

G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

Boletín

Automoción y Movilidad

N.º 25



Ainara Rentería Tazo

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

Contenido

Jurisprudencia 5

- Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid n.º 405/2024 y 410/2024, de 17 de septiembre de 2024. Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid - Zonas de bajas emisiones - Insuficiencia del informe de impacto económico – Consulta pública previa a la modificación de las zonas de bajas emisiones 5

Legislación..... 7

• España 7

- Aprobación definitiva por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Guadalajara del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) el 25 de junio de 2024 7
- Las Comunidades Autónomas de Cantabria y País Vasco amplían sus programas de incentivos a la movilidad eléctrica (PROGRAMA MOVES III) como consecuencia de la extensión del plazo hasta el 31 de diciembre contemplada en el Real Decreto-ley 4/2024, de 26 de junio, por el que se prorrogan determinadas medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo y se adoptan medidas urgentes en materia fiscal, energética y social 7
- Resolución de 2 de septiembre de 2024, de la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior, por la que se publica el Convenio entre la Jefatura Central de Tráfico y la Autoridad del Transporte Metropolitano del Área de Barcelona, para el intercambio de información en materia de movilidad, transporte, calidad ambiental y acceso a las bases de datos 8

- Enmienda a la totalidad al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (121/000009). 9

- Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos..... 9

- Orden de 8 de octubre de 2024, del Ministerio de Industria y Turismo, por la que se modifica 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, para ampliar la cuantía fijada en la convocatoria, modificada por la Orden de 3 de septiembre... 10

- Directriz de la DGT, VEH 2024/13, de 18 de octubre, relativa a la validez de documentación digitalizada en inspecciones técnicas. Consulta estaciones ITV al Registro de Vehículos..... 10

- Orden Ministerial por la que se aprueba la segunda convocatoria, correspondiente al ejercicio 2024, del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia —financiado por la Unión Europea— NextGenerationEU, de 21 de octubre de 2024 10

• Europa..... 11

- Decisión de Ejecución (UE) 2024/2165 de la Comisión, de 1 de julio de 2024, relativa a la publicación de una lista en la que se indican determinados valores de las emisiones de CO₂ por fabricante, así como las emisiones específicas medias de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período de comunicación del año 2021 ... 11

<ul style="list-style-type: none"> — Informe de la Comisión en virtud del Reglamento (UE) 2018/956 en el que se analizan los datos transmitidos por los Estados miembros y los fabricantes para el período de comunicación de 2021 sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, de 26 de julio de 2024..... 12 — Decisión de Ejecución (UE) 2024/2164 de la Comisión, de 11 de julio de 2024, sobre los requisitos mínimos relativos a los datos de vehículos alquilados que deben introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera 12 — Reglamento Delegado (UE) 2024/2220 de la Comisión, de 26 de julio, por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas pomenorizadas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos pesados en lo que respecta a su registrador de datos de incidencias y para la homologación de tipo de tales sistemas como unidades técnicas independientes, y por el que se modifica el anexo II de dicho Reglamento 13 — Entra en vigor el nuevo Reglamento de las Naciones Unidas n.º 171 sobre disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos con Sistemas de asistencia al conductor para el control (DCAS) 13 	<ul style="list-style-type: none"> • Consultas públicas..... 14 <ul style="list-style-type: none"> — Edictos sobre aprobación inicial e información pública de la Ordenanza sobre la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones de Lleida (exp. VI-406/2024), publicado el 23 de octubre de 2024, y del Plan de movilidad urbana sostenible de Lleida (exp. VI-405/2024), publicado el 24 de octubre de 2024 14 • Noticias..... 15 <ul style="list-style-type: none"> — EE.UU. comienza a aplicar un arancel del 100% a vehículos eléctricos chinos desde el 27 de septiembre y anuncia una propuesta de reforma normativa para prohibir <i>hardware</i> y <i>software</i> procedentes de Rusia y China para vehículos conectados 15 — Artículo del Banco de España: <i>El auge del coche eléctrico en China y su impacto en la Unión Europea</i>. Publicado el 15 de octubre de 2024. Serie, Boletín Económico 2024/T4. Autor: Lorenzo Bencivelli, Markus Jorra, Andrés Lajer Baron, Marta Suárez-Varela y Mario Vuletic 16 — El Ministerio de Industria se reúne con ANFAC y FACONAUTO para preparar medidas que ayuden a los afectados por la DANA a adquirir nuevos vehículos 16
---	--

Jurisprudencia

Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid n.º 405/2024 y 410/2024, de 17 de septiembre de 2024. Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid - Zonas de bajas emisiones - Insuficiencia del informe de impacto económico – Consulta pública previa a la modificación de las zonas de bajas emisiones

Las sentencias 405/2024 y 410/2024 de 17 de septiembre de 2024 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) resolvieron recursos contencioso-administrativos interpuestos por un partido político y la Asociación de vehículos afectados por las restricciones medioambientales, respectivamente, contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 13 de septiembre de 2021, que aprobó la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre (en adelante, la Ordenanza), que modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 (en adelante, la OMS), que establecía las Zonas de Bajas Emisiones de Madrid y su procedimiento de aprobación.

Los recurrentes alegan, entre otros, (1) la nulidad de la Ordenanza basada en la constitución

contra legem del Grupo Mixto del Ayuntamiento de Madrid, por lo que cualquier acto del mismo en el que hubiera intervenido debería ser igualmente declarado nulo y (2) la nulidad de la Ordenanza por la insuficiencia de los informes de impacto económico e impacto medioambiental contenidos en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN).

El TSJM resuelve rechazando el primer motivo impugnatorio porque la participación del Grupo Mixto en la elaboración y en el acto de aprobación de la Ordenanza no fue determinante para la elaboración y aprobación de la misma¹. En cuanto al segundo motivo impugnatorio, el TSJM resuelve estableciendo la «patente insuficiencia de la MAIN» en su informe de impacto económico que lleva a anular únicamente² «las partes de la Ordenanza por las que se definen el ámbito de la ZBE y se regulan las dos ZBEDEP³ de “Distrito Centro” y “Plaza Elíptica”». El TSJM deja subsistentes todo el resto del articulado, incluso los artículos que se refieren de manera general o por referencia a las ZBE y ZBEDEPE «que puedan establecerse en un futuro y que no se vean afectadas por el vicio procedimental señalado»^{4, 5}.

¹ STSJ Madrid con n.º 405/2024, de 17 de septiembre de 2024, FD 3.

² El TSJ sigue los criterios establecidos sobre efectos anulatorios por el Tribunal Supremo en la sentencia n.º 1262/2023, de 16 de octubre de 2023, recurso n.º 848/2022, que declara: «... lejos de alcanzar a todo él debe quedar limitada a los concretos preceptos que la demanda logra vincular al vicio apreciado...»

³ Zonas de bajas emisiones de especial protección (ZBEDEP).

⁴ STSJ Madrid n.º 405/2024.

⁵ STSJ Madrid n.º 410/2024 anula sólo algunos “extremos” de la disposición transitoria primera de la OMS (artículo novena y seis de la Ordenanza).

El TSJM concluyó que el informe de impacto económico era manifiestamente insuficiente⁶ porque prescinde del análisis (1) de factores económicos de importancia y repercusión directa en la vida de las personas y en la actividad de las empresas afectadas por las restricciones de movilidad «en relación con la intensidad y la amplitud espacial y material de dichas restricciones»; (2) de una «transición justa» que considere las consecuencias económicas, de movilidad, de vida familiar y las necesidades de importantes sectores de la población, especialmente los de menor capacidad económica, y (3) de la actividad de las empresas, especialmente de las más pequeñas y de los autónomos. En cuanto al informe de impacto medioambiental, el TSJM razona que también era insuficiente porque no contemplaba otras alternativas a las medidas restrictivas de derechos adoptadas.

El TSJM recuerda que la creación de zonas de bajas emisiones es un imperativo legal establecido por el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2001, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética sobre los municipios de más de 50.000 habitantes. El TSJM tampoco cuestiona la necesidad que tiene la administración de cumplir con los valores límite de contaminación establecidos por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Sin embargo, centra su análisis en el principio de proporcionalidad y de buena administración del ejercicio de la potestad reglamentaria y su motivación cuando una administración pública adopta medidas de interés general que restringen los derechos del administrado. El TSJM sigue la doctrina marcada por el Tribunal Supremo en relación con el control

judicial de las ordenanzas locales reguladoras de la movilidad que han regulado el establecimiento de zonas de bajas emisiones y centra el análisis en la STS n.º 4853/2023, de 2 de noviembre de 2023 (en adelante, STS 4853/2023), que confirma la STSJ Cataluña n.º 972/2022 (en adelante, STSJ Cataluña), que estimó el procedimiento ordinario 62/2020 que anuló la Ordenanza de restricción de determinados vehículos de Barcelona para preservar y mejorar la calidad del aire y que establecía una zona de bajas emisiones comprendida en el ámbito de las Rondas de Barcelona (en adelante, la Ordenanza de Barcelona). El Tribunal Supremo explicó, citando la STJS Cataluña, que «el debate se suscita ... en el ejercicio de la potestad reglamentaria y la obligada exigencia de la motivación en su ejercicio que, para no incurrir en arbitrariedad, debe aparecer suficientemente motivada, lo cual solo es posible mediante la obtención de todos los elementos determinantes afectados por dicha potestad». Concluyó que la Ordenanza de Barcelona había vulnerado el artículo 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en relación con el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público porque no contó con un informe «de impacto económico, presupuestario y social». El TSJ Madrid concluye que no pudo valorar las consecuencias económicas de las medidas impuestas que eran imprescindibles «para efectuar un juicio de proporcionalidad» entre los fines perseguidos por la Ordenanza y su eficacia con el sacrificio de derechos ocasionados.

La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid autorizó la presentación del recurso de casación ante el Tribunal Supremo⁷. Paralelamente,

⁶ STSJ Madrid n.º 405/2024.

⁷ Véase, Memoria sobre la consulta pública previa de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible en materia de zonas de bajas emisiones, p. 5. Disponible en este [enlace](#).

el 21 de octubre finalizó el plazo de 15 días naturales para la participación ciudadana en la consulta pública previa a la modificación de la OMS en materia de las ZBE⁸. La modificación tiene por objeto, entre otros motivos, dar cumplimiento a

las exigencias jurisprudenciales contenidas en las dos sentencias del TSJM en caso de que devengan firmes, «perfeccionando la motivación e incrementando la proporcionalidad de la regulación de las ZBEs»⁹.

Legislación

España

Aprobación definitiva por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Guadalajara del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) el 25 de junio de 2024

El PMUS pretende hacer más sostenible el modelo de movilidad de Guadalajara y actualiza el Plan de Movilidad anterior aprobado en 2015. A través de sus 10 ejes estratégicos, el Plan pretende avanzar hacia modelos de transporte que tengan menor impacto sobre el medio ambiente y se define como «una herramienta transversal del desarrollo local supeditada al marco normativo y estratégico europeo, regional y local». El PMUS propone crear en el casco histórico de Guadalajara una ZBE, cuya ordenanza reguladora se encuentra en fase de redacción. El PMUS propone entre sus objetivos estratégicos mejorar la calidad del medio ambiente urbano y de vida de los habitantes a través de la reducción de la contaminación y el ruido; fomentar medios de transporte de menor

coste tanto social, económico y ambiental como energético, para personas y mercancías; disminuir los niveles de congestión y reducir los tiempos de viaje y mejorar la accesibilidad de los barrios y pedanías de Guadalajara.

El PMUS se considera como un «proyecto vivo», por lo que sus objetivos se complementarán con otros más específicos «que surgirán tras el proceso de elaboración del diagnóstico de movilidad, tratando de dar respuesta a los retos identificados en éste y fijando los resultados esperados y el modelo de movilidad local para los próximos 8 años». El anuncio de la aprobación del PMUS por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Guadalajara fue publicado en el boletín oficial de la provincia el 10 de julio.

Las Comunidades Autónomas de Cantabria y País Vasco amplían sus programas de incentivos a la movilidad

⁸ Véase, Acuerdos adoptados por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión ordinaria celebrada el día 3 de octubre de 2024. Disponible en este [enlace](#).

⁹ Memoria sobre la consulta pública previa de la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible en materia de zonas de bajas emisiones, pp. 6-7; véase, pp. 10-12, *supra* n.7.

eléctrica (PROGRAMA MOVES III) como consecuencia de la extensión del plazo hasta el 31 de diciembre contemplada en el Real Decreto-ley 4/2024, de 26 de junio, por el que se prorrogan determinadas medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo y se adoptan medidas urgentes en materia fiscal, energética y social

El Real Decreto-ley 4/2024 modifica el 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 (PRTRE). Como informábamos en la publicación [Automoción n.º 24](#), la modificación amplía la vigencia de los programas de incentivos a la movilidad eléctrica en el marco del PRTRE, que encontramos de especial relevancia dada la progresiva implantación de ZBE en las Comunidades Autónomas de España.

En Cantabria, la Orden IND/27/2024, de 4 de julio (Orden IND/27/2024) amplía la financiación disponible para la adquisición de vehículos eléctricos en la Comunidad Autónoma poniendo a disposición de personas físicas, empresas, autónomos y entidades locales un total de 5.645.459 euros para la adquisición de vehículos eléctricos. El vehículo eléctrico será subvencionable cuando se haya adquirido en alguno de los concesionarios, puntos de venta o empresas de renting adheridos al Programa MOVES III de la Comunidad Autónoma y «que reúnan los requisitos especificados en el anexo I de la presente convocatoria». El

plazo de presentación de solicitudes está abierto hasta el 31 de diciembre de 2024.

En el País Vasco, la Resolución de 8 de julio de 2024, del Director General del Ente Vasco de la Energía, de séptima modificación de la Resolución de 5 de julio de 2021, por la que se procede a la aprobación, convocatoria y publicación de las bases reguladoras del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo financiado por la Unión Europea — NextGenerationEU (Programa MOVES III)—, amplía hasta el 31 de diciembre de 2024 el plazo de presentación de las solicitudes. Estos incentivos podrán ser relevantes pues la ZBE de Bilbao entró en vigor el 15 de junio de 2024¹⁰.

Resolución de 2 de septiembre de 2024, de la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior, por la que se publica el Convenio entre la Jefatura Central de Tráfico y la Autoridad del Transporte Metropolitano del Área de Barcelona, para el intercambio de información en materia de movilidad, transporte, calidad ambiental y acceso a las bases de datos

La Jefatura Central de Tráfico (JCT) y la Autoridad del Transporte Metropolitano del Área de Barcelona (ATM) han suscrito este Convenio para el intercambio de información en materia de movilidad, transporte, calidad ambiental y acceso a las bases de datos. El Convenio, que contará con una vigencia de cuatro años, detalla los compromisos mutuos que asume cada parte: la JCT facilitará el acceso a la ATM a los datos de vehículos que se acuerden conforme al Convenio y la ATM comunicará a la JCT «las medidas

¹⁰ La ZBE está regulada por la ordenanza aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de Bilbao. Ayuntamiento de Bilbao, *Zonas de Bajas Emisiones de Bilbao*. Disponible en este [enlace](#).

de restricciones en la circulación y otras tendencias en la mejora ambiental que se establezcan en su ámbito territorial» y «las estadísticas de explotación sobre la circulación de vehículos o de carácter medioambiental que afecten a la circulación de vehículos que se obtengan a partir de los datos facilitados».

Enmienda a la totalidad al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (121/000009)

El 17 de septiembre, el Grupo Parlamentario Popular presentó una enmienda a la totalidad (Enmienda) al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (PLMS), que fue rechazada en votación plenaria el 26 de septiembre de 2024 con 168 votos a favor, 176 votos en contra y 1 abstención.

La justificación de la Enmienda se basaba, entre otras razones, en la lejanía del PLMS de la realidad económica, social y ambiental del país: la realidad del parque de vehículos «hace imposible cumplir los objetivos de descarbonización, digitalización, conectividad, seguridad vial e introducción de vehículos altamente automatizados». También criticaba la ausencia de objetivos y compromisos nacionales concretos y medibles «que den respuesta a los retos que presenta la transformación del sistema de movilidad en España», así como la falta de desarrollo reglamentario de muchos aspectos del PLMS, que no contiene una identificación de las competencias y órganos competentes responsables de diversas materias tales como «la distribución urbana de mercancías, la regulación del reparto en vehículos ligeros y los requisitos exigidos a las plataformas tecnológicas del transporte», ni de su ejecución. También argumenta que el PLMS no «aborda con

valentía temas críticos como los derechos de los trabajadores de las plataformas, “riders”».

El último plazo de presentación de enmiendas al articulado finalizó el pasado 30 de octubre y continúa su tramitación en la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible.

Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos

El 1 de octubre entró en vigor el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre (el nuevo Real Decreto), cuyo artículo único aprueba el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos (nuevo Reglamento), para cuya aplicación «eficaz y homogénea» la Dirección General de Tráfico ha dictado una Instrucción¹¹. El nuevo Real Decreto deroga el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, y las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan al mismo. La entrada en vigor del nuevo Real Decreto y del nuevo Reglamento son de interés por los motivos que se desarrollan a continuación. El nuevo Real Decreto insta a los ayuntamientos a que, a través de sus ordenanzas municipales, fomenten la circulación de estos vehículos por zonas de bajas emisiones cuando sus propietarios hagan un «uso ocasional y no como medio de transporte cotidiano» del mismo. Esta disposición va encaminada a favorecer la conservación del patrimonio cultural e industrial automovilístico.

Además, la nueva normativa moderniza y abrevia el procedimiento administrativo favoreciendo a los propietarios de vehículos susceptibles de ser clasificados como históricos. Las modificaciones introducidas con el nuevo Real Decreto hacen

¹¹ Dirección General de Tráfico, Instrucción PROT-VEH 2024/13 de 10 de septiembre.

eco de las legislaciones adoptadas por otros países europeos como Francia, Suecia, Reino Unido e Irlanda donde el vehículo histórico de una cierta antigüedad está exento de ITV. Así, el nuevo Real Decreto exime de ITV a vehículos históricos de una antigüedad superior a los sesenta años y exime totalmente de ITV a los ciclomotores clasificados como históricos, sin perjuicio de las ITV voluntarias a las que sus propietarios quieran optar. La finalidad de estas nuevas regulaciones es evitar la salida de España de vehículos históricos. En cuanto al nuevo procedimiento administrativo, el nuevo reglamento suprime la primera fase del antiguo procedimiento —de catalogación por los servicios de Industria de la Comunidad Autónoma—. El nuevo procedimiento administrativo incluye un procedimiento «abreviado» para vehículos históricos matriculados en España con una antigüedad de al menos 30 años, en circulación y con su ITV en vigor y otro más complejo para los vehículos que no cumplan estos requisitos.

El nuevo Reglamento también crea los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos, que evaluarán los vehículos en los casos recogidos en el nuevo Reglamento y que pasan a desempeñar las tareas que correspondían bajo el anterior Reglamento a los laboratorios oficiales.

Orden de 8 de octubre de 2024, del Ministerio de Industria y Turismo, por la que se modifica 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, para ampliar la cuantía fijada en la convocatoria, modificada por la Orden de 3 de septiembre

En la publicación *Automoción N.º 24*, informamos sobre la convocatoria de concesión de ayu-

das a proyectos de producción de baterías de vehículo eléctrico dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el año 2024 y cuyo plazo finalizó el pasado 19 de julio. Por la nueva Orden de 8 de octubre de 2024, el Ministerio de Industria y Turismo realiza una segunda ampliación en 133.278.895,90 euros las ayudas en forma de subvención tras la primera ampliación por 40.000.000,00 euros, aprobada el 3 de septiembre de 2024. De esta manera se aumenta el número de proyectos presentados que recibirán financiación.

Directriz de la DGT, VEH 2024/13, de 18 de octubre, relativa a la validez de documentación digitalizada en inspecciones técnicas. Consulta estaciones ITV al Registro de Vehículos

La Directriz señala que no se rechazará el inicio de la inspección ITV cuando el interesado no presente la documentación del vehículo en formato físico. Cuando el interesado presente en la estación ITV la documentación del vehículo a través de la aplicación MiDGT o de la plataforma de vehículos de alquiler, o incluso no presente la documentación, «las estaciones ITV accederán al Registro de Vehículos y podrán verificar la información disponible para completar la correcta identificación del vehículo». Sin embargo, sí se deberá presentar la tarjeta ITV original cuando los vehículos no dispongan de tarjeta ITV electrónica.

Orden Ministerial por la que se aprueba la segunda convocatoria, correspondiente al ejercicio 2024, del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia —financiado por la Unión Europea— NextGenerationEU, de 21 de octubre de 2024

La Orden Ministerial aprueba «la segunda convocatoria para la concesión, en régimen de concurrencia competitiva, de las subvenciones del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, para proyectos relacionados con la digitalización y la sostenibilidad en los distintos modos del transporte, que pueden ser desarrollados por personas jurídicas privadas y entidades del sector público empresarial».

La convocatoria pone a disposición de potenciales beneficiarios una cuantía total máxima inicial de 17.054.342,58 euros en forma de subvencio-

nes, presupuesto que podrá ser ampliado con una cuantía adicional de hasta 70.000.000,00 euros. Son proyectos financiables los destinados a fomentar, entre otros, la intermodalidad del transporte; el transporte por carretera seguro, sostenible y conectado; la implantación de la infraestructura de reabastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados en la red de carreteras y la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional. El plazo para la presentación de solicitudes estuvo abierta desde el 28 de octubre al 2 de diciembre, y el plazo para la ejecución de los proyectos financiados finaliza el 31 de marzo de 2026.

Europa

Decisión de Ejecución (UE) 2024/2165 de la Comisión, de 1 de julio de 2024, relativa a la publicación de una lista en la que se indican determinados valores de las emisiones de CO₂ por fabricante, así como las emisiones específicas medias de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período de comunicación del año 2021

La Decisión de Ejecución pone de manifiesto que las emisiones específicas medias de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión de todos los fabricantes asciende a 52,3 g/tkm en el período de comunicación del año 2021. El cálculo de este valor se ha realizado conforme a la fórmula en el anexo I, punto 2.7, del Reglamento (UE) 2019/1242, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamien-

to en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (Reglamento 2019/1242).

El Reglamento 2019/1242 establece normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ y obligaciones de comunicación de dichas emisiones y de consumo de combustibles para los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión. El Reglamento contiene objetivos escalonados de reducción porcentual de las emisiones medias de CO₂ del parque de vehículos pesados nuevos. Así, deberán descender en un 15% las emisiones de CO₂ para el periodo de comunicación comprendido entre el 2020 y el 2025 en comparación con el año 2019. Estas normas contribuyen, entre otros, «al cumplimiento del objetivo de neutralidad climática de la Unión y de los objetivos climáticos intermedios de la Unión» y de «los objetivos de los Estados miembros de reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero».

El Reglamento define como «período de comunicación» el que «abarca desde el 1 de julio de un año determinado hasta el 30 de junio del año siguiente».

Informe de la Comisión en virtud del Reglamento (UE) 2018/956 en el que se analizan los datos transmitidos por los Estados miembros y los fabricantes para el período de comunicación de 2021 sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, de 26 de julio de 2024

Relacionado con el punto anterior, el artículo 10 del Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, impone a la Comisión la obligación de publicar «cada año un informe con su análisis de los datos transmitidos por los Estados miembros y los fabricantes con respecto al período de comunicación precedente».

Este tercer informe de la Comisión —basado en los datos disponibles a fecha de 20 de marzo de 2024— analiza y compara el comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de la flota de vehículos pesados en la UE, por cada Estado miembro y por cada fabricante. Estos tres grupos se determinan con respecto a «emisiones de CO₂ de grupos de vehículos pesados representativos seleccionados para diferentes perfiles de misión y combinaciones de carga útil y diferentes combustibles». El informe incluye valores sobre el consumo medio de combustible de la flota de vehículos pesados de la UE que fueron matriculados durante el tercer periodo de comunicación y abarca datos relativos a la adopción de tecnologías de reducción de emisiones de CO₂

nuevas y avanzadas y sistemas de propulsión alternativos.

Con respecto a camiones de menos de 16 toneladas —el grupo 2—, hay diferencias significativas entre las flotas de los distintos Estados miembros y fabricantes. En cuanto a los primeros, es superior al 16 % la diferencia relativa entre la flota del Estado miembro con el mejor y el peor comportamiento. En cuanto a fabricantes, la diferencia relativa asciende a, aproximadamente, al 30 %. Con respecto a camiones de más de 16 toneladas, la variación entre las flotas de los Estados miembros asciende al 5 % en el grupo 5-LH y al 14 %, en el grupo 16. En cuanto a fabricantes, la variación se encuentra alrededor del 11 % en el grupo 5-LH y del 8 % en el grupo 16. En cuanto a la adopción de tecnologías avanzadas, los datos muestran que casi el 75 % de los vehículos de nueva matriculación están equipados con al menos un sistema avanzado de asistencia al conductor (ADAS, por sus siglas en inglés).

El informe pone de manifiesto que más del 97 % del total de los vehículos pesados de nueva matriculación son vehículos diésel y que un número limitado son de combustibles alternativos o sistemas de propulsión alternativos, principalmente GNC o GNL.

Decisión de Ejecución (UE) 2024/2164 de la Comisión, de 11 de julio de 2024, sobre los requisitos mínimos relativos a los datos de vehículos alquilados que deben introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera

La Decisión de Ejecución —que entró en vigor el 20 de agosto— establece los requisitos mínimos de los datos relativos a los vehículos alquilados sin conductor que deben introducirse en los registros electrónicos nacionales con la finalidad

de facilitar su interconexión y el intercambio de información con respecto a los datos de los vehículos alquilados sin conductor. Estos datos mínimos son el número de matrícula del vehículo y su país de matriculación. El Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera es el registro señalado para el intercambio de dicha información entre Estados miembros.

Esta Decisión complementa la Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera. La Directiva define «vehículo alquilado» como «cualquier vehículo que, a cambio de una remuneración y por un período determinado, sea puesto a disposición de una empresa que efectúe transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena o por cuenta propia, por medio de un contrato con la empresa que suministre el vehículo».

Reglamento Delegado (UE) 2024/2220 de la Comisión, de 26 de julio, por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas pormenorizadas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos pesados en lo que respecta a su registrador de datos de incidencias y para la homologación de tipo de tales sistemas como unidades técnicas independientes, y por el que se modifica el anexo II de dicho Reglamento

El registrador de datos de incidencias es un sistema cuya única finalidad es la de registrar y almacenar datos críticos relacionados con una colisión antes, durante e inmediatamente después de ella, para obtener datos más precisos y

exhaustivos sobre accidentes que permitan a los Estados miembros llevar a cabo análisis de seguridad vial y evaluar la eficacia de las medidas específicas. Este Reglamento Delegado completa el Reglamento (UE) 2019/2144 que establece la obligación general de que los vehículos de motor estén equipados con determinados sistemas avanzados. El Reglamento Delegado incorpora requisitos para la homologación de tipo de los vehículos de motor con respecto a sus registradores de datos de incidencias y para la homologación de tipo de dichos sistemas como unidades técnicas independientes. También completa estos requisitos con normas armonizadas pormenorizadas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para tal homologación de tipo.

El artículo 4, apartado 2, impone al fabricante del vehículo facilitar «a la autoridad de homologación de tipo y, a petición de cualquier autoridad de homologación de tipo, a cualquier fabricante o taller de reparación de componentes interesado, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo con información sobre cómo se puede consultar, recuperar e interpretar los datos de la incidencia». El artículo 4, apartado cuatro, impone obligaciones relacionadas con la protección de datos al establecer que no podrán recuperarse a través de interfaces a las que se pueda acceder sin necesidad de desbloquear el vehículo o sin utilizar herramientas, o a través de las interfaces del vehículo para conexiones inalámbricas. Además, prohíbe la inclusión de datos que permitan relacionar los mismos con una persona física.

Entra en vigor el nuevo Reglamento de las Naciones Unidas n.º 171 sobre disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos con Sistemas de asistencia al conductor para el control (DCAS)

El 22 de septiembre entró en vigor el nuevo Reglamento de las Naciones Unidas n.º 171 (en adelante, Reglamento n.º 171 o Reglamento) sobre disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos con sistemas de asistencia al conductor para el control (DCAS, por sus siglas en inglés), del que informábamos en la publicación [Automoción N.º 23](#).

El apartado 2.1 del Reglamento define DCAS como el *hardware* y *software* colectivamente capaces de asistir al conductor a la hora de controlar el movimiento longitudinal y lateral del vehículo de forma continuada. El sistema DCAS

forma parte de los ADAS, que se han desarrollado para proporcionar seguridad al conductor con información de apoyo en la forma de avisos en situaciones críticas y asistiendo en el control lateral y longitudinal del vehículo. ADAS no tiene por objeto sustituir la responsabilidad del conductor, quien deberá vigilar «permanentemente el entorno y el funcionamiento del sistema». El apartado 5.5.4.2 del Reglamento n.º 171 impone al fabricante la obligación de documentar y demostrar a la autoridad de homologación de tipo el sistema de monitorización del estado del conductor y su estrategia de aviso.

Consultas públicas

Edictos sobre aprobación inicial e información pública de la Ordenanza sobre la creación y gestión de las zonas de bajas emisiones de Lleida (exp. VI-406/2024), publicado el 23 de octubre de 2024, y del Plan de movilidad urbana sostenible de Lleida (exp. VI-405/2024), publicado el 24 de octubre de 2024

El Ayuntamiento de Lleida aprobó inicialmente la Ordenanza sobre la creación y gestión de zonas de bajas emisiones (en adelante, Ordenanza ZBE), que ha sometido a información pública y audiencia a personas interesadas por un periodo de 30 días hábiles. La Ordenanza ZBE se aprueba al amparo del artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y de conformidad con el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el cual se re-

gulan las zonas de bajas emisiones. Está previsto que las ZBE se pongan en marcha de manera progresiva a partir del 1 de enero de 2025 quedando limitada al Centro Histórico (que representa un 10% del suelo residencial) y permitirán la circulación de vehículos sin distintivo ambiental en determinada franja horaria¹². La creación de ZBE garantiza excepciones para residentes con los vehículos registrados en la ciudad, que no sufrirán restricciones de circulación, y para transporte público, emergencias, personas enfermas y con movilidad reducida.

De manera paralela, el Ayuntamiento de Lleida aprobó inicialmente el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Lleida/Horizonte 2030 (PMUS), al amparo del artículo 9 de la Ley 9/2023, de 13 de junio, de movilidad de la Comunidad Autónoma de Cataluña y que integra en el expediente su estudio ambiental estratégico,

¹² Ayuntamiento de Lleida, *Lleida pondrá en marcha la Zona de Bajas Emisiones el 1 de enero, limitada al Centro Histórico y sin restricciones por los residentes en la ciudad*. Disponible en este [enlace](#).

que se considera parte integrante del PMUS, de conformidad con los artículos 20 y 21 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. El Ayuntamiento somete la aprobación inicial del PMUS a información pública y audiencia a personas interesadas por un periodo de 45 días hábiles. El PMUS se inició en 2021 y reemplazará el Plan de Movilidad del año 2011. Uno de los principales objetivos del nuevo Plan es llegar a un reparto modal en el que predomine la movilidad activa: que el 55% de los desplazamientos sean a pie, el 20% en transporte público, el 5% en bici y VMP y 20% en vehículo privado.

Todas las capitales de provincia de Cataluña cuentan con un plan de movilidad urbana. El Ayuntamiento de Girona cuenta con su Plan de Movilidad Urbana aprobado en 2014, y está en fase de elaboración un Plan de Movilidad Urba-

na Sostenible Supramunicipal. El Ayuntamiento también ha aprobado inicialmente la Ordenanza de la zona de bajas emisiones de Girona, cuyo trámite de exposición pública estuvo abierta desde el 1 de octubre al 13 de noviembre. El Ayuntamiento de Tarragona está revisando su Plan de Movilidad Urbana 2012-2017 y su resultado será el Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2030. En cuanto a la ZBE de Tarragona, el Ayuntamiento aprobó en agosto 2024 el proyecto inicial de ZBE, con su correspondiente fase de exposición pública de 30 días hábiles. Barcelona también cuenta con su Plan de Movilidad Urbana 2024. Como explicábamos más arriba, la ZBE establecida por la Ordenanza de 2019 fue declarada nula por la STS n.º 4853/2023, de 2 de noviembre de 2023. Desde el 28 de enero de 2023, la ZBE se regula por una nueva Ordenanza que recoge mejoras sociales y facilidades en el uso ocasional de vehículos.

Noticias

EE.UU. comienza a aplicar un arancel del 100% a vehículos eléctricos chinos desde el 27 de septiembre y anuncia una propuesta de reforma normativa para prohibir *hardware* y *software* procedentes de Rusia y China para vehículos conectados

El incremento arancelario se aplicará a vehículos eléctricos (VE) y a otras importaciones procedentes de China en respuesta a sus actos, políticas o prácticas relacionadas con la transferencia tecnológica, propiedad intelectual y la innovación discriminatorias o no razonables y que imponían una carga o restricción al comercio de

EE.UU., siendo por ello objeto de aranceles bajo la sección 301(b) de la Ley de comercio exterior¹³. Destacan entre las importaciones cuyo arancel incrementa de un 25% a un 100% el 27 de septiembre, los VE, los componentes de batería que no sean de ion-litio, baterías de ion-litio de VE, baterías de ion-litio para vehículos no eléctricos, productos de acero y aluminio y varios minerales críticos, cuyo arancel pasa de un 0% o un 7.5% a un 25%. A partir del 1 de enero de 2025 se aplicará a los semiconductores un arancel del 50%, comparado con el 25% anterior.

El Anuncio de modificación arancelaria destaca que China, en lugar de reformar sus prácticas,

¹³ Federal Register, *Notice of Modification: China's Acts, Policies and Practices Related to Technology Transfer, Intellectual Property and Innovation*. Disponible en este [enlace](#).

ha persistido en ellas e incluso se ha hecho más agresiva, «de manera particular a través de intrusiones y robos cibernéticos, en sus intentos de adquirir y absorber tecnología extranjera, que suponen una carga o una restricción mayor al comercio de EE.UU.». Estudios económicos indican que aranceles de la sección 301 han contribuido al apoyo de la diversificación y resiliencia de la cadena de suministros de EE.UU.

De manera paralela, la Oficina de los servicios de la tecnología de la información y comunicaciones del Bureau de industria y seguridad del Departamento de Comercio de EE.UU. anunció una propuesta de modificación normativa para prohibir determinadas importaciones de *hardware* y *software* en vehículos conectados procedentes de China y Rusia¹⁴. La revisión normativa está motivada por razones de seguridad nacional para proteger a ciudadanos e infraestructura crítica a través del aislamiento de vehículos conectados de influencia o control por adversarios de los EE.UU. El periodo para la formulación de comentarios concluyó el 28 de octubre. La definición propuesta de vehículo conectado incluiría a vehículos de pasajeros, motocicletas, autobuses, camiones pequeños y medianos, camiones comerciales de «clase 8» y vehículos recreativos. La definición excluiría a los vehículos que representen un menor riesgo de sabotaje por adversarios extranjeros.

Artículo del Banco de España: *El auge del coche eléctrico en China y su impacto en la Unión Europea*. Publicado el 15 de octubre de 2024. Serie, Boletín Económico 2024/T4. Autor: Lorenzo

Bencivelli, Markus Jorra, Andrés Lajer Baron, Marta Suárez-Varela y Mario Vuletic

El Banco de España analiza los factores que han permitido que China se posicione como el principal fabricante de vehículos eléctricos de batería (VEB) y sus implicaciones para la UE y para España, teniendo en cuenta la reciente introducción de aranceles¹⁵. La UE es el principal comprador de VEB de China, generándole aproximadamente el 40 % de sus ingresos totales por exportación de VEB.

El artículo destaca que en 2021, la industria del automóvil en la UE representaba un 10% del valor añadido bruto manufacturero y el 8% del empleo. La penetración del VEB chino en el mercado UE ascendió de un 1,9% en 2019 a un 15% en 2023 y ha representado el 20% de matriculaciones en 2023 comparado con el 0,4% en 2019. La penetración del VEB durante el mismo periodo en España fue de un 0,7% y 5,4%, respectivamente. China ha podido consolidar esta posición gracias a sus menores costes de producción, consecuencia de su control integral de la cadena de suministros, de las políticas de apoyo del gobierno y su propia adopción temprana del vehículo eléctrico.

El Ministerio de Industria se reúne con ANFAC y FACONAUTO para preparar medidas que ayuden a los afectados por la DANA a adquirir nuevos vehículos

El objetivo señalado en el comunicado del Ministerio de Industria tras la reunión mantenida el 12

¹⁴ Federal Register, *Securing the Information and Communications Technology and Services Supply Chain: Connected Vehicles*. Disponible en este [enlace](#).

¹⁵ Banco de España, *El auge del coche eléctrico en China y su impacto en la Unión Europea*. Disponible en este [enlace](#).

de noviembre «es crear una alianza con el sector para poder restablecer la movilidad de las personas afectadas por la DANA y que puedan retomar su actividad cuanto antes»¹⁶. En la Comunidad Valenciana se han perdido 100.000 vehículos, «que son fundamentales para el desarrollo de la actividad diaria de muchas familias». Las ayudas que se implementen serán complementarias a las indemnizaciones del Consorcio de Compensación

de Seguros, que indemnizará con el valor venal más el 20%. Ésta ha sido un primer encuentro y no hay fecha para una segunda reunión. Los fabricantes de automóviles han hecho declaraciones a La Tribuna de Automoción en las que piden «un plan único de ayudas coordinado entre el Gobierno central y el valenciano». Los daños sufridos por concesionarios ascienden a 490 millones de euros.

¹⁶ Ministerio de Industria, Nota de Prensa, *Industria prepara con el sector del automóvil medidas para ayudar a los afectados por la DANA a adquirir vehículos*. Disponible en este [enlace](#).

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.