

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 23}

Contenido

Sentencias	4		
• España	4		
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona núm. 692/2023 de 08 de enero de 2024 - Resolución: 5/2024 Municipio; reclamación de cantidad; impago de cuotas mensuales	4		Marca de la Unión Europea: los fabricantes de automóviles pueden prohibir el uso de un signo idéntico o similar a la marca de la que son titulares en piezas de recambio
• Europa	5		
— Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 9 de noviembre de 2023. Petición de decisión prejudicial (Alemania) —reparación y mantenimiento de vehículos de motor— homologaciones	5		
— Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 16 de noviembre de 2023. Petición de decisión prejudicial (Portugal) —Impuestos sobre vehículos— Importación de vehículos de segunda mano de otros Estados Miembros	5		
— Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 21 de diciembre de 2023. Petición de decisión prejudicial —Alquiler de automóviles de larga duración— Exclusión de servicios financieros	6		
— Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de 21 de diciembre de 2023 — Procedimiento prejudicial — Protección de los Consumidores — Contrato leasing de automóvil sin obligación a compra — Directiva 2008/48/CE Directiva 2002/65/CE — Directiva 2011/83/UE — Derecho de desistimiento	6		
— Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta), de 25 de enero de 2024, en el asunto C-334/22. Audi - Propiedad intelectual e industrial.			
			Legislación
			8
		• España	8
		— Proyecto de Ley por la que se regulan los servicios de atención a la clientela	8
		• Europa	9
		— Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas de 12 de enero de 2024. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de turismos y vehículos comerciales ligeros por lo que respecta a las emisiones en condiciones reales de conducción	9
		— Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009.....	10
		— Directiva (UE) 2024/825 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de febrero de 2024, por el que se modifican las Directivas 2005/29/CE y 2011/83/UE en lo que respecta al empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica mediante una mejor protección contra las prácticas desleales y mediante una mejor información	11

**Consulta pública 12**

- España 12
 - Audiencia e información pública del proyecto de Real Decreto por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de conducción automatizada 12

Noticias 13

- Europa 13
 - Regulación de la ONU sobre sistemas adicionales de asistencia al conductor 13
 - Regulación de la ONU sobre la gestión de ciberseguridad a motocicletas y scooters 14

Sentencias

España

Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona núm. 692/2023 de 08 de enero de 2024 - Resolución: 5/2024 Municipio; reclamación de cantidad; impago de cuotas mensuales

Esta sentencia resuelve el litigio entre Mercedes-Benz Financial Services España EFC SA (Entidad Financiera) y una sociedad mercantil (Entidad Mercantil) y sus fiadores (personas físicas vinculadas a la Entidad Mercantil como administradores y accionistas de la misma), en relación con un contrato de arrendamiento financiero para la adquisición de un vehículo suscrito por las partes citadas. La Entidad Financiera interpone demanda de reclamación de cantidad frente la Entidad Mercantil y sus fiadores por impago de varias cuotas mensuales del citado contrato de arrendamiento financiero del vehículo, que se estima en primera instancia. En este contexto, la Entidad Mercantil y sus fiadores recurren la resolución negando la existencia de la deuda y alegando la existencia de cláusulas abusivas en el contrato, invocando su condición de consumidores, en cuanto que el vehículo tenía como destino el uso por los familiares de los fiadores.

Se discute el concepto de «consumidor» en relación con el artículo 3 del Texto Refundido de la Ley de Consumidores y Usuarios (TRLUCU) y se indica que debe interpretarse de forma restrictiva, en relación con la posición de la persona en un contrato determinado y con la naturaleza y finalidad de este, y no con la situación subjetiva de dicha persona, dado que una misma persona puede ser considerada consumidor respecto de ciertas operaciones y operador económico respecto de otras.

La Audiencia Provincial desestima el recurso indicando que: (i) cuando el fiador es administrador o gerente de la persona jurídica deudora principal, no puede tener condición de consumidor, porque tiene una vinculación funcional con dicha persona jurídica, y por tanto, con la operación financiera o crediticia; (ii) si el fiador tiene una participación significativa en la sociedad deudora, también tiene vinculación funcional y no puede ser consumidor; (iii) cuando el fiador es cónyuge en régimen de gananciales del deudor principal, tampoco es consumidor, porque responde de las deudas comunes y puede que participe de los beneficios de la sociedad en forma de dividendos, lo que supone vinculación funcional con la sociedad mercantil; (iv) cuando el fiador persona física no tiene cargo orgánico o societario alguno que le vincule con la sociedad deudora, no tiene una participación significativa en dicha sociedad, no responde de las deudas de su cónyuge en régimen de separación de bienes y no desempeña actividad profesional relacionada con la operación afianzada, sí puede tener la cualidad legal de consumidor. Así mismo, se aclara que, cuando no existe condición de «consumidor» en la relación contractual, no se puede oponer la abusividad de las cláusulas del contrato, y que, **el control de la abusividad no puede extenderse a cláusulas perjudiciales para el profesional o empresario, salvo cuando no se cumplan las obligaciones dispuestas en el artículo 5.5 de la Ley de Condiciones Generales de la Contratación (LCGC) «la redacción de las cláusulas generales deberá ajustarse a los criterios de transparencia, concreción y sencillez» y en el artículo 7 LCGC «no quedarán incorporadas al contrato las siguientes condiciones generales: a) Las que el adherente no haya tenido oportunidad real de conocer de manera completa al tiempo de la celebración del contrato [...]; b) Las que sean ilegibles, ambiguas, oscuras e incomprensibles [...].»**

Europa

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 9 de noviembre de 2023. Petición de decisión prejudicial (Alemania) —reparación y mantenimiento de vehículos de motor— homologaciones

La sentencia se refiere a una decisión prejudicial planteada en un litigio entre Gesamtverband Autoteile-Handel eV (Gesamtverband), asociación de comercio de piezas de automóviles en Alemania, y Scania CV AB (Scania), fabricante de vehículos sueco, sobre la disponibilidad de información del sistema de diagnóstico a bordo (DAB) de los vehículos para reparación y mantenimiento. Scania restringe el acceso a esta información a través del número de identificación del vehículo (VIN) y limita su explotación automatizada.

El TJUE resuelve que el Reglamento 2018/858 (Reglamento 2018/858), de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos no obliga a los fabricantes a crear una interfaz de base de datos para consultas automatizadas, pero sí les exige proporcionar la **información en archivos electrónicos que permitan su explotación directa por agentes independientes**. Además, deben crear una base de datos que permita buscar piezas del vehículo no sólo a través del número de identificación del vehículo (VIN) sino también por criterios adicionales. Así mismo, apunta que la obligación de presentar información en conjuntos de datos de lectura mecanizada se refiere a toda la información sobre reparación y mantenimiento del vehículo, sin que se limite únicamente a la información sobre piezas de recambio.

En cuanto al VIN, se determina que, aunque no es un **dato personal** en sí mismo, puede adquirir este

carácter cuando se asocia con una persona identificada o identificable de acuerdo con las disposiciones del Reglamento (UE) 2016/679, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos. El artículo 61 del Reglamento 2018/858 establece la **obligación de los fabricantes de proporcionar acceso a la información, incluyendo el VIN, a agentes independientes**, considerando esta obligación legal y proporcionada para garantizar la competencia en el mercado de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos.

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 16 de noviembre de 2023. Petición de decisión prejudicial (Portugal) —Impuestos sobre vehículos— Importación de vehículos de segunda mano de otros Estados Miembros

La sentencia resuelve un litigio entre la autoridad Administración Tributaria y Aduanera de Portugal (Autoridad portuguesa) y el demandante (NM), en relación con el impuesto de matriculación de un automóvil híbrido enchufable importado a Portugal. El demandante impugna una **liquidación de impuestos** emitida por la Autoridad portuguesa, argumentando que la diferencia en el tratamiento fiscal entre vehículos matriculados inicialmente en Portugal y aquellos importados de otros Estados miembros de la UE es discriminatoria y contraviene el artículo 110 del TFUE. La Autoridad portuguesa defiende que la aplicación del impuesto se basa en el momento del despacho a consumo en Portugal y no excede la cuantía residual incorporada al precio de vehículos usados similares ya matriculados en Portugal.

Se plantea cuestión prejudicial sobre la aplicación del artículo 110 TFUE en la que el TJUE indica que la **tributación de los automóviles** no

está armonizada a nivel de la Unión Europea, pero los Estados miembros deben ejercer su potestad tributaria respetando el Derecho de la Unión. El objetivo de este artículo es garantizar la libre circulación de mercancías en condiciones de competencia justa, evitando cualquier forma de protección derivada de impuestos internos que discriminen a productos importados. En este contexto, el Tribunal establece que **el impuesto sobre vehículos debe calcularse de manera que no desincentive la importación de vehículos similares a los nacionales**. Concluye el TJUE que, el artículo 110 del TFUE se opone a que, al despachar a consumo en un Estado miembro un vehículo importado de otro Estado miembro, se aplique un impuesto calculado conforme a las normas vigentes en la fecha del despacho, si esta aplicación resulta en un impuesto superior al valor residual del impuesto incorporado al valor de vehículos similares nacionales en el mercado de segunda mano. Esto garantiza la neutralidad fiscal entre vehículos nacionales e importados, en línea con el objetivo de promover la libre circulación de mercancías en la Unión Europea.

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 21 de diciembre de 2023. Petición de decisión prejudicial —Alquiler de automóviles de larga duración— Exclusión de servicios financieros

En el caso entre la Agencia de Supervisión de los Servicios Financieros de la República de Croacia (Agencia) vs. Autotechnica Fleet Services d.o.o. (Autotechnica), sociedad servicios de leasing y alquiler de vehículos, la Agencia prohibió a Autotechnica realizar operaciones de leasing sin una autorización válida. Autotechnica impugnó esta decisión ante el Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Zagreb, quien planteó dos cuestiones prejudiciales al TJUE.

En la primera cuestión prejudicial, se discute si la regulación croata sobre leasing operativo

y/o la consideración de un contrato de alquiler de larga duración como servicio financiero y su **requerimiento de autorización específica** es compatible con la Directiva 2006/123/CE sobre servicios en el mercado interior. El TJUE establece que un **contrato de alquiler de larga duración de vehículos** no puede considerarse un contrato de servicios financieros a menos que cumpla ciertos criterios: (i) Que el contrato de alquiler incluya la obligación de compra del vehículo al final del período de alquiler; (ii) que las rentas pagadas permitan al arrendador amortizar completamente los costos de adquisición del vehículo; (iii) que el contrato transfiera los riesgos relacionados con el valor residual del vehículo al arrendatario al final del contrato.

En la segunda cuestión prejudicial, el TJUE señala que cualquier medida nacional en un ámbito armonizado exhaustivamente en el Derecho de la Unión debe evaluarse según la medida específica de armonización de la Unión, que ha adoptado legislación detallada y exhaustiva para regular esa área específica, y no según el Derecho a nivel nacional, ya que deben aplicar y respetar estrictamente las normas y regulaciones de la UE. Además, se indica que los artículos 9 y 10 de la Directiva 2006/123, sobre el régimen y las condiciones de la autorización, **se oponen a una normativa nacional que establezca un régimen de autorización para estos servicios, sin ser servicios financieros, a menos que cumpla con ciertas condiciones y criterios** establecidos en la Directiva 2006/123/CE, señalando la importancia de evaluar si la imposición de requisitos adicionales a la prestación de servicios de leasing operativo y/o alquiler de automóviles de larga duración, debido a su exclusión de la Directiva 2006/123/CE, se justifica adecuadamente en función de la protección de los consumidores y si cumple con los principios de esta normativa.

Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de 21 de diciembre de 2023 — Pro-

cedimiento prejudicial — Protección de los Consumidores — Contrato leasing de automóvil sin obligación a compra — Directiva 2008/48/CE Directiva 2002/65/CE — Directiva 2011/83/UE — Derecho de desistimiento

Esta sentencia resuelve por acumulación de asuntos, distintas cuestiones prejudiciales planteadas por el tribunal alemán en interpretación de la Directiva 2008/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008, relativa a los contratos de crédito al consumo y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores (Directivas).

Las cuestiones prejudiciales se plantean en el contexto de varios litigios entre entidades financieras de empresas automovilísticas y consumidores, en relación con la protección de los consumidores en contratos de leasing de automóviles y contratos de crédito y en relación con el ejercicio del derecho de desistimiento relativo a unos contratos que estos habían celebrado, en su condición de consumidores, con dichos bancos.

Las conclusiones del TJUE en relación con la interpretación de artículos de las Directivas mencionadas abordan varios aspectos de los contratos de leasing de automóviles y contratos de servicios a distancia, pudiendo destacarse las siguientes: (i) los contratos de leasing de automóviles se consideran comprendidos dentro del ámbito de aplicación de la Directiva 2011/83 sobre los derechos de los consumidores, y en especial como «contratos de servicios», cuando el consumidor no esté obligado a comprar el vehículo al término del contrato; en estos casos, los contratos de leasing no están cubiertos por otras Directivas (Directivas 2002/65 y 2008/48) sobre comercialización a distancia de servicios financieros; (ii) El contrato de servicios a distancia no se considera como tal cuando la celebración del contrato de leasing esté precedida de una fase de

negociación que se desarrolle con la presencia física simultánea del consumidor y un intermediario en nombre o por cuenta del comerciante, proporcionando al consumidor toda la información necesaria de conformidad con la Directiva 2011/83; (iii) la excepción al derecho de desistimiento establecido en el artículo 16 letra l establecida para los contratos a distancia o fuera del establecimiento y relativos a servicios de alquiler de vehículos con una fecha o un periodo de ejecución específicos es aplicable a un contrato de leasing de automóviles, cuando el objeto principal del contrato de leasing consiste en permitir al consumidor utilizar un vehículo durante el periodo específico previsto en dicho contrato, a cambio de pago periódico de unas cantidades; (iv) La ejecución completa de un contrato de crédito extingue el derecho de desistimiento. Además, el prestamista no puede alegar válidamente que el consumidor hizo uso de manera abusiva de su derecho de desistimiento cuando debido a una información incompleta o incorrecta contenida en el contrato de crédito, el plazo de desistimiento no empezó a correr porque afectó a la capacidad del consumidor para apreciar el alcance de sus derechos; (v) La Directiva 2008/48 también impide que el prestamista invoque la caducidad del derecho de desistimiento (incluso si tiene como base el derecho nacional) si no se ha proporcionado correctamente la información obligatoria en el contrato de crédito al consumidor y por este motivo no haya comenzado a correr el plazo de desistimiento previsto en el artículo 14 de la Directiva 2008/48.

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta), de 25 de enero de 2024, en el asunto C-334/22. Audi - Propiedad intelectual e industrial. Marca de la Unión Europea: los fabricantes de automóviles pueden prohibir el uso de un signo idéntico o similar a la marca de la que son titulares en piezas de recambio

Esta sentencia resuelve sobre un litigio entre Audi AG (Audi), fabricante de vehículos, y un vendedor de piezas de recambio de automóviles en internet (GQ) respecto a la venta de rejillas de radiador con el emblema de Audi adaptadas para modelos antiguos. Se presentan dos cuestiones prejudiciales al TJUE sobre la interpretación del Reglamento 2017/1001 (Reglamento 2017/1001) sobre la marca de la Unión Europea, en el contexto del uso de un signo idéntico o similar a una marca de la Unión Europea en piezas de recambio de automóviles.

En primer lugar, el TJUE dispone que un tercero puede utilizar signos similares a una marca de la Unión en piezas de recambio de automóviles siempre y cuando dicho uso sea conforme a las prácticas leales en materia industrial o comercial, como exige el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (UE) 2017/1001 («Limitación de los efectos de una marca de la Unión»). En este sentido, no se permite al titular de una marca de la Unión prohibir a un tercero hacer uso en el tráfico económico de dicha marca, cuando se produce en el contexto de una actividad comercial con ánimo de lucro y no en la esfera privada, en

ciertos casos específicos, como cuando el uso de la marca sea necesario para indicar el destino de un producto o servicio, en particular como accesorios o piezas de recambio.

No obstante lo anterior, señala el TJUE que prevalece el derecho exclusivo conferido por una marca de acuerdo con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/1001 («Derechos conferidos por la marca de la Unión»), de manera que se puede prohibir el uso de un signo por un tercero cuando dicho uso menoscabe o pueda menoscabar las funciones de la marca o se obtenga una ventaja desleal de carácter distintivo o del renombre de dicha marca, incluyendo la función esencial de garantizar a los consumidores la procedencia del producto o servicio, así como otras funciones como garantizar la calidad del producto o servicio, comunicación, inversión o publicidad.

De conformidad con lo anterior, en el presente caso, tras valorar las circunstancias del caso concreto, el TJUE resuelve que Audi puede prohibir al distribuidor de piezas de recambio el uso de su marca.

Legislación

España

Proyecto de Ley por la que se regulan los servicios de atención a la clientela

Este Proyecto de Ley por la que se regulan los servicios de atención a la clientela (Proyecto de Ley) se enmarca en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y tiene como objetivo la regulación de los niveles mínimos de calidad y de la evaluación de los servicios de atención a la clientela de las empresas que presten determinados servicios de carácter básico de interés general y de

las grandes empresas, implementando estándares de calidad obligatorios y garantizando el derecho de los ciudadanos a recibir una atención de calidad, personalizada y accesible.

El Proyecto de Ley aplica a todas las empresas establecidas en España o en cualquier otro Estado miembro, cuando lleven a cabo la ejecución efectiva de ciertos servicios de carácter básico de interés general, ofrecidos o prestados en territorio español (suministro y distribución de agua y energía, transporte aéreo de pasajeros, servicios postales, comunicaciones electrónicas y servicios

financieros, así como, empresas prestadoras de servicios públicos en estos sectores), así como, a empresas y grupos societarios que lleven a cabo la venta de bienes o la prestación de servicios distintos a los mencionados con anterioridad, en territorio español, siempre que en su ejercicio económico anterior hayan ocupado al menos a 250 personas trabajadoras, su volumen de negocio anual haya excedido 50 millones de euros o su balance general anual haya excedido de 43 millones de euros.

Dentro de los aspectos esenciales de este Proyecto de Ley, se incluye la obligación de un servicio de **atención a la clientela gratuito** para los servicios considerados de interés general, de un **plazo de respuesta en llamadas telefónicas** por el que se exige que se garantice que el 95% de las llamadas telefónicas que reciban de sus clientes sean atendidas, de media, en un plazo inferior a 3 minutos. Además, se refuerza el derecho a una **atención personalizada**, prohibiendo que las empresas atiendan a estas llamadas de forma exclusiva a través de contestadores automáticos. A partir de la entrada en vigor, los clientes podrán solicitar hablar directamente con una persona, un operador especializado, en cualquier momento de la consulta o de la reclamación.

Por otro lado, se reduce el **plazo de respuesta de reclamaciones** a 15 días (en la actualidad el plazo es de 30 días) y se obliga a las empresas a someterse a **auditorías externas** para garantizar que cumplen estos requisitos en sus servicios de atención a la clientela. Así mismo, se protege específicamente los derechos de las **personas consumidoras vulnerables**, exigiendo una prestación personalizada a los clientes en función de determinadas variables como la edad (atención en persona para personas de edad avanzada) o la discapacidad (sistemas alternativos para personas con discapacidad auditiva). En materia de infracciones y sanciones, se estará a lo dispuesto en el TRLCU.

Este Proyecto de Ley introduce disposiciones finales que modifican el TRLCU, Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema Financiero y la Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones, en relación con los servicios de atención a la clientela para que se cumplan las disposiciones y principios establecidos en el Proyecto de Ley, en relación con el coste de los servicios, la accesibilidad universal y atención personalizada, el procedimiento de gestión de información de las quejas, incidencias y reclamaciones. En, concreto, en la Ley 11/2022 se amplía el ámbito de aplicación de las empresas para que aplique la obligación de disponer de un departamento de atención a la clientela y un defensor de la clientela.

Europa

Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas de 12 de enero de 2024. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de turismos y vehículos comerciales ligeros por lo que respecta a las emisiones en condiciones reales de conducción

El Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas (Reglamento), que entró en vigor el 26 de marzo de 2024, tiene por objeto proporcionar un **método armonizado a escala mundial** para determinar los **niveles de emisiones de compuestos gaseosos y partículas** suspendidas procedentes de vehículos ligeros en condiciones reales de conducción (RDE). Se aplica a la homologación de tipo de vehículos de las categorías M1 (masa de referencia no superior a 2,610kg) y las categorías M2 y N1 (masa de referencia no superior a 2,610kg), pudiendo hacerse extensiva a una masa de referencia no superior a 2,840kg en todas las categorías.

La solicitud de homologación de un tipo de vehículo de conformidad con el Reglamento debe

ser realizada por el fabricante del vehículo o por su representante autorizado ante la autoridad de homologación, mediante la presentación de una solicitud elaborada conforme al modelo de ficha de características que se adjunta como anexo 1 del Reglamento.

El fabricante se debe asegurar que todos los vehículos de la familia de ensayo del Sistema Portátil de Medición de Emisiones (*Portable Emissions Measurement System*, «PEMS») cumplen el Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas sobre el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure*, «WLTP») incluidos los requisitos de conformidad de la producción. El fabricante podrá reunir varios tipos de vehículos con respecto a las emisiones formando una «familia de ensayo de PEMS», cuando las características de emisión sean similares, siempre que los vehículos sean idénticos en cuanto a los criterios técnicos y administrativos definidos en el Reglamento.

El Reglamento regula el procedimiento de ensayo, indicando que el rendimiento en cuanto a RDE deberá demostrarse sometiendo a ensayo vehículos en carretera, de acuerdo con sus patrones de conducción, condiciones y cargas útiles normales. Las herramientas de software utilizadas en el procedimiento de ensayo deberán ser validadas por una entidad determinada por la parte contratante. Las especificaciones técnicas relacionadas con el proceso del ensayo quedan detalladas en sus Anexos.

En caso de que el vehículo presentado cumpla con los requisitos del Reglamento, se asignará un número de homologación a cada tipo homologado.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de tipo de los

vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009

El Reglamento aborda la homologación de tipo de vehículos y sistemas relacionados, complementando el Reglamento (UE) 2018/858 y derogando los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009, que se aplica a los vehículos de motor de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3 y a los remolques de las categorías O3 y O4 según se especifican en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858, incluidos los que se diseñan y fabrican en una o más fases, así como a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos y a los neumáticos de las clases C1, C2 y C3, tal como se especifica en el Reglamento n.º 117 de las Naciones Unidas, con excepción de los neumáticos con agarre en hielo. Para los coches y furgonetas se mantendrán los límites de emisiones y el proceso de homologación del actual Euro VI. Para autobuses y camiones se aplicarán límites más estrictos para las emisiones de gases de escape, medidos tanto en laboratorios como en condiciones de conducción reales, manteniendo las condiciones de homologación establecidas en Euro VI.

Se introducen límites para partículas emitidas por frenos de coches y furgonetas, se exige mayor durabilidad y rendimiento de las baterías para vehículos eléctricos e híbridos y se establecen los requisitos para el diseño, fabricación y montaje de los vehículos en relación con emisiones, incluyendo sistemas como el DAB (para detección de mal funcionamiento de componentes en materia de emisiones), sistema MAB (monitorización de emisiones de escape), dispositivos MABCC (monitorización del consumo de combustible y

energía eléctrica en condiciones reales y otros parámetros), monitores del estado de salud de baterías, sistema de alerta al conductor por exceso de emisiones de escape, sistema de alerta al conductor por nivel bajo de reactivo, y dispositivos que comuniquen al exterior datos generados por el vehículo.

Además, se proporcionará información al consumidor sobre los **datos y el rendimiento medioambiental** de cada vehículo, incluyendo valores sobre la vida útil y el estado de salud de la batería de tracción, accesible tanto para los usuarios como mostrados en el interior del vehículo.

Se introduce un nuevo **pasaporte medioambiental para vehículos**, que contendrá información sobre la eficiencia ecológica del vehículo en el momento de su registro e información actualizada sobre el consumo de carburante, la salud de la batería, las emisiones contaminantes y otra información pertinente recogida por los sistemas de monitoreo del propio vehículo.

Se implementan disposiciones de seguridad para limitar la manipulación y **medidas de ciberseguridad** y deber de minimización de vulnerabilidades en todas las etapas de vida del vehículo, favoreciendo la sostenibilidad a largo plazo. Además, se garantiza el acceso a información y herramientas para piezas de recambio compatibles.

Los plazos para el cumplimiento de las distintas obligaciones varían entre 30 meses a 60 meses dependiendo del tipo de vehículo, sistema o componente para dicho tipo de vehículo. Se incluye una salvaguarda para pequeños constructores hasta julio de 2030.

Directiva (UE) 2024/825 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de febrero de 2024, por el que se modifican las Directivas 2005/29/CE y 2011/83/UE

en lo que respecta al empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica mediante una mejor protección contra las prácticas desleales y mediante una mejor información

La Directiva (UE) 2024/825 tiene como objetivo proteger a los consumidores de prácticas comerciales desleales que puedan inducir a error a los consumidores en las decisiones de consumo sostenibles, como las prácticas asociadas a la **obsolescencia temprana de los bienes**, las **afirmaciones medioambientales engañosas**, la **información falsa sobre las características sociales de los productos**, y los **distintivos de sostenibilidad poco transparentes**.

Se modifica la Directiva para incluir definiciones concretas relativas a lo que debe entenderse por «afirmaciones medioambientales», «distintivos de sostenibilidad», «sistemas de certificación», «comportamiento medioambiental excelente reconocido», «durabilidad» y «funcionalidades», entre otras.

Se modifican los artículos correspondientes de la Directiva para incluir una obligación de información a los consumidores de las particularidades características medioambientales de los productos y su durabilidad. La Directiva prohíbe manifestaciones medioambientales relacionadas con el comportamiento medioambiental futuro sin compromisos claros y verificables, así como determinadas actuaciones por parte de comerciante, siendo algunas de ellas: (i) exhibir un distintivo de sostenibilidad que no esté basado en un sistema de certificación o no haya sido establecido por las autoridades públicas; (ii) realizar afirmaciones medioambientales genéricas cuando no pueda demostrarse un comportamiento excelente reconocido que sea relevante —«amigo del medio ambiente», «respetuoso con el clima», «eficiente desde el vista energético», entre otras—; (iii) ocultar información al consumidor en el caso de que una actualización de software

afectara negativamente al funcionamiento de bienes con elementos digitales o al uso de contenidos o servicios digitales; (iv) presentar como necesaria una actualización cuando solo mejore características de funcionalidad; (v) presentar un bien como apto para la reparación cuando no lo sea; (vi) ocultar información al consumidor de la limitación de la funcionalidad de un bien cuando se utilicen elementos fungibles, piezas de recambio o accesorios que no sean suministrados por el producto original, o afirmar falsamente que se producirá deterioro en la funcionalidad de estos elementos.

Así mismo, esta Directiva (UE) 2024/825 establece determinadas obligaciones a los comerciantes: (i) asegurarse de que las afirmaciones medioambientales sobre sus productos sean veraces y fiables. Estas afirmaciones deben ser verificadas por un tercero experto independiente con experiencia en cuestiones medioambientales para garantizar su fiabilidad; (ii) cuando proceda, la puntuación de reparabilidad de los bienes (y en los casos en que no se haya estable-

cido una puntuación de reparabilidad a nivel de la Unión), proporcionar información relevante sobre la reparación de los bienes, incluyendo la disponibilidad de piezas de recambio, costes estimados y procedimientos para solicitar reparaciones (siempre que el productor o proveedor ponga la información a disposición del comerciante); (iii) utilizar una etiqueta armonizada en los productos o envases para informar a los consumidores sobre la durabilidad y la garantía comercial de durabilidad ofrecida, cuando el productor ofrezca al consumidor una garantía comercial de durabilidad sin costes adicionales que cubra la totalidad del bien y con una duración superior a dos años. Con anterioridad al 27 de septiembre de 2025, la Comisión especificará, mediante actos de ejecución, el diseño y el contenido del aviso armonizado.

Los Estados miembros deben adoptar las disposiciones necesarias para cumplir con la directiva antes de marzo de 2026, asegurando así su implementación efectiva en toda la Unión Europea.

Consulta pública

España

Audiencia e información pública del proyecto de Real Decreto por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de conducción automatizada

Abierto el periodo de Audiencia pública en el proceso de tramitación del Real Decreto por el que se modifican el Reglamento General de Cir-

culación y el Reglamento General de Vehículos (Real Decreto), hasta el 15 de abril de 2024.

El borrador de Real Decreto prevé dos nuevos artículos en el Reglamento General de Circulación, que establecen condiciones y requisitos para la circulación de vehículos automatizados. Se define a los vehículos totalmente automatizados como aquellos equipados con un sistema de conducción automatizada, diseñados para desplazarse autónomamente sin supervisión del conductor. Además, se especifica que, durante la activación del sistema de conducción automatizada, éste es considerado el conductor a efectos de cumplir con las normas de circulación. También

se añaden excepciones a las prohibiciones de uso de dispositivos electrónicos cuando el sistema de conducción automatizada está activo y se establecen las condiciones generales de circulación aplicables a vehículos autónomos (requieren de permiso de circulación específico, solo pueden activarse dentro de su entorno operacional de uso definido, entre otros). Se prevé además la elaboración de un **Manual de Circulación** por parte de la Jefatura Central de Tráfico (DGT) que establezca las condiciones para una circulación segura, incluyendo la capacidad autónoma de los sistemas y la interacción segura con el entorno.

También se modifican diversos artículos del **Reglamento General de Vehículos** y se añade un nuevo anexo sobre sistemas de conducción automatizada. Se exigen requisitos de información a la DGT previos a la matriculación para asegurar

el cumplimiento de normativas y condiciones legales de los vehículos totalmente automatizados. Se amplía el contenido del **permiso de circulación** incluyendo al titular del sistema de conducción automatizada, el entorno operacional de uso y las funcionalidades de operación remota. Se establece un procedimiento de certificación realizado por un servicio técnico designado por la DGT, para garantizar el cumplimiento de los requisitos técnicos y de seguridad. Se prevé así mismo la elaboración de un **Manual de Certificación** que refleje la verificación del sistema de conducción automatizada. Además, se incluyen modificaciones en el anexo I de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, introduciendo definiciones de conceptos relacionados con la conducción automatizada.

La entrada en vigor de este Real Decreto está prevista para 2025.

Noticias

Europa

Regulación de la ONU sobre sistemas adicionales de asistencia al conductor

El grupo de trabajo sobre vehículos automatizados/autónomos y conectados de la CEE-ONU ha adoptado, en el mes de febrero, el borrador de un nuevo reglamento que define disposiciones para la aprobación de vehículos con Sistemas de Asistencia de Control del Conductor (DCAS, por sus siglas en inglés) y establece requisitos mínimos de seguridad para vehículos equipados con el Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS), como el sistema de mantenimiento de carril. Esta nueva regulación está basada en la regulación de la **ONU N.º 79** (aprobada en 2018) que abarca un rango más amplio de tecnologías que se introducirán en nuevos modelos (por ejemplo,

la nueva regulación ya no limitará el uso de sistemas de cambio de carril a autopistas —carreteras con 2 carriles y una separación física del tráfico en dirección contraria—, sino que lo extenderá a otros tipos de carreteras), teniendo como objetivo permitir la aprobación de una combinación de características de asistencia al control de la conducción, incluida la asistencia al frenado, la aceleración y los adelantamientos.

Sin embargo, esta nueva regulación no cubre la automatización total de la conducción y estipula que los DCAS deben diseñarse para garantizar que el conductor permanezca comprometido con la tarea de conducción, por lo que requiere que los fabricantes implementen estrategias para garantizar que los conductores tengan el conocimiento adecuado de las capacidades de los sistemas de asistencia y no las sobreestimen

(conciencia del modo). Los fabricantes estarán obligados a presentar un esquema del diseño de los sistemas a las autoridades de aprobación de tipo. La validación de los DCAS garantizará que se realice una evaluación exhaustiva, considerando la seguridad funcional y operativa de las características integradas en los DCAS y el conjunto de los DCAS integrados en un vehículo, por parte del fabricante durante los procesos de diseño y desarrollo. La regulación requerirá que los fabricantes monitoreen el rendimiento de estos sistemas una vez en las carreteras y proporcionen informes periódicos (al menos una vez al año) y *ad hoc* sobre eventos críticos de seguridad a la autoridad que aprobó el vehículo.

Esta nueva regulación se presentará al Foro Mundial de Armonización de Reglamentos de Vehículos (WP.29) para su adopción en junio de 2024, con una entrada en vigor prevista para enero de 2025.

Regulación de la ONU sobre la gestión de ciberseguridad a motocicletas y scooters

El grupo de trabajo sobre vehículos automatizados/autónomos y conectados de la CEE-ONU plantea incluir las motocicletas, scooters y bicicletas eléctricas con una velocidad superior a 25 km/h en el ámbito de la regulación de la ONU N.º 155 sobre ciberseguridad y gestión de ciberseguridad, según se indica en la nota de prensa

de la Comisión Económica de las Naciones Unidas el 26 de enero de 2024.

La regulación actual, se aplica en varias regiones del mundo y cubre automóviles de pasajeros, camiones y autobuses. Su propósito es ofrecer un marco internacional para la aprobación de tipo de vehículos de carretera en lo que respecta a la ciberseguridad.

Tras la revisión de los requisitos en esa regulación y su posible idoneidad para abordar adecuadamente las especificidades de las motocicletas (categoría de vehículos L), se presentará la decisión de ampliar el alcance del Reglamento 155 de las Naciones Unidas al Foro Mundial para la Armonización de las Regulaciones de Vehículos (WP.29), organizado por la CEPE, para su adopción en junio de 2024. Sin embargo, los mapas de implementación nacional podrían desviarse de lo presentado en el Foro Mundial.

Esta decisión se produce en un momento en que la industria de las motocicletas ya ha introducido sistemas de asistencia complejos en vehículos de dos ruedas motorizados, como el control de cruce adaptativo y la conectividad avanzada, y en un contexto de aumento de la regulación que afecta a la industria automotriz, especialmente en China, Europa e India, y de regulaciones para garantizar un nivel mínimo de protección cibernética. Estos desarrollos justifican la creciente preocupación sobre los posibles riesgos cibernéticos para este tipo de vehículos.

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.