G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

N.º 5 | Enero 2019

Novedades Jurídicas Sector de la Automoción

Ainara Rentería

Senior counsel, Automoción GA_P

Sumario

Sentencias y resoluciones 4

▸ España 4

— Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Murcia, de 15 de octubre de 2018 4

— Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso), de 15 de octubre de 2018 4

— Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 16 de noviembre de 2018, sentencia núm. 1634/2018 5

Legislación 6

▸ España 6

— Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, de 5 de octubre de 2018. BOCM de 23 de octubre de 2018, núm. 253; y Acuerdo de 29 de octubre de 2018 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se desarrolla el régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central". BOAM de 30 de octubre de 2018, núm. 8.268. 6

— Orden ICT/1212/2018, de 12 de noviembre, por la que se actualizan los anexos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI y XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas propulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. BOE de 20 de noviembre de 2018, núm. 280 . . 6

— Real Decreto-ley 20/2018, de 7 de diciembre, de medidas urgentes para el impulso de la competitividad económica en el sector de la industria y el comercio en España. BOE de 8 de diciembre de 2018, núm. 296 7

— Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre. BOE de 29 de diciembre de 2018, núm. 314 8

— Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad. BOE de 29 de diciembre de 2018, núm. 314. 8

- Europa 10

  — Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/... y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009. 10

  — Reglamento (UE) 2018/1807 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, relativo a un marco para la libre circulación de datos no personales en la Unión Europea. DOUE L 303/59, de 28 de noviembre de 2018 11

  — Decisión de ejecución (UE) 2018/2079 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, relativa a la aprobación de la función de conducción a vela con motor al ralentí como tecnología innovadora para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. DOUE L 331/225, de 28 de diciembre de 2018 12

  — Propuesta de texto de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen estándares de emisiones de CO_2 para los turismos y los vehículos comerciales ligeros nuevos, como parte del plan integrado de la Unión Europea para reducir las emisiones de CO_2 y se modifica el Reglamento (CE) 751/2007 (refundido), propuesta del Coreper de 17 de enero de 2019 12

- Otros 13

  — Proposición no de Ley relativa a impulsar la industria de la automoción y fabricantes de equipos y componentes para la automoción. Boletín Oficial de las Cortes Generales, de 21 de diciembre de 2018, núm. 470 13

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2019. Todos los derechos reservados.

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.

N. de la C.: En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

Maquetación: Estudio Variable

Sentencias y resoluciones

España

Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Murcia, de 15 de octubre de 2018.

Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Murcia ante la demanda formulada por un particular frente a Volvo Group España S.A. (antes Renault Trucks España S.L.), en reclamación de **daños y perjuicios derivados de las prácticas contrarias a la libre competencia** llevadas a cabo por la demandada, según fue establecido por la Decisión de la Comisión Europea, de 19 de julio de 2016 (Caso AT.39824 - Camiones), en la que se declaró la existencia de un **cártel entre empresas fabricantes y vendedoras** de cabezas tractoras de camiones, por acuerdos colusorios que incluyeron la fijación e incremento de los precios brutos de los camiones en el Espacio Económico Europeo, y el calendario y la repercusión de los costes para la introducción de tecnologías de emisiones exigida por las normas EURO 3 a 6.

El demandante aportó un dictamen pericial en el que se determinaba que éste soportó un sobrecoste de 128.756,75 € en la compra de cabezas de camión, en el que se basa el Tribunal para resolver, condenando a Volvo Group España S.A., al pago de dicha cantidad en concepto de indemnización por daños y perjuicios.

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso), de 15 de octubre de 2018.

Sentencia ante el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la empresa de alquiler de vehículos sin conductor Sixt Rent a Car («Sixt») contra la resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central («TEAC»), en virtud de la cual se concluyó que **Sixt realizó incorrectamente la liquidación del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte** («Impuesto Especial») en los años 2010 y 2011.

De conformidad con el artículo 66.1.c) de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales («LIE»), resulta de aplicación **la exención del Impuesto Especial de «*la primera matriculación de los vehículos automóviles que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler*»**. En consecuencia, el Tribunal mantiene que no procede la exención para aquellos vehículos cedidos para su uso sin recibir como contraprestación un precio cierto, porque considera que no se trata de un alquiler. En este sentido, en el presente caso, Sixt había cedido ciertos vehículos en favor de directivos o responsables de hoteles, líneas aéreas, etc., con efectos de promoción y sin recibir contraprestación económica. Se considera que se trató de una cesión a título gratuito y, por tanto, se resuelve que no aplica la exención.

Por otra parte, el Tribunal resuelve que, a la hora de efectuar el **cálculo de la base imponible** del impuesto de primera matriculación de los vehículos usados, se podrá minorar el valor de mercado,

de conformidad con el artículo 69 LIE, **en el importe de los impuestos indirectos abonados**, tal y como fue efectuada por Sixt, quien minoró la base imponible del impuesto en el importe abonado en concepto de IVA, además del importe correspondiente al Impuesto Especial, puesto que «*el art. 69 LIE es muy claro, tan solo menciona el valor de mercado en la fecha del devengo del impuesto, no establece nada más como ocurre en el caso de aquellos medios de transporte que hubieran sido previamente matriculados en el extranjero que establece un sistema de determinación de la base imponible más complejo*». La Administración, por su parte, basaba su oposición a la minoración en que «*aun cuando el precepto no lo exprese, la idea del legislador no es esa deducción puesto que si lo hubiera querido expresamente lo hubiera establecido como ocurre en los supuestos de vehículos que hubieran estado previamente matriculados en el extranjero*». Además, apoyaba su postura en lo dispuesto por la Dirección General de Tributos en su resolución a consulta vinculante V1587/2011, de 20 de junio, que establecía que el valor de mercado es «**el valor que hubiese sido acordado entre partes independientes en condiciones de libre competencia, dicho valor incluirá los impuestos indirectos soportados y no deducibles que gravaron su adquisición y que representan un coste más de la venta**».

Por último, el Tribunal considera que, en los casos en los que la empresa de alquiler de coches compra los vehículos con pacto de recompra del fabricante, no aplica la exención del impuesto de matriculación respecto de los vehículos destinados al alquiler por un período inferior a 6 meses, puesto que el artículo 66.1.c), último párrafo de la LIE establece que «***no tendrán la consideración de alquiler de automóviles*** *los contratos de arrendamiento-venta y asimilados* ***ni los de arrendamiento con opción de compra***».

Se estima parcialmente el recurso interpuesto por Sixt y se revoca en parte la resolución del TEAC.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 16 de noviembre de 2018, sentencia núm. 1634/2018.

La sentencia del Tribunal Supremo («TS») declara no haber lugar al recurso de casación interpuesto por Special Prices Auto Reisen («Auto Reisen») **solicitando la terminación convencional del procedimiento sancionador iniciado por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia («CNMC»)** contra AENA y algunas empresas de alquiler de vehículos sin conductor, entre las que se encuentra, por supuestas prácticas restrictivas de la competencia, que consistían en **intercambios de información comercial sensible**.

Para la terminación convencional, Auto Reisen ofreció como **compromisos**: (i) la modificación de los contratos de concesión en lo concerniente al contenido de la información recibida de AENA; (ii) la limitación de la información intercambiada entre las partes; y (iii) la cooperación con la CNMC para permitir la vigilancia del cumplimiento de los compromisos anteriores.

La CNMC desestima la propuesta por considerar los **compromisos inadecuados e inidóneos** para resolver los efectos derivados de las conductas objeto de investigación que sobre el mercado ya se habrían producido.

Legislación

España

Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, de 5 de octubre de 2018. BOCM de 23 de octubre de 2018, núm. 253; y Acuerdo de 29 de octubre de 2018 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se desarrolla el régimen de gestión y funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones "Madrid Central". BOAM de 30 de octubre de 2018, núm. 8.268.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento el pasado 5 de octubre de 2018, crea una **zona de bajas emisiones** («ZBE»), en cuyo artículo 21 se define como «*el conjunto de vías públicas debidamente delimitadas que presenten continuidad geográfica, en que se implanten medidas especiales de regulación de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, para la reducción de las emisiones contaminantes procedentes del tráfico*». A través del artículo 23, se crea, delimita y fijan criterios para el acceso a la ZBE **"Madrid Central"**, dejando a la Junta de Gobierno el desarrollo de su régimen de gestión y funcionamiento.

El Anexo I del Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, regula el **acceso de vehículos a "Madrid Central"** en función de su categoría de clasificación ambiental: (i) los vehículos clasificados como **0 Emisiones y ECO** podrán acceder a "Madrid Central" y circular por su interior sin limitación, así como estacionar en la zona SER; (ii) los vehículos de las **categorías C o B** únicamente podrán acceder a "Madrid Central" para estacionar en un aparcamiento público o privado, plaza de garaje particular o plaza de aparcamiento municipal para residentes. Las motocicletas de esas mismas categorías (C o B) podrán acceder de 7.00 a 22.00 horas. Se exceptúan de estas restricciones los casos recogidos en el apartado 2.3 del punto Cuarto del Anexo I (VTC y autotaxi, servicios públicos esenciales, invitados, etc.); (iii) los vehículos **sin distintivos ambientales** no tendrán permitido el acceso a "Madrid Central".

Además, el Anexo I recoge los **criterios de gestión de permisos de acceso a "Madrid Central"**.

Orden ICT/1212/2018, de 12 de noviembre, por la que se actualizan los anexos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI y XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas propulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. BOE de 20 de noviembre de 2018, núm. 280.

Las modificaciones recogidas en esta Orden tienen por objeto **adaptar los requisitos de los anexos de homologación de tipo nacional a los criterios de la normativa de la Unión Europea** (Reglamento (CE) n.º 661/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, Reglamento (UE) n.º 167/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013 y Reglamento (UE) n.º 168/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013).

Real Decreto-ley 20/2018, de 7 de diciembre, de medidas urgentes para el impulso de la competitividad económica en el sector de la industria y el comercio en España. BOE de 8 de diciembre de 2018, núm. 296.

El Real Decreto-ley 20/2018, de 7 de diciembre, de medidas urgentes para el impulso de la competitividad económica en el sector de la industria y el comercio en España («RDL 20/2018»), introduce diversas medidas para el impulso de la competitividad económica de la industria, que afectan al sector de la automoción.

En su artículo 1, el RDL 20/2018 modifica el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en relación con la **jubilación parcial con contrato de relevo**. Con la entrada en vigor de este Real Decreto-ley (el mismo día de su publicación en el BOE), desde el punto de vista empresarial, la jubilación parcial con contrato de relevo permitirá renovar la plantilla de trabajadores sin que la empresa incurra en costes derivados de indemnizaciones por despido de trabajadores en edades cercanas a la jubilación. El trabajador jubilado parcialmente mantiene íntegra su renta, al recibir una parte de la empresa en concepto de salario y, el resto, como pensión, evitando además coeficientes reductores de la pensión por percibirla de manera anticipada.

Por otra parte, el RDL 20/2018 modifica, en su artículo 2, los artículos 34 y 35 de la **Ley 21/1992, de 16 julio, de Industria** («Ley de Industria») y establece un **nuevo régimen sancionador** por incumplimiento de los requisitos establecidos en la reglamentación **en materia de seguridad de productos** para adecuarlos a las políticas europeas.

Se aumenta el importe de las sanciones a imponer (en la normativa anterior, la sanción más alta, por infracciones muy graves, era de hasta 601.012,10 euros) y **se añaden nuevas circunstancias a tener en cuenta para graduar la cuantía** de las sanciones.

Así, el régimen sancionador ha quedado como sigue:

- Las infracciones leves con multas de hasta 60.000 euros.
- Las infracciones graves con multas de hasta 6.000.000 euros.
- Las infracciones muy graves con multas de hasta 100.000.000 euros.

Para determinar la cuantía de las sanciones se tendrán en cuenta las siguientes circunstancias:

- La importancia del daño o deterioro causado.
- El grado de participación y beneficio obtenido.
- La capacidad económica del infractor.
- La intencionalidad en la comisión de la infracción.
- La reincidencia.
- El número de productos puestos en el mercado objeto de la infracción.
- El volumen de facturación de la entidad, incluido el grupo al que pertenezca.

Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre. BOE de 29 de diciembre de 2018, núm. 314.

Se modifica el artículo 48 del Reglamento General de Circulación, para establecer una **limitación general de 90 km/h** para los turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg y Pick-up que circulen por **carreteras convencionales**. Entra en vigor el 29 de enero de 2019.

Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad. BOE de 29 de diciembre de 2018, núm. 314.

Las modificaciones introducidas por la Ley 11/2018 establecen las obligaciones en cuanto a divulgación de **información no financiera** por las sociedades de capital, que serán de aplicación, tal y como dispone su Disposición Transitoria, para los ejercicios económicos que se inicien a partir del 1 de enero de 2018.

En materia de información no financiera, la Ley 11/2018 modifica los artículos 44 y 49 del Código de Comercio, artículos 253, 262, 279 y 529 de la Ley de Sociedades de Capital (LSC) y artículo 35 de la Ley de Auditoría de Cuentas, en relación con las sociedades obligadas a divulgar información no financiera y el contenido de dicha información y su aprobación:

A. Obligación de elaborar un estado de información no financiera.

- **Sociedades obligadas:** están obligadas a elaborar un estado de información no financiera, las sociedades que reúnan los siguientes requisitos: (i) número medio de trabajadores empleados por la sociedad o el grupo durante el ejercicio sea superior a 500; (ii) Que, o bien tengan la consideración de entidades de interés público, o bien, durante dos ejercicios consecutivos reúnan, a la fecha de cierre de cada uno de ellos, al menos dos de las circunstancias siguientes: 1.º Que el total de las partidas del activo sea superior a 20.000.000 de euros. 2.º Que el importe neto de la cifra anual de negocios supere los 40.000.000 de euros. 3.º Que el número medio de trabajadores empleados durante el ejercicio sea superior a doscientos cincuenta.

- **Contenido del estado de información no financiera:** el estado de información no financiera debe incluir la información necesaria para comprender la evolución, resultados y la situación de la sociedad (o el grupo) y el impacto de su actividad respecto a una serie de cuestiones, a saber: i) modelo de negocio; ii) políticas aplicadas; iii) resultados de esas políticas; iv) principales riesgos, y v) indicadores clave de resultados no financieros que sean pertinentes.

Asimismo, debe incluir información significativa sobre cuestiones medioambientales, sociales y relativas al personal (organización del trabajo, salud y seguridad, etc.), respeto de los derechos humanos, lucha contra la corrupción y el soborno e información sobre la sociedad (compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible, subcontratación y proveedores, consumidores e información fiscal).

- **Presentación, aprobación, depósito y publicación:** el estado de información no financiera puede incorporarse al informe de gestión o presentarse en un informe separado. Si se presenta en documento separado, deberá ser firmado por todos los administradores. El informe sobre la información no financiera será presentado como punto separado del orden del día para su aprobación en la junta general, y la información incluida en el mismo será verificada por un prestador independiente de servicios de verificación. Las sociedades podrán publicar en el Portal de la Responsabilidad Social del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social el estado de información no financiera y, en cualquier caso, se pondrá a disposición del público de forma gratuita y será fácilmente accesible en el sitio web de la sociedad.

- **Obligaciones de los auditores de cuentas:** en el caso de auditorías de cuentas y en el caso de sociedades cotizadas no será necesaria la opinión del auditor sobre la concordancia del estado de información no financiera con las cuentas correspondientes al mismo ejercicio, ni sobre si el contenido y presentación de dicho estado es conforme con lo requerido por la normativa.

B. Informe de gestión.

La nueva redacción del artículo 262.1 párrafo tercero de la LSC establece que **todas las sociedades**, excepto las que tienen la calificación de empresas pequeñas y medianas de acuerdo con la Directiva 34/20131, en la medida necesaria para la comprensión de la evolución, los resultados o la situación de la sociedad, **deben incluir en su informe de gestión tanto indicadores clave financieros como, cuando proceda, de carácter no financiero**, que sean pertinentes respecto de la actividad empresarial concreta, incluida información sobre cuestiones relativas al **medio ambiente, al personal y al cumplimiento de reglas en materia de igualdad y no discriminación y discapacidad**.

Europa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/... y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009.

La **Propuesta de Reglamento General de Seguridad**, que se encuentra en periodo de tramitación y proposición de enmiendas (la última, por la Comisión de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo, el día 15 de enero de 2019), incluye disposiciones específicas para adecuar el marco de seguridad general de vehículos e infraestructuras a los avances en la conducción conectada y automatizada.

Este Reglamento establecerá los nuevos requisitos para la **homologación de tipo** de vehículos (incluidos los vehículos automatizados), y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes referentes a sus **características generales y su seguridad** y a los sistemas de control de la presión de los neumáticos, así como de los neumáticos de nueva fabricación.

Será de aplicación a los vehículos de las categorías M (vehículos motorizados de, al menos, cuatro ruedas destinados al transporte de pasajeros), N (vehículos motorizados destinados al transporte de mercancías) y O (remolques o semirremolques), y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes diseñados y construidos para vehículos.

En su redacción actual, este Reglamento prevé que los vehículos deberán integrar sistemas de control de presión de los neumáticos que adviertan al conductor y eviten el reajuste o recalibrado. Además, los **vehículos de todas las categorías** deberán estar equipados, entre otros, con **asistentes de velocidad inteligente, alcoholímetros antiarranque y sistemas de monitorización de la somnolencia**.

Los **vehículos de las categorías M_1 y N_1** deberán estar equipados con **sistemas avanzados de frenado de emergencia, sistema de mantenimiento de carril, registrador de datos de eventos (accidentes)**, **zona de protección contra impactos en la cabeza, sistemas de protección delantera**.

Respecto a los **autobuses y camiones (categorías M_2, M_3, N_2 y N_3)**, además del resto de requisitos establecidos en el Reglamento y en los actos delegados, estos vehículos deberán incorporar **sistemas de advertencia de abandono de carril, sistemas avanzados de frenado de emergencia y el sistema de detección de usuarios vulnerables de la vía pública situados a corta distancia** y de emisión de advertencia o evitar la colisión con estos usuarios vulnerables.

Los vehículos impulsados por hidrógeno, además del resto de requisitos aplicables a las categorías M y N, deberán cumplir con los establecidos en el Anexo V, relativos a los **requisitos técnicos sobre la compatibilidad con el hidrógeno** (en estado líquido o gaseoso) de los materiales utilizados en componentes, depósitos y sistemas de hidrógeno.

Los **vehículos conectados y automatizados** deberán cumplir con los **requisitos específicos que serán establecidos en los actos delegados**, en relación con (a) sistemas para sustituir el control del vehículo ejercido por el conductor; (b) sistemas para facilitar al vehículo información en tiempo real sobre su estado y el de la zona circundante; (c) sistemas de monitorización de la disponibilidad del conductor; (d) registradores de eventos (accidentes); y (e) formato armonizado de intercambio de datos.

Los actos delegados adoptados en virtud de lo dispuesto en este Reglamento entrarán en vigor en el plazo de 2 meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, siempre que estos no formulen objeciones.

Reglamento (UE) 2018/1807 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, relativo a un marco para la libre circulación de datos no personales en la Unión Europea. DOUE L 303/59, de 28 de noviembre de 2018.

El Reglamento (UE) 2018/1807 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, relativo a un marco para la **libre circulación de datos no personales en la Unión Europea**, resultará de aplicación 6 meses después de su publicación, esto es, a partir de mayo de 2019.

Establece el Reglamento como principales fuentes de datos no personales el **internet de las cosas**, la **inteligencia artificial** y el **aprendizaje automático**. En el caso de la automoción, podríamos considerar como ejemplo específico de datos no personales, en la medida en que se traten de conjuntos agregados de datos, los generados por los vehículos conectados y automatizados: los datos de rutas (origen y destino), estado de mantenimiento del vehículo, datos de conducción (velocidad, frecuencia de frenado), etc.

El Reglamento 2018/1807 recoge a este respecto dos medidas para promover la libre circulación de datos no personales:

a) **La libre circulación de datos en la Unión** (artículo 4): se prohíben los requisitos para la localización de datos, «*salvo que estén justificados por razones de seguridad pública de conformidad con el principio de proporcionalidad*».

b) La **portabilidad de datos** (artículo 6): la Comisión Europea fomentará la elaboración de códigos de conducta que contengan información detallada sobre las mejores prácticas para el cambio de proveedores de servicios y portabilidad, así como los requisitos de información mínimos para facilitar a los usuarios la transferencia de sus datos a sus propios sistemas informáticos.

Decisión de ejecución (UE) 2018/2079 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, relativa a la aprobación de la función de conducción a vela con motor al ralentí como tecnología innovadora para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. DOUE L 331/225, de 28 de diciembre de 2018.

La Comisión Europea determina que no existen motivos para oponerse a la aprobación de la solicitud presentada por algunos fabricantes (entre ellos, Audi AG, BMW AG, Ford Motor Company, Hyundai Motor Europe o JLR Jaguar Land Rover LTD) («los solicitantes») para la aprobación como **ecoinnovación** de la **función de conducción a vela con motor al ralentí** para los vehículos de categoría M1 con grupo motorpropulsor ordinario y transmisión automática o manual.

Esta ecoinnovación, que supone un aumento de distancia de rodadura en situaciones de no propulsión del vehículo, así como una **reducción de consumo de combustible y, también, de emisiones de CO_2**, debe ser aun certificada por la autoridad de homologación de tipo, para que pueda ser aplicable.

La Unión Europea utiliza diversos instrumentos para fomentar la inversión en ecoinnovación como, por ejemplo, compartir los riesgos de las inversiones en ecoinnovación o la etiqueta ecológica. Además, existen planes e iniciativas que fomentan la ecoinnovación a través de la financiación de actuaciones que tengan como objetivo la preservación medioambiental a través de la innovación, como por ejemplo el Plan de Acción sobre Ecoinnovación o el Programa Marco para la Innovación y la Competitividad de la UE.

Propuesta de texto de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen estándares de emisiones de CO_2 para los turismos y los vehículos comerciales ligeros nuevos, como parte del plan integrado de la Unión Europea para reducir las emisiones de CO_2 y se modifica el Reglamento (CE) 751/2007 (refundido), propuesta del Coreper de 17 de enero de 2019.

Las modificaciones aprobadas por el Coreper a la **propuesta de Reglamento** han sido ratificadas por la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria del Parlamento en votación que tuvo lugar el 22 de enero de 2019. La Propuesta de Reglamento, que recoge los cambios que se identifican a continuación, continúa ahora su tramitación legislativa en debido curso.

Las modificaciones introducidas (tras un arduo debate) establecen nuevos objetivos de reducción de emisiones de CO_2: la media de **emisiones de CO_2 de los vehículos nuevos** registrados en la Unión Europea deberá ser, en comparación con los niveles de emisiones de 2021, **un 15% más baja en 2025** (artículo 1.4 apartado a) **y un 37,5% más baja en 2030** (artículo 1.5 apartado a). Por su parte, la media de **emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos** deberá ser un **15% más baja en 2025** (artículo 1.4 apartado b) **y un 31% más baja en 2030** (artículo 1.5 apartado b) respecto a los niveles de emisiones de 2021.

Asimismo, como novedad se introducen nuevos objetivos para los vehículos de cero y bajas emisiones. Desde enero de 2025, los vehículos de cero y de bajas emisiones nuevos registrados deberán ser el 15% respecto del total de los vehículos nuevos y vehículos comerciales ligeros (artículo 1.6); y desde enero de 2030, los vehículos nuevos de cero y bajas emisiones deberán ser el 35% del total de vehículos nuevos y los vehículos comerciales ligeros de cero y bajas emisiones deberán ser el 30% del total de los vehículos comerciales ligeros (artículo 1.7).

Se excepciona del cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones que se establecen en el Anexo I Parte A a ciertos fabricantes de vehículos hasta 2028, siempre que el volumen de venta de vehículos esté por debajo de ciertos umbrales (artículo 10). Del mismo modo, se faculta a la Comisión para que pueda adoptar actos delegados en relación con las formulas y umbrales aplicables a las excepciones.

La Comisión deberá emitir un informe al Parlamento y Consejo Europeos en el año 2023 sobre la eficacia del Reglamento. A la vista de dicho informe, se otorga a la Comisión (artículo 14.1.b) la posibilidad de **revisar los objetivos de emisiones fijados para 2030**, e introducir, a través de enmiendas al Reglamento, nuevos objetivos para 2035 y desde 2040 en adelante, con el fin de cumplir con los objetivos del Acuerdo de Paris.

Por otra parte, en esta nueva versión de la Propuesta de Reglamento se introducen normas para garantizar la solidez de los datos de emisiones: (i) incremento del control y monitorización de las emisiones en condiciones de conducción reales («**real-drive emissions**») por la Comisión Europea desde el año 2021, para lo que se deberán facilitar a esta datos de las mediciones de los sistemas a bordo de los vehículos de medición de combustible y consumo de energía, así como ciertos datos específicos de consumo de los vehículos; (ii) especificaciones para aceptar tecnologías innovadoras que permitan reducir las emisiones de CO_2 de vehículos y vehículos comerciales ligeros (**eco-innovación**) —la Comisión podrá ajustar los objetivos de reducción con efectos desde 2025 a la vista de los referidos desarrollos tecnológicos—; (iii) nuevas especificaciones para la verificación de emisiones de vehículos en uso (artículo 12.a).

Otros

Proposición no de Ley relativa a impulsar la industria de la automoción y fabricantes de equipos y componentes para la automoción. Boletín Oficial de las Cortes Generales, de 21 de diciembre de 2018, núm. 470.

El 5 de diciembre fue presentada en el Congreso de los Diputados una Proposición no de Ley que tiene como objetivo impulsar la industria de la automoción a través de una serie de medidas, entre las que destacan:

- Declaración como estratégico del sector de la automoción.

- Impulso, a través de la colaboración público-privada, de la ejecución de la agenda sectorial de la industria de la automoción para desarrollar un sector competitivo.

- No restricción, ni directa ni indirectamente, a tecnologías relacionadas con el diésel.

- Incentivar el reemplazo de vehículos de más de 10 años, fomentando su sustitución por vehículos nuevos de bajas emisiones, reduciendo la tributación en la compra y contribuyendo al desarrollo efectivo de las infraestructuras de recarga de energías de cero y bajas emisiones.

Esta Proposición será debatida ante el Pleno del Congreso de los Diputados, sin que a esta fecha se haya establecido fecha para su debate.

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

Ainara Rentería Tazo

Senior counsel, Automoción GA_P
Tel.: (+34) 91 582 91 00
arenteria@ga-p.com

Para más información, consulte nuestra web www.ga-p.com, o diríjase al siguiente *e-mail* de contacto: info@ga-p.com.