

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 24}

Contenido

Jurisprudencia 4

- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona 815/2024, de 8 de Febrero de 2024.
Contrato de Renting; Reclamación de deuda;
condición de consumidor 4
- Sentencia del Tribunal de Justicia asunto C-81/23,
de 22 de febrero de 2024. Procedimiento prejudicial
– Cooperación judicial en materia civil – Reglamento
(UE) 1215/2012 – Dispositivo de desactivación
de sistemas de control de las emisiones 4

Legislación 5

- Reglamento Delegado (UE) 2024/1180
de la Comisión, de 14 de febrero de 2024, por el que
se modifica el Reglamento (UE) 2015/758
del Parlamento Europeo y del Consejo,
con respecto a las normas relativas a eCall 5
- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1061
de la Comisión, de 10 de abril de 2024 por el que se
establecen disposiciones de aplicación
del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento
Europeo y del Consejo en lo que respecta
al intercambio seguro de datos del certificado
de conformidad en formato electrónico y al acceso
de solo lectura al certificado de conformidad,
y por el que se modifica el Reglamento
de Ejecución (UE) 2021/133 de la Comisión..... 6
- Reglamento (UE) 2024/1610 del Parlamento Europeo
y del Consejo, de 14 de mayo de 2024 por el que se
modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que res-
pecta al refuerzo de las normas de comportamiento en
materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados
nuevos y al establecimiento de obligaciones de comu-
nicación, se modifica el Reglamento (UE) 2018/858
y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956..... 7

- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1435
de la Comisión de 24 de mayo de 2024,
por el que se establecen disposiciones de aplicación
del Reglamento (UE) 2023/988 del Parlamento
Europeo y del Consejo, para establecer el modelo
de aviso de recuperación (RECALLS)..... 7
- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1721
de la Comisión de 19 de junio de 2024
por el que se establecen disposiciones de aplicación
del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento
Europeo y del Consejo relativas a los modelos
para la homologación del sistema de asistente
de velocidad inteligente, el sistema de advertencia
de somnolencia y pérdida de atención de conductor,
el registro de datos de incidencias, la interfaz
para la instalación de alcoholímetros antiarranque
y el sistema avanzado de advertencia
de distracciones del conductor..... 8

Legislación en trámite 9

- Reglamento Delegado de la Comisión que completa
el Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento
Europeo y del Consejo, relativo a las pilas y baterías
y sus residuos, estableciendo la metodología
para el cálculo y verificación de la huella de carbono
de las baterías de los vehículos eléctricos 9
- Reglamento Delegado de la Comisión Europea
por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/956,
del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el
seguimiento y la comunicación de las emisiones
de CO₂ y el consumo de combustible
de los vehículos pesados nuevos..... 9
- Proyecto de Orden por la que se modifican
los anexos II, IX y X del Reglamento General
de Vehículos, aprobado por el
Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre..... 10

Consultas públicas 10

- Audiencia e información pública del proyecto de Real Decreto en materia de protección a usuarios vulnerables de la vía, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre..... 10

Noticias 11

- Declaración europea sobre el uso de la bicicleta ... 11
- El G7 reconoce el papel del liderazgo de la CEPE en la reducción de las emisiones de GEI del transporte interior y la introducción de vehículo conectados 12
- Nota de orientación relativa a determinadas posiciones del Reglamento (UE) 2024/795, por el que se crea la Plataforma de Tecnologías Estratégicas para Europa 13
- Resolución de 11 de junio de 2024, de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio entre la Jefatura Central de Tráfico, O.A., y la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), para el intercambio de información sobre campañas de llamadas a revisión de vehícu-

los- Resolución de 11 de junio de 2024, de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio entre la Jefatura Central de Tráfico, O.A., y la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR), para el intercambio de información sobre campañas de llamadas a revisión de vehículos..... 13

- Extracto de la Orden de 22 de mayo de 2024 por la que se efectúa la convocatoria de concesión de ayudas a proyectos de producción de baterías del vehículo eléctrico dentro del Plan para la Recuperación, Transformación y Resiliencia en el año 2024 14
- Resolución de 22 de mayo de 2024, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se determinan los valores medios nacionales de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos 15
- Ampliación del programa de ayudas MOVES III hasta el 31 de diciembre de 2024 15
- La CEPE explora el potencial de las plataformas para impulsar la transición a la economía circular en el sector de las baterías de vehículos eléctricos..... 16

Jurisprudencia

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona 815/2024, de 8 de Febrero de 2024. Contrato de Renting; Reclamación de deuda; condición de consumidor

La sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona resuelve un recurso de apelación interpuesto por el demandante particular y una sociedad contra la sentencia de 5 de febrero de 2022 que resuelve a favor de BANCO SABADELL, S.A. (el Banco), en relación con un contrato de arrendamiento financiero entre el Banco y la sociedad, siendo afianzada por el demandante particular, por el que se condena al demandante por el impago de una deuda relacionada con un contrato de arrendamiento financiero.

El demandante particular alega la prescripción de la deuda (estimando el término de 5 años) y la condición de consumidor, considerando abusivas la cláusula del aval que incluye la renuncia a los beneficios de orden, exclusión y división, la cláusula suelo, las comisiones e intereses de demora, y su nulidad de forma subsidiaria al ser un mero adherente al contrato de arrendamiento financiero en su condición de fiador - consumidor.

Resuelve la sentencia en apoyo de doctrina del Tribunal Supremo, declarando prescrita la acción ejercitada (el último impago tiene lugar el 17 de agosto 2014 y la Entidad Financiera certifica la deuda el 26 de septiembre de 2019) en aplicación del apartado 2 del artículo 1966 del Código Civil (CC), que fija el plazo de prescripción de cinco años, indicando que, si bien este artículo se refiere literalmente a los arriendos de fincas rústicas y urbanas, también ha de considerarse para cualquier arrendamiento de cosa mueble o inmueble, y concretamente, a los contratos de arrendamiento financiero.

Sentencia del Tribunal de Justicia asunto C-81/23, de 22 de febrero de 2024. Procedimiento prejudicial – Cooperación judicial en materia civil – Reglamento (UE) 1215/2012 – Dispositivo de desactivación de sistemas de control de las emisiones

La sentencia del Tribunal de Justicia resuelve una cuestión prejudicial relativa a la competencia judicial de los tribunales, en el marco de una acción de responsabilidad delictual ejercitada en relación con un contrato de compraventa de autocaravana entre los demandantes particulares austriacos y el fabricante italiano del vehículo. El vehículo fue adquirido en un concesionario establecido en Alemania, y se encontraba equipado con un motor que integraba ilegalmente un dispositivo para reducir la eficacia de los sistemas de control de las emisiones, prohibido en virtud del artículo 5, apartado 2 del Reglamento (UE) 715/2007, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

Con la finalidad de resolver la competencia de los tribunales, se pregunta al Tribunal Superior de Justicia donde se entiende producido el hecho dañoso, en virtud del artículo del artículo 7, punto 2, del Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, pudiendo ser i) el lugar de celebración del contrato, ii) el lugar de entrega del vehículo, iii) el lugar donde se ha materializado el vicio del bien

constitutivo del daño y, por lo tanto, el lugar de utilización del vehículo conforma a su destino.

El Tribunal recuerda que la regla de competencia especial establecida en el citado artículo 7, permite al demandante, como excepción a la regla general de la competencia de los órganos jurisdiccionales del domicilio del demandado establecida en el artículo 4 del Reglamento (UE) 1215/2012, ejercitar su acción en materia delictual o cuasidelictual ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso, como consecuencia de una relación particularmente estrecha entre la controversia y los tribunales del lugar en que se ha producido el hecho dañoso. En este sentido y de acuerdo a la jurisprudencia, se recuerda que el concepto de «lugar donde se

haya producido el hecho dañoso» se refiere al mismo tiempo al lugar donde se ha producido el daño y al lugar del hecho causal que originó ese daño, de modo que la acción puede ejercitarse, a elección del demandante, ante los órganos jurisdiccionales de cualquiera de esos dos lugares.

El Tribunal resuelve que, en casos donde un vehículo ha sido equipado ilegalmente con un dispositivo que manipula los datos de emisiones antes de ser adquirido en otro Estado miembro, el lugar de materialización del daño se encuentra en el Estado donde se adquirió el vehículo, y por tanto, el lugar de entrega del vehículo, puesto que se considera que el daño se materializa desde la adquisición del vehículo, que en el presente asunto es desde su entrega.

Legislación

Reglamento Delegado (UE) 2024/1180 de la Comisión, de 14 de febrero de 2024, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo, con respecto a las normas relativas a eCall

El Reglamento (UE) 2015/758 exige que todos los nuevos tipos de vehículos de las categorías M1 y N1 estén equipados con un sistema eCall basado en el número 112 integrado en el vehículo, incluyendo una lista de normas europeas en las que se basan los requisitos técnicos para la homologación de los sistemas eCall y de los vehículos equipados con dichos sistemas.

Debido a las nuevas normas adoptadas por el Comité Europeo de Normalización (CEN) sobre los cambios en los circuitos conmutados (2G/3G) de las redes, es necesario garantizar la implan-

tación de sistemas eCall integrados en los vehículos basados en normas sobre redes de comunicaciones electrónicas de paquetes conmutados aplicando las nuevas normas CEN adoptadas.

Con efectos a partir del 1 de enero 2025, si un fabricante lo solicita, las autoridades nacionales no denegarán la concesión de nuevas homologaciones de tipo o de extensiones de homologaciones existentes de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que cumplan las especificaciones técnicas establecidas en las normas CEN/TS 184:2022 y CEN/TS 17240:2018.

Con efectos a partir del 1 de enero de 2026, las autoridades nacionales denegarán la concesión de nuevas homologaciones de tipo o de extensiones de homologaciones existentes de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes en caso de que no cumplan lo

dispuesto en el Reglamento (UE) 2015/758 modificado por el presente Reglamento.

Con efectos a partir del 1 de enero de 2027, en el caso de los vehículos nuevos homologados después del 31 de marzo de 2018 con arreglo al Reglamento (UE) 2015/758, que no cumplan las especificaciones técnicas establecidas en las normas CEN/TS 184:2022 y CEN/TS 17240:2018, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad habrán dejado de ser válidos a los efectos del artículo 48, apartado 1, del Reglamento (UE) 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.

Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1061 de la Comisión, de 10 de abril de 2024 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al intercambio seguro de datos del certificado de conformidad en formato electrónico y al acceso de solo lectura al certificado de conformidad, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/133 de la Comisión

De acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/133, de 4 de febrero de 2021, por el que se establecen las normas de desarrollo del Reglamento (UE) 2018/858 que establece requisitos sobre el formato y la estructura de los elementos de datos de los certificados de conformidad en formato electrónico, y se designa el sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS) para el intercambio de dichos datos, el presente Reglamento de Ejecución establece requisitos adicionales para

asegurar que el certificado de conformidad en formato electrónico pueda intercambiarse de forma segura, garantizando un nivel adecuado de seguridad de los medios de identificación electrónica, y para establecer los medios que permitan a las autoridades de homologación proporcionar acceso de solo lectura al certificado de conformidad. En este sentido, el intercambio de datos entre los fabricantes y los puntos de acceso nacionales del sistema EUCARIS se realizará a través de un enlace web seguro utilizando XML, que estarán protegidos por un certificado cualificado de autenticación conforme al Reglamento (UE) 910/2014, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior, y los mensajes intercambiados serán protegidos mediante firma electrónica y protocolos de cifrado de datos y los puntos de acceso nacionales y el organismo designado validarán las firmas electrónicas. Además, garantizarán la trazabilidad de los mensajes registrados, proporcionando medios para visualizar y buscar la información del intercambio.

La autoridad de homologación de cada Estado miembro facilitará un acceso de solo lectura al certificado de conformidad a través de un sistema o una aplicación web que permita acceder a los datos estructurados del certificado de conformidad en formato electrónico utilizando el identificador único específico del vehículo (número de identificación del vehículo (NIV)).

Se añade un artículo 3 bis al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/133 por el que los fabricantes de determinadas categorías de vehículos y tipos de vehículos fabricados en series cortas quedan exentos de lo detallado en este Reglamento de Ejecución, y bastará únicamente con poner a disposición los elementos de datos de la versión electrónica del certificado de conformidad mediante una introducción manual o mediante la carga de un archivo XML de IVI.

Este Reglamento de Ejecución será aplicable a partir del 5 de julio de 2024.

Reglamento (UE) 2024/1610 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de mayo de 2024 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y al establecimiento de obligaciones de comunicación, se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956

El presente reglamento (UE) 2024/1610 (Reglamento) introduce varios cambios importantes relacionados con las emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos en la Unión Europea.

Se refuerzan las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos con objetivos de reducción de emisiones de CO₂ aplicables a partir de 2030, cumpliendo así los compromisos climáticos de la Unión. Estos objetivos se fijan a un nivel que estimula la incorporación de vehículos pesados de emisión cero en el mercado de la Unión, fomenta la innovación en tecnologías de emisión cero, acelera la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje, asegura la competitividad de la industria de la Unión a nivel global y contribuye a la reducción de los costes de explotación de las empresas de transporte.

El Reglamento también establece obligaciones de comunicación de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión. Esto implica que los fabricantes deben proporcionar información detallada sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de sus vehículos pesados nuevos, lo que contribuye a una mayor

transparencia y seguimiento de las emisiones en el sector del transporte.

El Reglamento también permite una evaluación más detallada del papel de los combustibles renovables sostenibles en la transición hacia la neutralidad climática, especialmente en el sector de vehículos pesados. Esto podría incluir medidas para promover el uso de combustibles alternativos y sostenibles que ayuden a reducir las emisiones de CO₂ en el transporte de mercancías.

El Reglamento puede incluir modificaciones en los anexos para adaptarse al progreso técnico y la evolución en el transporte de mercancías. Esto garantiza que las normas de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos se mantengan actualizadas y reflejen los avances tecnológicos en el sector del transporte.

El Reglamento establece la posibilidad de imponer multas administrativas en caso de incumplimiento de las normas de emisiones de CO₂. Estas multas pueden contribuir como ingresos al presupuesto general de la Unión Europea, lo que puede tener implicaciones en la financiación de programas y políticas relacionadas con el medio ambiente y el transporte sostenible.

Estos cambios, entre otros, buscan promover reducciones rentables y eficientes de las emisiones de CO₂, así como contribuir a los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en la Unión Europea para combatir el cambio climático.

Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1435 de la Comisión de 24 de mayo de 2024, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2023/988 del Parlamento Europeo y del Consejo, para establecer

el modelo de aviso de recuperación (RECALLS)

Este Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1435 contiene las disposiciones para un modelo de aviso único y normalizado para la recuperación de productos por motivos de seguridad, que sea claro, transparente y describa meridianamente el peligro en cuestión, de acuerdo con el aviso de recuperación que establece el artículo 36, apartado 1, del Reglamento (UE) 2023/988, de 10 de mayo de 2023, relativo a la seguridad general de los productos, para establecer el modelo de aviso de recuperación cuando haya que comunicar por escrito a los consumidores de la recuperación de productos por motivos de seguridad. El Reglamento (UE) 2023/988 fija la información que obligatoriamente tiene que figurar en los avisos de recuperación.

Este Reglamento de Ejecución será aplicable a partir del 13 de diciembre de 2024.

Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1721 de la Comisión de 19 de junio de 2024 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo relativas a los modelos para la homologación del sistema de asistente de velocidad inteligente, el sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención de conductor, el registro de datos de incidencias, la interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque y el sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor

Conforme al artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/2144, de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus

remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, todos los vehículos de motor deben incorporar varios sistemas avanzados. Estos incluyen el asistente de velocidad inteligente, sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, registradores de datos de incidencias, una interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque y sistemas avanzados de advertencia de distracciones del conductor. Estos requisitos buscan mejorar la seguridad y reducir el riesgo de accidentes.

Para garantizar un enfoque coherente en la homologación de estos sistemas, es crucial que la información específica de cada sistema esté claramente incluida en la ficha de características y en el certificado de homologación de tipo UE, conforme Reglamento (UE) 2018/858 para asegurar que todos los vehículos cumplan con los mismos estándares de seguridad y funcionalidad.

Además, se necesitan modelos armonizados de los documentos de homologación para garantizar la claridad, la previsibilidad y la coherencia de la información proporcionada. Esto no solo facilita el proceso de homologación sino que también reduce la carga administrativa tanto para los fabricantes como para las autoridades de homologación, haciendo el proceso más eficiente y menos costoso.

A este respecto, el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1721 establece dos modelos esenciales de documentos: i) la ficha de características para la homologación de tipo de vehículos de motor y ii) el certificado de homologación de tipo de vehículos de motor. Estos modelos buscan asegurar la coherencia y eficiencia en la homologación de los sistemas avanzados obligatorios, facilitando el cumplimiento tanto para los fabricantes como para las autoridades reguladoras.

Legislación en trámite

Reglamento Delegado de la Comisión que completa el Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las pilas y baterías y sus residuos, estableciendo la metodología para el cálculo y verificación de la huella de carbono de las baterías de los vehículos eléctricos

La Comisión Europea establece por medio del presente Reglamento Delegado la metodología para el cálculo y verificación de la huella de carbono de varias categorías de baterías, empezando por la metodología para baterías de vehículos eléctricos. Los elementos esenciales de la metodología de la huella de carbono especifican, en particular, seguir el método de Huella Ambiental del Producto (PEF) establecido en la Comisión Recomendación (UE) 2021/22793 sobre el uso de los métodos de la huella ambiental para medir y comunicar el comportamiento ambiental de los productos y las organizaciones a lo largo de su ciclo de vida. Se indican definiciones como «estudio de huella de carbono» o «precursor de material activo», y se establecen los métodos para calcular la huella de carbono de las baterías, incluyendo la cantidad de CO₂ equivalente emitido y la energía total proporcionada por la batería durante su vida útil (expresado en kg de CO₂-equivalente por kWh).

Así mismo, este Reglamento Delegado definirá las etapas del ciclo de vida que deben incluirse en el cálculo, como la adquisición de materias primas, la producción principal del producto y el fin de la vida útil y se especifican los requisitos para la recolección de datos de la empresa y los conjuntos de datos específicos de la empresa, así como las reglas para la representatividad tecnológica y geográfica.

Reglamento Delegado de la Comisión Europea por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/956, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos

Este Reglamento Delegado preverá la modificación del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/956, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, para que las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados sean reportadas anualmente a la Comisión por los fabricantes, tal como se determinan de acuerdo con el Reglamento (UE) 595/2009, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos, y sus actos de ejecución.

Conforme al artículo 24 del Reglamento 2017/2400, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) 595/2009, en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados, los fabricantes deben determinar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible para ciertos grupos adicionales de vehículos pesados nuevos a partir del 1 de enero de 2024. Así mismo, conforme al artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) 595/2009, los fabricantes deben determinar el rendimiento de ciertos remolques nuevos de las categorías O3 y O4 en relación con su influencia en las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible a partir del 1 de enero de 2024.

Se incluyen disposiciones transitorias en relación con la validez de las autorizaciones concedidas para conjuntos euro-modulares y en relación con las anotaciones en las tarjetas de inspección técnica de los vehículos de los nuevos límites de masas y régimen de circulación, así como la adecuación de los contratos de transporte a los nuevos límites de masas.

Proyecto de Orden por la que se modifican los anexos II, IX y X del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre

Se prevén modificaciones para simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares, eliminando la autorización específica para estos conjuntos y quedando sujeta la utilización de todos los conjuntos Euro modulares al régimen

general de autorizaciones especiales, de conformidad con los requisitos y especificaciones de circulación que establezca la Jefatura Central de Tráfico.

Se llevan a cabo ajustes en el correspondiente anexo para hacer viables los nuevos límites de masas máximas permitidas y se modifica la longitud máxima permitida en el supuesto del transporte de varillas metálicas o supuestos similares.

Se eliminan los efectos de la actual redacción del anexo II, que hace referencia a bicicletas de pedaleo asistido, cuando debería referirse a ciclos de pedaleo asistido y se realizan modificaciones en el texto de varios anexos del Reglamento General de Vehículos asociados con diferentes aspectos de los vehículos de categoría L en lo referente a definiciones, luz de posición delantera de color amarillo auto y masa en orden de marcha.

Consultas públicas

Audiencia e información pública del proyecto de Real Decreto en materia de protección a usuarios vulnerables de la vía, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre

El proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación para la protección de usuarios vulnerables de la vía (Proyecto de Real Decreto) presenta una serie de modificaciones alineados con los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 y los estándares de la Unión Europea en materia de seguridad vial que se enmarcan en dos grandes ejes: el aumento del nivel de seguridad de los usuarios de

las vías y la promoción de la movilidad segura y sostenible en ámbitos urbanos.

El término «Usuarios vulnerables de la vía» se introduce por primera vez en la legislación, abarcando a aquellos que están en mayor riesgo en caso de accidente, como peatones, personas con discapacidad, menores, ancianos, personas con movilidad reducida, ciclistas, conductores de vehículos de movilidad personal, y motociclistas.

Se establecen nuevas normativas para el uso obligatorio de equipos de protección. Los conductores y pasajeros de motocicletas en vías interurbanas deben usar cascos integrales o modulares y guantes de protección homologados, así como calzado cerrado en todas las vías. En

ciclomotores, los cascos deben estar homologados. Los menores de 16 años deben usar cascos homologados en bicicletas y ciclomotores sin excepciones. Los conductores profesionales de bicicletas deben usar cascos homologados en vías urbanas, y llevar elementos reflectantes visibles a 150 metros en condiciones de baja visibilidad. Los vehículos de movilidad personal también deben usar cascos homologados y, para actividades profesionales en motocicletas, ciclomotores, bicicletas o vehículos de movilidad personal, es obligatorio el uso de chalecos reflectantes.

Se prohíbe el uso de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción, excepto los sistemas inalámbricos integrados en cascos de protección homologados para motocicletas y ciclomotores, que no comprometan la seguridad. La tasa de alcohol en sangre se reduce para conductores de vehículos de transporte de mercancías y nuevos conductores, incluyendo taxis y vehículos de alquiler con conductor.

En la circulación de vehículos, se requiere reducir la velocidad en al menos 20 km/h antes de adelantarse a ciertos usuarios vulnerables fuera de poblado y se especifica el cambio completo de carril para adelantamientos. Los autobuses sin cinturones de seguridad tienen una velocidad máxima de 80 km/h fuera de poblado. Se detalla la formación de un carril de emergencia en caso de retención en autovías y autopistas, y se permite el uso de carriles VAO a vehículos para personas con discapacidad de movilidad reducida.

Se regula la circulación por arcones: las bicicletas deben usarlo en autovías y las motocicletas pueden usarlos en congestión de tráfico en tramos señalizados, con velocidad limitada a 30 km/h. Los vehículos de movilidad personal tienen restricciones específicas de circulación y los peatones con movilidad reducida tienen prioridad de paso en vías públicas.

El Proyecto de Real Decreto incluye un nuevo Título VI sobre normas en zonas urbanas: mayor protagonismo de la acera para peatones, prohibición de estacionar cerca de pasos de peatones, normas de seguridad para bicicletas y vehículos de movilidad personal. Los ayuntamientos pueden regular el acceso a zonas restringidas y aplicar medidas de restricción por motivos medioambientales. También se permiten limitaciones de tráfico cerca de centros educativos y hospitalarios.

El Reglamento General de Vehículos se adapta a estos cambios, destacando la obligación de chalecos reflectantes para motociclistas y la certificación obligatoria para vehículos de movilidad personal comercializados en España. Se detallan requisitos para la inscripción, cambio de titularidad y baja de estos vehículos.

Este Proyecto de Real Decreto tiene abierto el plazo para envío de aportaciones del 26 de junio al 26 de julio de 2024.

Noticias

Declaración europea sobre el uso de la bicicleta

La Declaración europea sobre el uso de la bicicleta destaca la importancia de promover el uso de

la bicicleta como una forma de transporte sostenible, inclusiva y saludable por parte de la Unión y sus Estados miembros, junto con las autoridades regionales y locales. El documento aborda varios aspectos clave:

Aumentar el uso de la bicicleta para promover la inclusión social, prestando atención a grupos vulnerables, facilitar el acceso a personas con discapacidad, proporcionar formación específica y hacer que el uso de la bicicleta sea asequible.

Se enfatiza la importancia de mejorar la calidad, cantidad, continuidad y atractivo de las infraestructuras ciclistas para fomentar un mayor uso de la bicicleta.

Se establece la necesidad de recopilar datos de manera uniforme en toda la Unión Europea para monitorear eficazmente el progreso en la implementación de las políticas relacionadas con el uso de la bicicleta.

Se propone crear condiciones para aumentar la producción europea de bicicletas, apoyar servicios relacionados con la bicicleta, estimular la creación de empleo de alta calidad en el sector y mejorar la seguridad vial para ciclistas.

Se insta a elaborar y adoptar políticas y estrategias sobre el uso de la bicicleta en todos los niveles de gobernanza, priorizando medidas que fomenten la movilidad sostenible y promoviendo el uso de la bicicleta como una forma saludable de transporte y ocio.

En resumen, la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta aboga por promover el uso de la bicicleta como una solución sostenible y beneficiosa para la sociedad en términos de inclusión social, salud, empleo y desarrollo económico.

El G7 reconoce el papel del liderazgo de la CEPE en la reducción de las emisiones de GEI del transporte interior y la introducción de vehículo conectados

Los ministros de transporte del G7 destacaron la importancia de la Comisión Económica para

Europa (CEPE) en la promoción de la movilidad sostenible con bajas emisiones de carbono, que ha adoptado recientemente una estrategia para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte interior hacia un objetivo de emisiones netas cero para 2050. Esta estrategia prioriza el transporte público combinado con bicicletas y caminatas para pasajeros, así como nuevas soluciones para el transporte urbano de mercancías y mejoras en vehículos, infraestructura y operaciones.

Los ministros reconocieron la necesidad urgente de descarbonizar el sector del transporte, enfatizando el liderazgo de la CEPE en el desarrollo de regulaciones internacionales de seguridad y emisiones. Esto incluye la implementación de soluciones de inteligencia artificial y altos estándares de ciberseguridad, temas en los que la CEPE también lidera a través de su Grupo de Trabajo sobre Vehículos Automatizados/Autónomos y Conectados (GRVA).

Además, los ministros subrayaron la relevancia del Foro Mundial de la CEPE para la Armonización de las Regulaciones de Vehículos (WP.29), que aborda la seguridad y sostenibilidad de vehículos automatizados, electrificados y conectados, así como la evaluación de las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo del ciclo de vida del vehículo. Este foro ya ha introducido regulaciones que permiten medir de manera armonizada el consumo de combustible y las emisiones de CO₂, además de fomentar el uso de combustibles alternativos como eléctricos, híbridos e de hidrógeno.

En resumen, la declaración de los ministros de transporte del G7 refleja un apoyo continuo y fortalecido a la labor de la CEPE en la promoción de prácticas sostenibles en el transporte global, con un enfoque en la innovación tecnológica y la cooperación internacional.

Nota de orientación relativa a determinadas posiciones del Reglamento (UE) 2024/795, por el que se crea la Plataforma de Tecnologías Estratégicas para Europa

La comunicación de la Comisión Europea sobre la Plataforma de Tecnologías Estratégicas para Europa «Strategic Technologies for Europe platform» (STEP) destaca el apoyo a tecnologías clave para las transiciones verde y digital, con un enfoque en la innovación tecnológica, la sostenibilidad y la competitividad de la Unión Europea. Dentro de los ámbitos tecnológicos respaldados por STEP, se incluyen las tecnologías limpias y eficientes en el uso de los recursos, donde se hacen referencia a tecnologías avanzadas de baterías y vehículos como elementos fundamentales para el desarrollo industrial y la resiliencia económica.

En el contexto de las tecnologías limpias y eficientes en el uso de los recursos, la comunicación resalta la importancia de tecnologías avanzadas de baterías para el almacenamiento de energía y el impulso de sistemas de energías renovables. Estas tecnologías son consideradas críticas para la transición hacia una economía más sostenible y con menores emisiones de carbono, contribuyendo a la descarbonización de sectores clave como el transporte y la energía.

Además, se menciona la relevancia de tecnologías relacionadas con vehículos eléctricos y sistemas de propulsión sostenibles dentro del marco de STEP. La promoción de la movilidad eléctrica y la adopción de tecnologías limpias en el sector del transporte son aspectos prioritarios para la Unión Europea en su camino hacia la neutralidad climática. El apoyo a la innovación en baterías y vehículos eléctricos se presenta como una oportunidad para fortalecer la autonomía estratégica y la competitividad en el mercado global, al tiempo que se impulsa la transición hacia una economía más verde y sostenible.

En resumen, la comunicación de la Comisión Europea sobre STEP destaca el papel crucial de las tecnologías relacionadas con baterías y vehículos dentro del marco de tecnologías limpias y eficientes en el uso de los recursos. Estas tecnologías son consideradas fundamentales para la transición hacia una economía más sostenible y con menores emisiones de carbono, contribuyendo a la competitividad y la resiliencia de la Unión Europea en sectores clave como el transporte y la energía. El apoyo a la innovación en baterías y vehículos eléctricos se presenta como una oportunidad para impulsar la autonomía estratégica y la posición de liderazgo de la Unión Europea en el mercado global de tecnologías limpias.

Resolución de 11 de junio de 2024, de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio entre la Jefatura Central de Tráfico, O.A., y la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), para el intercambio de información sobre campañas de llamadas a revisión de vehículos- Resolución de 11 de junio de 2024, de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio entre la Jefatura Central de Tráfico, O.A., y la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR), para el intercambio de información sobre campañas de llamadas a revisión de vehículos

Las Secretaría General Técnica ha publicado dos resoluciones que formalizan los convenios entre ANFAC y ANESDOR con la Jefatura Central de Tráfico (JCT), en relación con el intercambio de información sobre campañas de llamadas a revisión de vehículos. Ambos convenios tienen una vigencia de cuatro años y establecen el marco para el intercambio de información sobre las campañas de llamadas a revisión de vehículos, con el objetivo de mejorar la seguridad vial.

El principal objetivo de los convenios es la integración de las campañas de seguridad gestionadas por los fabricantes, importadores o representantes en el Registro de Vehículos de la JCT. Esto permitirá una gestión más eficiente y centralizada de las llamadas a revisión, facilitando la comunicación entre las autoridades y los fabricantes para asegurar que los vehículos afectados sean revisados adecuadamente.

En virtud de estos convenios, la JCT se compromete a comunicar a los fabricantes, o a quienes estos deleguen, los datos necesarios de los titulares de los vehículos afectados que estén registrados como activos en el Registro de Vehículos. Esta información es crucial para que los fabricantes puedan llevar a cabo las llamadas a revisión de manera efectiva y asegurarse de que todos los propietarios sean informados a tiempo.

Los fabricantes, por su parte, deberán comunicar al Registro de Vehículos de la JCT las campañas de llamadas a revisión que inicien, así como el cumplimiento de estas revisiones por parte de los vehículos afectados. Esto asegurará un seguimiento riguroso y permitirá a la JCT mantener un registro actualizado del estado de los vehículos. La JCT también será responsable de determinar las medidas, medios y niveles de seguridad necesarios para que los fabricantes puedan realizar las llamadas a revisión al Registro de Vehículos. Estas medidas garantizarán que el proceso sea seguro y que la información sensible sea manejada adecuadamente.

Para la gestión y seguimiento de las campañas de revisión, se creará una Comisión Mixta de Coordinación y Seguimiento, que estará compuesta por dos representantes de la JCT y dos representantes nombrados por los fabricantes. Su función será supervisar la implementación del convenio y resolver cualquier problema que pueda surgir durante su ejecución.

En cuanto a la protección de datos personales, el convenio establece que, una vez realizada la campaña de seguridad y enviada la comunicación correspondiente a los interesados, los fabricantes o quienes hayan delegado la gestión de los datos deberán borrar cualquier copia temporal, soporte o documento que contenga datos personales utilizados para la llamada a revisión, en cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/676 de Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en los que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos, la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de datos Personales y Garantía de los Derechos digitales (LOPDGDD), asegurando que la privacidad de los propietarios de los vehículos esté protegida en todo momento.

Extracto de la Orden de 22 de mayo de 2024 por la que se efectúa la convocatoria de concesión de ayudas a proyectos de producción de baterías del vehículo eléctrico dentro del Plan para la Recuperación, Transformación y Resiliencia en el año 2024

Podrán acogerse a las ayudas establecidas en esta convocatoria las sociedades mercantiles con personalidad jurídica propia que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 7 de la Orden ICT/736/2023, de 5 de julio, y cuya actividad principal se encuentre en alguno de los casos recogidos en el Anexo I de esta orden, en relación con planes de inversión correspondientes a la sección (A) de baterías del vehículo eléctrico dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del vehículo eléctrico y conectado.

Las ayudas concedidas en el marco de esta convocatoria podrán tener la forma de préstamo re-

embolsable o ser una combinación de préstamo y subvención (préstamos reembolsables al tipo de interés del 2,99% y con un plazo de amortización total de 10 años con 3 años de carencia). El importe total máximo convocado será de 300.000.000 de euros de los que 100.000.000 de euros serán en forma de préstamos y 200.000.000 de euros en forma de subvención.

El plazo de presentación para acogerse a estas ayudas es desde el 17 de junio de 2024 hasta el 19 de julio de 2024.

Resolución de 22 de mayo de 2024, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se determinan los valores medios nacionales de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos

El Real Decreto 235/2018, de 27 de abril, por el que se establecen métodos de cálculo y requisitos de información en relación con la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles y la energía en el transporte indica que, por resolución del Secretario de Estado de Energía, se determinarán los valores medios nacionales de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero por defecto durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos según lo dispuesto su anexo. Dicho anexo establece que los valores medios nacionales por defecto de las emisiones durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos se establecerán con arreglo a las normas internacionales adecuadas.

De acuerdo con los últimos datos publicados por el Centro Común de Investigación de la Comisión

Europea, la intensidad media de las emisiones de carbono procedentes de la electricidad consumida a baja tensión para España en 2015 fue de 402 gCO₂ eq/kWh.

En este sentido, se aprueba el valor medio nacional por defecto de las emisiones durante el ciclo de vida en relación con la electricidad consumida por motocicletas y vehículos eléctricos en 82 gCO₂ eq/MJ, valor que debe ser utilizado por los sujetos obligados en el artículo 5 del Real Decreto 235/2018 al notificar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Ampliación del programa de ayudas MOVES III hasta el 31 de diciembre de 2024

Se amplía el programa de ayudas MOVES III, regulado por Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, por el que se aprueba la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo, cuya fecha de finalización es el 31 de julio de 2024, y se establece prorrogar su vigencia hasta el próximo 31 de diciembre.

Las solicitudes de ayuda correspondientes podrán cursarse a partir del momento y en la forma que establezcan las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivas convocatorias. Las inversiones directas que éstas pudieran llevar a cabo serán realizadas conforme a lo que se establece por este real decreto.

Adicionalmente, y con objeto de dar cobertura a la demanda prevista en los próximos meses, el Gobierno habilitará una dotación de 200 millones de euros, adicional a los fondos ya habilitados del Plan de Recuperación, Transformación

y Resiliencia, que será transferida al IDAE para reforzar este programa.

La CEPE explora el potencial de las plataformas para impulsar la transición a la economía circular en el sector de las baterías de vehículos eléctricos

La transición a una economía circular es esencial para lograr los objetivos de sostenibilidad, particularmente en el sector de las tecnologías limpias. Las plataformas pueden facilitar esta transición conectando a las partes interesadas, optimizando los flujos de recursos y permitiendo la reutilización eficiente de materiales. En el sector de las baterías de vehículos eléctricos, estas plataformas pueden extender la vida útil de las baterías mediante el diseño sostenible, la reutilización en aplicaciones de segunda vida, la remanufactura y el reciclaje.

La Red de Innovación Transformadora (ETIN) de la CEPE organizó un panel en la Conferencia Innovation Zero en Londres para explorar las oportunidades y desafíos de las plataformas circulares en el sector de las baterías para vehículos eléctricos. El panel, titulado «El potencial de las plataformas para impulsar la transición a

la economía circular en el sector de las baterías para vehículos eléctricos», incluyó perspectivas del sector privado, una plataforma circular y el sector de la investigación. Se destacó la necesidad creciente de sostenibilidad en este sector, con la proyección de un aumento significativo en la producción de vehículos eléctricos en los próximos años. La escasez de materias primas críticas como el cobalto y el litio subraya la importancia de encontrar maneras sostenibles y eficientes de satisfacer la demanda.

Las plataformas circulares ofrecen una solución prometedora para estos desafíos al conectar a fabricantes, recicladores y usuarios finales, asegurando la recuperación eficiente de materiales y minimizando los desechos. Adoptando prácticas circulares, el sector puede reducir la dependencia de la extracción de materias primas y disminuir su huella ecológica. Sin embargo, es crucial que las políticas incentiven estos modelos comerciales circulares y fomenten la colaboración a lo largo de toda la cadena de valor. Además, ETIN organizó un taller sobre el aprendizaje estratégico para la innovación transformadora, discutiendo nuevas necesidades y políticas emergentes para guiar los esfuerzos hacia la sostenibilidad en un entorno de creciente incertidumbre y complejidad.

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.