el Consejo de Ministros aprobó el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica de microelectrónica y semiconductores, al objeto de reforzar las capacidades de diseño y producción de la industria de la microelectrónica y los semiconductores en España, desde una perspectiva integral, y favorecer la autonomía estratégica nacional y de la UE en este sector, en línea con lo previsto en la Ley Europea de Chips recientemente propuesta por la Comisión Europea.

Para ello, se prevé la movilización de una inversión pública de 12.250 millones de euros hasta el año 2027 y -asimismo- desplegará una serie de mecanismos de colaboración público-privada.

A través de este plan estratégico se pretende abordar la problemática de la escasez de semiconductores que viene aquejando el panorama industrial durante los últimos años y la dependencia de terceros países y -de tal manera- contribuir a acelerar la autonomía de Europa en la fabricación de chips.

Para ello, se adoptarán once actuaciones en torno a 4 pilares estratégicos (indicados a continuación). Asimismo, para asegurar la coordinación, efectividad y coherencia de las actuaciones se creará un Comisionado Especial para la Gobernanza del PERTE Chips. Los principales ejes de actuación de éste PERTE junto con sus partidas presupuestarias serán las siguientes.

#	Eje	Presupuesto (M)
<b>1</b>	<b>EJE 1 – Refuerzo de la capacidad científica</b>	<b>1.165</b>
1.1	Actuación 1. Desarrollo de I+D+i sobre microprocesadores de vanguardia y de arquitectura alternativas.	475
1.2	Actuación 2. Desarrollo de I+D+i en fotónica integrada.	150
1.3	Actuación 3. Desarrollo de I+D+i en desarrollo de chips cuánticos.	40
1.4	Actuación 4. Línea de financiación al IPCEI de Microelectrónica y Tecnologías de la Comunicación.	500
<b>2</b>	<b>EJE 2 – Estrategia de Diseño</b>	<b>1.330</b>
2.1	Actuación 5. Creación de empresas fables de diseño de microprocesadores de vanguardia y de arquitecturas alternativas.	950
2.2	Actuación 6. Creación de líneas pilotos de pruebas	300
2.3	Actuación 7. Creación de una Red de educación, formación y capacitación en materia de semiconductores.	80
<b>3</b>	<b>EJE 3 – Construcción de plantas de fabricación en España</b>	<b>9.350</b>
3.1	Actuación 8. Disponer de capacidad de fabricación por debajo de los 5nm.	7.250
3.2	Actuación 9. Disponer de capacidad de fabricación por encima de los 5nm.	2.100
<b>4</b>	<b>EJE 4 – Dinamización de la industria de fabricación TIC española</b>	<b>400</b>
4.1	Actuación 10. Esquema de incentivos a la industria manufacturera TIC.	200
4.2	Actuación 11. Creación de un fondo de chips.	200

## Referencia – Consejo de Ministros de 14 de junio de 2022 - Compromisos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (C1, R1). Real Decreto por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo

El pasado 14 de junio, el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto para la modificación del Código Técnico de la Edificación, así como del Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 “Instalaciones con fines especiales, para facilitar el despliegue de la infraestructura de recarga para el impulso del vehículo eléctrico”.

Ésta normativa completa la transposición al ordenamiento español de la Directiva (UE) 2018/844 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética de los edificios la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética, y establece las exigencias básicas de calidad de edificación, definiendo una nueva sección del “Documento Básico de Ahorro de Energía”<sup>2</sup>, donde se fija la dotación mínima de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos con la que deben contar los edificios nuevos y las intervenciones en edificios existentes de determinada entidad.

Tales exigencias varían en atención a si los edificios se adscriben a uso residencial, no residencial u otros:

- Para los edificios de uso residencial privado, con más de 20 plazas de aparcamiento, este Real Decreto exige canalizaciones que sirvan como preinstalación de las infraestructuras de recarga para el 100% de las plazas de aparcamiento.
- Para los edificios de usos distintos al residencial privado, con más de 10 plazas de aparcamiento, la norma exige canalizaciones que sirvan como preinstalación de las infraestructuras de recarga para el 20% de las plazas de aparcamiento, así como la instalación de un punto de recarga cada 40 plazas o fracción.
- La exigencia de puntos de recarga se eleva a un punto de recarga cada 20 plazas o fracción para los edificios que pertenezcan a la Administración General de Estado.

Éstas modificaciones forman parte de las reformas incardinadas en el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, particularmente, en el Componente 1, denominado «Plan de despliegue de la infraestructura de recarga y de impulso del vehículo eléctrico», y pretende dar un paso más allá en la mejora de la eficiencia energética de la edificación para lo cual, extiende la obligación de incorporar sistemas de generación de energía procedente de fuentes renovables a los edificios de uso residencial privado con más de 1.000 m<sup>2</sup> construidos. También fija este umbral de 1.000 m<sup>2</sup> construidos para establecer la misma exigencia en edificios de otros usos, umbral que antes de esta modificación reglamentaria se situaba en los 3.000 m<sup>2</sup> construidos.

<sup>2</sup> Dicho documento tiene por objeto sentar las reglas y procedimientos para cumplir el requisito básico de ahorro de energía, de conformidad con el artículo 15 del Real Decreto 314/2006, el cual fija que el referido objetivo de ahorro de energía se asiente en el uso racional de energía para la utilización de edificios, reduciendo a límites sostenibles su consumo y lograr que las fuentes de abastecimiento de energía sean de tipo renovable. Para la consecución de tales objetivos, los edificios deberán ser proyectados, construidos y mantenidos de conformidad con los requisitos del referido Real Decreto 314/2006.

## **Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia («CNMC»), IPN/CNMC/020/22, de 13 de julio de 2022, sobre el proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas**

El pasado 16 de marzo de 2021, se promulgó el Real Decreto 159/2021, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas (el «RD 159/2021»), en desarrollo del artículo 51 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial («LTSV»): “obligaciones en caso de accidente o avería”. En concreto, a) estableció la regulación de los servicios de auxilio en las vías públicas y b) fijó los requisitos técnicos exigibles para la certificación de los dispositivos V-16, que incorporan una nueva función de geolocalización. En este sentido, es preciso recordar que el RD 159/2021 cambió la señal de preseñalización de peligro, pasando de los dos triángulos reflectantes a una señal luminosa que se sitúa encima del vehículo sin que, para ello, sea necesario abandonar el mismo. Asimismo, dicha normativa fija la obligatoriedad de que este dispositivo contara con un sistema de geolocalización a partir del 1 de enero de 2026.

No obstante, desde el Ministerio de Interior se advirtió la necesidad de matizar ciertos aspectos del RD 159/2021, mediante proyecto normativo. Esta propuesta normativa, ha sido analizada por la CNMC en su informe de 13 de julio de 2022 y al respecto concluye lo siguiente.

En primer lugar, una de las modificaciones pretendidas por el proyecto normativo es restringir las funcionalidades de los dispositivos V-16 a la emisión de una señal luminosa y la geolocalización del vehículo averiado, A este respecto, la CNMC establece que sin cuestionar la razonabilidad de

exigir una serie de requisitos técnicos en todos los dispositivos, «se [aconseja] una redacción [de la norma] que no desincentive la innovación en el desarrollo de tales dispositivos por parte de los fabricantes (...) [para] asegurar que la regulación garantice el (...) cumplimiento de los requisitos técnicos (...) pero que no impida[n] la posibilidad de introducir otras funcionalidades (...) que, sin poner en riesgo lo anterior, puedan ser de interés para los usuarios».

Asimismo, el proyecto normativo exige un nuevo certificado de verificación periódica del control de la producción de los dispositivos V-16, el cual (según enuncia el texto propuesto) será emitido por un servicio técnico de la conformidad de la producción designado para el Reglamento CEPE/ONU 65 y atendiendo a los requisitos previstos en dicho Reglamento. Se justifica este extremo en la necesidad de evitar que, una vez certificado un determinado producto se disminuya su calidad. A este respecto, la CNMC no cuestiona el riesgo de disminución de la calidad de los dispositivos V-16, pero en relación con la necesidad de que los certificados sean emitidos por un servicio técnico de conformidad con el Reglamento CEPE/ONU 65, la autoridad de la competencia considera necesario señalar la necesaria salvaguarda de la libertad de prestación de dichos servicios de certificación. Lo anterior se debe a que el Reglamento General de Vehículos (el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre) permite que la certificación la realicen tanto a) laboratorios acreditados al amparo de la norma UNE EN-ISO 17025; o b) por cualquier otro organismo nacional de acreditación permitido por el Reglamento CE n.º. 765/2008, por lo que la CNMC considera que el texto del proyecto normativo conllevaría limitar el ámbito fijado por el Reglamento General de Vehículos.

Finalmente, la propuesta normativa introduce un nuevo apartado en el que precisa que la certificación para el envío de datos desde el dispositivo V-16 deberá concordar con la plataforma

del vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico, lo cual -conforme señala la CNMC- contradice lo establecido por dicha dirección general en su resolución de 30 de noviembre de 2021 en ese mismo sentido, en la que establece el protocolo para el envío de datos desde el dispositivo V-16, si bien matiza que cabrán soluciones tecnológicas alternativas que permitan dicho envío de datos en la medida que sus parámetros de funcionamiento sean certificados. Por consiguiente, la CNMC entiende que la redacción debería modificarse para que no limite la aplicación de otras soluciones tecnológicas que compartan idéntica funcionalidad.

### **Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor**

Esta norma, conocida popularmente como la “ley ciclista” busca mejorar el régimen de protección sobre los ciclistas y peatones; particularmente, modifica la anterior redacción del Código Penal la cual, en supuestos de accidentes de tráfico con resultado de muerte o lesiones, fruto de una infracción grave de la normativa de tráfico y circulación, ocasionados por imprudencia, se confería a los jueces la facultad de apreciar y moderar el grado de imprudencia del conductor implicado. En este sentido, determinados colectivos (tales como la Mesa Española de la Bicicleta) denunciaron el hecho de que en la práctica, hechos como los anteriormente descritos son graduados como “imprudencias leves” las cuales no llevan aparejadas un régimen penal de responsabilidad.

En esencia, se introduce una modificación legislativa que establece que, en todo caso, si se determina judicialmente que tuvo lugar una imprudencia al volante, concurriendo -asimismo- una infracción grave de la normativa de tráfico con resultado de muerte o lesiones, la imprudencia

(desde una perspectiva penal) deberá necesariamente calificarse como ‘menos grave’ o ‘grave’, dando así lugar a la necesaria apreciación de responsabilidad penal.

De otro lado, se reduce la pena para aquellos delitos de lesiones que no requieran de tratamiento quirúrgico o invalidantes, que se produzcan por imprudencia ‘menos grave’. Asimismo, se elimina el hecho de que resulte facultativo fijar la sanción de privación del derecho de conducir vehículos y se fija su imposición obligatoria.

Finalmente, se plantean dos medidas: a) de un lado, se modifica la de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, fijando la obligatoriedad para la autoridad administrativa de poner en conocimiento de la autoridad judicial los hechos derivados de infracciones de tráfico con resultado de lesión o muerte, acompañando tal comunicación con el oportuno atestado; y b) en aquellos casos en que se produzca un resultado de muerte por imprudencia menos grave empleando un vehículo, se permitirá la persecución de oficio del delito sin que sea necesaria la denuncia de la persona agraviada.

## **Europa**

### **Directiva (UE) 2022/738 del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de abril de 2022 por la que se modifica la Directiva 2006/1/CE relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera**

Esta Directiva, viene a modificar la Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (la

«Directiva 2006/1»). Esta última faculta a los Estados Miembros para limitar la utilización, por empresas establecidas en sus respectivos territorios, de vehículos de alquiler cuyo peso total autorizado (carga incluida) exceda de 6 toneladas para operaciones de transporte por cuenta propia, e -igualmente- no obliga a dichos Estados a autorizar la circulación dentro de sus territorios de vehículos alquilados matriculados en otros Estados Miembros.

Por ello, con la presente modificación se persigue posibilitar que las empresas de transporte por carretera puedan utilizar dentro de los Estados Miembros vehículos de alquiler matriculados en otros estados de la Unión, estableciendo -al efecto- las siguientes consideraciones:

a) De un lado, la circulación de vehículos de alquiler no deber obstaculizar el seguimiento (y control de la legalidad) de las operaciones de transporte en Estados miembros distintos del de su lugar de origen por lo que se modifica el artículo 2 de la Directiva 2006/1, precisando como requisito para que un determinado Estado miembro permita la circulación en su territorio de vehículos matriculados en otro (adicionalmente a que haya sido debidamente puesto en circulación conforme a la legislación de ese otro estado), que éstos se utilicen con arreglo a los Reglamentos (CE) n.º. 1071/2009 y (CE) n.º. 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo; esto es en cumplimiento de las condiciones para el ejercicio de la profesión de transportista y de la normativa para acceder al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera respectivamente.

Asimismo, para flexibilizar los requisitos de presentación de la referida documentación, se modifica el apartado 2 del artículo 2 de la Directiva 2001/6, permitiendo su presentación en formato electrónico.

b) Como principal novedad, se encuentra la modificación del artículo 3 de la Directiva 2006/1, el cual faculta a los Estados miembros a limitar el transporte por su territorio de vehículos alquilados en otros estados cuya masa máxima (con carga) exceda de 6 toneladas y deroga éste requisito, sustituyendo dicha habilitación facultando a los Estados miembros a lo siguiente:

- Para limitar el período de utilización del vehículo alquilado dentro de su territorio, siempre que se permita la utilización del vehículo alquilado por la misma empresa de transporte por carretera durante un período de al menos dos meses consecutivos de cualquier año civil; en tal caso, el Estado miembro podrá exigir que la duración del contrato de alquiler no sea superior al período fijado por ese Estado miembro.
- Para exigir que el vehículo alquilado se matricule de conformidad con sus normas nacionales en materia de matriculación tras un período no inferior a treinta días; en tal caso, el Estado miembro podrá exigir que la duración del contrato de alquiler no sea superior al período de circulación previo a la obligación de matriculación.
- Para limitar el número de vehículos alquilados que puede utilizar una empresa siempre que el número mínimo de vehículos permitidos sea al menos el 25 % del parque de vehículos de transporte de mercancías de que disponga la empresa bien el 31 de diciembre del año anterior a la utilización del vehículo alquilado, bien el día en que la empresa comience a utilizar el vehículo alquilado, según determine el Estado miembro; No obstante, en el caso de las empresas que tengan un parque móvil total de más de

uno y menos de cuatro vehículos, se les permitirá utilizar al menos un vehículo de alquiler; el número mínimo se refiere al parque de vehículos de mercancías de que disponga la empresa sobre la base de los vehículos matriculados o puestos en circulación de conformidad con la legislación de cada Estado miembro.

- Para limitar la utilización de este tipo de vehículos para operaciones de transporte por cuenta propia.
- c) Finalmente, para garantizar un adecuado nivel de control y supervisión de la seguridad por parte de los Estados miembros, se introduce un nuevo artículo 3bis a la Directiva 2006/1, el cual prevé las herramientas y mecanismos de registro y colaboración a ser implementados para registrar y supervisar el uso de vehículos alquilados para el transporte de mercancías por carretera.

### **Reglamento (UE) 2022/720 de la Comisión, de 10 de mayo de 2022, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión, Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas**

Este Reglamento pretende modernizar la normativa, en materia de derecho de la competencia, relativa a la distribución comercial y dar respuesta a los nuevos modelos de comercialización *online* y viene a revisar el contenido de la anterior normativa, el Reglamento (UE) n.º. 330/2010 de la Comisión, de 20 de abril de 2010.

Ésta nueva normativa, guarda la misma estructura que la regulación a la que sucede, estableciendo en su artículo 2 una exención general a la prohibición de los acuerdos restrictivos de la competencia para los acuerdos verticales en los

que: a) el proveedor y el distribuidor no superen el 30 % de cuota de mercado en sus respectivos mercados; y b) que el acuerdo en cuestión no contenga una restricción especialmente grave de la competencia. En este sentido, las principales novedades introducidas por ésta normativa son las siguientes:

- a) Aspectos en relación con la distribución dual, siendo ésta aquella en la que un determinado fabricante distribuye sus productos directamente en el mercado, además de venderlos a otros distribuidores, de tal modo que el fabricante compite con sus propios distribuidores. A éstos efectos, el Reglamento prevé en su artículo 2.4 que se aplique la exención en la medida que el acuerdo entre fabricante y distribuidores cumpla con las siguientes características: a) de un lado, que el acuerdo sea recíproco; b) que el proveedor sea, a la vez, fabricante y distribuidor, y que su distribuidor no sea competencia en la fabricación; y/o c) que el proveedor sea prestador de servicios en línea (y preste sus servicios en distintos niveles) y su distribuidor lo sea al por menor y no compita con el proveedor a su mismo nivel.

Asimismo, por lo que a distribución dual e intercambios de información se refiere, el Reglamento prevé en el apartado 5 de su artículo 2 que la exención anterior, no se aplicará a aquellos intercambios de información entre proveedor y comprado que (i) no estén directamente relacionados con la aplicación del acuerdo vertical; o (ii) no sean necesarios para la mejora de la producción o distribución de los bienes.

Finalmente, el apartado 6 del artículo 2 del Reglamento distingue las situaciones que son, propiamente de distribución dual de la figura de los proveedores de servicios de intermediación en línea, fijando la inaplicación de la exención a aquellos acuerdos verticales

relativos a la prestación de servicios de intermediación en línea en los que el proveedor de los servicios de intermediación en línea sea una empresa competidora en el mercado de referencia para la venta de los bienes o servicios intermediados.

- b) Aspectos relativos al tratamiento de las restricciones de las ventas en línea. En este sentido, el Reglamento prevé la posibilidad de que el proveedor imponga al comprador ciertas restricciones a la venta en línea, o restricciones de la publicidad en línea en la medida que no tengan como efecto (bien sea directo o indirecto) impedir el uso efectivo de internet por parte del comprador o sus clientes para vender los bienes o servicios contractuales.
- c) Igualmente, una importante novedad al respecto es la posibilidad de fijar precios duales (aquella práctica consistente en que el fabricante aplique un precio distinto para la venta de un mismo producto, en función de si el distribuidor lo va a vender *online* o fuera de línea), el Considerando n.º. 15 (y el artículo 4) del Reglamento no las califica como conductas especialmente graves, por lo que se contempla como exención la fijación de precios diferentes para la venta en línea y fuera de ésta, en la medida que ello no suponga un impedimento a compradores o clientes, para vender o revender sus bienes o productos *online*.
- d) Extremos relativos a las obligaciones de paridad, esto es, aquellas que prohíben a una determinada empresa ofrecer a terceros mejores precios o condiciones contractuales. A tal efecto, conforme al Reglamento quedan exentas de la aplicación del artículo 101.1 del TFUE éstas obligaciones de paridad salvo que en el caso concreto que éstas afecten a un minorista que impidan a una empresa vender en un proveedor de servicios de intermediación

en línea en mejores condiciones que en otra plataforma competidora.

- e) De otro lado, encontramos los siguientes aspectos en relación con la distribución exclusiva (definidos como aquellos en los que el proveedor se reserva en exclusiva para sí o para un máximo de cinco compradores un territorio o un grupo de clientes y restringe las ventas activas del resto de sus compradores en dicho territorio o grupo), el artículo 4, b) del Reglamento prevé la inaplicación de la exención a dichos modelos de distribución, salvo que se ajusten a los siguientes requisitos: (i) que los acuerdos convenidos entre las partes limiten las ventas activas o pasivas de los distribuidores a distribuidores no autorizados situados en el territorio de la distribución exclusiva; (ii) que los acuerdos restrinjan el lugar de establecimiento de los distribuidores autorizados; (iii) que los acuerdos restrinjan las ventas activas o pasivas de componentes a clientes que los usen para fabricar el mismo tipo de bienes que el proveedor, (d) que los acuerdos limiten las ventas activas o pasivas a los usuarios finales por parte de un distribuidor autorizado que opere en el nivel del comercio al por mayor, o que (e) los acuerdos restrinjan las ventas activas de los distribuidores de una red de distribución selectiva y de sus clientes al territorio reservado para un distribuidor exclusivo.
- f) Finalmente, en caso de que el proveedor opere un sistema de distribución selectiva, aquellos acuerdos que obren la restricción del territorio (o clientes) en el que, los miembros del sistema de distribución selectiva puedan vender (activa o pasivamente) sus bienes o servicios no podrán beneficiarse de la exención prevista en el artículo 101.3 del TFUE, salvo que: (i) se restrinjan las ventas activas por parte de los miembros del sistema de distribución y de sus clientes directos en un territorio, o a un grupo de clientes reservado

al proveedor, o asignado por el proveedor exclusivamente, a un máximo de cinco distribuidores exclusivos; (ii) se restrinjan las ventas (activas o pasivas) por parte de los miembros del sistema de distribución y de sus clientes a distribuidores no autorizados situados en el territorio en el que opera el sistema de distribución selectiva; (iii) se restrinja el lugar de establecimiento de los miembros del sistema de distribución selectiva; (iv) se

restrinjan las ventas activas o pasivas a los usuarios finales por parte de los miembros del sistema de distribución selectiva que operen al nivel de comercio al por mayor; y/o (v) se restrinja la facultad de vender activa o pasivamente componentes suministrados con el fin de su incorporación a un producto, a clientes que tengan intención de usarlos para fabricar el mismo tipo de bienes que el productor.

## Consulta Pública

### Europa

#### **Propuesta de Prórroga del Reglamento de Exención por Categorías en el Sector de Vehículos de Motor y de introducción de actualizaciones en las Directrices suplementarias – 6 de julio de 2022**

El pasado 6 de julio de 2022, la Comisión Europea publicó un proyecto de Reglamento por el que se prorroga el periodo de validez del Reglamento (CE) n.º. 461/2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor (el «RECVM»), junto con un proyecto de Comunicación, por la que se modifica la Comunicación de la Comisión que contiene las Directrices suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos de motor (las «Directrices»).

El referido reglamento exige a los acuerdos verticales relativos a las condiciones en las que las partes pueden comprar, vender o revender

recambios o prestar servicios de reparación y mantenimiento de vehículos de motor de la aplicación del artículo 101, apartado 1, del Tratado, con determinadas limitaciones; mientras que las Directrices establecen los principios para evaluar, con arreglo al artículo 101 del Tratado, las cuestiones particulares que surjan en el marco de tales acuerdos.

En este sentido la Comisión Europea realizó una evaluación de la referida normativa y en éstas concluyo que tales instrumentos siguen siendo útiles y pertinentes para las partes interesadas dentro del mercado del automóvil, por lo que -a tales efectos- propone: a) prorrogar 5 años la duración del RECVM, esto es, hasta el 31 de mayo de 2028; y b) introducir pequeñas actualizaciones específicas a las Directrices.

Por lo que a la prórroga de la vigencia del RECVM se refiere, la evaluación de la Comisión determinó que, sin perjuicio de que el mercado de la automoción no haya visto fuertes variaciones desde el año 2010, actualmente se enfrenta a 3 retos principales: a) la evolución tecnológica (especialmente en lo referido a los datos generados por los vehículos); b) la presión para adaptar sus grupos de propulsión por medios más sostenibles

y respetuosos con el medio ambiente; y c) los cambios en los patrones de movilidad. En este sentido, la Comisión estima que éstos cambios tendrán un impacto (aún no cuantificable) en los próximos años y por ello considera que prorrogar la vigencia de ésta normativa para constatar en mayor medida la influencia que, en el derecho de la competencia, pueda tener esta evolución.

Finalmente, por lo que a las Directrices se refiere, actualmente éstas abordan los principios de la competencia aplicables en virtud del artículo 101 del TFUE, a otros insumos clave para la reparación de vehículos, pero no hacen referencia explícita a los datos generados por los vehículos. En este sentido, la Comisión destaca la necesidad de actualizar las Directrices y amplía los principios ya existentes para el suministro de información técnica, herramientas y formación, de modo que abarque explícitamente los datos generados por los vehículos necesarios para la prestación de servicios de reparación y mantenimiento. Estos cambios aportarán claridad a las empresas en cuanto a la manera en que la Comisión considera las cuestiones relacionadas con el acceso a los datos generados por los vehículos a la hora de evaluar los acuerdos verticales entre fabricantes de vehículos y sus redes autorizadas con arreglo al artículo 101 del TFUE.

## Naciones Unidas

### **Propuesta de la serie 01 de enmiendas al Reglamento n.º 157 de las Naciones Unidas (Sistemas Automatizados de Mantenimiento de Carril) presentada por el Grupo de Trabajo sobre Vehículos Automatizados/Autónomos y Conectados – 22 de junio de 2022**

A propósito de la sesión número 187 del Foro Mundial para la Armonización de Reglamentos de Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas («CEPE»), el Grupo de Trabajo sobre Vehículos Automatizados/Autónomos y Conectados presentó su propuesta para modificar el Reglamento CEPE n.º. 157<sup>3</sup> el cual supondría un hito regulatorio en relación con los Sistemas de Conducción Autónoma (en lo sucesivo, por sus siglas en inglés «ADS», Automated Driving System) pues amplía la velocidad máxima de estos sistemas en los turismos y vehículos comerciales ligeros a los 130 km/h bajo determinadas condiciones de tráfico, y permitirá que los Sistemas Automatizados de Mantenimiento de Carril (en adelante, por sus siglas en inglés, Automated Lane Keeping Systems, «ALKS») realicen cambios de carril de manera automática. Entrará en vigor en Enero de 2023.

Así, ésta propuesta normativa tiene su eje en cinco aspectos principales: a) la seguridad del sistema ALKS y su respuesta ante posibles fallos; b) disposiciones relativas a la interfaz hombre-máquina/información sobre el operador; c) prescripciones relativas a la detección y respuesta a objetos y eventos (por sus siglas en inglés «OEDR»); d) requisitos sobre almacenamiento de datos para la conducción automatizada; y e) prescripciones relativas a ciberseguridad y actualizaciones de software.

En relación con la seguridad del sistema ALKS, como requisitos generales se fija la necesidad de que éste realice todas las tareas dinámicas de la conducción en tanto éste esté activado debiendo -asimismo- responder ante todas las circunstancias de la conducción incluyendo los casos en que el conductor cometa fallos en la misma. En este sentido, el sistema deberá funcionar en

<sup>3</sup> 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

torno al principio de minimización y mitigación de los riesgos inherentes a la circulación. A tal efecto, el sistema deberá responder evitando posibles colisiones, deberá anticipar los movimientos de los demás usuarios de la vía, deberá responder a la aparición de vehículos de emergencia, y -en términos generales- deberá operar de acuerdo con la normativa de tráfico y seguridad vial del país en que se sitúe el vehículo que lo equípe.

Como principal novedad en este sentido, se amplía la velocidad operativa del referido sistema pasando de 60 km/h a 130 km/h en la medida que las circunstancias del tráfico y de la vía lo permitan; siendo éstas: a) que la vía por la que se circule cuente con una separación física entre los sentidos del tráfico; b) que en dicha vía no circulen peatones y/o ciclistas; y c) que no haya otras circunstancias que hicieran peligrosa dicha operativa automática.

De otro lado, sin perjuicio de que el sistema permita la conducción autónoma del vehículo, la presente propuesta prevé la disponibilidad operativa del conductor a lo largo del funcionamiento de la conducción autónoma. En este sentido, el sistema deberá verificar que el asiento del conductor esté ocupado (y su cinturón de seguridad debidamente colocado) y en caso de que el sistema determine la no disponibilidad del conductor emitirá las señales visuales acústicas y visuales oportunas. Asimismo la presente propuesta normativa prevé las prescripciones para la activación y desactivación del ALKS debiendo, entre otros aspectos, contar con una opción que requiere de una intervención activa y a conciencia por parte del conductor (en aras de evitar posibles fallos y/o activaciones o desactivaciones no intencionadas)

De otro lado, en relación con el OEDR, los sistemas deberán reunir los siguientes requisitos: El

vehículo equipará un sistema de detección que le permita, como mínimo, determinar el entorno de conducción (por ejemplo, la geometría de la carretera, las marcas de los carriles) y la dinámica del tráfico, a) a lo largo de toda la anchura de su propio carril de circulación, de toda la anchura de los carriles de circulación inmediatamente a su izquierda y a su derecha, hasta el límite del alcance de detección delantero; y b) a lo largo de todo el vehículo y hasta el límite del campo de detección lateral.

Si el sistema es capaz de realizar un cambio de carril adicionalmente a lo anteriormente expuesto, el ALKS deberá ser capaz de determinar la dinámica del tráfico en una anchura de al menos 9 m a cada lado. Asimismo, la presente propuesta normativa fija las distancias mínimas de reacción y anticipación en función de la velocidad a la que circule el vehículo y los criterios que deberá reunir el sistema para la detección del entorno del tráfico lateral y trasero.

Asimismo, el presente Proyecto prevé que los sistemas cuenten con un sistema para el almacenamiento de datos sobre conducción autónoma, una suerte de 'caja negra' que deberá registrar, entre otros datos, cuándo se activa el sistema de conducción automatizada, así como los cambios de carril iniciados por dicho sistema. Además, se prevén las prescripciones de accesibilidad de los datos y su mantenimiento.

Finalmente, se prevén una serie de prescripciones técnicas relativas a los requisitos de ciberseguridad que deberán cumplir los ALKS y, particularmente, la obligación de que cumplan las prescripciones estipuladas en el Reglamento n.º 156 de las Naciones Unidas - Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a las actualizaciones de software y al sistema de gestión de actualizaciones de software.

## Propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas para la armonización de los sonidos de alerta de marcha atrás - 21 de junio de 2022

El Grupo de Trabajo en Ruido y Ruedas, propuso en la pasada 187 sesión del Foro Mundial para la Armonización de Reglamentos de Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas («CEPE»), presentó su propuesta de reglamento para los sistemas de alerta de marcha atrás de vehículos de categoría N2, N3 y M3 (esto es, a) vehículos para el transporte de mercancías de un peso de entre 3,5 y 12 toneladas; b) vehículos de transporte de mercancías de más de 12 toneladas; y c) vehículos de transporte de pasajeros de más de 8 plazas y de peso superior a las 5 toneladas). Hasta este momento no existía a nivel mundial normativa armonizada al respecto.

El nuevo Reglamento establece un equilibrio entre un sonido de advertencia suficientemente reconocible y de volumen adecuado con la evitación de molestias sonoras inadecuadas para el medio ambiente y las personas. El Reglamento incluye disposiciones para los avisadores de marcha atrás tradicionales con un volumen fijo, así como para los dispositivos ajustables que seleccionan automáticamente un volumen adecuado en función del ruido ambiental (incluyendo, asimismo, los parámetros y prescripciones técnicas para la realización de ensayos).

Asimismo, cuando pueda garantizarse el mismo nivel de seguridad mediante otros dispositivos de seguridad (por ejemplo, sistemas de vigilancia

con cámaras de marcha atrás instalados en el vehículo), el sonido de advertencia de marcha atrás podrá cesar temporalmente, a fin de evitar molestias sonoras y eventuales quejas de los ciudadanos.

## Noticias

### El Parlamento Europeo vota a favor de prohibir la matriculación de vehículos de combustión a partir del año 2035

El Pleno del Parlamento Europeo, en la línea de lo adoptado por la Comisión de Medio Ambiente de la Unión Europea el pasado 11 de mayo, refrenda la reducción de emisiones del 100% en turismos y vehículos comerciales ligeros a partir del año 2035, adelantando así dicha medida cinco años respecto de lo inicialmente proyectado.

Por su parte, no se ha aprobado un endurecimiento de los requisitos intermedios de emisiones de dióxido de carbono hasta 2035, manteniéndose así una rebaja del 15% para el año 2025, el 55% para el 2030 y el referido 100% para el año 2030.

Asimismo, la votación del Parlamento, ratificó el desincentivo a los vehículos de cero o bajas emisiones (ZLEV), el cual se predicó del mismo modo respecto del uso de los eco-combustibles (que son combustibles provenientes de materias primas alternativas al petróleo) y, como otra de las principales novedades, se ajustó a la baja el sistema de créditos a las innovaciones ecológicas.

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.