

Novedades Jurídicas del Sector de la Automoción

Ainara Rentería Tazo

Responsable del Grupo de Automoción, *Counsel* de Gómez-Acebo & Pombo



© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2021
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.

Diseño: José Ángel Rodríguez León y Ángela Brea Fernández
Maquetación: Rosana Sancho Muñoz

Sumario

Sentencias y resoluciones	7
▶ España	7
— Auto de 5 de octubre de 2020, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, que declara suspender cautelarmente el apartado segundo de la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo, por la que se establecen medidas especiales para la inspección técnica de vehículos	7
— Sentencia del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Tudela (Provincia de Navarra), de 30 de noviembre de 2020, n.º 000143/2020. Vicios ocultos. Desestimación	7
— Sentencia del Tribunal Supremo, de 30 de diciembre de 2020, núm. 4503/2020. Competencia: Alcance de la imposibilidad de cuantificar directamente el volumen de negocios de la entidad infractora correspondiente al año inmediatamente anterior a la fecha de la resolución sancionadora	8
— Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo) de 15 de enero de 2021, núm. de recurso 5428/2020. Admisión a trámite de Recurso de Casación. Defensa de la competencia. Cártel fabricantes de automóviles. Intercambio de información estratégica en el marco de un acuerdo anticompetitivo	9
— Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 15 de febrero de 2021, núm. 546/2021. Suspensión del plazo para reclamar documentos necesarios. Interpretación del artículo 37.1.a) LDC. Cómputo y ampliación del plazo de suspensión en los requerimientos dirigidos a múltiples interesados	10
▶ Europa	12
— Sentencia del TJUE, de 3 de diciembre de 2020, en el asunto C-62/19. Star Taxi App/Unitatea Admsitrativ Teritoriala Municipul Bucuresti prin Primar General y Consiliul General al Municipiului Bucuresti	12
Legislación	13
▶ España	13
— Resolución de 30 de diciembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración ambiental estratégica del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030	13

— Resolución de 4 de enero de 2021, de la Dirección General de Tributos, sobre la devolución del Impuesto sobre el Valor Añadido a los empresarios o profesionales establecidos en los territorios del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	14
— Real Decreto 27/2021, de 19 de enero, por el que se modifican el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos, y el Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.....	15
— Real Decreto-ley 2/2021, de 26 de enero, de refuerzo y consolidación de medidas sociales en defensa del empleo	15
▶ Europa	15
— Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en lo que respecta a medidas específicas sobre los vehículos de fin de serie de categoría L en respuesta a la pandemia de COVID-19»	15
— Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de diciembre de 2020, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020...	16
— Decisión n.º 1/2020 del Consejo de Asociación UE-Centroamérica de 14 de diciembre de 2020 que modifica el apéndice 2 (Lista de las elaboraciones o transformaciones que deben aplicarse a los materiales no originarios para que el producto transformado pueda obtener el carácter originario) del anexo II (relativo a la definición del concepto de «productos originarios» y métodos de cooperación administrativa)	17
— Reglamento de Ejecución (UE) 2021/9 de la Comisión de 6 de enero de 2021 por el que se impone un derecho antidumping provisional relativo a las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alear o de los demás aceros aleados, originarios de Turquía	18
— Decisión n.º 2/2021 del Comité mixto creado por el acuerdo entre la Unión Europea y Japón relativo a una asociación económica, de 25 de enero de 2021 sobre la modificación de los apéndices 2-C-1 y 2-C-2 del anexo 2-C sobre vehículos de motor y sus componentes	18
— Anuncio de la Comisión Europea, de 2 de febrero de 2021, por el que se modifica el anuncio de inicio de un procedimiento antidumping relativo a las importaciones de productos laminados planos de aluminio originarios de la República Popular China.....	19

— Comunicación de la Comisión Europea, de 18 de febrero de 2021, Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	19
— Reglamento de ejecución (UE) 2021/328 de la Comisión de 24 de febrero de 2021, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de productos de fibra de vidrio de filamento continuo originarios de la República Popular China a raíz de una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 18 del Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo.....	20
— Resumen de la Decisión de la Comisión, de 29 de septiembre de 2020, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE	20
▶ Naciones Unidas.....	21
— Reglamento núm. 157 de las Naciones Unidas, sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta al Sistema Automatizado de Mantenimiento de Carril (ALKS).....	21
— Proyecto de revisión de la hoja de ruta de la UNECE sobre Sistemas de Transporte Inteligentes.	22
Consulta pública	23
▶ España	23
— Informe del Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana, de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible	23
— Proyecto de Orden por la que se establecen los precios de los cargos del sistema eléctrico y de los pagos por capacidad que resultan de aplicación a partir del 1 de junio de 2021	24
▶ Europa	25
— Propuesta de Reglamento Delegado para la modificación de los anexos II y VII del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y el Consejo	25

— Propuesta de Reglamento Delegado por el que se complementa, el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, estableciendo normas detalladas que conciernen a los procedimientos de test específicos y a los requerimientos técnicos para la homologación de los vehículos de motor atendiendo a los sistemas de advertencia de somnolencia y atención del conductor y modificando su Anexo II, así como modificando el Anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y el Consejo.	25
— Propuesta de Reglamento Delegado de complementación del Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se especifica los datos que deben de reportarse por los Estados Miembros para el propósito de verificar las emisiones de CO ₂ y el consumo de fuel de los nuevos vehículos pesados.	26
— Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre pilas y pilas usadas, por el que se deroga la Directiva 2006/66 / CE y se modifica el Reglamento (UE) n.º 2019/1020. Dictamen sobre la aplicación de los Principios de Subsidiariedad y Proporcionalidad.....	26
▶ Concentraciones	27
— Resumen de la Decisión de la Comisión, de 11 de junio de 2019 por la que una operación de concentración se declara incompatible con el mercado interior y el funcionamiento del Acuerdo EEE. (Asunto M.8713 - Tata Steel/ThyssenKrupp/JV).....	27
▶ Noticias	28
— El MITECO inicia el periodo de información pública del proyecto de orden que fija los precios de los cargos y los pagos por capacidad	28
— Naturgy se une al sector de los vehículos propulsados por hidrógeno	28
— Ferrovial: el nacimiento de las carreteras inteligentes	28
— Propuesta de Reglamento de la Comisión Europea para garantizar la seguridad y sostenibilidad de las baterías comercializadas en el mercado de la Unión Europea.....	28
— Un consorcio de 23 compañías crea la Alianza Valenciana de Baterías.....	29
— Moves III. Se fija un importe inicial de ayudas de 400 millones de euros.....	29

Sentencias y resoluciones

España

Auto de 5 de octubre de 2020, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, que declara suspender cautelarmente el apartado segundo de la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo, por la que se establecen medidas especiales para la inspección técnica de vehículos

La Sala Tercera (Sección Cuarta) del Tribunal Supremo, acuerda la suspensión cautelar del apartado segundo de la Orden SND/413/2020, de 15 de mayo. Ello en el contexto de la pieza de medidas cautelares del recurso contencioso-administrativo núm. 182/2020, interpuesta por la representación procesal de la Federación Empresarial de Auto Transporte de la Provincia de Tarragona (FEAT-TARRAGONA) contra la citada Orden, por la que se establecen medidas especiales para la inspección técnica de vehículos.

Sentencia del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Tudela (Provincia de Navarra), de 30 de noviembre de 2020, n.º 000143/2020. Vicios ocultos. Desestimación

El Juzgado desestima la demanda presentada por un particular contra otro, absolviendo a éste último de las pretensiones que reclamaba, concretadas en el ejercicio de una acción *quantum minoris* (acción tendente a la rebaja del precio inicialmente pagado sobre el objeto litigioso), e imponiendo a la parte demandante las costas de la instancia, en el contexto de la compraventa de un vehículo de segunda mano con presuntos vicios ocultos relativos a los cilindros del motor del vehículo. En particular, el demandante alega la satisfacción, por parte del demandado, de la reducción del precio de compraventa del vehículo en la cantidad correspondiente al pago efectuado por el demandante para proceder a la reparación del vehículo adquirido, tras la avería del mismo. Frente a ello, el demandado niega que el vehículo se hubiera vendido con ningún defecto o vicio oculto que resultara de tal importancia que implicase la imposibilidad de su uso, negando que exista relación de causalidad entre el estado del vehículo y su avería tras la adquisición.

A tal respecto, el Juzgador aprovecha para recordar que, cuando se ejercita la acción *quantum minoris*, resulta procedente la minoración del precio y no la indemnización de daños y perjuicios. Sentado ello, la sentencia indica que, para el éxito de esta acción resulta necesario, cumulativamente, (a) la verdadera existencia del vicio, y (b) la gravedad del mismo, haciendo el vehículo impropio para su uso o disminuyendo éste de tal modo que, de haberlo conocido el comprador, no lo habría comprado o hubiera pagado un menor precio. Asimismo, se sintetizan los siguientes principios, consistentes en que (i) el vicio consista en una anomalía por la cual se distinga

la cosa que lo padece de las de su misma especie y calidad; (ii) el vicio sea anterior a la venta, aunque su desarrollo sea posterior; y (iii) el vicio no sea conocido por el adquirente, ni cognoscible por la simple contemplación de la cosa teniendo en cuenta la preparación técnica del sujeto al efecto.

En virtud de lo expuesto, el Juzgador considera que, atendiendo a la prueba practicada, no se puede conocer si las actuaciones realizadas por el demandante con el vehículo adquirido fueron como el mismo manifiesta o no. Ello en relación a los kilómetros realizados con el vehículo tras la compra, ya que el demandante manifiesta que solo realizó unos 70 y, comprobando los kilómetros que tenía el vehículo en el momento de la reparación según la hoja de mantenimiento, son más de 300. En relación a la existencia de polvo en el motor, la sentencia entiende que al tratarse de vehículos «buggies» fabricados para circular por pistas o caminos, tienen contacto con el polvo de manera continua, además de que, al ser un vehículo de segunda mano, se acentúa el hecho de que el filtro nunca puede evitar que entren partículas de polvo en el motor. Por todo ello, sin que se niegue por la demandada que existiera un gripaje de los cilindros del motor, no ha podido acreditarse que el mismo se debiera a la existencia de polvo en el motor, y no a una conducción u otro tipo de actuación que realizara el demandante sobre el vehículo.

Sentencia del Tribunal Supremo, de 30 de diciembre de 2020, núm. 4503/2020. Competencia: Alcance de la imposibilidad de cuantificar directamente el volumen de negocios de la entidad infractora correspondiente al año inmediatamente anterior a la fecha de la resolución sancionadora

El Tribunal Supremo estima el recurso de casación interpuesto por la Administración General del Estado contra la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, anulando, de un lado, la sentencia objeto de dicho recurso (la cual anulaba la resolución del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia —CNMC—), por otro lado, la resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC en lo que respecta a la empresa Innovaciones del Mediterráneo, S.A., y finalmente la multa impuesta a ésta última sociedad, por valor de 101.516 euros por su participación en un cártel en el mercado de distribución de vehículos de motor. La particularidad de la resolución de dicha autoridad supervisora es, que si bien conforme al mandato de la Ley de Defensa de la Competencia (LDC) las sanciones en dicha materia se calcularán sobre la base del volumen de negocio del año inmediatamente anterior al de imposición de la multa, la CNMC basa dicho cálculo en el ejercicio 2014, año en que la sancionada fue adquirida por otra entidad y, por tanto, no generó volumen de facturación alguno sobre el que estimar la cuantía de la sanción. En consecuencia, dado que tanto la entidad adquirente como la sancionada, entonces adquirida, operaban en territorios diferentes, la CNMC fijó la base del cálculo en la diferencia en los resultados de la adquirente en el territorio en que IMSA operaba en el año 2014. A este respecto, el Alto Tribunal considera que dicho criterio no se ajusta al contenido de la LDC y obliga a la CNMC a fijar el contenido de la sanción sobre la base del volumen de negocio para el ejercicio 2013.

El Tribunal recuerda, a los referidos efectos, el contenido del artículo 63.3 LDC, el cual señala que, «en caso de que no sea posible delimitar el volumen de negocios» atendiendo al volumen total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la multa, «las infracciones tipificadas en la presente Ley serán sancionadas» atendiendo a multas de carácter fijo para cada tipo de infracción —leve, grave y muy grave—. De tal modo, el Tribunal razona la inexistencia de vacío normativo en cuanto a la predeterminación de la sanción en caso de que no sea posible por cualquier circunstancia determinar el volumen de negocio en el ejercicio anterior, como ocurre en el presente asunto. No obstante, en el caso concreto la CNMC empleó un procedimiento no previsto en el artículo 63.3 LDC y que no seguía el mismo criterio de cálculo.

Por su parte, el Abogado del Estado invoca por analogía, y admitiendo su carácter no vinculante, la sentencia de 7 de junio de 2007 del TJUE (asunto C-76/06), siendo ésta analizada por el Tribunal Supremo debido a que dicha sentencia trataba la inexistencia de volumen de negocio en el año al que la norma se remitía. Así, el TJUE señalaba que cuando la empresa no hubiera realizado ningún volumen de negocios durante el ejercicio anterior se podrá tomar como referencia otro ejercicio económico para evaluar los recursos económicos de la empresa y garantizar el suficiente carácter disuasorio de la multa, señalando el TJUE la posibilidad de tomar como referencia el último ejercicio anterior completo a la determinación de la decisión. En este sentido, el Alto Tribunal utiliza el referido criterio recogido en la Sentencia del TJUE para la interpretación del artículo 63.1 LDC, señalando que es perfectamente posible entender la referencia al «ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la multa» como el ejercicio completo más próximo al de la imposición de la sanción en el que la empresa haya mantenido su actividad mercantil.

En consecuencia, el Tribunal señala que se trata de una interpretación admisible y que, a diferencia del criterio empleado por la CNMC, éste respeta el criterio legal relativo a que sea el volumen de la actividad mercantil de la propia empresa sancionada el parámetro para determinar la sanción correspondiente al caso.

En conclusión, el Tribunal determina que el criterio legal del año inmediatamente anterior al de imposición de la sanción debe entenderse como el ejercicio precedente en el que la empresa infractora haya tenido actividad mercantil durante todo el ejercicio anual. Cabe señalar, respecto de la nueva sanción a imponer por la CNMC, que el Tribunal dicta que aquella no deberá superar el importe inicial de 101.516 euros para evitar la incursión en *reformatio in peius*.

Auto del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo) de 15 de enero de 2021, núm. de recurso 5428/2020. Admisión a trámite de Recurso de Casación. Defensa de la competencia. Cártel fabricantes de automóviles. Intercambio de información estratégica en el marco de un acuerdo anticompetitivo

El Tribunal Supremo, en línea con sus autos de 27 de noviembre y de 11 de diciembre de 2020 (núms. de recurso 2181/2020, 2681/2020, 2720/2020 y 3907/2020), por los que se admiten los recursos de casación planteados por algunas de las mercantiles involucradas en el cártel de fabricantes de automóviles sobre intercambios de información, admite a trámite el recurso de casación interpuesto por Nissan Ibérica S.A. contra la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en la que se sanciona a Nissan Ibérica S.A. por haber infringido el artículo 1 LDC a través de su participación en un cártel de intercambio de información confidencial, futura y estratégica en las áreas de gestión empresarial, postventa y marketing.

En la sentencia recurrida, la Audiencia Nacional considera que la LDC en su artículo 1.1 no sólo recoge la prohibición de aquellas prácticas concertadas que tengan un efecto directo sobre el precio de mercado que han de pagar los consumidores, sino que también señala la anticompetitividad de los intercambios de información que puedan eliminar la incertidumbre que siga existiendo entre las partes concurrentes en el mercado aunque dichos intercambios no impliquen una práctica concertada con un efecto directo sobre el precio. Viéndose respaldado dicho criterio, en virtud de la Sentencia del TJUE en el asunto *T-Mobile Netherlands*, el artículo 101.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), la Disposición Adicional Cuarta de la LDC en lo relativo a la definición por ella dada de «cártel», así como por la Comunicación de la Comisión 2011/C11/01 (referida a la existencia de determinados intercambios de información que presentan altas probabilidades de desembocar en un resultado colusorio). Por lo anteriormente expuesto, resultó la desestimación, por parte de la Audiencia Nacional, del recurso interpuesto por Nissan Ibérica S.A. contra la resolución del Consejo de la CNMC que condenaba a la mercantil al pago de 3.157.671 euros por los hechos descritos.

Por su parte, la recurrente señala que para que los intercambios de información fuesen considerados como cárteles, éstos deberían de haber contenido información precisa sobre intenciones relativas a futuros precios o cantidades. En este sentido, Nissan Ibérica S.A. entiende que se ha producido la infracción de los artículos 1.1, 65 LDC y 101 TFUE, así como de la Disposición Adicional Cuarta LDC, por la calificación de un intercambio de información —no relativa a precios o cantidades futuras— entre competidores como una infracción constitutiva de cártel.

En conclusión, el Tribunal Supremo considera que existe interés casacional objetivo en la cuestión sobre si la conducta consistente en el intercambio de información descrito puede o no ser calificado como cártel aun no teniendo por objeto la fijación de precios o cantidades a futuro. En consecuencia, y en virtud de los artículos 88.1 y 90.4 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa (LJCA), se admite el recurso de casación de parte de Nissan Ibérica S.A., identificando como normas jurídicas objeto de interpretación a los artículos 1 LDC y 101 TFUE.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso), de 15 de febrero de 2021, núm. 546/2021. Suspensión del plazo para reclamar documentos necesarios. Interpretación del artículo 37.1.a) LDC. Cómputo y ampliación del plazo de suspensión en los requerimientos dirigidos a múltiples interesados

El Tribunal Supremo desestima el recurso de casación interpuesto por Adventure Center, S.L. contra la sentencia de 18 de julio de 2019 de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, que estimó parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por dicha mercantil contra la resolución de 5 de marzo de 2015, de la Sala de Competencia de la CNMC sobre el expediente SS/0487/13 «Concesionarios Land Rover», que sancionó a dicha sociedad con una multa de, aproximadamente, 255.000 euros. Los motivos de la recurrente se sustentan en (a) la alegación de la infracción del artículo 37.1.a) LDC por falta de motivación en su utilización (lo que implicaría la caducidad del procedimiento de la CNMC contra Adventure Center, S.L.), y (b) en la supuesta infracción del artículo 12.1.a) del Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC) en relación a la fijación del día final de la suspensión del plazo del procedimiento, cuando se realiza un requerimiento de documentación a una pluralidad de interesados en procesos colectivos.

Respecto del primero de los motivos, se plantea la cuestión de determinar si la apertura del plazo extraordinario del artículo 37.1.a) LDC queda reservada para la reclamación de documentos necesarios y específicos del caso concreto que no se pudieron recabar en el plazo ordinario, o si ampara también el requerimiento de actuaciones establecidas como obligatorias por las normas de competencia para el procedimiento sancionador, y que pudieron realizarse en el período ordinario. A tal respecto, el Tribunal señala que, ante todo, el mencionado precepto no prevé un supuesto de ampliación del plazo, sino de suspensión del mismo, redundando ambas situaciones, efectivamente, en la disposición de un margen más amplio para dictar la resolución de fondo. En este sentido, la sentencia establece que la licitud del requerimiento documental por parte de la CNMC no queda supeditada a que el documento en concreto (en este caso, volúmenes de negocio del año, 2014, inmediatamente anterior a la imposición de la sanción en el año 2015) pudiera haberse recabado antes, sino que obedece al hecho de que la información solicitada sea necesaria para el dictamen de la resolución de fondo, sin que la Administración haya provocado esta situación de forma artificial persiguiendo una finalidad defraudatoria. En consecuencia, el Tribunal entiende que (i) la información solicitada resultaba necesaria, para la imposición de la sanción, (ii) que no concurrió una suspensión del procedimiento de carácter ficticio, dado que, debido a la complejidad del mismo y la pluralidad de las partes, la resolución sancionadora necesitó del volumen de negocios del año 2014, y no del año 2013 (como inicialmente se previó), pues la sanción, que en principio iba a dictarse en 2014, terminó dictándose en 2015, y (iii) todo ello con independencia de que el elemento probatorio en cuestión pudiera haberse solicitado antes.

En referencia al segundo motivo, la recurrente cuestiona que le afecte la ampliación del plazo de suspensión acordado, al no haberle sido notificada tal ampliación, y, por ende, no afectándole la suspensión consecuente, determinando ello la caducidad del procedimiento en beneficio de la mercantil recurrente. A tal respecto, el Tribunal considera que, en una situación con una pluralidad de implicados en la que se acuerda una suspensión que afecte a todos ellos, tanto el inicio del plazo de suspensión como la finalización del mismo, opera para todos ellos por igual, al margen de las vicisitudes individuales. De lo contrario, sostiene el Alto Tribunal, habrían de dictarse tantas resoluciones como afectados existiesen, impidiendo, o al menos dificultando seriamente, la tramitación conjunta de procedimientos sancionadores en los que existiese

una pluralidad de empresas implicadas por conductas concertadas o conectadas entre sí. En este sentido, la sentencia estipula que la previsión del artículo 12.1.a) RDC por la que se dispone que la suspensión del plazo máximo, en los supuestos previstos en el artículo 37.1.a) y b) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, lo será «por el tiempo que medie entre la notificación del requerimiento y su efectivo cumplimiento por el destinatario, o, en su defecto, durante el plazo concedido», ha de entenderse referida únicamente a los requerimientos individuales y no, como en el presente caso, a los colectivos. En consecuencia, en virtud de que, como señala el Tribunal, la ausencia de la respectiva notificación a la recurrente sancionada ha de apreciarse como una mera irregularidad sin efecto alguno, el Tribunal estima que la suspensión del procedimiento despliega sus efectos para todas las partes sancionadas en virtud del mismo, siendo dicho plazo de suspensión, así como su ampliación y finalización, único para todos los afectados.

Europa

Sentencia del TJUE, de 3 de diciembre de 2020, en el asunto C-62/19. Star Taxi App/ Unitatea Administrativ Teritoriala Municipul Bucuresti prin Primar General y Consiliul General al Municipiului Bucuresti

La sentencia dirime en torno a la categorización de Star Taxi como un «servicio de la sociedad de la información», o bien como un elemento de un servicio de transporte. Star Taxi App SRL, sociedad con domicilio en Bucarest (Rumanía), explota una aplicación para teléfonos inteligentes, que pone en contacto directo a los usuarios de servicios de taxi con los taxistas, permitiendo realizar una búsqueda que muestra una lista de taxistas disponibles para efectuar una carrera.

El 19 de diciembre de 2017, el Consejo Municipal de Bucarest adoptó la Decisión n.º 626/2017, que hizo extensiva la obligación de obtener una autorización previa para la actividad denominada de «despacho de taxis» a quienes explotaran aplicaciones informáticas como Star Taxi App. A tal respecto, se consideró que Star Taxi App infringió dicha normativa, por lo que fue sancionada con una multa de 4 500 lei rumanos (RON) (alrededor de 929 euros). Al considerar que su actividad constituye un servicio de la sociedad de la información al que se aplica el principio de no autorización previa establecido en la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, sobre comercio electrónico, Star Taxi App presentó, ante el Tribunal de Distrito de Bucarest, una demanda solicitando la anulación de la Decisión n.º 626/2017. Este último pregunta al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) si un servicio consistente en poner en contacto directo, mediante una aplicación electrónica, a clientes y a taxistas constituye un servicio de la sociedad de la información. En caso afirmativo, pregunta al TJUE si una normativa como la Decisión n.º 626/2017 es conforme con el Derecho de la Unión.

El TJUE declara: (a) que un servicio consistente en poner en contacto directo, mediante una aplicación electrónica, a clientes y a taxistas constituye un «servicio de la sociedad de la información» siempre que dicho servicio no esté indisociablemente vinculado al servicio de

transporte en taxi, de manera que no sea parte del mismo; (b) que una normativa de una autoridad local que supedita la prestación de un «servicio de la sociedad de la información» a la obtención de una autorización previa a la que ya están sujetos los demás prestadores de servicios de reserva de taxis, no constituye un «reglamento técnico», en el sentido de la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información; que (c) la Directiva sobre el comercio electrónico no se opone a que se aplique al prestador de un «servicio de la sociedad de la información» un régimen de autorización previamente aplicable a prestadores de servicios económicamente equivalentes que no constituyen servicios de la sociedad de la información; y que (d) la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior se opone a la aplicación de dicho régimen de autorización, a menos que este último satisfaga los criterios impuestos en esa Directiva, circunstancia que incumbe verificar al Tribunal de Distrito de Bucarest.

Legislación

España

Resolución de 30 de diciembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración ambiental estratégica del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) constituye el instrumento de planificación propuesto por el Gobierno para cumplir con los objetivos y metas de la Unión Europea en el marco de la política energética y climática. En concreto, y en lo que al sector de la automoción concierne, el PNIEC establece las siguientes dimensiones y medidas:

- En pos de una mayor eficiencia energética: el impulso del vehículo eléctrico.
- Como medidas ambientales para la paliación de los efectos colaterales del propio PNIEC: (i) la adaptación de los instrumentos de planificación de infraestructuras de transporte y de planificación urbana y de gestión de la movilidad urbana (puntos de recarga, gálibos, cambio modal, etc.) al PNIEC; (ii) la adopción de medidas para promover una adecuada gestión del incremento en la producción de residuos asociada a la renovación del parque automovilístico; (iii) el control ambiental de las baterías para vehículos eléctricos e híbridos y el fomento de un segundo uso de las baterías de los coches una vez que dejan de ser útiles; y (iv) medidas para fomentar el uso de biocombustibles avanzados (bioetanol, biodiesel y biogás), con menores emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) directas e indirectas.

- Respecto de la relación del PNIEC con otros planes: la recomendación de la promoción, colaborando con las autoridades competentes, de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y la ejecución de las medidas contenidas en los Planes de Transporte al Trabajo impulsados por las empresas. En particular, la implantación y desarrollo de los PMUS deberá promover la regulación de la ocupación del suelo público con criterios de movilidad sostenible, las restricciones de tráfico en momentos de mayor contaminación, el impulso del vehículo compartido, la regulación del aparcamiento, la promoción del uso de la bicicleta y la mejora y promoción del transporte público.
- En cuanto a las acciones y transformaciones concretas que derivarán de las medidas del PNIEC, cabe destacar: (i) el incremento en la producción, adecuación y consumo de biocombustibles avanzados para el transporte (siendo ello especialmente relevante en vehículos pesados y aviación); (ii) el desarrollo de nuevas instalaciones para la producción de biocarburantes avanzados y la adaptación de las instalaciones ya existentes; (iii) la renovación del parque automovilístico a través del fomento de la adquisición de vehículos más eficientes y la reducción de la edad del parque mediante instrumentos fiscales; y (iv) el incremento en la adquisición y uso de vehículos eléctricos por parte de particulares y empresas así como el desarrollo de las infraestructuras para la electrificación del parque automovilístico.

Resolución de 4 de enero de 2021, de la Dirección General de Tributos, sobre la devolución del Impuesto sobre el Valor Añadido a los empresarios o profesionales establecidos en los territorios del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

La Dirección General de Tributos establece que, en virtud del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (el Reino Unido) de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica por el que a partir del 1 de enero de 2021 los empresarios o profesionales establecidos en el Reino Unido y no establecidos en el territorio de aplicación del Impuesto, ni en la Comunidad, Islas Canarias, Ceuta o Melilla pueden solicitar la devolución de las cuotas del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) que hayan soportado por las adquisiciones o importaciones de bienes o servicios realizadas en dicho territorio cuando concurren las condiciones y limitaciones previstas en el artículo 119 de la Ley 37/1992, el derecho a la devolución se condiciona al requisito específico de que se acredite la reciprocidad de trato a favor de los empresarios o profesionales establecidos en el territorio de aplicación del Impuesto. Respecto de este particular, en el territorio del Reino Unido no se procederá a la devolución de las cuotas soportadas o satisfechas: (i) por la adquisición de un vehículo automóvil; (ii) ni del cincuenta por ciento del IVA soportado por el alquiler o el arrendamiento financiero de un vehículo automóvil.

Real Decreto 27/2021, de 19 de enero, por el que se modifican el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos, y el Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos

En su Disposición Final Tercera, el Real Decreto 27/2021 incorpora parcialmente al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica, entre otras normas, la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil. En particular, respecto de la Directiva (UE) 2018/849 ahora introducida, cabría destacar su artículo 1.3.a), que señala que *«los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que todos los vehículos al final de su vida útil sean almacenados (incluso temporalmente) y tratados conforme a la jerarquía de residuos y a los requisitos generales establecidos en el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo»* en cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos establecidos en la Directiva 2000/53/CE y *«sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa nacional relativa a la salud y al medio ambiente»*.

Real Decreto-ley 2/2021, de 26 de enero, de refuerzo y consolidación de medidas sociales en defensa del empleo

El Real Decreto-ley considera, en su anexo, a las empresas de *«alquiler de automóviles y vehículos de motor ligeros»* como *«empresas pertenecientes a sectores con una elevada tasa de cobertura por expedientes de regulación temporal de empleo y una reducida tasa de recuperación de actividad»* a las que hace referencia la Disposición Adicional Primera de la norma —siempre que tales empresas tengan expedientes de regulación temporal de empleo prorrogados automáticamente hasta el 31 de mayo de 2021—. Consecuentemente, dichas empresas quedarán exoneradas entre el 1 de febrero de 2021 y el 31 de mayo de 2021 *«del abono de la aportación empresarial a la cotización a la Seguridad Social y por conceptos de recaudación conjunta, en los porcentajes y condiciones»* que establece la Disposición Adicional Primera del Real Decreto-Ley.

Europa

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en lo que respecta a medidas específicas sobre los vehículos de fin de serie de categoría L en respuesta a la pandemia de COVID-19»

El Comité Económico y Social Europeo estima, respecto de la Propuesta de Reglamento que permitiría a los fabricantes de motocicletas de la fase Euro 4, vender los vehículos que tuvieran en existencias a 15 de marzo de 2020 después del 1 de enero de 2021 (la Propuesta), que: (i) dicha

Propuesta no pone en tela de juicio la aplicación inicial de la obligación de vender motocicletas de la fase Euro 5 ni el cese de la producción de vehículos de la fase Euro 4; (ii) se trata de una Propuesta adecuada para enfrentar el impacto económico de la crisis de la COVID-19 y evitar la costosa eliminación de las existencias de vehículos de la fase Euro 4; (iii) y que la materialización de la Propuesta permitirá garantizar el buen funcionamiento del mercado interior al tiempo que reducirá el impacto medioambiental del transporte por carretera.

En lo relativo a la Propuesta, en el marco del aumento de las existencias de vehículos por caída de la demanda motivada por la crisis de la COVID-19, ésta tiene por objeto permitir a los fabricantes de vehículos favorecerse de una excepción consistente en que aquellos puedan comercializar, únicamente en 2021, un número superior de vehículos al previsto en el Reglamento original respecto de aquellos vehículos de fin de serie de la fase Euro 4 que formasen parte de las existencias a 15 de marzo de 2020 —teniendo en cuenta que la fase Euro 5 entró en vigor el 1 de enero de 2021—, lo que implicaría, en caso de no adopción de la Propuesta, que un número excesivamente elevado e imprevisto —por las circunstancias— de vehículos no pudiese ser comercializado.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de diciembre de 2020, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020

Dicha Propuesta, en el marco del establecimiento de requisitos de sostenibilidad, seguridad e información en el mercado de pilas y baterías, se aplicará, entre otros tipos de pilas y baterías, a las baterías de automoción, así como a las baterías para vehículos eléctricos.

Respecto de los vehículos eléctricos, cabe destacar que las baterías de éstos, de almacenamiento interno y con una capacidad superior a 2kWh deberán ir acompañadas de documentación técnica que incluya, para cada modelo, una declaración sobre la huella de carbono elaborada de conformidad con un acto delegado que la Comisión Europea deberá adoptar antes del 1 de julio de 2023. Asimismo, tales baterías llevarán una etiqueta visible, claramente legible e indeleble en la que se indique la clase de rendimiento en términos de huella de carbono a la que corresponda la batería.

En referencia tanto a las baterías de vehículos eléctricos como de automoción, para el caso de que éstas contengan determinados elementos químicos (tales como cobalto, plomo, litio o níquel), deberán ir acompañadas de la documentación acreditativa de que un porcentaje fijo de dichos elementos proviene de residuos en los materiales activos de cada modelo de vehículo. Igualmente, como obligación para productores tanto de baterías de automoción como de baterías de vehículos eléctricos, la Propuesta establecería la exigencia de recoger, de modo gratuito (y sin imponer al usuario final la obligación de comprar una batería nueva, ni de haber comprado a tales proveedores la batería cuya devolución se pretende), todos los residuos de baterías que hayan comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro.

En refuerzo de la ambición informativa de la Propuesta, se señala que las baterías de los vehículos eléctricos deberán ir marcadas por un código QR, que proporcionará acceso a información sobre, a título ejemplificativo, la huella de carbono del vehículo o el rendimiento del mismo, así como sobre la cantidad de cobalto, plomo, litio o níquel recuperados a partir de residuos que se encuentra presente en los materiales activos de la batería. En esta línea de medidas informativas, se establece que los productores de baterías de automoción y de baterías de vehículos eléctricos, deberán comunicar a la autoridad competente, para cada año civil, la información relativa a (i) la cantidad de baterías comercializadas por primera vez en un Estado miembro, excluyendo las baterías que hayan abandonado el territorio de dicho Estado miembro durante ese año antes de ser vendidas a usuarios finales, y (ii) la cantidad de residuos de baterías recogidos y enviados a locales autorizados para su tratamiento y reciclado. Además, se prevé el establecimiento de un sistema para el intercambio electrónico de información sobre las pilas y baterías, que contendrá información y datos sobre las baterías de vehículos eléctricos, respecto de los que los operadores económicos que los introduzcan en el mercado deberán facilitar, electrónicamente, la información preceptiva de manera legible por cada vehículo y utilizando servicios de datos interoperables y fácilmente accesibles. Igualmente, se prevé la introducción de un registro electrónico que englobará a las baterías de los vehículos eléctricos.

Por otro lado, la Propuesta también sienta la obligación de que los operadores económicos que introducen baterías para vehículos eléctricos en el mercado, establezcan políticas de diligencia debida de la cadena de suministro. Por ejemplo, se estipula que los operadores económicos concernidos deberán estructurar sus sistemas de gestión interna de modo que respalden la diligencia debida de la cadena de suministro al asignar a los altos directivos la responsabilidad de supervisar el proceso de diligencia debida de la cadena de suministro y de mantener registros de esos sistemas durante un mínimo de cinco años.

Decisión nº. 1/2020 del Consejo de Asociación UE-Centroamérica de 14 de diciembre de 2020 que modifica el apéndice 2 (Lista de las elaboraciones o transformaciones que deben aplicarse a los materiales no originarios para que el producto transformado pueda obtener el carácter originario) del anexo II (relativo a la definición del concepto de «productos originarios» y métodos de cooperación administrativa)

El Consejo de Asociación UE-Centroamérica, decide que el apéndice 2 del anexo II del Acuerdo, donde figura la lista de las elaboraciones o transformaciones que deben aplicarse a los materiales no originarios para que el producto transformado pueda obtener el carácter originario, sea sustituido por el apéndice que figura en el anexo de la Decisión ahora analizada. En concreto, la presente Decisión, en el plazo de 180 días, a contar desde el 14 de diciembre de 2020, supondrá que la elaboración o transformación necesaria aplicada en los materiales no originarios para que éstos adquieran el carácter de originario será:

- Para los vehículos y materiales para vías férreas o similares y sus partes: la fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto.
- Para los vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios: la fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 50 % del precio franco fábrica del producto.
- Para remolques y semirremolques para cualquier vehículo y para los demás vehículos no automóviles: la fabricación a partir de materiales de cualquier partida, excepto a partir de los materiales de la misma partida que el producto, y en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto.

Reglamento de Ejecución (UE) 2021/9 de la Comisión de 6 de enero de 2021 por el que se impone un derecho antidumping provisional relativo a las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alear o de los demás aceros aleados, originarios de Turquía

El Reglamento impone un derecho antidumping provisional, aplicables al precio neto franco en la frontera de la Unión, sobre las importaciones de productos planos laminados de hierro, de acero sin alear o de los demás aceros aleados, enrollados o sin enrollar (incluidos los productos «cortados a medida» y «de franja estrecha»), simplemente laminados en caliente, sin chapar, revestir ni recubrir, originarios de Turquía. Del ámbito del mencionado derecho antidumping resultan excluidos: (i) los productos de acero inoxidable y de acero magnético al silicio de grano orientado; (ii) los productos de acero para herramientas y de acero rápido; (iii) los productos sin enrollar, sin motivos en relieve, de un espesor superior a 10 mm y una anchura superior o igual a 600 mm; (iv) y los productos sin enrollar, sin motivos en relieve, de un espesor superior o igual a 4,75 mm pero no superior a 10 mm y de una anchura superior o igual a 2.050 mm.

Decisión n.º 2/2021 del Comité mixto creado por el acuerdo entre la Unión Europea y Japón relativo a una asociación económica, de 25 de enero de 2021 sobre la modificación de los apéndices 2-C-1 y 2-C-2 del anexo 2-C sobre vehículos de motor y sus componentes

Dicha Decisión establece en su artículo 1 que (i) el apéndice 2-C-1 del anexo 2-C del Acuerdo se sustituye por el texto que figura en el Anexo 1 de la presente Decisión, y que (ii) el apéndice 2-C-2 del anexo 2-C del Acuerdo se sustituye por el texto que figura en el Anexo 2 de la presente Decisión. De una parte, el Anexo 1 establece que los reglamentos de Naciones Unidas aplicables a las partes del Acuerdo serán, entre otros, el Reglamento n.º 13 sobre Disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos de las categorías M, N y O con relación al frenado, y el

Reglamento n.º 21 sobre Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a su acondicionamiento interior. De otro lado, el Anexo 2 determina que los reglamentos de Naciones Unidas aplicados por una de las partes y aún no considerados por la otra parte serán (i) el Reglamento n.º 73 sobre Disposiciones uniformes relativas a la homologación de: vehículos por lo que respecta a sus dispositivos de protección lateral (DPL); y vehículos por lo que respecta a la instalación de DPL de un tipo homologado de conformidad con dicho Reglamento y (ii) el Reglamento n.º 126 sobre Prescripciones uniformes sobre la homologación de los sistemas de separación destinados a proteger a los pasajeros contra el desplazamiento del equipaje y suministrados como equipo no original del vehículo.

Anuncio de la Comisión Europea, de 2 de febrero de 2021, por el que se modifica el anuncio de inicio de un procedimiento antidumping relativo a las importaciones de productos laminados planos de aluminio originarios de la República Popular China

En el marco de las actuaciones de la Unión Europea para mitigar el impacto generado por el dumping en las importaciones chinas, el Anuncio, en lo que al sector de la automoción respecta, señala que, del ámbito del producto investigado por la Comisión Europea, quedan excluidos los productos laminados planos de aleaciones de aluminio, simplemente laminados planos o más trabajados, de espesor superior o igual a 0,2 mm, pero inferior o igual a 6 mm, para su uso como chapa de carrocería en la industria del automóvil, clasificados actualmente en los códigos NC ex 7606 12 92, ex 7606 12 93, ex 7606 12 99, ex 7606 92 00. De esta forma, la Comisión Europea corrige el anuncio del 14 de agosto de 2020 sobre el inicio de un procedimiento antidumping relativo a las importaciones de productos laminados planos de aluminio originarios de la República Popular China.

Comunicación de la Comisión Europea, de 18 de febrero de 2021, Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

La Comunicación señala que la evaluación del cumplimiento del principio «no causar un perjuicio significativo» (DNSH) debe de abarcar las fases de producción, utilización y final de la vida útil, centrándose en las fases en que el perjuicio esperado sea mayor. A tal respecto, en relación a una hipotética medida de apoyo a la compra de vehículos, la evaluación debería tener en cuenta la contaminación generada durante el montaje, el transporte y el uso de los vehículos, y la gestión adecuada de los vehículos al final de su vida útil. Particularmente, una gestión adecuada del final de la vida útil de la batería y de los componentes electrónicos debería garantizar que no se produzca un perjuicio significativo al objetivo medioambiental de la economía circular. Asimismo, frente a un hipotético plan de desguace que pretendiere sustituir vehículos ineficientes por otros más eficientes, propulsados por motores de combustión interna,

el impacto de los nuevos vehículos habría de evaluarse en términos absolutos, ya que existen alternativas de bajo impacto (como automóviles de cero emisiones), y no en términos comparativos respecto del impacto de los vehículos ineficientes sustituidos, cumpliéndose así con el principio DNSH. Cabe señalar, igualmente, que la Comunicación considera que la evaluación acorde con el principio DNSH debería ir acompañada de medidas tales como el equipamiento de las carreteras con infraestructura de bajas emisiones de carbono o reformas más amplias para la descarbonización de los sistemas de transporte.

Reglamento de ejecución (UE) 2021/328 de la Comisión de 24 de febrero de 2021, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de productos de fibra de vidrio de filamento continuo originarios de la República Popular China a raíz de una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 18 del Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo

Dicho Reglamento establece, respecto de los productos de fibra de vidrio de filamento continuo (PFV), que resultan ampliamente utilizados en la industria automovilística, un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones para: aquellos hilos de PFV de longitud inferior o igual a 50 mm; *rovings* de fibra de vidrio, a excepción de los que se hayan impregnado o recubierto y tengan una pérdida por combustión superior al 3 %; y los *mats* fabricados con filamentos de fibra de vidrio, a excepción de los de lana de vidrio, actualmente clasificados en los códigos CN 7019 11 00, ex 7019 12 00 y 7019 31 00, originarios de la República Popular China. Asimismo, el derecho compensatorio definitivo aplicable al precio neto franco en la frontera de la Unión Europea, antes del pago de derechos, de los productos descritos y fabricados por las siguientes empresas será: del 10,3% (para las empresas Jushi Group Co., Ltd; Jushi Group Chengdu Co., Ltd; Jushi Group Jiujiang Co., Ltd.); del 4,9% (para las empresas Changzhou New Changhai Fiberglass Co., Ltd; Jiangsu Changhai Composite Materials Holding Co., Ltd; Changzhou Tianma Group Co., Ltd.); del 9,7% (para las empresas Chongqing Polycomp International Corporation); del 10,2% (para otras empresas cooperantes enumeradas en el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1379/2014); y del 10, 3% para todas las demás empresas.

Resumen de la Decisión de la Comisión, de 29 de septiembre de 2020, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE

La Decisión de la Comisión se pronuncia respecto de las conductas consistentes en: (i) la coordinación de precios y el intercambio de información comercialmente sensible con vistas a reducir la incertidumbre competitiva en las ventas de módulos de puertas y reguladores de ventanillas de un determinado modelo de turismo en el Espacio Económico Europeo («EEE»), realizada entre las empresas del grupo MAGNA (Magna International Inc., Magna Closures S.p.A., Magna Mirrors Holding GmbH y MAGNA. International Europe GmbH) y las del grupo BROSE (Brose

Beteiligungs-Kommanditgesellschaft, Coburg, Brose Beteiligungs-Kommanditgesellschaft II, Coburg, Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft, Bamberg, Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft, Coburg y Brose Verwaltung SE, Coburg); y (ii) la misma conducta en el marco del mercado de pestillos y resbalones producidos por determinados fabricantes de turismos en el EEE, realizada dicha conducta entre el grupo MAGNA y Kiekert A.G.

La Decisión imputa la responsabilidad por dichas conductas, solidariamente, al conjunto de las sociedades integrantes del grupo MAGNA y BROSE, e, individualmente, a la sociedad Kiekert A.G. Consecuentemente, respecto de MAGNA, dado que ésta fue la primera empresa que presentó información y elementos de prueba que cumplían las condiciones del punto 8, letra a), de la Comunicación sobre clemencia de 2006 en relación a ambas infracciones, la multa que le resulta impuesta asciende a 0 euros. Respecto de BROSE y Kiekert A.G., se les imponen, por su participación en la primera y en la segunda infracción respectivamente, multas que ascienden al total de 3.225.000 y 14.971.000 euros.

Naciones Unidas

Reglamento núm. 157 de las Naciones Unidas, sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta al Sistema Automatizado de Mantenimiento de Carril (ALKS)

El Reglamento, que entró en vigor en enero de 2021, es la primera regulación internacional vinculante sobre la automatización de vehículos de «nivel 3», constituyendo un paso importante hacia un mayor despliegue de vehículos automatizados y contribuyendo a una movilidad más segura y sostenible.

El nuevo Reglamento: (i) exige que las pantallas de a bordo utilizadas por el conductor para actividades distintas de la conducción cuando se activa el ALKS, se suspendan automáticamente tan pronto como el sistema emita una demanda de transición, por ejemplo, antes del final de un tramo de carretera autorizado; (ii) establece requisitos sobre la forma en que la tarea de conducción debe devolverse de forma segura de los ALKS al conductor, incluida la capacidad para que el vehículo se detenga en caso de que el conductor no responda adecuadamente; (iii) define requisitos de seguridad para: a) maniobras de emergencia, en caso de colisión inminente, b) demandas de transición, cuando el sistema le pide al conductor recuperar el control sobre la conducción, c) maniobras de riesgo mínimo, cuando el conductor no responda a una demanda de transición, teniendo en cuenta que para todas las situaciones descritas el sistema minimizará los riesgos para la seguridad de los ocupantes del vehículo y otros usuarios de la carretera; (iv) incluye la obligación para los fabricantes de introducir Sistemas de Reconocimiento de la Disponibilidad del Conductor, que controlen tanto la presencia del conductor (en los asientos del conductor con el cinturón de seguridad abrochado) como la disponibilidad del conductor para retomar el control; (v) incluye la obligación de equipar el vehículo con

una «caja negra», el denominado Sistema de Almacenamiento de Datos para la Conducción Automatizada (DSSAD) que registrará datos cuando se active el ALKS; (vi) establece que las funcionalidades del ALKS deberán cumplir con los requisitos de ciberseguridad y actualización de software establecidos en los dos Reglamentos de Naciones Unidas analizados previamente y; (vii) establece requisitos claros y basados en el rendimiento que deben de cumplir los fabricantes antes de que los vehículos equipados con ALKS puedan venderse en los países en que este Reglamento resulte vinculante.

Proyecto de revisión de la hoja de ruta de la UNECE sobre Sistemas de Transporte Inteligentes

Los sistemas de transporte inteligentes pueden aportar importantes beneficios en términos de seguridad, eficiencia y rendimiento medioambiental para la movilidad y el transporte de mercancías. Para abordar este problema, el Comité de transporte interior de la UNECE —la plataforma reguladora de las Naciones Unidas para el transporte por carretera, ferroviario y fluvial— ha aprobado una nueva hoja de ruta para guiar el desarrollo de Sistemas de Transporte Inteligentes.

Dicha hoja de ruta se sustenta sobre dieciocho acciones a ser implementadas durante el período 2021-2025, consistentes en: (a) lograr una definición común para los Sistemas de Transporte Inteligentes; (b) armonizar las respectivas políticas a nivel global; (c) forjar una cooperación internacional entre gobiernos y los principales agentes de la industria de Sistemas de Transporte Inteligente; (d) facilitar la interoperabilidad por medio de una arquitectura de referencia relativa a los Sistemas de Transporte Inteligentes; (e) asegurar la seguridad relativa a los datos generados por estos sistemas; promover la comunicación de los vehículos con las infraestructuras, así como de los vehículos entre sí; (f) mejorar la seguridad en carretera; permitir un transporte más seguro de mercancías peligrosas; (g) integrar los Sistemas de Transporte Inteligentes con el transporte ferroviario, así como con el transporte fluvial; (h) mejorar el papel del integrador modal de Sistemas de Transporte Inteligentes; (i) elaborar metodologías de evaluación de la relación coste-beneficio; (j) mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte en largo plazo; (k) promover la labor analítica entre las partes contratantes; (l) contribuir al fomento de la capacidad, la educación y la sensibilización relativas a los sistemas inteligentes de transporte, con especial atención a las economías emergentes; (m) Organizar la Mesa Redonda anual de las Naciones Unidas sobre Sistemas de Transporte Inteligentes; (n) y promover la automatización de vehículos de ruedas y tecnologías emergentes.

Consulta pública

España

Informe del Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana, de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

En el marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada se establece un proceso de consulta pública y participación ciudadana entre cuyas actuaciones se encuentra la recepción de propuestas y opiniones para el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. De dicho proceso participativo, cabe destacar los siguientes resultados:

- Respecto del aspecto económico, numerosas empresas y asociaciones empresariales proponen deducciones fiscales que favorezcan las inversiones destinadas a la reducción de emisiones, a la descarbonización y a la renovación de las flotas. También se proponen deducciones fiscales para las empresas que desarrollen planes de transporte al trabajo y/o inversiones en iniciativas de movilidad sostenible, aceptándose, en general, la implantación de una fiscalidad verde. Asimismo, desde el prisma de la financiación y la subvención, empresas y asociaciones empresariales reclaman sistemas de financiación más estables y predecibles que posibiliten la planificación de servicios con un horizonte mayor, así como también se demandan modelos claros y estables de colaboración público-privada. Del mismo modo, parece encontrarse un cierto consenso en lo que a la introducción de peajes urbanos se refiere. Por último, cabe destacar la propuesta para el fomento de la redacción de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, que devengan obligatorios para todos aquellos municipios que presenten un determinado número de habitantes, para las áreas metropolitanas o, en su caso, para provincias o comunidades autónomas.
- En lo relativo a los aspectos tecnológicos, se argumenta que la nueva ley apueste por la digitalización y modernización de los servicios de todos los modos de transporte, así como que se consoliden modelos de datos estándar para las plataformas de reserva e intermodalidad (MaaS). Igualmente, se evidencia la demanda de definición de protocolos homogéneos que faciliten la compartición de información de transporte entre los operadores, autoridades de transporte y prestadoras de servicios de movilidad, entendiéndose necesario que se prevean formas de conexión digital entre los operadores de transporte y las autoridades locales. Además, se aprecia una tendencia hacia el impulso de la ciberseguridad como garantía de protección y seguridad de las infraestructuras críticas, así como en lo relativo a su rol en la protección y uso de datos personales.
- En cuanto a los ámbitos de gobernanza, competitividad y productividad, empresas y asociaciones empresariales piden que la ley permita homogeneizar la normativa entre distintos territorios. De igual forma, se pide que se fomenten los concentradores logísticos que

ayuden a la gestión más eficiente de la logística del transporte, a diferentes niveles geográficos. En lo que se refiere, en particular, a la competitividad, diferentes asociaciones del taxi solicitan que la ley aborde una nueva regulación para dicho sector. Por su parte, las empresas de movilidad compartida, señalan la necesidad de que la nueva legislación incluya una definición de *carpooling* y establezca, al mismo tiempo, medidas de apoyo para los servicios de movilidad compartida. Por último, en lo estrictamente relativo a la gobernanza y participación pública, se percibe un interés por que la nueva ley establezca mecanismos comunes de toma de decisiones sobre movilidad, consensuadas con los sectores implicados, coordinadas por el Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana. En paralelo, se demanda que la normativa se base en las consultas preliminares, evaluaciones de impacto, datos de tráfico y en las diferentes necesidades del transporte.

- En lo concerniente al aspecto social, destaca la demanda de nuevas titulaciones para dotar al sector de personal especializado, haciéndolo, así, más atractivo.

Proyecto de Orden por la que se establecen los precios de los cargos del sistema eléctrico y de los pagos por capacidad que resultan de aplicación a partir del 1 de junio de 2021

En virtud de la modificación introducida por el Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, en el artículo 3.7 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, se determina la regulación, por parte de la Administración General del Estado, de la estructura de los cargos por costes regulados y de los cargos necesarios para cubrir otros costes del sistema eléctrico. En consecuencia, se ha elaborado un Real Decreto por el que se establece la metodología de cálculo de los cargos del sistema eléctrico. El desarrollo de dicho Real Decreto se encuentra en las últimas fases de tramitación.

En particular, por medio de la Orden aquí analizada, se han creado dos segmentos tarifarios específicos para los puntos de recarga de vehículos eléctricos, que tienen como último propósito contribuir al despliegue de estas infraestructuras. En tal sentido, uno de los tres objetivos de la Orden consiste en el establecimiento de los precios aplicables a los puntos de recarga de vehículos eléctricos de acceso público para el año 2021, de conformidad con la Disposición adicional primera del Real Decreto cuya tramitación está finalizando.

De este modo, se establecen los precios aplicables a los segmentos tarifarios 2 VE y 3 VE para el año 2021, de conformidad con la Disposición adicional primera del futuro Real Decreto, distinguiendo: (a) los precios para puntos de recarga de vehículos eléctricos conectados en baja tensión (segmento tarifario 2 VE) de, (b) los precios para puntos de recarga de vehículos eléctricos conectados en alta tensión (segmento tarifario 3 VE).

Europa

Propuesta de Reglamento Delegado para la modificación de los anexos II y VII del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y el Consejo

La Comisión Europea abre un período de envío de comentarios a la propuesta del 11 de febrero al 11 de marzo de 2021. En concreto, esta propuesta de reglamento delegado, con objeto de tener en cuenta los desarrollos tecnológicos y reglamentarios, pretende modificar los Anexos II y VII del Reglamento (UE) 2018/858 sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en el sentido del Anexo adjunto a la propuesta, que modifica las tablas de requisitos a cumplir para la homologación de tipo UE de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, así como añade contenido adicional a la lista de actos reguladores en relación con los cuales un fabricante puede ser designado servicio técnico.

Propuesta de Reglamento Delegado por el que se complementa, el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, estableciendo normas detalladas que conciernen a los procedimientos de test específicos y a los requerimientos técnicos para la homologación de los vehículos de motor atendiendo a los sistemas de advertencia de somnolencia y atención del conductor y modificando su Anexo II, así como modificando el Anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y el Consejo

El Reglamento Delegado resultaría de aplicación a los vehículos de motor de las categorías M y N, en el sentido de la definición dada por el Reglamento (UE) 2018/858, con una velocidad máxima por diseño superior a 70 km/h. Asimismo, respecto de los requerimientos técnicos exigidos, respecto de los sistemas de advertencia de somnolencia y atención del conductor, para la homologación del vehículo, éstos quedarían estipulados en el sentido del Anexo 1 de la propuesta que, entre otros extremos, establece especificaciones relativas a la protección de datos así como a la activación automática del sistema de advertencia en un contexto de velocidad superior a los 70 km/h. En lo relativo a los procesos de homologación de los sistemas de advertencia de somnolencia y atención del conductor, establecidos por el fabricante, la propuesta reglamentaria los especifica en su Anexo 1, señalando que su realización corresponde al fabricante, que deberá de testear los sistemas teniendo en cuenta, entre otros factores, distintas condiciones ambientales, para garantizar así, su adecuado funcionamiento. Por su parte, los respectivos Anexos II de los Reglamentos (UE) 2019/2144 y 2018/858, resultarían modificados por el Anexo II de la propuesta reglamentaria (que modifica la tabla correspondiente al requisito E2 establecida en el Anexo II del Reglamento 2019/2144) y por el Anexo III de la propuesta (que añadiría contenido relativo a la tabla sobre advertencia de somnolencia y atención al conductor E2 establecida en el Anexo II del Reglamento 2018/858), respectivamente.

Propuesta de Reglamento Delegado de complementación del Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se especifica los datos que deben de reportarse por los Estados Miembros para el propósito de verificar las emisiones de CO₂ y el consumo de fuel de los nuevos vehículos pesados

La propuesta reglamentaria señala que, en virtud de los propósitos del artículo 7 (1) del Reglamento (UE) 2018/956, de 8 de junio de 2018, las autoridades competentes de los Estados miembros deberán reportar los siguientes datos: los informes de ensayo a que se refiere el artículo 20 (1) párrafo segundo (que establece que el fabricante debe tomar las medidas necesarias para garantizar la adecuación de los procesos implantados a efectos de determinar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible), del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, a más tardar un mes después de que el fabricante del vehículo haya facilitado dichos informes a la Autoridad de homologación; la información sobre una investigación para determinar la causa del fracaso del procedimiento de ensayo de verificación contemplado en el artículo 20 (2) párrafo segundo del Reglamento (UE) 2017/2400 (que establece que dicho procedimiento deberá realizarse cuatro veces al año), a más tardar un mes después del inicio de la investigación; los resultados de una investigación de las referidas en el artículo 20 (2), párrafo segundo, del Reglamento (UE) 2017/2400 (que, a nivel general hace referencia a las responsabilidades de la autoridad de homologación con respecto a la utilización conforme de la herramienta de simulación), incluyendo la información sobre las causas de los fallos con arreglo al párrafo segundo de dicho artículo relativo a la certificación de los componentes, unidades o sistemas técnicos independientes o al funcionamiento de la herramienta de simulación, a más tardar un mes después de que la Autoridad de homologación haya determinado la causa del fallo; los informes de pruebas, referidos en el artículo 22 (2) del Reglamento (UE) 2017/2400, que lleven el número del certificado sobre las propiedades relacionadas con las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de una familia de resistencias neumáticas para las que se hayan establecido, a más tardar un mes después de que el fabricante haya facilitado dichos informes a la Autoridad de homologación; y, para cada certificado sobre las propiedades relacionadas con las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de una familia de resistencias neumáticas, que se conceda, prorrogue, rechace o retire, los documentos descritos en los apéndices 1 y 2 del Anexo VIII del Reglamento (UE) 2017/2400, incluidos los anexos, a más tardar un mes después de que la Autoridad de homologación haya impuesto o recibido dichos documentos.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre pilas y pilas usadas, por el que se deroga la Directiva 2006/66 / CE y se modifica el Reglamento (UE) n.º 2019/1020. Dictamen sobre la aplicación de los Principios de Subsidiariedad y Proporcionalidad

La Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la Propuesta de Reglamento es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea. A este respecto, cabe señalar que el artículo 5.1 del Tratado de la Unión Europea señala que «el ejer-

cicio de las competencias de la Unión se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad».

La Comisión Mixta para la Unión Europea considera que está completamente justificada la aprobación del nuevo Reglamento, dado que el mismo tiene la finalidad de resolver varios problemas que actualmente existen y que la normativa europea actual no contempla. De entre estos problemas, cabe destacar, (a) la ausencia de un marco adecuado que facilite los incentivos para invertir en capacidad de producción para pilas y baterías sostenibles, (b) el no funcionamiento adecuado de los mercados de reciclado respectivos, y (c) la circunstancia de que los riesgos sociales y ambientales correspondientes no están adecuadamente contemplados en el Derecho ambiental de la Unión Europea.

Concentraciones

Resumen de la Decisión de la Comisión, de 11 de junio de 2019 por la que una operación de concentración se declara incompatible con el mercado interior y el funcionamiento del Acuerdo EEE. (Asunto M.8713 - Tata Steel/ThyssenKrupp/JV)

El 25 de septiembre de 2018, la Comisión recibió una notificación formal, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento de concentraciones»), por la que Tata Steel Limited («Tata») y ThyssenKrupp AG («ThyssenKrupp») adquirirían, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), y en el artículo 3, apartado 4, del Reglamento de concentraciones, el control conjunto de una empresa en participación de nueva creación (en lo sucesivo, «empresa en participación» o «JV»).

La investigación de la Comisión ha revelado, tras considerar los mercados de referencia geográfico y del producto, así como tras analizar las implicaciones para la competencia, que la operación obstaculizaría significativamente la competencia efectiva en el mercado interior por lo que se refiere a los mercados de producción y suministro de i) productos de acero galvanizado por inmersión en caliente para el sector de la automoción (en lo sucesivo, «acero galvanizado para automoción») y ii) productos de acero laminado y con revestimiento de otro metal para envases. En consecuencia, la Comisión ha declarado la operación incompatible con el mercado interior y el funcionamiento del Acuerdo sobre el EEE, de conformidad con el artículo 2, apartado 3, y el artículo 8, apartado 3, del Reglamento de concentraciones y con el artículo 57 del Acuerdo EEE. De haberse dado la concentración, entiende la Comisión, se habría obstaculizado significativamente la competencia efectiva en el mercado interior o en una parte significativa del mismo.

Noticias

El MITECO inicia el periodo de información pública del proyecto de orden que fija los precios de los cargos y los pagos por capacidad

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), ha iniciado la fase de información pública para el proyecto de orden que fijará los precios de los cargos y pagos por capacidad de los puntos de recarga de vehículos de acceso público.

La finalidad de dicha consulta pública, es dar a conocer el importe y precios aplicables a dichos puntos de recarga, a los diferentes operadores del sistema eléctrico, para que —de tal manera— puedan ajustarse a dicho nuevo modelo de facturación eléctrica.

Naturgy se une al sector de los vehículos propulsados por hidrógeno

El proyecto de la energética Naturgy de sumarse al mercado del hidrógeno, inicia su curso con la finalidad de aumentar la cuota de mercado de formas de movilidad sostenible. Particularmente, la mercantil propone la construcción, como fase inicial, de 38 hidrogeneras en toda España, el cual aprovecharía los diferentes centros de producción de hidrógeno distribuidos por la geografía nacional. El plan de la compañía es disponer de dichas primeras hidrogeneras antes del año 2025, para posteriormente, dar comienzo a una segunda fase expansiva para lograr la cifra de 120 estaciones de repostaje de hidrógeno.

Ferrovial: el nacimiento de las carreteras inteligentes

El auge de los vehículos con conducción asistida por Inteligencia Artificial, así como los vehículos autónomos, ha motivado el desarrollo asimismo de «*carreteras inteligentes*». En este sentido, la compañía Ferrovial ha anunciado el inicio de un trabajo de desarrollo de carreteras inteligentes. Su propósito es implementar tecnología 5G y mecanismos avanzados de supervisión, sensorización y simulación para incrementar la comodidad de los viajeros y bajo la premisa última de aunar los esfuerzos tecnológicos en hacer de las carreteras lugares más seguros.

Propuesta de Reglamento de la Comisión Europea para garantizar la seguridad y sostenibilidad de las baterías comercializadas en el mercado de la Unión Europea

La Comisión Europea ha sacado a la luz su primera iniciativa en el marco de su Plan de Acción de Economía circular, referido al uso de las baterías. Particularmente, ha propuesto un Reglamento sobre baterías en el que se garantice que, aquellas comercializadas en el mercado europeo, sean seguras y sostenibles a lo largo de todo su ciclo de vida.

Dicha regulación trae causa en el mal reciclado de las baterías usadas y en la falta de controles hasta la fecha, lo cual supone un elevado riesgo de liberación de sustancias nocivas e implica —a su vez— un desperdicio de recursos.

Un consorcio de 23 compañías crea la Alianza Valenciana de Baterías

La Generalitat de Valencia anunció el pasado mes de febrero el nacimiento de la Alianza Valenciana de Baterías, un consorcio empresarial con 23 partícipes cuyo objetivo será la construcción de una fábrica de baterías en la Comunitat Valenciana.

Asimismo, además de dicha construcción, la Alianza persigue la creación de un centro de investigación, denominado Element València, con ánimo de fomentar las investigaciones en el ámbito del almacenamiento energético, para —de tal manera convertirse— en un referente internacional en materia de investigación.

Moves III. Se fija un importe inicial de ayudas de 400 millones de euros

El Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico prevé publicar las bases del Plan Moves III a finales del primer trimestre de 2021. La cifra estimada de las ayudas para la compra de vehículos eléctricos, ha pasado a 400 millones de los 100 que inicialmente se previeron a este respecto; mas desde el propio Ministerio no descartan, incluso, duplicar tal importe si la demanda de nuevos vehículos así lo requiriera. Al igual que lo sucedido en la implementación del Plan Moves II, la aplicación del nuevo plan, parece que se instrumentará a través de las Comunidades Autónomas, buscando el Ejecutivo Central que éstas se adhieran en fechas similares para iniciar de manera conjunta el plan de electrificación. Asimismo, parece destacar como novedad, la habilitación de una duración del Plan de tres años, el cual se alinea con el marco temporal de los «fondos de resiliencia europeos» a través de los cuales se instrumenta el Moves.