

G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo



Automoción y Movilidad

Grupo Automoción y Movilidad

Ainara Rentería Tazo

Directora: Responsable del Grupo de Automoción y Movilidad,
Counsel de Gómez-Acebo & Pombo Abogados

2024^{N.º 22}

Contenido

Sentencias 4

• España 4

— Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona
núm. 7058/2023 de 5 de julio de 2023. Compraventa
de vehículo; responsabilidad del fabricante.
Cidauto S.L. y PSAG Automóviles Comercial
España, S.A. 4

— Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona
núm. 7288/2023 de 5 de julio de 2023. Reclamación
de cantidad; contrato de financiación de vehículo.
Mercedes-Benz Financial Services España,
EFC, S.A. 4

— Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante
núm. 1406/2023 de 18 de julio de 2023.
Compraventa bienes muebles; préstamo;
financiación; cláusula abusiva. Volkswagen Bank
GMBH, Sucursal en España 5

— Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid
núm. 14555/2023 de 4 de octubre de 2023.
Concepto de «ciclomotor»..... 6

• Europa 6

— Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava)
de 5 de octubre de 2023 — Procedimiento prejudicial
— Reglamento (UE) 2018/858 — Homologación
y vigilancia del mercado de servicios de información
para la reparación y el mantenimiento
de vehículos de motor y sus remolques
y de los sistemas, los componentes y las unidades
técnicas independientes destinados a dichos
vehículos — Artículo 61, apartados 1 y 4 — Anexo X,
punto 2.9 — Información del sistema de diagnóstico
a bordo (DAB) del vehículo de motor — Acceso
sin restricciones, normalizado y no discriminatorio —

Obligaciones de los fabricantes — Derechos
de los agentes independientes..... 6

— Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta)
de 12 de octubre de 2023 (*) «Procedimiento
prejudicial — Seguro de la responsabilidad civil que
resulta de la circulación de vehículos automóvi-
les — Directiva 2009/103/CE — Artículo 1, punto 1 —
Concepto de “vehículo” — Legislación nacional
que prevé la indemnización automática para
determinados usuarios de la vía pública víctimas
de accidentes de tráfico — Persona que no conduce
un “vehículo automóvil” en el sentido de esta
legislación — Concepto equivalente al de “vehículo”
en el sentido de la Directiva 2009/103 — Bicicleta
equipada con un motor eléctrico que proporciona
asistencia al pedaleo, con una función de impulso
que solo puede activarse utilizando la fuerza
muscular»..... 8

Legislación 9

• España 9

— Orden PCM/814/2023, de 18 de julio,
por la que se modifica el Anexo I del Real Decreto
265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos
al final de su vida útil y por lo que se modifica
el Reglamento General de Vehículos, aprobado
por el Real Decreto 2822/1998, de 23
de diciembre..... 9

— Real Decreto 821/2023, de 14 de noviembre,
por el que se adapta al marco europeo de ayudas
de Estado el Real Decreto 266/2021, de 13 de abril,
por el que se aprueba la concesión de ayudas
a las comunidades autónomas y a las ciudades
de Ceuta y Melilla, para la ejecución de programas
de incentivos ligados a la movilidad eléctrica
(MOVES III) y en el marco del Plan de Recuperación,

Transformación y Resiliencia Europeo, y se amplía su vigencia	10
• Europa	11
— Reglamento Delegado (UE) 2023/2502 de la Comisión, de 7 de septiembre de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al ajuste de los valores de masa de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos	11
— Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE	12
— Reglamento Delegado (UE) 2023/2867 de la Comisión de 5 de octubre de 2023 por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de los principios rectores y los criterios para definir los procedimientos de verificación de los valores de emisiones de CO ₂ y consumo de combustible de los turismos y los vehículos comerciales ligeros en circulación	13
— Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2767 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO ₂ de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo	14
— Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2866 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2023, por el que se aplica el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante la determinación de los procedimientos de verificación de los valores de emisión de CO ₂ y de consumo de combustible de los turismos y los vehículos comerciales ligeros en circulación (verificación en circulación)	15
Noticias	16
• España	16
— Informe sobre las bases reguladoras para el otorgamiento de licencias para ciclomotores y motocicletas de uso compartido de ámbito metropolitano	16

Sentencias

España

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona núm. 7058/2023 de 5 de julio de 2023. Compraventa de vehículo; responsabilidad del fabricante. CIDAUTO S.L. y PSAG Automóviles Comercial España, S.A.

Esta sentencia resuelve, por acumulación de asuntos, dos recursos de apelación planteados por el comprador de un vehículo y CIDAUTO, S.L. (CIDAUTO) frente a la sentencia de primera instancia que condena a PSAG Automóviles Comercial España, S.A. (PSAG) a satisfacer al comprador del vehículo el coste de sustitución de la batería y a CIDAUTO a satisfacer el importe de los equipamientos publicitados no instalados en el vehículo, en ambos casos por incumplimiento contractual por falta de conformidad del producto. Tanto el comprador del vehículo como CIDAUTO recurren en apelación la citada resolución, el primero reclamando de PSAG la reparación de todos los defectos del vehículo y no solo el coste de sustitución de la batería (con fundamento en las garantías legal y adicional otorgadas).

La Audiencia Provincial de Barcelona, respecto del primer recurso, desestima las pretensiones del comprador, por **expiración del plazo para exigir responsabilidad del fabricante**, aclarando, además, que las figuras del fabricante y del vendedor no son coincidentes, como tampoco sus regímenes de responsabilidad (siendo subsidiaria la responsabilidad del fabricante, y no solidaria), y ratifica la sentencia de primera instancia.

Respecto del recurso interpuesto por CIDAUTO, la Audiencia resalta que la vendedora resulta vinculada contractualmente por las especifica-

ciones que haya introducido en la **publicidad** o folleto informativo del vehículo, de manera que dichas especificaciones integran el contenido de la compraventa y deben ser respetadas, surgiendo la obligación de la vendedora-concesionaria de entregar el vehículo con el equipamiento que figuraba en la publicidad facilitada al comprador. En este caso, al quedar uno de los elementos fuera del debate, se estima parcialmente el recurso condenando a satisfacer el importe pericial del equipamiento ofertado y no instalado a fecha de entrega del vehículo y su instalación.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona núm. 7288/2023 de 5 de julio de 2023. Reclamación de cantidad; contrato de financiación de vehículo. Mercedes-Benz Financial Services España, EFC, S.A.

Esta sentencia resuelve el recurso de apelación formulado por los prestatarios de un contrato de financiación con Mercedes-Benz Financial Services España EFC, S.A. (Mercedes-Benz) en relación con la resolución de primera instancia que estimó íntegramente la demanda presentada por Mercedes-Benz de reclamación de cuotas impagadas derivadas de un contrato de financiación a comprador de bienes muebles, reconociendo la validez de la **cláusula de vencimiento anticipado** del contrato por incumplimiento y la resolución del mismo, condenando a los prestatarios de manera solidaria a abonar las cuotas vencidas no satisfechas y las cuotas pendientes de vencimiento.

La Audiencia Provincial desestima las pretensiones de los prestatarios, que alegaban la nulidad

de la cláusula contractual que regula la terminación anticipada del contrato en caso de impago de dos cualesquiera de las cuotas debidas, con posibilidad de reclamación de las cuotas vencidas y las pendientes de vencimiento. Los prestatarios consideran la cláusula nula al amparo de la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en el ámbito de los préstamos concertados con garantía hipotecaria. La Audiencia, con alusión a las sentencias del Tribunal Supremo de 470/2015, de 7 de septiembre y 705/2015, de 23 de diciembre, declara no abusiva y por tanto válida la cláusula que permite al financiador dar por vencido anticipadamente el préstamo de financiación a la compra del bien mueble a plazos cuando dejan de pagarse al menos dos plazos, en aplicación de la Ley de Venta a Plazos de Bienes Muebles y la Ley de Enjuiciamiento Civil, y, en general, al amparo de la autonomía privada de la voluntad, siempre que estuviera claramente determinado en el contrato en qué supuestos podría tener lugar dicho vencimiento.

Se desestima asimismo el argumento de error en la valoración de la prueba, puesto que se confirma que Mercedes-Benz giró los recibos en tiempo y forma y que no se alcanzó acuerdo entre las partes sobre la dación en pago.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante núm. 1406/2023 de 18 de julio de 2023. Compraventa bienes muebles; préstamo; financiación; cláusula abusiva. Volkswagen Bank GMBH, Sucursal en España

Volkswagen Bank GMBH, Sucursal en España, en su condición de prestamista, interpuso demanda de juicio monitorio contra los prestatarios de un contrato de financiación a comprador de bienes muebles para la adquisición de un vehículo, por incumplimiento de pago de seis cuo-

tas, dando lugar al **vencimiento anticipado de la deuda**, que fue estimada parcialmente por el juzgado de primera instancia. Los prestatarios interpusieron recurso de apelación, alegando la abusividad y consiguiente nulidad de la obligación contenida en el contrato, según la cual, en caso de vencimiento anticipado, estos se obligan a devolver los importes correspondientes, incluyendo las bonificaciones, descuentos y subvenciones concedidos en el contrato de financiación.

Se discute si la obligación de devolución de los importes reclamados por los conceptos anteriormente descritos tiene una **finalidad sancionatoria por incumplimiento del contrato** por parte del prestatario, o, únicamente su finalidad es la restitución del equilibrio contractual del prestamista, por enriquecimiento injusto del prestatario (en cuyo caso sería cuestionable su validez). Podría entenderse que no se está ante una penalización propiamente dicha, y sí ante una restitución del equilibrio contractual por enriquecimiento injusto por parte del prestatario, si el prestamista demuestra que, como consecuencia de la resolución contractual, es el y no la marca, ni el vendedor, quien resulta perjudicado y vio mermados sus márgenes de beneficio de forma constatable como consecuencia del incumplimiento.

La Audiencia Provincial desestima el recurso, y entiende que existe una clara finalidad sancionatoria en la cláusula de vencimiento anticipado por incumplimiento por parte del prestatario de sus obligaciones de pago, teniendo en cuenta, además, que las bonificaciones, descuentos y subvenciones concedidos en el contrato de financiación se repercuten a terceros (precio del vehículo, descuento de la marca o servicio de mantenimiento que no presta el prestamista) y no queda acreditado ningún tipo de merma en los ingresos habituales del prestamista.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid núm. 14555/2023 de 4 de octubre de 2023. Concepto de «ciclomotor»

Esta Sentencia resuelve el recurso de apelación formulado por el acusado de un delito contra la seguridad vial en relación con una sentencia de juicio rápido que le condena a pena de 15 meses de multa y responsabilidad penal subsidiaria. El acusado centra su apelación en tres motivos.

En primer lugar, el error en la apreciación de la prueba y correlativa infracción de ley por entender que no concurre el tipo penal del artículo 384 del Código Penal, pues el vehículo que conducía el acusado-apelante no tiene consideración de ciclomotor. La Audiencia desestima este primer motivo y explica que el problema reside en diferenciar, en relación con este tipo de **vehículos eléctricos**, lo que es un ciclomotor de lo que es una bicicleta con motor eléctrico o un patinete eléctrico.

El Reglamento de la Unión Europea 168/2013 desarrollado por Real Decreto Legislativo 6/2015 señala en su anexo 1.9 que tienen la consideración de ciclomotores los vehículos de dos ruedas con una velocidad máxima por construcción no superior a los 45km/h, motor de combustión de cilindrada inferior o igual a 50 cc o bien potencia inferior a 4 kw si es de motor eléctrico. Conforme a esto, y tras describir que el vehículo cuestionado no es un patinete, ni una bicicleta con sistema de pedaleo asistido, concluye la Audiencia que sí puede considerarse ciclomotor, siendo necesaria la licencia específica para su conducción, al menos la denominada AM.

En segundo lugar, el acusado plantea la infracción de ley por incurrir en error invencible al no tener conocimiento de que el vehículo pudiera tener consideración de ciclomotor y por tanto necesitar de obtención de permiso habilitante.

Este motivo también es desestimado por la Audiencia pues, con alusión a la STS 1171/1997, de 29 de septiembre, manifiesta que el error queda excluido si el agente tiene normal conciencia de la antijuridicidad o al menos sospecha de lo que es un proceder contrario a Derecho y que no es permisible la invocación del error en aquellas infracciones cuya ilicitud es notoriamente evidente. En este caso, no se está ante una persona que conduce el vehículo por primera vez, siendo consciente de la posibilidad de que dicha conducción pudiera ser delictiva, por lo que **se descarta la posibilidad de concurrencia de un error vencible o invencible sobre el hecho constitutivo de la infracción o sobre la ilicitud del mismo.**

Finalmente, expone el acusado un tercer motivo por infracción de ley por haberse impuesto una multa en una extensión desproporcionada y con una cuota igualmente desproporcionada, hecho que queda probado por la Audiencia al no haberse efectuado razonamiento alguno que justifique la imposición de una pena que supera el mínimo legal en la sentencia impugnada, estimando parcialmente este motivo y reduciendo la cuota de multa conforme al artículo 50 del Código Penal.

Europa

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 5 de octubre de 2023 — Procedimiento prejudicial — Reglamento (UE) 2018/858 — Homologación y vigilancia del mercado de servicios de información para la reparación y el mantenimiento de vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos — Artículo 61, apartados 1 y 4 — Anexo X, punto 2.9 — Información del sistema de diagnóstico a bordo (DAB) del vehículo

de motor — Acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio — Obligaciones de los fabricantes — Derechos de los agentes independientes

El asunto C-296/22 tiene por objeto una petición de **decisión prejudicial** planteada por el Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia (Alemania) (Tribunal Regional), en el procedimiento entre, por una parte, A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG (ATU), una cadena de talleres independientes de reparación, y Carglass GmbH (Carglass), una empresa de reparación y sustitución de lunas y parabrisas de vehículos, y, por otra, FCA Italy SpA (FCA), una filial de Fiat Chrysler Automobiles NV, fabricante de vehículos, en relación con la puesta a disposición, por esta última, del flujo directo de datos de sus vehículos.

ATU y Carglass son agentes independientes cuya actividad incluye la realización de diagnósticos de vehículos. FCA, como fabricante, equipa sus vehículos con el sistema denominado «Secure Gateway». Para poder realizar operaciones de escritura, eliminar los códigos de avería, proceder a calibrados y activar elementos de los vehículos, tanto los talleres independientes como concesionarios y/o talleres autorizados deben respetar las exigencias definidas por FCA, adquirir abonos de pago para el uso de datos de conexión personales en un servidor designado por FCA y para el uso de herramientas de diagnóstico genéricas y la conexión de estas últimas a dicho servidor a través de Internet. Como consecuencia de ello, ATU y Carglass consideran que esta imposición unilateral por parte de FCA constituye un incumplimiento normativo y plantean una demanda al órgano jurisdiccional competente, que a su vez, plantea una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia, cuestionando si, en esencia, el artículo 61, apartados 1 y 4 del Reglamento 2018/858, en relación con el punto 2.9 del anexo X de este Reglamento, debe inter-

pretarse en el sentido de que los fabricantes de vehículos deben garantizar siempre, aun cuando se apliquen las medidas de seguridad exigidas, que los talleres de reparación independientes puedan acceder al flujo completo de datos a través de la interfaz del sistema de diagnóstico a bordo (DAB), y que el diagnóstico, la reparación y el mantenimiento del vehículo, incluidas las operaciones de escritura necesarias para ello, se puedan realizar a través de una herramienta de diagnóstico universal y genérica, sin que sea necesario cumplir los requisitos, no previstos por el Reglamento 2018/858, de una conexión por Internet de la herramienta a un servidor designado por el fabricante del vehículo y la necesidad de registro personal previo del usuario con dicho fabricante.

El Tribunal de Justicia resuelve esta cuestión prejudicial aludiendo a las obligaciones que impone el Reglamento 2018/858 a los fabricantes de automóviles de **facilitar un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información relativa al sistema DAB de los vehículos, al equipo de diagnóstico, a las herramientas y a la información sobre reparación y mantenimiento de los vehículos**, incluyendo la obligación de permitir a los agentes independientes tratar y explotar tal información. Además, esta información debe presentarse de una manera fácilmente accesible en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico.

Así mismo, indica que los considerandos 50 y 52 del Reglamento 2018/858 defienden la **competencia efectiva** en el mercado de los servicios de información para la reparación y el mantenimiento de vehículos, con objeto de garantizar que el mercado de talleres independientes de reparación y mantenimiento de vehículos pueda competir con el de los concesionarios autorizados, y que, si los fabricantes pudieran limitar el acceso al flujo directo de datos del vehículo,

podrían someter el acceso a ese flujo a unos requisitos tales que prácticamente lo imposibilitarían, con el posible riesgo reducir la competencia en el mercado.

Por otro lado, el Tribunal de Justicia alude también al Reglamento 2019/2144 en lo que respecta a las medidas de seguridad y protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, indicando que estas medidas deben quedar garantizadas en la fase de diseño, fabricación y montaje de los vehículos y no recaer en perjuicio de los demás operadores del mercado, tales como los agentes independientes.

En virtud de lo expuesto, el Tribunal de Justicia responde a la cuestión prejudicial declarando que el artículo 61, apartados 1 y 4, del Reglamento 2018/858, en relación con el anexo X de este Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que se opone a que un fabricante de automóviles supedite el acceso de los agentes independientes a información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos, así como a la información del sistema DAB, incluido el acceso a esa información para escritura, a requisitos distintos de los establecidos en el referido Reglamento, no pudiendo, por tanto, exigir el acceso a dicha información mediante una conexión de la herramienta de diagnóstico a través de internet a un servidor designado por el fabricante o un registro previo de los agentes independientes ante el fabricante.

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 12 de octubre de 2023 (*) «Procedimiento prejudicial — Seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 2009/103/CE — Artículo 1, punto 1 — Concepto de “vehículo” — Legislación nacional que prevé la indemnización automática para deter-

minados usuarios de la vía pública víctimas de accidentes de tráfico — Persona que no conduce un “vehículo automóvil” en el sentido de esta legislación — Concepto equivalente al de “vehículo” en el sentido de la Directiva 2009/103 — Bicicleta equipada con un motor eléctrico que proporciona asistencia al pedaleo, con una función de impulso que solo puede activarse utilizando la fuerza muscular»

En el asunto C 286/22, que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunal de Casación en Bélgica, presentada en el marco de un litigio entre KBC Verzekeringen NV (KBC), compañía aseguradora en materia de responsabilidad civil, y P&V Verzekeringen CVBA (P&V), compañía aseguradora en materia de accidentes laborales, en relación con la interpretación del artículo 1, punto 1, 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.

El litigio principal versa sobre el atropello de una persona (Víctima) que circulaba en una bicicleta con pedaleo asistido por la vía pública, provocado por un automóvil asegurado por la compañía KBC, causando el fallecimiento de la Víctima y constituyendo un «accidente in itinere» por el cual, la compañía P&V, aseguradora del empleador de la Víctima en materia de accidentes de trabajo, abonó indemnizaciones y se subrogó en sus derechos y en los de sus causahabientes.

La cuestión prejudicial planteada por el Tribunal de Casación belga, en aras de clarificar qué compañía aseguradora debe asumir los costes del accidente, plantea, en esencia, si la definición de «vehículo» en el artículo 1, punto 1, de la Di-

directiva 2009/103, como «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados», incluye a una bicicleta cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo y que dispone de una función que le permite acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h; función que, no obstante, solo puede activarse tras utilizar fuerza muscular.

El tenor del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 no permite, por sí solo, responder a la cuestión planteada, ya que no contiene ninguna indicación que permita determinar si la «fuerza mecánica» debe desempeñar un papel exclusivo en el accionamiento del vehículo de que se trate. En efecto, existen versiones, en particular en las versiones francesa, italiana, neerlandesa y portuguesa, que se refieren, en relación con la fuerza mecánica, a la circunstancia de que esta «puede» accionar los vehículos de que se trata, pudiendo interpretarse en el sentido de que constituyen «vehículos», con arreglo a dicha disposición, no solo los propulsados exclusivamente por una fuerza mecánica, sino también los que pueden moverse por otros medios. Sin embargo, en otras versiones lingüísticas, en particular en las versiones española, alemana, griega, inglesa y lituana, dicha disposición está redactada de manera diferente, de modo que no puede interpretarse en este mismo sentido.

Explica el Tribunal que, entre los objetivos perseguidos por la Directiva 2009/103 está el de garantizar la libre circulación tanto de los vehículos

con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión Europea, como de los ocupantes de dichos vehículos y garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable sea cual sea el lugar de la Unión Europea en que haya ocurrido el accidente, así como garantizar de esta forma la protección de las víctimas de accidentes causados por los vehículos automóviles. Por ello, entiende que unas máquinas que no se accionan exclusivamente por una fuerza mecánica y que, por tanto, no pueden desplazarse por el suelo sin utilizar la fuerza muscular (caso de la bicicleta con pedaleo asistido sobre la que versa el litigio), pudiendo acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h, no parecen capaces de causar a terceros daños corporales o materiales comparables, por su gravedad o su cantidad, a los que puedan causar las motocicletas, los automóviles, los camiones u otros vehículos que circulan por el suelo, accionados exclusivamente por una fuerza mecánica, ya que estos últimos pueden alcanzar una velocidad sensiblemente superior a la que pueden alcanzar tales máquinas y, a día de hoy, se utilizan más frecuentemente en la circulación.

Por todo ello, concluye el Tribunal que el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que no está comprendida en el concepto de «vehículo», a efectos de esa disposición, una bicicleta cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo y que dispone de una función que le permite acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h, función que, no obstante, solo puede activarse tras utilizar la fuerza muscular.

Legislación

España

Orden PCM/814/2023, de 18 de julio, por la que se modifica el Anexo I del

Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por lo que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado

por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre

Mediante esta orden ministerial y de conformidad con los principios de necesidad y eficacia fundamentados en la protección del medio ambiente, se incorpora al Derecho español la Directiva Delegada (UE) 2023/544 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2022, por la que se modifica la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, en relación con las exenciones al uso de plomo en aleaciones de aluminio para fines de mecanizado, en aleaciones de cobre y en determinadas baterías. En cumplimiento de esta obligación europea, se modifica el anexo I del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, que modifica a su vez, el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

En particular, se detallan las siguientes modificaciones: 1) la fijación de una fecha de expiración de la exención establecida, en su punto 2.c).i), para la utilización del plomo en las aleaciones de aluminio para fines de mecanizado; 2) la fijación de una nueva fecha para la revisión de las exenciones establecidas en el punto 2.c).ii), para la utilización del plomo en las aleaciones de aluminio no incluidas en el punto 2.c).i); en el punto 8.e) relacionada con el uso de plomo en pastas de soldadura de alta temperatura de fusión; y en el punto 8.g).ii), sobre el uso del plomo en soldaduras para crear una conexión eléctrica viable entre el cubo de semiconductor y el portador en cápsulas de circuito integrado «flip-chip» que cumplan una serie de requisitos; 3) la fijación de una nueva fecha para la revisión de la exención establecida, en el punto 3, para el uso del plomo en las aleaciones de cobre; y 4) la revisión de la exención establecida en el punto 5.b) relacionada con el plomo en baterías, dividiéndola en dos rúbricas diferenciadas, en la primera de

ellas, el nuevo punto 5.b).i), donde se prevé una exención para el uso de plomo en baterías utilizadas en aplicaciones de 12 V y para el uso de plomo en baterías utilizadas en aplicaciones de 24 V en vehículos especiales, y la fijación de una nueva fecha para su revisión. En la otra rúbrica que se crea, el nuevo punto 5.b).ii) prevé una exención diferente para el uso de plomo en baterías destinadas a otras aplicaciones no incluidas en otros puntos del anexo, estableciéndose una fecha de expiración de dicha exención para permitir la eliminación progresiva del plomo en las baterías afectadas.

Real Decreto 821/2023, de 14 de noviembre, por el que se adapta al marco europeo de ayudas de Estado el Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, por el que se aprueba la concesión de ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, para la ejecución de programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) y en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo, y se amplía su vigencia

El Real Decreto 821/2023, 14 noviembre, adapta el Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, al marco europeo de ayudas de Estado en las siguientes cuestiones: 1) se amplía la vigencia de los programas de incentivos a la movilidad eléctrica aprobados por el Real Decreto 266/2021 hasta el 31 de julio de 2024; 2) se modifica el artículo 13 del citado Real Decreto sobre actuaciones subvencionables y se incluye a las pequeñas y medianas empresas en determinadas ayudas a destinatarios últimos, siempre y cuando hubieran optado expresamente por ello en las solicitudes del programa de apoyo al despliegue de la infraestructura de recarga; 3) se establecen las condiciones de la concesión de ayudas para determinados destinatarios referidos en el Real

Decreto 266/2021, indicando que su concesión estará sometida a los requisitos y límites establecidos en el Reglamento (UE) 2023/1315, de 23 de junio, aplicando la exención correspondiente a la categoría de ayudas para la protección del medio ambiente. El presupuesto medio anual dedicado a las ayudas de esta categoría no podrá superar la cifra de 150 millones de euros y se establecerá un límite de ayuda por destinatario último; 4) se modifica el anexo I del Real Decreto 266/2021 y se incluye que las solicitudes de ayuda para inversiones en infraestructuras de recarga que permitan la transferencia de electricidad con una potencia inferior o igual a 22 kW, y que se acojan al Reglamento (UE) 2023/1315 de la Comisión, de 23 de junio de 2023, por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 651/2014, deberán acreditar que son capaces de soportar funcionalidades de recarga inteligentes, según definición del artículo 2, apartado 65), del Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE; 5) se incluye a aquellas pequeñas o medianas empresas que prefieran acoger su solicitud de ayuda al régimen de minimis, en los límites de ayudas establecidos para la implantación de infraestructura de recarga de vehículos del anexo III del Real Decreto 266/2021; 6) se incluye en el anexo II relativo a «Documentación» que, en el caso de recarga de potencia inferior o igual a 22 kW y acogimiento al Reglamento (UE) 2023/1315 de la Comisión, de 23 de junio de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, se deberá aportar documentación de especificaciones técnicas del equipo, que acredite la capacidad para soportar funcionalidades de recarga inteligentes.

Europa

Reglamento Delegado (UE) 2023/2502 de la Comisión, de 7 de septiembre de

2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al ajuste de los valores de masa de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos

El Reglamento Delegado (UE) 2023/2502 de la Comisión Europea modifica el Anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 en relación con los valores de masa de los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos. El nuevo Reglamento 2023/2502 establece ajustes en los valores de masa de los vehículos nuevos, define obligaciones para los fabricantes en relación con los objetivos de emisiones específicas de CO₂ y modifica el Reglamento 2019/631 para reflejar estos cambios.

El Reglamento 2019/631 establece que los valores de masa de los vehículos comerciales ligeros nuevos deben ajustarse periódicamente hasta 2024 para reflejar los cambios en la masa media de los vehículos matriculados en la Unión, sobre la base de 1) los datos de los anexos I a IV de la Decisión de Ejecución (UE) 2021/973 de la Comisión, y 2) los anexos I y II de la Decisión de Ejecución (UE) 2022/2087 de la Comisión; (3) los anexos I a III de la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1623 de la Comisión y (4) se indica que la masa media en orden de marcha de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2019, 2020 y 2021, ponderada en función del número de nuevas matriculaciones en cada uno de esos años, fue de 1 875,07 kg. El valor M₀ para 2024 a que se refiere el anexo I, parte B, punto 4, del Reglamento (UE) 2019/631 debe ser, por tanto, igual a dicho valor.

Se determinan valores indicativos para 2025 basados en la masa de ensayo media de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2021. Los fabricantes de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos deben utilizar los valores de masa ajustados para el cálculo de los objetivos de emisiones

específicas de CO₂. Los valores TMO indicativos para 2025 deben determinarse como la masa de ensayo media respectiva de todos los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2021. Sobre la base de los datos de la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1623 de la Comisión, la masa de ensayo media de todos los turismos nuevos matriculados en el año natural 2021 fue de 1 609,6 kg, y la masa de ensayo media de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año natural 2021 fue de 2 163,0 kg. Los valores TMO indicativos para el año natural 2025 a que se refiere el anexo I, parte A, punto 6.2.1. y parte B, punto 6.2.1. del Reglamento (UE) 2019/631 deben ser, por tanto, iguales a aquellos valores.

Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE

Este reglamento, aplicable a partir del 13 de abril de 2024, establece un conjunto de medidas para fomentar la implantación de la infraestructura de combustibles alternativos en el transporte en la Unión Europea, garantizando estándares técnicos, interoperabilidad y coordinación entre los Estados miembros para facilitar el uso y la accesibilidad de estos combustibles en el transporte, contribuyendo así a la reducción de emisiones y la transición hacia un sistema de transporte más sostenible. Este reglamento reemplaza y deroga la Directiva 2014/94/CE y los Reglamentos Delegados (UE) 2019/1745 y (UE) 2021/1444.

Se destaca la obligación de los Estados miembros, que deberán garantizar la implantación de estaciones de recarga de acceso público destinadas a vehículos eléctricos ligeros, y que suminis-

tren potencia disponible suficiente para dichos vehículos, fijando unos objetivos de potencia disponible a partir de 2024, garantizando una cobertura mínima de puntos de recarga a lo largo de la red global de carreteras de la RTE-T, y estableciendo unos hitos específicos de tiempo en su implementación. Los objetivos de potencia disponible por vehículo son: i) para cada vehículo eléctrico de batería ligero matriculado en su territorio una potencia disponible total de al menos 1,3 kW a través de estaciones de recarga de acceso público; y, ii) para cada vehículo híbrido enchufable ligero matriculado en su territorio una potencia disponible total de al menos 0,80 kW a través de estaciones de recarga de acceso público. Se establecen también objetivos por grupos de recarga.

Así mismo, se indica que los Estados miembros garantizarán una cobertura mínima de puntos de recarga de acceso público destinados a los vehículos eléctricos pesados dentro de su territorio y establece unos hitos de tiempo en su implementación y de potencia mínima disponible, estableciendo grupos de recarga con potencia de al menos 140kW, con al menos un punto de recarga con potencia disponible individual de 350kW, a lo largo del 15% de la longitud de la red de carreteras de la RTE-T, a más tardar el 31 de diciembre de 2025. Se establecen también objetivos posteriores.

En cuanto al **operador del punto de recarga** de acceso público, deben ofrecer la posibilidad de recargar el vehículo de manera puntual y, a partir del 13 de abril de 2024, en los puntos de recarga de acceso público, se aceptarán **pagos electrónicos** a través de terminales y dispositivos utilizados para servicios de pago, entre los que se incluirán al menos lectores de tarjetas de pago, dispositivos de tecnología sin contacto o para los puntos de acceso público de potencia disponible menor a 50 kW, dispositivos que utilicen conexión a internet y permitan realizar operaciones

de pago seguras. Además, a partir del 1 de enero de 2027, el operador del punto de recarga garantizará que todos los puntos de recarga de acceso público que explote con una potencia disponible igual o superior a 50 kW implantados a lo largo de la red de carreteras de RTE-T o implantados en una zona de estacionamiento segura y protegida, incluidos los puntos de recarga implantados antes del 13 de abril de 2024, cumplan los requisitos anteriores. Así mismo, podrán ofrecer la **autenticación automática** y cobrar una **tasa de ocupación** en forma de precio por minuto para disuadir de la ocupación prolongada del punto de recarga. La información sobre el precio mostrará el precio por operación por kWh y cualquier posible tasa de ocupación en precio por minuto, con anterioridad al inicio de la recarga y con una comparación de precios. Esto se aplicará a todos los puntos implantados a partir del 13 de abril de 2024. Los puntos de recarga deben estar **conectados digitalmente** en fecha máxima de 14 de octubre de 2024 y deberán tener capacidad para ofrecer **recarga inteligente** aquellos construidos después del 13 de abril de 2024 o renovados después del 14 de octubre de 2024. Se exige también que con fecha límite de 14 de abril de 2025 todos los puntos de recarga de corriente continua de acceso público tengan un cable fijo de recarga.

Se promueve la implantación de estaciones de repostaje de hidrógeno de acceso público para el 31 de diciembre de 2030, y la instalación de una estación de repostaje de hidrógeno de acceso público en cada nodo urbano. Cada Estado miembro elaborará y transmitirá a la Comisión un **proyecto de acción nacional** para el desarrollo del mercado en relación con los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de su infraestructura, a más tardar el 31 de diciembre de 2024. Se exige la presentación de distintos informes a la Comisión Europea por parte de los Estados miembros y se establecen obligaciones de información al usuario sobre

vehículos a motor comercializados que puedan recargarse o repostarse regularmente, dirigidas tanto a fabricantes, como a operadores de los puntos de recarga o los concesionarios.

Los Estados miembros designarán una organización para el **registro de identificaciones**. La organización para el registro de identificaciones expedirá y gestionará códigos de identificación únicos, a fin de identificar, como mínimo, a los operadores de puntos de recarga y a los prestadores de servicios de movilidad. Así mismo, los operadores de puntos de recarga y puntos de repostaje de combustibles alternativos de acceso público, o los propietarios de dichos puntos, garantizarán la **disponibilidad de datos estadísticos o dinámicos** relativos a la infraestructura para los combustibles alternativos que exploten o a los servicios intrínsecamente vinculados a dicha infraestructura que suministran o subcontratan sin coste alguno. Esta información se facilitará mediante un interfaz de programación de aplicaciones (API) que facilite un acceso libre y no restringido, y presentará la información a los puntos de acceso nacionales para su puesta a disposición de todos los usuarios, cumpliendo los requisitos técnicos establecidos por la Comisión. La Comisión establecerá, con fecha límite de 31 de diciembre de 2026, un punto de acceso común europeo que funcione como pasarela de datos y que pueda ser utilizada por todos los usuarios de datos.

Reglamento Delegado (UE) 2023/2867 de la Comisión de 5 de octubre de 2023 por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de los principios rectores y los criterios para definir los procedimientos de verificación de los valores de emisiones de CO₂ y consumo de combustible de los turismos y los vehículos comercia-

les ligeros en circulación

Este reglamento tiene como objetivo establecer los principios rectores y criterios para definir los procedimientos de **verificación de los valores de emisiones de CO₂ y consumo de combustible** de los turismos y vehículos comerciales ligeros en circulación, en cumplimiento del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Todos los fabricantes de vehículos están sujetos a la verificación en circulación, excepto aquellos vehículos exentos de la medición de emisiones de CO₂ y los fabricantes que hayan sido responsables, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación en la Unión Europea de menos de 1.000 turismos nuevos o menos de 1.000 vehículos comerciales ligeros nuevos en el año que sea dos años anteriores al año en el que se seleccionan las familias para la verificación en circulación, con el fin de evitar una carga excesiva de ensayos, sin afectar significativamente al comportamiento global en materia de emisiones de CO₂. Cada autoridad de homologación de tipo otorgante seleccionará anualmente una muestra de familias de verificación en circulación con respecto a las cuales haya expedido homologaciones de tipo en materia de emisiones, incluyendo al menos una familia por fabricante con homologaciones de tipo en materia de emisiones en los tres años anteriores. Se realizarán ensayos de verificación en circulación para verificar que los valores de emisiones y consumo de combustible registrados en los certificados de conformidad se correspondan con los valores reales de los vehículos en circulación. Cada fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo otorgante y a toda entidad que realice ensayos de verificación en circulación la documentación y se obliga a informar sobre los ensayos realizados, poniendo los informes a disposición de la Comisión, fabricantes y otras autoridades pertinentes. La autoridad de homologación evaluará los resulta-

dos de los ensayos para determinar si existen discrepancias en los valores de emisión y consumo de combustible y los valores registrados en los certificados de conformidad, en un plazo de diez meses a partir del inicio del ensayo.

Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2767 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2023, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo

Este reglamento establece el procedimiento que debe seguirse para la aprobación de **tecnologías innovadoras** de conformidad con el artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/631, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril, de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los comerciales ligeros nuevos, que prevé la posibilidad de tener en cuenta las reducciones de las emisiones de CO₂ logradas mediante el uso de estas tecnologías innovadoras en turismos o vehículos comerciales ligeros, pero que no pueden cuantificarse plenamente mediante el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP).

La Comisión pretende regular en un único reglamento las disposiciones existentes y nuevas en relación con tecnologías innovadoras para la reducción de emisiones de CO₂, y por ello, sustituye los Reglamentos de Ejecución (UE) 725/2011 y (UE) 427/2014 por el presente único reglamento, en el que, además, se introducen nuevas disposiciones en virtud del artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/631.

Los fabricantes o proveedores podrán presentar solicitudes que propongan una tecnología innovadora como eco-innovación, cumpliendo los elementos necesarios para determinar con precisión la reducción de emisiones de CO₂ lograda, teniendo en cuenta, en particular, la determinación de una base de referencia adecuada, las condiciones específicas de ensayo y el uso real de la tecnología innovadora. Dicha solicitud también debe incluir un informe de verificación elaborado por un organismo independiente y certificado que demuestre la admisibilidad y las cualificaciones de la tecnología innovadora. Además, el solicitante debe poder proponer, además de una metodología de ensayo detallada para determinar la reducción, un método de evaluación simplificado o una reducción de emisiones de CO₂ predefinida. Los fabricantes de vehículos que deseen acogerse a una reducción de sus emisiones medias específicas de CO₂ de su parque de vehículos gracias a una eco innovación, deben determinar la reducción de las emisiones de CO₂ a efectos de la homologación de tipo sobre la base de las decisiones de homologación. Para limitar el mecanismo de eco innovación a las tecnologías que tienen una influencia más significativa en las emisiones de CO₂, debe establecerse un umbral mínimo de 0,5 g/km de ahorro por innovación. Los fabricantes podrán beneficiarse de reducciones combinadas de emisiones CO₂, cuando el vehículo este equipado con más de una eco innovación. La Comisión evaluará si la solicitud está completa, así como su contenido, y procederá a aprobar o denegar la tecnología innovadora presentada, en el plazo de nueve meses.

Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2866 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2023, por el que se aplica el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante la determinación de

los procedimientos de verificación de los valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible de los turismos y los vehículos comerciales ligeros en circulación (verificación en circulación)

Este reglamento establece los procedimientos para llevar a cabo la verificación en circulación de las emisiones de CO₂ y consumo de combustible de los vehículos en circulación, así como de los procedimientos para verificar la presencia a bordo de cualquier estrategia relativa a los vehículos que mejore artificialmente el rendimiento del vehículo en los ensayos realizados a efectos de homologación tipo. Establece también normas detalladas sobre los procedimientos para notificar las desviaciones detectadas en las emisiones CO₂ de los vehículos en circulación en comparación con las verificadas en circulación, así como para el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante. Quedan excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento: i) los vehículos exentos de la medición de las emisiones de CO₂; ii) los fabricantes que hayan sido responsables, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación en la Unión Europea de menos de 1.000 turismos nuevos o de menos de 1.000 vehículos comerciales ligeros nuevos en el año civil que sea dos años anterior al año civil en el que se seleccionan las familias para la verificación en circulación. Se seleccionará al menos el 2 % del número total de familias de verificación en circulación cada año, de aquellas a las que la autoridad haya expedido homologaciones de tipo en materia de emisiones en los tres años civiles anteriores a la verificación en circulación, en concreto de aquellas con pruebas que indiquen la presencia de una desviación en los valores de emisiones de CO₂ o sobre la base del riesgo de desviaciones. Se realizará, al menos, un ensayo en dinamómetro de chasis (3 - 10 vehículos), ensayo de resistencia al avance en carretera (3 - 10 vehículos) y/o ensayo de estrategias arti-

ficiales (al menos un vehículo). Los criterios generales para la selección de los vehículos objeto de ensayo serán: i) kilometraje comprendido entre 3.000 y 40.000 km y, ii) menos de dos años a partir de la fecha de matriculación. La evaluación de los resultados de los ensayos se realizará mediante la evaluación estadística detallada en el anexo I y siguientes del Reglamento, de acuerdo con las condiciones específicas del Reglamento según el tipo de ensayo. La autoridad de homologaciones de tipo otorgante realizará informes de los ensayos realizados, donde se indicará si existe o no desviación de los valores de emisiones de CO₂, así como, si existe falta de correspondencia entre los valores de emisión de CO₂ de la verificación en circulación y los valores consignados en los certificados de conformidad. El plazo para impugnar los resultados por el fabricante es de 20 días hábiles. La conclusión de la autoridad de homologación tipo definitiva aplicará la magnitud de la desviación de los valores de emisión de CO₂ para su cálculo provisional de las emisiones medias específicas de CO₂, notificándolo al fabricante. Los valores de estas conclusiones corregirán las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante, correspondientes a los diez años anteriores, desde 2021.

Se enfatiza la importancia de la transparencia en la documentación de los resultados de los ensayos, así como la notificación a la Comisión y al fabricante correspondiente. Se establece que el informe de ensayo debe estar disponible para la Comisión y el fabricante correspondiente, y los datos de los ensayos deben presentarse a la Comisión utilizando una plataforma específica. En caso de detectarse desviaciones en los valores de emisión de CO₂, se otorga al fabricante la oportunidad de responder a las conclusiones de la autoridad de homologación de tipo otorgante. Se prevé que la Comisión evalúe la necesidad de aumentar el número mínimo de familias de verificación en servicio que se seleccionarán cada año, teniendo en cuenta varios factores, como el número total de familias de verificación en circulación y la disponibilidad de instalaciones de ensayo. La autoridad de homologación de tipo otorgante debe publicar un resumen de las verificaciones en circulación realizadas en el año civil anterior y sus conclusiones emitidas en ese año, utilizando el formato establecido en el anexo VI del Reglamento. La Comisión debe publicar anualmente un informe que describa la metodología utilizada para la evaluación de las verificaciones en circulación y las principales conclusiones de dicha evaluación.

Noticias

España

Informe sobre las bases reguladoras para el otorgamiento de licencias para ciclomotores y motocicletas de uso compartido de ámbito metropolitano

La Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO) ha presentado un documento con consideraciones sobre las Bases Reguladoras para la

concesión y gestión de licencias metropolitanas temporales de uso común especial del dominio público para el estacionamiento de ciclomotores y motocicletas de uso compartido en régimen de explotación económica en el ámbito Llobregat-Barcelona-Besòs (Bases Reguladoras).

El objetivo del informe ha sido analizar si las Bases Reguladoras, aprobadas previamente por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), intro-

ducen restricciones a la competencia y, en caso afirmativo, evaluar si se ajustan a los principios de una buena regulación económica desde la perspectiva de la competencia.

A pesar de que la ACCO considera positiva la iniciativa regulatoria emprendida por la AMB, considera que ciertos aspectos de las Bases Reguladoras, como limitar el número total de ciclomotores y motocicletas de uso compartido para el ejercicio de la actividad e indirectamente el número de operadores, el procedimiento de con-

cesión de licencias, la asignación de vehículos, la obligación de constituir aval o garantía y un seguro de responsabilidad civil y las normas de estacionamiento aplicables para estos vehículos, plantean ciertos problemas en términos de competencia y regulación económica adecuada, por lo que deberían ser objeto de revisión por parte de la AMB de cara a las futuras convocatorias de los procedimientos de otorgamiento de licencias, en aras de no limitar el acceso de los operadores al procedimiento de otorgamiento de la actividad.

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

Ainara Rentería Tazo

Responsable del Grupo de Automoción y Movilidad, *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, 2024. Todos los derechos reservados.