

Novedades Jurídicas Sector de la Automoción

Ainara Rentería

Of counsel and Head Automotive GA_P



Sumario

Sentencias y resoluciones	4
► España	4
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza, de 27 de febrero de 2019, sentencia núm. 188/2019	4
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Ourense, de 1 de marzo de 2019, sentencia núm. 75/2019	5
— Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 7 de marzo de 2019, sentencia núm. 123/2019	6
— Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 9 de abril de 2019	6
— Expediente sancionador S/0471/13, sobre concesionarios Audi, Seat y Volkswagen. Conjunto de sentencias del 26 de marzo de 2019 de la Audiencia Nacional contra la resolución de 28 de mayo de 2015 de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC)	7
Legislación	8
► España	8
— Ordenanza reguladora de la circulación de vehículos de movilidad personal en las vías de la ciudad de Cáceres. BOPC núm. 100, de 28 de mayo de 2019	8
— Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad de las Islas Baleares por la que, en cumplimiento de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, se determina el formulario y la vía telemática para suministrar los datos de las flotas de vehículos, y también los tipos de distintivos que se deben colocar en un lugar visible. BOIB núm. 72, de 30 de mayo de 2019	9

© 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.

Diseño: José Á. Rodríguez, Ángela Brea. Maquetación: Rosana Sancho Muñoz

► Europa	10
— Dictamen del Comité Europeo de las Regiones sobre «Seguridad vial y movilidad automatizada». DOUE C 168/81, de 16 de mayo de 2019.....	10
— Reglamento n.º 134 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor y sus componentes en relación con el rendimiento en cuanto a seguridad de los vehículos de hidrógeno [2019/795]. DOUE L 129/43, de 17 de mayo de 2019.....	11
— Directiva (UE) 2019/771 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativa a determinados aspectos de los contratos de compraventa de bienes, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2017/2394 y la Directiva 2009/22/CE y se deroga la Directiva 199/44/CE. DOUE L 136/28, de 22 de mayo de 2019	11
— Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO ₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011. DOUE L 111/13, de 25 de abril de 2019	14
► Noticias	15
— El Ayuntamiento de Barcelona ordena la implantación de gasolineras y estaciones de suministro eléctrico para vehículos.....	15
— El Ministerio de Fomento somete a consulta pública el Proyecto de Real Decreto de modificación del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.....	16

Sentencias y resoluciones

España

Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza, de 27 de febrero de 2019, sentencia núm. 188/2019

La Audiencia Provincial admite como válida la resolución por General Motors España S. L. U., de los contratos de concesión de ventas y servicios y de reparador autorizado de vehículos con uno de sus concesionarios, sobre la base de la **pérdida de confianza** por incumplimiento de dichos contratos, debido a **declaraciones falsas por el concesionario en relación con la venta de vehículos de demostración y cortesía** por éste antes del término contractual fijado a través de una sociedad filial, canalizando y ocultando los pagos hasta el término de dicho período contractual.

El concesionario ejercitó acciones declarativas de nulidad de la cláusula de resolución expresa por falta de confianza del contrato de concesión y de taller, alegando la falta de reciprocidad y de negociación de dicha cláusula, y por lo tanto alegando la falta de causa de resolución contractual en el presente caso, con la consiguiente reclamación de daños y perjuicios.

Respecto a las alegaciones de falta de reciprocidad, la Audiencia manifiesta que este tipo de alegaciones no puede admitirse, máxime cuando el contrato de concesión se ha **celebrado atendiendo a las condiciones de la persona con la que se celebra el contrato al tratarse de un contrato *intuitu personae***, por lo que la falta de confianza en la contraparte es una causa válida de resolución contractual.

Desestima el Tribunal, de igual modo, las **pretensiones de posición de dominio de la marca y no negociación de los contratos por el concesionario** (negociados por la marca con los representantes de los concesionarios), manifestando expresamente que se trata de «**argumentos impropios de relaciones profesionales y más acordes con la relación entre profesional y consumidor**».

Según se desprende de la Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de junio de 2016, en relaciones entre profesionales solo rige control de incorporación sobre las condiciones generales de contratación (comprensión gramatical), no aplicándose el control de transparencia material (abusividad), más allá del respeto a la buena fe y el justo equilibrio en las prestaciones para evitar el abuso contractual.

En consecuencia, el Tribunal concluye que no procede indemnización alguna a favor del concesionario.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Ourense, de 1 de marzo de 2019, sentencia núm. 75/2019

La Audiencia Provincial desestima íntegramente el recurso interpuesto por un particular— fiador solidario de la empresa arrendataria de un vehículo— en procedimiento de reclamación de cantidad por incumplimiento de contrato de renting iniciado por la entidad Caixabank S.A., cesionaria de los derechos de crédito de la parte arrendadora, Arval Service Lease S.A. Como consecuencia de la falta de pago, la arrendadora dio por vencido anticipadamente el contrato, solicitando la liquidación de las cantidades adeudadas, así como el 50% de los recibos pendientes de pago.

La demanda se dirige contra el fiador en su condición de persona física, y no contra la empresa arrendataria (en situación de concurso), quien alega el carácter abusivo de las cláusulas en base a la legislación de consumo.

El Tribunal entiende que, debido a que la condición de fiador solidario es accesoria al contrato principal —de carácter mercantil, al que no le aplica la legislación de consumo por ser suscrito entre dos empresas— no resulta aplicable la condición de consumidor. El carácter de persona física consumidor del demandado no cambia el carácter mercantil de la relación principal. Precisa la Audiencia Provincial a este respecto que el auto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 19 de de 2015, debe interpretarse en el sentido de que únicamente será de aplicación la normativa de consumo a aquellos fiadores personas físicas que actúen en su condición de tales con un propósito ajeno a su actividad profesional y carezcan de vínculos funcionales con la sociedad mercantil a la que prestan garantía.

En este caso, el Tribunal concluye que no queda acreditada la total desvinculación del demandado-fiador solidario de la sociedad arrendataria ni su actuación con fines de carácter exclusivamente privados, y que no es por lo tanto nula la cláusula de vencimiento anticipado que fue expresamente pactada por las partes para el caso de incumplimiento de pago de las cuotas.

En lo que respecta a la cláusula penal —pactada en el 50% de las cuotas pendientes de abono— y los intereses moratorios —20,5%—, el Tribunal entiende que tampoco cabe moderación judicial ya que entiende que la cantidad que se reclama por rentas no vencidas resulta proporcional y razonable a las legítimas expectativas frustradas de la arrendadora que procede a adquirir un bien según las especificaciones de la arrendataria para ponerlo a su exclusiva disposición por un tiempo cierto y ve frustradas sus expectativas de beneficio empresarial al recuperar la posesión de un bien no seleccionado por ella, mermado en su precio de venta o nuevo arriendo y con una limitada vida útil, conceptos todos ellos plenamente indemnizables.

El hecho de que nos hallemos ante un contrato de adhesión y las cláusulas pretendidamente abusivas tengan la condición de condiciones generales sometidas a la Ley de Condiciones Generales de la Contratación (aplicable igualmente a los contratos celebrados entre profesionales) tampoco determina su nulidad a juicio del Tribunal, puesto que para ello sería necesario que se contradijera en perjuicio del adherente lo dispuesto en cualquier norma imperativa.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 7 de marzo de 2019, sentencia núm. 123/2019

La Audiencia Provincial concluye que no debe prosperar la pretensión de la empresa demandante —arrendataria de un camión mediante un contrato de leasing— que pretende imponer a la arrendadora la recuperación del bien y la deducción de su valor de la deuda ante la demanda ejecutiva interpuesta por la arrendadora por incumplimiento de pago de las cuotas de arrendamiento financiero por parte de la arrendataria.

La Audiencia Provincial concluye que el contrato de arrendamiento financiero era claro en sus términos e incluía dos posibilidades de actuación para la arrendadora en caso de incumplimiento de pago de las cuotas por la arrendataria: 1) reclamación de las cuotas vencidas y pendientes de vencer, incluida la representativa del valor residual, y 2) exigencia de la devolución inmediata del camión, el pago de las cuotas vencidas y una indemnización del 10% de las cuotas pendientes no vencidas. La arrendadora optó por la primera opción.

La empresa demandante sostiene que, con base en el **apartado 3 de la Disposición Adicional Primera de la Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles¹**, la arrendadora debería haber pretendido la recuperación del bien, junto con las cuotas vencidas, los intereses de demora y una indemnización por pérdida de valor. Pero el citado apartado 3 no establece una obligación para el arrendador financiero de pedir la recuperación del bien, sino que determina las reglas por las que se regiría una eventual petición de recuperación del mismo. Por lo tanto, el arrendador financiero no está obligado a pedir la restitución del bien y puede limitarse a reclamar el pago conforme a lo pactado en el contrato (artículos 1089, 1091 y 1255 del Código Civil).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 9 de abril de 2019

Ante el **conflicto de competencia territorial** que se plantea en relación con demanda interpuesta para la reclamación de los daños y perjuicios derivados de la infracción de derecho de la competencia por el denominado «cartel de camiones», el Tribunal Supremo concluye que los criterios para establecer el juzgado competente son los siguientes, de conformidad con el auto de 26 de febrero de 2019, conflicto nº 262/2018 del Tribunal Supremo sobre la misma cuestión de competencia territorial:

- Una persona domiciliada en un Estado miembro puede ser demandada en otro ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso.

¹ «3. En caso de incumplimiento de un contrato de arrendamiento financiero que conste en alguno de los documentos a que se refieren los números 4.º y 5.º del apartado segundo del artículo 517 de la Ley de Enjuiciamiento Civil o que se haya inscrito en el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles y formalizado en el modelo oficial establecido al efecto, el arrendador, podrá pretender la recuperación del bien conforme a las siguientes reglas: [...]»

- La transposición en España de la directiva de daños², realizada a través del Real Decreto Ley 9/2017 que determinó la modificación de la Ley de Defensa de la Competencia y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, no introdujo reglas expresas de competencia territorial sobre dichas acciones.
- La aplicación del artículo 51 de la Ley de Enjuiciamiento Civil que establece que será el domicilio del demandado o alternatively en lugar donde tiene establecimiento abierto al público. No obstante, puesto que el concesionario no puede ser considerado establecimiento abierto al público o representante autorizado para actuar en nombre de la marca del vehículo (por tratarse de sociedades independientes), el criterio de domicilio del demandado o establecimiento abierto al público no puede coincidir con el del concesionario, planteándose un problema por lo tanto cuando la marca infractora tiene su domicilio social en otro Estado miembro.
- Por lo tanto, el Tribunal Supremo considera que el fuero más próximo a la regulación de las acciones de derecho privado de la competencia es el establecido para los casos de competencia desleal, según lo previsto en el artículo 52.1.12º de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que **atribuye la competencia al tribunal del lugar donde el demandado tiene su establecimiento, y, a falta de este, al del domicilio o lugar de residencia. Como último fuero subsidiario, cuando el demandado no tenga domicilio en España, el fuero será el del lugar donde se haya realizado el acto o donde se produzcan sus efectos.** Y, en caso de que la demanda pudiera corresponder a jueces de más de un lugar, el demandante podrá optar por cualquiera de ellos.

En el caso objeto de esta sentencia en el que un particular demanda a **Renault Trucks S.A.S., y Renault España S. A.**, el Tribunal Supremo declara la competencia de los juzgados de Valladolid, sede social de Renault en España, sin perjuicio de que dicho órgano verifique si debe remitirse a los juzgados de Santander por haberse producido allí la adquisición del vehículo.

Expediente sancionador S/0471/13, sobre concesionarios Audi, Seat y Volkswagen. Conjunto de sentencias del 26 de marzo de 2019 de la Audiencia Nacional contra la resolución de 28 de mayo de 2015 de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC)

Es el expediente sancionador S/0471/13, contra los concesionarios de las marcas Audi, Seat y Volkswagen (las «Marcas»), por el que se imponen multas por supuestas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

² Directiva 2014/104/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2014 relativa a determinadas normas por las que se rigen, en virtud del Derecho nacional, las acciones de daños resultantes de las infracciones del Derecho de la competencia de los Estados Miembros y de la Unión Europea.

Estas prácticas, a priori restrictivas de la competencia, consistieron en el establecimiento de **acuerdos sobre precios y condiciones de venta de vehículos** por parte de las Marcas, adoptándose e implementándose dichos acuerdos en España en hasta en siete zonas diferenciadas territorialmente.

De las 70 sentencias dictadas por la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional de Madrid, **en 58 de ellas se han desestimado los recursos interpuestos por los concesionarios**, al considerar efectivamente vulnerado el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia.

En 7 de las sentencias, la Audiencia Nacional ha estimado parcialmente los recursos interpuestos por los concesionarios, disminuyendo las sanciones que sobre estos recaían, por no justificarse su participación en el cártel la totalidad de años sobre los que se calculó dicha sanción y por haberse calculado la sanción sobre una base imponible errónea.

Por último, **5 concesionarios han visto estimados sus recursos** por la Audiencia Nacional, al no existir en estos casos elementos probatorios suficientes que justificasen su vinculación al cártel.

Legislación

España

Ordenanza reguladora de la circulación de vehículos de movilidad personal en las vías de la ciudad de Cáceres. BOPC núm. 100, de 28 de mayo de 2019

Esta ordenanza, cuya entrada en vigor está prevista para el 18 de junio, **considera a los Vehículos de Movilidad Personal como vehículos (ruedas, plataformas, patinetes eléctricos)** —en la línea de lo recogido en la Instrucción 16/V-124 de la DGT—, y los clasifica en tres clases diferenciadas (A, B, C0-1-2) en función de su tamaño, peso y velocidad máxima. La edad mínima permitida para la conducción de los VMP son 16 años, salvo los de las clases C1 (destinados a actividades de explotación económica) y C2 (destinados al transporte de mercancías), que solo podrán ser conducidos por mayores de 18.

Respecto a las normas de circulación, **los Vehículos de Movilidad Personal deberán utilizar la calzada para circular y, con carácter general, no podrán hacerlo por las aceras, parques y paseos destinados al uso peatonal**. Los Vehículos de Movilidad Personal sí podrán circular por vías ciclistas segregadas del resto del tráfico y de las zonas de tránsito peatonal, por espacios compartidos entre peatones-carril bici y peatones-Vehículos de Movilidad Personal —por debajo de 10 km/hora—, así como por rutas turísticas o recorridos organizados acompañados por un guía y en grupos de no más de 6 personas.

Los conductores de Vehículos de Movilidad Personal deberán respetar la prioridad de los peatones y mantendrán una distancia de, al menos, un metro con la fachada de edificios, así como con los peatones. En la calzada, los Vehículos de Movilidad Personal circularán preferentemente por el carril de la derecha y, si existiese un carril reservado a otros vehículos, los Vehículos de Movilidad Personal circularán por el contiguo a este. Además, los conductores de Vehículos de Movilidad Personal deberán llevar casco cuando circulen por las vías abiertas al tráfico.

Por otra parte, los Vehículos de Movilidad Personal no requerirán una autorización administrativa municipal para circular por las vías urbanas, salvo los titulares de Vehículos de Movilidad Personal de las clases C1 y C2, que deberán obtener autorización del Ayuntamiento antes del inicio de la actividad.

Respecto al aseguramiento de los Vehículos de Movilidad Personal, los de las clases C1 y C2 que se utilicen en vía urbana deberán contar con un seguro de responsabilidad civil, no siendo obligatorio para el resto de clases. Además, los conductores de los Vehículos de Movilidad Personal de las mencionadas clases, destinados a actividades económicas, deberán obtener un carnet urbano de conducción, que se obtendrá previo pago de una tasa.

En relación con el régimen sancionador previsto en la ordenanza, las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, que llevan aparejadas sanciones de 100, 800 y 2.000 euros, respectivamente.

Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad de las Islas Baleares por la que, en cumplimiento de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, se determina el formulario y la vía telemática para suministrar los datos de las flotas de vehículos, y también los tipos de distintivos que se deben colocar en un lugar visible. BOIB núm. 72, de 30 de mayo de 2019

Esta resolución aprueba el formulario para la aportación de los datos relativos al número total y la identificación de los vehículos integrantes de la flota así como los coches y las motocicletas libres de emisiones que deben utilizar las empresas de alquiler de vehículos y también las grandes y medianas empresas que sustituyan anualmente más del 30% de sus vehículos a la hora de renovar sus flotas.

Se comunicará así a la Administración el cumplimiento de la obligación de sustitución progresiva de sus vehículos de combustión interna por vehículos libres de emisiones que se desprende de la Ley 10/2019 de cambio climático y transición energética.

Las empresas afectadas deberán realizar la comunicación inicial de sus flotas, de manera telemática antes del 30 de junio de 2019, debiendo realizar nuevas comunicaciones siempre que modifiquen las flotas.

Por último, se establece que los vehículos libres de emisiones de las flotas afectadas por la Ley 10/2019 de cambio climático y transición energética deberán disponer del **distintivo ambiental MELIB** —distintivo identificativo de los vehículos eléctricos de las Islas Baleares— en lugar visible en los vehículos libres de emisiones.

Europa

Dictamen del Comité Europeo de las Regiones sobre «Seguridad vial y movilidad automatizada». DOUE C 168/81, de 16 de mayo de 2019

En este dictamen, el Comité Europeo de las Regiones destaca el papel que juega —o puede jugar— la movilidad automatizada en el cumplimiento de los objetivos de cohesión de la Unión Europea (UE), y subraya que en las zonas rurales se debe priorizar el desarrollo de vehículos inteligentes, y en las zonas urbanas el de carreteras más inteligentes, ayudando a reducir las disparidades interregionales y facilitando los desplazamientos de larga distancia, con el objetivo de reducir la saturación en el ámbito urbano.

En relación con el transporte público, el Comité Europeo de las Regiones destaca que la movilidad automatizada aumenta la competitividad del transporte público, gracias al enfoque de la movilidad como servicio, que supondrá la oferta de servicios de movilidad basados en la demanda, personalizados, compartidos y eficientes, para lo cual se exige que la reglamentación avance de manera paralela a la tecnología.

Por otra parte, el Comité Europeo de las Regiones recomienda que, en la ordenación del territorio de ciudades y municipios, se incluyan zonas para el transporte y movilidad automatizados, y hace hincapié en la necesidad de utilizar la automatización para mejorar las redes de transporte público, proponiendo que se favorezca la conexión e interoperabilidad del transporte público y los distintos modos de transporte.

Por último, respecto a la evolución del entorno digital, el Comité Europeo de las Regiones recomienda una conexión universal de los sistemas de carreteras y vehículos inteligentes. En este sentido, señala que cualquier marco jurídico para vehículos inteligentes deberá tener en cuenta a los ciclistas y peatones, que podrían permanecer desconectados de la red. Asimismo, señala que los servicios responsables de mantenimiento de las carreteras no deberían ser responsables de posibles accidentes resultantes de una interpretación errónea por parte de un vehículo dotado de un sistema de asistencia a la conducción o con un nivel de automatización elevado, aprovechando para hacer hincapié en la necesidad de desarrollo y armonización de las señales y marcas viales.

El Comité Europeo de las Regiones concluye pidiendo se adopten medidas para aprovechar las posibilidades que ofrece la movilidad automatizada y la comunicación entre vehículos.

Reglamento n.º 134 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor y sus componentes en relación con el rendimiento en cuanto a seguridad de los vehículos de hidrógeno [2019/795]. DOUE L 129/43, de 17 de mayo de 2019

El reglamento recoge las especificaciones y requisitos para la homologación de los vehículos de hidrógeno y las especificaciones de los sistemas de almacenamiento de hidrógeno comprimido, así como las especificaciones de los componentes específicos de los sistemas de almacenamiento de hidrógeno comprimido y las especificaciones del sistema de combustible de un vehículo que lleva incorporado el sistema de almacenamiento de hidrógeno comprimido, y conformidad de la producción. Se aplica a los vehículos de hidrógeno de las categorías M (vehículos motorizados de, al menos, cuatro ruedas destinados al transporte de pasajeros) y N (vehículos motorizados destinados al transporte de mercancías) que llevan incorporado el sistema de almacenamiento de hidrógeno comprimido.

En particular, para la homologación de dichos sistemas, componentes y vehículos, se someterán a diferentes procedimientos de ensayo (por ejemplo, de fuga, de presión, de resistencia, etc.) para verificar la conformidad en su funcionamiento.

Directiva (UE) 2019/771 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativa a determinados aspectos de los contratos de compraventa de bienes, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2017/2394 y la Directiva 2009/22/CE y se deroga la Directiva 199/44/CE. DOUE L 136/28, de 22 de mayo de 2019

La directiva (UE) 2019/771, que deberá ser transpuesta por los Estados miembros antes del 1 de julio de 2021, y será aplicable a partir del 1 de enero de 2022, supone un aumento en la protección de los consumidores a través de la incorporación de garantías aplicables a los contratos de compraventa de productos que incorporan productos o servicios digitales que sean celebrados entre vendedores y consumidores.

Será aplicable la directiva a los objetos muebles tangibles que incorporen contenidos o servicios digitales o estén interconectados con ellos, de tal modo que la ausencia de dichos contenidos o servicios digitales impediría que los bienes realizasen sus funciones, con independencia de si dichos contenidos o servicios digitales son suministrados por el vendedor o por un tercero. Esta directiva tendrá sin duda aplicación en el sector de la automoción donde la compraventa del bien integra cada vez más contenidos digitales interrelacionados con el propio vehículo. No se aplica a los contratos de suministro de contenidos digitales y servicios digitales que queda regulada por la Directiva UE 2019/770 aprobada el mismo día.

La directiva quiere armonizar a nivel europeo la protección de los consumidores ante la creciente oferta de este tipo de productos. En particular, la directiva establece normas sobre

conformidad de los productos con el contrato, medidas correctoras en caso de falta de conformidad, las modalidades para exigir las y las garantías comerciales.

A este respecto, los Estados miembros no podrán mantener o introducir, en su Derecho nacional, disposiciones más o menos estrictas que garanticen a los consumidores un nivel de protección diferente. No obstante lo anterior, sí podrán excluir del ámbito de aplicación de la directiva los contratos de compraventa de bienes muebles de segunda mano vendidos en subasta pública y de animales vivos.

Requisitos de conformidad: el vendedor deberá suministrar al consumidor los bienes en cumplimiento de determinados requisitos subjetivos, objetivos y de instalación para estar conformes al contrato de compraventa.

Como **requisitos subjetivos para la conformidad de los bienes** objeto de compraventa, será necesario que sean acordes a las características recogidas en el contrato (descripción, tipo, cantidad y calidad, funcionalidad, compatibilidad, **interoperabilidad**, entre otras). Además, deberán ser aptos para los fines para los que el consumidor los necesite y que haya puesto en conocimiento del vendedor —y este aceptado— antes de la celebración del contrato. Los bienes se entregarán junto con todos los accesorios e instrucciones, así como con las **actualizaciones necesarias**.

Para los bienes con elementos digitales, el vendedor velará por que se comuniquen y suministren al consumidor **las actualizaciones necesarias para mantener su conformidad**, no siendo el vendedor responsable por falta de conformidad en el bien en aquellos casos en que el consumidor no instale tales actualizaciones, siempre que hubiese informado al consumidor sobre las consecuencias de no hacerlo, y la no instalación no se deba a deficiencias en las instrucciones de instalación.

Se considerará **falta de conformidad** en los bienes aquella falta de conformidad derivada de una instalación incorrecta siempre que tal instalación formase parte del contrato y fuera realizada por el vendedor, o estuviera previsto que la instalación la realizase el consumidor y se debiera a deficiencias en las instrucciones proporcionadas por el vendedor. Del mismo modo, cuando una **restricción derivada de derechos de terceros (en particular, derechos de propiedad intelectual)** impidan o limiten la utilización de los bienes (y sus contenidos digitales), se considerará una falta de conformidad del producto.

Se entenderá que cumplen los **requisitos objetivos para la conformidad** cuando los bienes sean aptos para los fines a los que se destinen, teniendo en cuenta toda norma vigente de la UE o nacional, toda norma técnica existente o, a falta de dicha norma, todo código de conducta específico de la industria del sector. Presentarán las cualidades y poseerán las **características respecto a la durabilidad, funcionalidad, compatibilidad y seguridad**, que presten normalmente bienes del mismo tipo y que el consumidor pueda razonablemente esperar, **teniendo en cuenta cualquier declaración pública realizada** por el vendedor o en su nombre otras personas en las fases previas de la cadena de transacciones, especialmente en la publicidad o el etiquetado.

En cuanto a las medidas correctoras de la falta de conformidad, el consumidor podrá exigir la puesta en conformidad del bien (reparación o sustitución) —de forma gratuita, sin inconvenientes significativos para el consumidor y en plazo razonable—, y, si no fuera posible o supongan la imposición de costes desproporcionados al vendedor, una reducción proporcionada del precio o que se resuelva el contrato.

En relación con la responsabilidad del vendedor, lo será por cualquier falta de conformidad que exista en el momento de la entrega del bien —incluidos los bienes con elementos digitales— y se manifieste en el plazo de dos años desde la entrega. En el caso de los bienes con elementos digitales, cuando el contrato estipulase el suministro continuo de los contenidos o servicios digitales durante un periodo determinado, el vendedor será responsable por cualquier falta de conformidad de los contenidos que se produzca o manifieste en el plazo de dos años a partir del momento de la entrega de los bienes con elementos digitales, o durante el plazo pactado en el contrato para el suministro de dichos contenidos. Para los casos de compraventa de bienes de segunda mano, los Estados miembros podrán convenir periodos de responsabilidad más breves, pero nunca inferiores a un año.

La **declaración de garantía comercial** se entregará al consumidor, conteniendo una redacción clara de las medidas correctoras a las que el consumidor tiene derecho por parte del vendedor, nombre y dirección del garante, procedimiento a seguir para hacer valer la garantía comercial, y las condiciones de la garantía comercial.

Respecto a la carga de la prueba, **se presumirá que cualquier falta de conformidad que se manifieste en el plazo de un año desde la entrega de los bienes —incluidos los bienes con elementos digitales— ya existía en el momento de la entrega.** Este plazo podrá ser ampliado a dos años por los Estados miembros.

Asimismo, los Estados miembros podrán establecer un **plazo mínimo de dos meses de preaviso por el consumidor desde que detectó la falta de conformidad** para que pueda hacer valer sus derechos.

Por último, no será vinculante para el consumidor ninguna cláusula contractual que, en su perjuicio, excluya la aplicación de las medidas nacionales de transposición de la directiva, no aplique o modifique los efectos de dichas medidas antes de que el consumidor ponga en conocimiento del vendedor la falta de conformidad.

Existe **derecho de repetición** del vendedor que sea responsable ante el consumidor, de forma que el vendedor podrá emprender acciones contra las personas responsables en la cadena de transacciones.

La directiva deroga, con efecto a partir del 1 de enero de 2022, la Directiva 1999/44/CE sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo, y modifica el anexo del Reglamento (UE) 2017/2394 sobre la cooperación entre las autoridades nacionales

responsables de la aplicación de la legislación en materia de protección de los consumidores y el anexo I de la Directiva 2009/22/CE relativa a las acciones de cesación en materia de protección de los intereses de los consumidores.

Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011. DOUE L 111/13, de 25 de abril de 2019

El reglamento en aras a la claridad deja sin efecto y refunde los Reglamentos 443/2009 y 510/2011 y establece los requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos.

Este Reglamento fija los siguientes objetivos con respecto al promedio de emisiones de CO₂ a escala del parque: (i) a partir del 1 de enero de 2020, 95 g CO₂/km para turismos nuevos y 147 g de CO₂/km para vehículos comerciales ligeros; (ii) hasta el 31 de diciembre de 2024 medidas adicionales para la reducción de 10 g de CO₂/km; (iii) a partir del 1 de enero de 2025 una reducción del 15% del objetivo en 2021 tanto para vehículos comerciales ligeros como para turismos nuevos; (iv) a partir del 1 de enero de 2030 una reducción del 37,5% para turismos nuevos y del 31% para vehículos comerciales ligeros.

Además, a partir del 1 de enero de 2025, se aplicará un índice de referencia para los vehículos de emisión cero y de baja emisión cuya cuota irá en aumento desde el 15% del parque de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros hasta el 35% y 30% respectivamente a partir de 2030.

Los fabricantes deberán garantizar que sus emisiones medias de CO₂ no superarán los objetivos de emisiones especificados en el Reglamento. Para ello podrán formar una agrupación de fabricantes, cuyo fabricante gerente será el responsable de abonar las primas por exceso de emisiones que se impongan a la agrupación³.

Los fabricantes podrán presentar una solicitud⁴ de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas cuando cuente con menos de 10.000 turismos nuevos o menos de 22.000 vehículos comerciales ligeros nuevos, matriculados en la UE por año civil y no forme parte de una agrupación de fabricantes que supere dichos máximos. Esta excepción se concede por un máximo de 5 años renovables.

³ El importe de la prima por exceso de emisiones será igual al exceso de emisiones multiplicado por 95 EUR y por el número de vehículos matriculados por primera vez.

⁴ La solicitud contendrá: (i) el nombre y la persona de contacto del fabricante; (ii) pruebas de que el fabricante puede disfrutar de la excepción por cumplir los requisitos; (iii) detalles de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos que fabrica y las emisiones de CO₂ de los mismos; (iv) objetivo de emisiones específicas de CO₂ coherente con su potencial de reducción.

Se tendrán en cuenta para el cálculo de las emisiones específicas de CO₂, las reducciones logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas, previa solicitud del fabricante interesado.

A más tardar el 31 de octubre de cada año, la Comisión publicará una lista en la que incluirá, (entre otros aspectos) respecto a cada fabricante su objetivo de emisiones específicas y sus emisiones medias específicas de CO₂ del año civil precedente. Las autoridades de homologación de tipo verificarán asimismo que no se emplea ninguna estrategia que mejore artificialmente el rendimiento del vehículo en los ensayos realizados a los efectos de verificación de tipo.

En virtud de este reglamento, se derogan con efectos a partir del 1 de enero de 2020 los Reglamentos (CE) 443/2009 y (UE) 510/2011.

Noticias

El Ayuntamiento de Barcelona ordena la implantación de gasolineras y estaciones de suministro eléctrico para vehículos

El pasado mes de mayo el Ayuntamiento de Barcelona prorrogó un año adicional la suspensión aprobada en el mes de mayo de 2018, de licencias de nuevas gasolineras o ampliación de las ya existentes, tras la aprobación inicial del plan especial urbanístico (cuya aprobación definitiva está prevista para finales de 2019), que **prohibirá la implantación de nuevas instalaciones de suministro para vehículos de motor en algunas zonas de la ciudad** (núcleos de Ciutat Vella, municipios agregados a Barcelona, parques de Collserola y Montjuïc y suelos calificados de equipamiento).

Por otro lado, el citado plan urbanístico pretende **impulsar la instalación de electrolineras**, para contribuir a la transición hacia el vehículo eléctrico. Estas electrolineras podrán ubicarse en calles con una anchura superior a 20 metros y a un máximo de 150 metros del eje de las vías principales⁵ de Barcelona.

Finalmente, el plan especial establece la **obligación de las gasolineras de carburante actuales de instalar puntos de recarga eléctrica rápida** en un plazo máximo de 2 años desde la aprobación del plan.

⁵ Por ejemplo, la Gran Vía, Avenidas Meridiana y Diagonal o la Calle de Aragón.

El Ministerio de Fomento somete a consulta pública el Proyecto de Real Decreto de modificación del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación

Desde el 17 de mayo y hasta el 14 de junio de 2019, el Ministerio de Fomento somete a consulta pública la aprobación del Proyecto de Real Decreto para la adaptación del Código Técnico de Edificación a lo dispuesto en los artículos 8.2, 8.3 y 8.5 de la Directiva (UE) 2018/844 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, en los que se establecen las condiciones y exigencias para desarrollar las infraestructuras mínimas necesarias para la recarga inteligente de los vehículos eléctricos en los aparcamientos de los edificios.

⁶ Directiva (UE) 2018/844 del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética de los edificios y la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética

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

Ainara Rentería Tazo

Of counsel and Head Automotive 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.