G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

Automoción

Grupo Automoción
Gómez-Acebo & Pombo Abogados

2023 N.º 19

Contenido

Sentencias **4**

- España 4

  — Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección n.º 19), número 10811/2022, de 6 de octubre - Acción de reclamación de cantidad. Responsabilidad por productos defectuosos y concurrencia de la situación de consumidor 4

  — Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-administrativo n.º. 2 de Pontevedra, número 232/2022, de 18 de octubre – Vehículos de Movilidad Personal (VMP), características técnicas y velocidad máxima 5

- Europa 5

  — Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea («TJUE»), de 8 de noviembre de 2022, Asunto C-873/19 - «Procedimiento prejudicial – Medio ambiente- Convenio de Aarhus – Acceso a la justicia - Artículo 9, apartado 3 — Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea — Artículo 47, párrafo primero — Derecho a la tutela judicial efectiva — Asociación de defensa del medio ambiente — Legitimación activa de una asociación de tal naturaleza ante un órgano jurisdiccional nacional para impugnar la homologación de tipo CE de determinados vehículos — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Artículo 5, apartado 2, letra a) — Vehículos de motor — Motor diésel — Emisiones contaminantes — Válvula de recirculación de gases de escape (válvula EGR) — Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) limitada por una "ventana de temperaturas" — Dispositivo de desactivación — Autorización de tal dispositivo cuando la necesidad se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo — Estado de la técnica» 5

Legislación **7**

- España 7

  — Orden TED/1009/2022, de 24 de octubre, por la que se establece el listado de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes obligadas a instalar infraestructuras de recarga eléctrica y las excepciones e imposibilidades técnicas para su cumplimiento 7

  — Comunicación de la Dirección General de Tráfico, sobre la obligatoriedad del uso de la Dirección Electrónica Vial («DEV») para personas jurídicas – 1 de noviembre de 2022 8

  — Real Decreto 1030/2022, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas 9

  — Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones («ZBE») 9

Consulta Pública **11**

- España 11

  — Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia («CNMC») [IPN/CNMC/036/22] sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, de 13 de diciembre de 2022 11

- Europa 12

  — Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2022, sobre responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos 12

— Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de octubre de 2022, relativo a la implantación de una infraestructura para combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (el «Reglamento AFIR»)– – COM(2021) 559 16

— Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de noviembre de 2022, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores, así como de los sistemas, componentes y componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, con respecto a sus emisiones y durabilidad de las baterías (Euro 7) y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009..... 20

• **Noticias 21**

— Movilidad Urbana | Sólo el 13% de los municipios han presentado su plan de movilidad urbana que regule las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) 21

Sentencias

España

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección n.º 19), número 10811/2022, de 6 de octubre - Acción de reclamación de cantidad. Responsabilidad por productos defectuosos y concurrencia de la situación de consumidor

Esta sentencia resuelve en apelación una demanda por daños y perjuicios por responsabilidad por producto defectuoso por la explosión de un vehículo Ferrari mientras circulaba.

A raíz de la Directiva Europea de daños y perjuicios por productos defectuosos y la jurisprudencia europea en la materia, el Tribunal Supremo, remitiéndose a sus sentencias 34/2020, de 21 de enero y 448/2020, de 20 de julio, hace referencia al hecho de que la citada directiva europea no contempla la responsabilidad del distribuidor (proveedor o suministrador) del producto defectuoso, cuando es posible identificar al fabricante (entre otras razones, porque el distribuidor carece de la posibilidad de intervenir en el producto y no tiene los conocimientos ni la oportunidad para inspeccionar los bienes con los que comercia).

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea igualmente ha reiterado que exigir responsabilidad a los distribuidores en las mismas condiciones que a los productores supone una infracción del artículo 3 de dicha Directiva (STJCE, Sala 5.ª, de 25 de abril de 2000, asunto C-52/2000, STJCE, Gran Sala, de 14 de marzo de 2006, asunto C-177/2004, ambas de la Comisión contra República Francesa ; STJUE, Gran Sala, de 10 de enero de 2006, asunto C-402/2003, Skov contra Bilka; STJUE, Sala 1.ª, de 9 de febrero de 2006, asunto C-127/04, O'Byrne contra Sanofi Pasteur; STJUE, Sala 1.ª, de 5 de julio de 2007, asunto C-327/2005, Comisión contra Reino de Dinamarca).

Destaca el Tribunal Supremo que el legislador europeo tuvo en cuenta que los fabricantes podían tener su domicilio en un Estado diferente al del domicilio del perjudicado, y que el Derecho comunitario dispone de los mecanismos precisos para permitir a la parte perjudicada demandar al fabricante, y obtener en su caso la ejecución de la sentencia, en el lugar de producción del daño, que normalmente coincidirá con el del domicilio del perjudicado. En particular, en aplicación del Convenio de Bruselas de 1968, que para los Estados miembros fue sustituido por el Reglamento CE núm. 44/2001, del Consejo, de 22 diciembre 2000 (Bruselas I), relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil y, este a su vez, a partir de enero de 2015, por el Reglamento UE núm.1215/2012 , de 12 de diciembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Bruselas I-*bis*).

De esta manera cuando el fabricante tenga su domicilio en otro Estado miembro, podrá ser demandado, a elección del perjudicado:

1. Ante los tribunales de ese Estado (fuero general, art. 2 del reglamento Bruselas I, art. 5 del Reglamento Bruselas I-*bis*);

2. ante los tribunales del lugar de fabricación del producto, por ser ese el lugar del «hecho causal» que originó el daño (art. 5.3 del Reglamento Bruselas I, art. 7.2 del Reglamento Bruselas I-*bis* y STJUE, Sala 4.ª, de 16 de enero de 2014, asunto C-45/13 (TJCE 2014, 4), Kainz contra Pantherwerke; STJUE, Sala 1.ª,

de 9 de julio de2020, asunto C-343/19 (JUR 2020, 207097), VKI contra Volkswagen);

3. o ante los tribunales del lugar en que se haya producido el daño (art. 5.3 del Reglamento Bruselas I, art. 7.2del Reglamento Bruselas I-*bis*, siempre que sea un foro previsible, de acuerdo con la doctrina del Tribunal de Justicia: STJCE 11 enero 1990 (TJCE 1990, 91), Dumez, STJCE 19 septiembre 1995 (TJCE 1995, 153), Marinari).

En este caso el daño se produjo en España y el reclamante puede reclamar en este foro, pero siempre contra el fabricante del vehículo, italiano, y no contra el distribuidor español.

Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-administrativo n.º. 2 de Pontevedra, número 232/2022, de 18 de octubre – Vehículos de Movilidad Personal (VMP), características técnicas y velocidad máxima

Esta sentencia es especialmente interesante en lo que a movilidad se refiere, pues su objeto aborda la sanción impuesta por la policía municipal de Vilagarcía de Arousa a un particular debido a que el patinete eléctrico («VMP») que utilizaba no reunía las características técnicas que, tanto el Reglamento (UE) 168/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 20131 (el «Reglamento 168/2013»), como el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (el «RGV»), prevén para este tipo de vehículos.

En concreto, esta sentencia conoce el recurso a la resolución dictada por la Junta de Gobierno del Concello de Vilagarcía de Arousa, que acuerda la inmovilización del VMP del recurrente, por entender que se trata de un ciclomotor que necesita permiso de circulación, matrícula y certificado de seguro obligatorio. Tales pretensiones se fundamentan sobre la base de que, según las características técnicas del vehículo, éste excede de la velocidad máxima de 25 kilómetros por hora, que es la velocidad máxima que determina la clasificación de un patinete eléctrico como VMP. Por ello, en su expediente sancionador, la policía de Vilagarcía de Arousa fija que el vehículo no es un VMP, sino un ciclomotor.

La administración sancionadora aportó en autos el boletín de denuncia en el que se constató la velocidad a la que el vehículo circulaba, que superaba la velocidad máxima de 25 km/h.

El Juzgador, con base en la ficha de características técnicas del vehículo controvertido, que cuenta con capacidad técnica para alcanzar los 45 km/h (aunque se encuentra limitada a 25 km/h) considera que el vehículo puede superar la velocidad máxima prevista para VMPs y por ello ratifica que la categoría concreta del vehículo controvertido es L1e-A (según el Reglamento 168/2013) por lo que «requiere autorización administrativa correspondiente de la clase AM» y que «debe concertar un contrato de seguro de responsabilidad civil en relación a la circulación».

Europa

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea («TJUE»), de 8 de noviembre de 2022, Asunto C-873/19 - «Procedimiento prejudicial – Medio ambiente- Convenio de Aarhus – Acceso a la justicia - Artículo 9, apartado 3 —

[1] La referencia normativa completa es el Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea — Artículo 47, párrafo primero — Derecho a la tutela judicial efectiva — Asociación de defensa del medio ambiente — Legitimación activa de una asociación de tal naturaleza ante un órgano jurisdiccional nacional para impugnar la homologación de tipo CE de determinados vehículos — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Artículo 5, apartado 2, letra a) — Vehículos de motor — Motor diésel — Emisiones contaminantes — Válvula de recirculación de gases de escape (válvula EGR) — Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) limitada por una "ventana de temperaturas" — Dispositivo de desactivación — Autorización de tal dispositivo cuando la necesidad se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo — Estado de la técnica»

Esta sentencia resuelve las cuestiones prejudiciales planteadas por el Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein (Alemania) en relación con la utilización, por parte de un fabricante de vehículos (y en relación con un tipo de motor determinado), de un programa informático equipado con un software con dos modalidades: de un lado *a*) un modo 1 que se activaba al momento de llevarse a cabo los ensayos de emisiones, que funcionaba mediante la recirculación de gases de escape al motor disminuyendo las emisiones; y *b*) un modo 0 que se activaba en supuestos de circulación normal del vehículo, que daba lugar a una baja recirculación de gases.

El fabricante no declaró a la autoridad alemana de homologación que sus motores equipaban dicho software y en su resolución de 15 de octubre de 2015 la autoridad alemana de homologación declaró que dicho sistema consiste en un «dispositivo de desactivación» según el artículo 3(10) del Reglamento 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007 , sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (el «Reglamento 715/2007»)[2], no conforme con el Decreto alemán de homologación de estos componente.

A tales efectos, el fabricante actualizó este programa informático y lo diseñó de manera tal que permitía la recirculación de los gases contaminantes en función de la temperatura exterior, estableciendo una ventana de temperaturas con una tasa de recirculación de gases de escape del 0% cuando la temperatura exterior es inferior a -9º C; del 85% cuando se sitúa entre -9 y 11º C; y aumenta hasta el 100% cuando la temperatura supera los 15º C.

Realizada esta modificación, la autoridad alemana de homologación dictó una nueva resolución declarando la licitud de estos nuevos sistemas.

Habida cuenta de lo anterior, la asociación por el medio ambiente '*Deutsche Umwelthilfe*', recurrió dicha resolución ante el Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein, estableciendo que, a pesar de la actualización de software, el nuevo programa informático con-

[2] Artículo 3(10) del Reglamento 715/2007: ««dispositivo de desactivación»: todo elemento de diseño que detecta la temperatura, la velocidad del vehículo, las revoluciones por minuto del motor, la marcha introducida, la depresión de admisión y cualquier otro parámetro con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier pieza del sistema de control de las emisiones, y reduce la eficacia de dicho sistema en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo»

sistía en un dispositivo de desactivación prohibido conforme al citado tenor del Reglamento 715/2007. En dicho recurso se instituye como parte demandada a la República Federal de Alemania, quien en su contestación arguyó la falta de legitimación de la asociación recurrente.

Sobre la base de esta controversia, el Tribunal alemán plantea ante el TJUE las cuestiones que motivan la presente resolución, respondiendo el TJUE:

— En primer lugar, que el Convenio de Aarhus, en relación con la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, debe interpretarse en el sentido de que «se opone a que una asociación de defensa del medio ambiente, legitimada para ejercitar acciones judiciales en virtud del Derecho nacional, no pueda impugnar ante un órgano jurisdiccional nacional una resolución administrativa por la que se concede o se modifica una homologación de tipo CE, cuando ésta pueda ser contraria a la prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones».

  De este modo, prohíbe privar a tales asociaciones de toda posibilidad de instar el control del cumplimiento de determinadas normas del derecho medioambiental de la Unión.

— En segundo lugar, por lo que respecta a la ventana de temperaturas controvertida, el Tribunal de Justicia recuerda que el Reglamento 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo que únicamente garantiza el respeto de los valores límite de emisiones establecidos en ese Reglamento cuando la temperatura exterior se sitúa entre 15 y 33 grados Celsius y se circula a menos de 1.000 metros de altitud es un «dispositivo de desactivación» y que el citado Reglamento prohíbe el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones. No obstante, esta prohibición viene atenuada por tres excepciones, entre ellas la que figura en el artículo 5, apartado 2, letra *a*), de dicho Reglamento, que alude al supuesto de que «la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo»

En todo caso, el TJUE recuerda que, aunque exista la necesidad descrita, el dispositivo de desactivación estará prohibido si tiene que funcionar, en condiciones reales de circulación, durante la mayor parte del año. «Admitir un dispositivo de desactivación de tales características podría hacer que la excepción se aplicase con más frecuencia que la prohibición y, por tanto, socavaría desproporcionadamente el principio mismo de la limitación de las emisiones de óxidos de nitrógeno».

Legislación

España

Orden TED/1009/2022, de 24 de octubre, por la que se establece el listado de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes obligadas a instalar infraestructuras de recarga eléctrica y las excepciones e imposibilidades técnicas para su cumplimiento

Esta Orden se promulga en desarrollo de las disposiciones establecidas en los apartados 2 a 5, 7 y 8 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (la

«Ley 7/2021»), que establece que los titulares de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes que cumplan un determinado criterio de ventas por áreas geográficas están obligadas a instalar al menos una infraestructura de carga eléctrica en la propia instalación, de distintas potencias, en los distintos periodos temporales que establece la referida ley, todo ello en función del volumen anual de ventas agregado de gasolina y gasóleo A de dichas instalaciones en el año 2019.

El artículo 4 de esta orden, fija las excepciones e imposibilidades para el cumplimiento de las obligaciones de la Ley 7/2021, indicando que no estarán obligados a atender dichos umbrales los titulares de instalaciones de suministro de combustibles en los siguientes casos:

— Instalaciones que ya cuenten con un punto de recarga que preste servicio, siempre que opere en corriente continua y cuente con una potencia igual o superior a aquella que le sea obligatorio instalar (esto es 150 kW o 50 kW según su volumen anual agregado de ventas).

— Instalaciones en las que no se puedan cumplir las condiciones técnicas o los requisitos de seguridad industrial que deban reunir estas instalaciones.

— Instalaciones en las que la distribuidora propietaria de la red de distribución eléctrica determina la inviabilidad técnica de la acometida necesaria.

Asimismo, el artículo 7 de la orden dispone que será compatible con la titularidad o explotación de los puntos de recarga por terceros, en tanto que tales puntos se encuentren situados a una distancia no superior a 300 metros de la instalación de suministro de combustible. En este sentido, los terrenos en que se sitúen ambas instalaciones deberán ser del mismo titular, o bien mediar un acuerdo entre ambos titulares. Asimismo, debe tenerse en cuenta que el titular de la instalación de suministro obligada no se verá eximido de su obligación de instalar una infraestructura de recarga eléctrica en los casos en los que los terrenos adyacentes a la misma, por su naturaleza, ya estén sujetos a esta obligación.

Comunicación de la Dirección General de Tráfico, sobre la obligatoriedad del uso de la Dirección Electrónica Vial («DEV») para personas jurídicas – 1 de noviembre de 2022

El artículo 60 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial («LTSV»), establece en su punto 3, que la «Jefatura Central de Tráfico asignará además a todo titular de un permiso o licencia de conducción o del permiso de circulación de un vehículo, y con carácter previo a su obtención, una Dirección Electrónica Vial (DEV). Esta dirección se asignará automáticamente a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico». Esta DEV es un buzón electrónico que utiliza la Dirección General de Tráfico para remitir a sus usuarios comunicaciones y notificaciones.

En este sentido, la Dirección General de Tráfico informó que a partir del 1 de noviembre de 2022, las personas jurídicas estarán obligadas a darse de alta en el referido buzón, para «recibir las notificaciones relacionadas con el procedimiento sancionador de tráfico, tanto competencia de este Centro Directivo como de cualquier otro organismo que tramite multas de tráfico».

Así, la Dirección General de Tráfico dejará de enviar notificaciones en papel a las personas jurídicas y éstas deberán estar dadas de alta en la DEV.

Real Decreto 1030/2022, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas

El Real Decreto 159/2021 introduce como principal novedad la sustitución del tradicional triángulo de preseñalización de emergencia, por la señal luminosa V-16, a partir del 1 de enero de 2026 y, como cualidad de dichos dispositivos, la incorporación de la funcionalidad de geolocalización en caso de ser utilizada (junto con las prescripciones técnicas exigibles para la certificación de los dispositivos V-16 que incorporarán dicha función de geolocalización), lo cual supone una medida novedosa sin precedentes en la normativa de seguridad vial respecto de otros países, así como la necesidad de verificación de la conectividad y la capacidad de transmisión de comunicaciones de los mismos con la plataforma del vehículo conectado de la DGT.

Se establece un periodo transitorio, en el que se permite el uso de los dispositivos V-16 que carezcan de la conectividad requerida, siempre que hubieran recibido certificación antes de la publicación del real decreto, garantizando al tiempo, la máxima transparencia, información y protección al consumidor.

La revisión del marco normativo en torno a las señales V-16, queda tras la modificación operada por el Real Decreto 1030/2022 del siguiente modo:

a) Se fija el 1 de enero de 2026 como la fecha hasta la cual se permitirá la utilización de dispositivos V-16 que no cumplan con las características técnicas relativas a la geolocalización de vehículos.

b) Como consecuencia del avance de la técnica, se modifica el Reglamento General de Vehículos[3], de manera que se exige que la intensidad luminosa de los dispositivos V-16 sea en el grado 0, entre 40 y 700 candelas efectivas, y en los grados ±8, entre 25 y 600 candelas efectivas, debiendo mantenerse dicha intensidad en ambos supuestos, durante al menos 30 minutos. Asimismo, en relación con las frecuencias de encendido y apagado, así como el tiempo entre destellos, será conforme a las disposiciones establecidas en el Reglamento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) n.º 65.

c) Finalmente, se incluye —dentro del Reglamento General de Vehículos— la obligación de que los fabricantes de los dispositivos V-16 cuenten con un certificado de verificación periódica del control de la producción de dichos dispositivos, el cual será emitido por un servicio técnico según las prescripciones fijadas por el Reglamento CEPE n.º 65.

Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones («ZBE»)

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (la "Ley de Cambio Climático"), establece en su artículo 14 la promoción de la movilidad sin emisiones, y —en el marco de la movilidad urbana— el deber de los municipios de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de

[3] En particular, se modifica en anexo XI del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

20.000 habitantes que superen los valores límite de contaminantes regulados[4], de adoptar antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones. A propósito de dicha obligación, el pasado 27 de diciembre se publicó en el *BOE* el presente Real Decreto, al objeto de establecer los requisitos mínimos que deberán establecer los municipios para las ZBE, y contribuir a la mejora de la calidad del aire y la mitigación del cambio climático.

En concreto, tales requerimientos son los siguientes:

— En materia de calidad del aire, los proyectos de ZBE *a*) definirán objetivos cuantificables de calidad del aire; *b*) contribuirán a alcanzar en un plazo razonable los valores guía de las Directrices de la Organización Mundial de la Salud sobre la calidad del aire; y *c*) en caso de que los valores sobre calidad del aire excedan de los límites previstos en la regulación[5], se establecerán las medidas y objetivos de cara a lograr su cumplimiento en el menor tiempo posible, y se implementará un calendario y criterios para evaluar el impacto de dichas medidas.

— En materia de cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, *a*) las entidades locales deberán definir objetivos para el año 2030 medibles y cuantificables de conformidad con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC); *b*) las entidades locales deberán velar por disponer de instrumentos que faciliten la tramitación y ubicación de puntos de recarga de vehículos eléctricos de acceso público; *c*) establecerán medidas complementarias para favorecer la migración hacia tecnologías sin emisiones dentro del sector de la edificación; e *d*) impulsarán intervenciones urbanas para mitigar el efecto de «isla de calor».

Adicionalmente a estas medidas, las entidades locales también deberán establecer medidas adicionales para *a*) el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica; *b*) el impulso del cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles; y *c*) la promoción de la eficiencia energética en el uso del transporte.

El Real Decreto 1052/2022 establece también la obligación de que las entidades locales establezcan un sistema de monitorización y seguimiento de las medidas adoptadas en la ZBE, cuyos requisitos mínimos se detallan en el Anexo II de dicha normativa.

Se deberá informar a la Dirección General de Tráfico y a las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico sobre la información relativa al contorno de las ZBE, horarios si los hubiera y vehículos permitidos, con base en su clasificación ambiental, en el plazo máximo de un mes desde su establecimiento.

De igual modo, las entidades locales deberán informar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente sobre las ZBE establecidas en su territorio, incluyendo, como mínimo, la delimitación y superficie de la ZBE, las medidas adoptadas y su calendario de desarrollo, y el resultado de los indicadores obligatorios de seguimiento, en el plazo máximo de un mes desde su establecimiento.

[4] En concreto, dicha regulación se prevé en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

[5] Véase la nota al pie de página número 12.

El proyecto de ZBE deberá revisarse, al menos, a los tres años de su establecimiento y, posteriormente, al menos, cada cuatro años, con el fin de garantizar que se están alcanzando los objetivos planteados en el proyecto, y que responden a lo establecido en este real decreto.

Consulta Pública

España

Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia («CNMC») [IPN/CNMC/036/22] sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, de 13 de diciembre de 2022

La CNMC analiza el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible («APL») y pide aprovechar la ley de movilidad sostenible para revisar las barreras históricas al desarrollo de la competencia en el sector. Entre otras cuestiones, señala que el acceso a los datos de movilidad será determinante de la competencia en el sector.

Así, la CNMC realiza las siguientes recomendaciones sobre el articulado del APL:

1. En primer lugar, dentro del Título Preliminar del APL, el artículo 5 establece los principios rectores del sistema de movilidad sostenible que deben regir la acción de las administraciones públicas[6], a cuyo respecto la CNMC pone de manifiesto que no se encuentran previstos los principios de *a*) competencia, destacando que ésta es una herramienta fundamental para el apoyo de la transición ecológica; *b*) el principio de neutralidad competitiva, que implica evitar que la intervención pública derive en privilegios, ventajas o beneficios injustificados para unas empresas frente a otras; y *c*) sobre la base del principio anterior, el de neutralidad tecnológica.

2. De otro lado, la CNMC incide en su informe en los principios orientadores de la fijación de obligaciones de servicio público («OSP»)[7] y los contratos de sector público («CSP») (artículos 43 a 45 del APL);

   En esta línea, el supervisor establece la necesidad de que se añada al APL la referida prelación entre OSP y CPS, así como hacer imperativa la eliminación de ambas en el momento en el que dichos servicios que motiven alguna de estas medidas, dejen de estar justificados.

3. En tercer lugar, el supervisor incide en el acceso a datos y difusión de la información, destacando que tales políticas deben diseñarse adecuadamente para impulsar la competencia sin distorsionar los incentivos de los operadores. Se pueden reconocer situaciones especiales para reforzar las obligaciones

[6] Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto; cohesión social y territorial; sostenibilidad ambiental, social y económica; servicio al desarrollo económico sostenible; digitalización, accesibilidad universal; resiliencia del sistema de transportes; cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España; transparencia, sensibilización y participación ciudadana; fomento de la ciudad de proximidad.

[7] Según el artículo 42 del APL, las OSP son «las exigencias determinadas por la administración a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin percibir a cambio una compensación»

de información de ciertos operadores (tales como aquellos sujetos a OSP y CSP o los participantes en un sandbox). Asimismo, la CNMC establece la necesidad de no posponer la obligación de procurar datos estáticos y regular la provisión de datos dinámicos al punto de acceso nacional regulado en la normativa de la Unión Europea. Asimismo, recomienda que el APL prevea la participación de la CNMC en la supervisión y la resolución de conflictos sobre el acceso a datos y regular como infracción grave el incumplimiento de las obligaciones de neutralidad, no discriminación y transparencia.

4. De otro lado, el presente informe recomienda, en relación con los planes de movilidad sostenible (artículos 24 a 26 y Disposición Transitoria 1ª del APL), reforzar la coordinación para determinar el contenido y obligaciones de los planes de movilidad y evitar duplicidades, así como la adopción de medidas para que la separación contable, funcional y jurídica entre la gestión de la infraestructura y la operación del servicio sea efectiva.

5. Respecto de los sandbox (artículo 77 del APL) en materia de movilidad, la CNMC valora positivamente dicha previsión en el APL, si bien entiende como no recomendable el hecho de que en la elaboración de la propuesta normativa tras la finalización de los ensayos participe el propio promotor del proyecto, y recomienda como opción la no regulación en caso de que no sea necesario.

Europa

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2022, sobre responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos

Esta importante propuesta normativa (la «Propuesta»), pretende establecer un marco normativo sobre responsabilidad por productos defectuosos, considerando los avances científicos y tecnológicos producidos desde el año 1985, fecha en la que se promulgó la —actualmente en vigor— Directiva 85/374/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados Miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos (la «Directiva 85/374»).

Se parte de la identificación de tres deficiencias principales de la Directiva 85/374, en concreto: *a*) no estaba claro desde el punto de vista jurídico cómo aplicar las definiciones y los conceptos de la Directiva sobre responsabilidad por productos defectuosos, que tienen décadas de antigüedad, a los productos de la economía digital moderna y la economía circular (por ejemplo, los programas informáticos y los productos que necesitan programas o servicios digitales para funcionar, como los dispositivos inteligentes y los vehículos autónomos, o los productos modificados o mejorados como fruto de la economía circular); *b*) de la necesidad de atenuar la carga de la prueba (tanto del daño, del defecto y del nexo causal entre estos) en casos complejos, tales como los que podrían derivarse de productos basados en inteligencia artificial («IA»); y *c*) suprimir la limitación de 500 euros por daños materiales, para entablar reclamaciones por daños.

La propuesta define de forma amplía e inclusiva los diferentes términos como fabricante del producto o producto, de conformidad con las deficiencias señaladas anteriormente y, del mismo modo, articula ampliamente lo que debe considerarse como defectuosidad de un producto.

1. Productos y defectuosidad de un producto

El nuevo concepto de 'producto', engloba «cualquier bien mueble, aun cuando esté

incorporado a otro bien mueble o a un bien inmueble», así como «la electricidad, los archivos de fabricación digital y los programas informáticos». Dentro de este concepto, la Propuesta incorpora el término «archivo de fabricación digital», que es definido como «una versión digital o plantilla digital de un bien mueble».

De igual modo, la Propuesta amplía los factores que permiten categorizar un producto como defectuoso previendo que éste no ofrezca la seguridad que el público general tiene derecho a esperar. Incorpora novedades en cuanto a factores a revisar.

a) La presentación e instrucciones de uso y mantenimiento del producto;

b) el uso razonablemente previsible y el uso indebido del producto;

c) el efecto en el producto de la posibilidad de seguir aprendiendo después del despliegue;

d) el efecto sobre el producto que otros productos que quepa esperar razonablemente que se utilicen junto al producto;

e) el momento en que el fabricante introdujo en el mercado el producto o puesto en servicio o, si el fabricante conserva el control sobre el producto después de ese momento, el momento en que el producto dejó el control del fabricante.

Por control del fabricante se entiende «la autorización por el fabricante de un producto de *a*) la integración o interconexión o suministro por un tercero de un componente, incluidas actualizaciones o mejoras de programas informáticos, o *b*) la modificación del producto».

f) Los requisitos de seguridad, incluyendo aquellos de ciberseguridad, y

g) las expectativas específicas de los usuarios finales a los que se destina el producto.

2. Operadores económicos responsables de los productos defectuosos

La propuesta de Directiva establece, de igual modo, los operadores económicos que serán responsables de los productos defectuosos.

En primer lugar, será responsable de los daños ocasionados por los productos defectuosos el fabricante del producto defectuoso, ampliándose significativamente su definición, de tal forma que se incluye a toda persona física o jurídica que desarrolla, fabrica o produce un producto o que manda diseñar o fabricar un producto, o que lo comercializa con su nombre o su marca, o que desarrolla, fabrica o produce un producto para su uso propio.

Cuando un componente defectuoso haya provocado que el producto sea defectuoso, será responsable de los daños ocasionados el fabricante de dicho componente defectuoso. A estos efectos, es importante tener en cuenta la nueva definición de componentes, que incluye cualquier artículo, tangible o intangible, o cualquier servicio conexo, que está integrado en un producto o interconectado con él por el fabricante de ese producto o que esté bajo su control.

En caso de que el fabricante de un determinado producto esté situado fuera de la UE, el importador y el representante autorizado podrán ser considerados responsables de los daños causados por el producto. Asimismo, en caso de que, ni el fabricante (bien sea del producto o de componentes), ni el

importador o el representante autorizado estén establecidos en territorio comunitario, el apartado 3 del artículo 7 de la Propuesta requiere que se considere como sujeto responsable, al prestador de servicios de tramitación de pedidos a distancia. Se entiende como prestador de servicios de tramitación de pedidos a distancia a toda persona física o jurídica que ofrezca, en el transcurso de su actividad comercial, al menos dos de los siguientes servicios: almacenar, embalar, dirigir y despachar un producto, sin tener la propiedad del producto en cuestión, con la excepción de los servicios postales, los servicios de paquetería, y cualquier otro servicio postal o servicio de transporte de mercancías.

Del mismo modo, y como novedad en relación con la transformación de productos derivada de la nueva economía circular, la Propuesta de Directiva establece expresamente que aquel operador económico que modifique un producto que ya haya sido introducido en el mercado, equiparando dicha figura a la del fabricante.

En caso de que no pueda identificarse a ninguno de los operadores económicos anteriormente referidos, será cada distribuidor del producto el sujeto responsable, cuando el demandante solicite al distribuidor que identifique al operador económico o a la persona que suministró el producto al distribuidor y éste no lo identifique en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud; aplicándose, igualmente, tales disposiciones a aquellas plataformas en línea que permitan a los consumidores la celebración a distancia de contratos con comerciantes y que no sean fabricantes, importadores o distribuidores.

3. Concepto de «daño», carga de la prueba y supuestos de exclusión de responsabilidad de los operadores económicos

- «Daño»

  Se elimina la franquicia de 500 euros, y se amplía el concepto de daños extendiendo éstos a los daños para la salud psicológica que se comprueben médicamente y a la pérdida o corrupción de datos que no tengan fines profesionales. Asimismo, excluye del concepto de «daño», el propio producto, el producto que resulte dañado por un componente, y las propiedades utilizadas con fines profesionales.

- Carga de la prueba

  Con carácter general, el demandante deberá demostrar el carácter defectuoso del producto, los daños sufridos y el nexo causal entre el defecto y el daño.

  No obstante, los órganos jurisdiccionales nacionales estarán facultados, a petición de una persona perjudicada que reclame una indemnización por los daños causados por un producto defectuoso («el demandante»), que haya presentado hechos y pruebas suficientes para respaldar la verosimilitud de la reclamación de indemnización, para ordenar al demandado que revele las pruebas pertinentes de que disponga. Ello deberá ser necesario y proporcionado para respaldar la demanda.

  Lo anterior cobra especial importancia, ya que se presumirá el carácter defectuoso del producto cuando se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

  a) el demandado haya incumplido la obligación de exhibir las pruebas pertinentes de que disponga a solicitud del órgano jurisdiccional;

b) el demandante demuestre que el producto no cumple los requisitos obligatorios de seguridad establecidos en el Derecho de la Unión o en la legislación nacional que tienen por objeto proteger contra el riesgo del daño que se ha producido; o

c) el demandante demuestra que el daño fue causado por un mal funcionamiento evidente del producto durante el uso normal o en circunstancias normales.

Se presumirá el nexo causal entre el carácter defectuoso del producto y el daño cuando se haya comprobado que el producto es defectuoso y el daño causado sea de un tipo compatible normalmente con el defecto en cuestión.

Cuando un órgano jurisdiccional nacional considere que el demandante se enfrenta a dificultades excesivas, debido a una complejidad técnica o científica, para demostrar el carácter defectuoso del producto o el nexo causal entre su carácter defectuoso y el daño, o ambas cosas, se presumirá el carácter defectuoso del producto o el nexo causal entre su carácter defectuoso y el daño, o ambas cosas, cuando el demandante haya demostrado, sobre la base de pruebas suficientemente pertinentes, que:

a) el producto contribuyó a los daños; y

b) es probable que el producto sea defectuoso o que su carácter defectuoso sea una causa probable de los daños, o ambos.

El demandado tendrá derecho a impugnar la existencia de dificultades excesivas o la probabilidad a que se refiere el párrafo primero.

El demandado tendrá derecho a refutar cualquiera de las presunciones a las que nos hemos referido.

- En relación con los supuestos de exclusión de responsabilidad del productor, la Propuesta parte de los casos previstos en el Directiva 85/374, si bien incorpora las especialidades fruto de prever nuevos sujetos responsables.

  Los operadores económicos no serán responsables en tanto demuestren que: *a*) en el caso de un fabricante o importador, que no ha introducido el producto en el mercado ni lo ha puesto en servicio; *b*) en el caso de un distribuidor, que no ha comercializado el producto; *c*) que es probable que el defecto que causó el daño no existiera cuando el producto fue introducido en el mercado, puesto en servicio o, en el caso de un distribuidor, comercializado, o que este defecto se produjo después de ese momento; *d*) que el defecto se debe a que el producto se ajusta a normas coercitivas dictadas por los poderes públicos; *e*) en el caso de un fabricante, que el estado objetivo de los conocimientos científicos y técnicos en el momento en que el producto fue introducido en el mercado, puesto en servicio o en el período en el que el producto estaba bajo el control del fabricante no permitía descubrir el carácter defectuoso; *f*) en el caso de un fabricante de un componente defectuoso, que el carácter defectuoso del producto sea imputable al diseño del producto a que se ha incorporado el componente o a las instrucciones dadas por el fabricante del producto al fabricante del componente; o *g*) en el caso de una persona que modifica un producto, que

el carácter defectuoso que haya causado el daño esté relacionado con una parte del producto no afectada por la modificación.

No obstante, la Propuesta matiza estos supuestos de exención de responsabilidad, concretando que los operadores económicos serán responsables, cuando —estando el producto bajo el control del fabricante— concurra alguna de las siguientes circunstancias: *a*) que se trate de un servicio conexo; *b*) que se trate de programas informáticos (incluyendo sus actualizaciones o mejoras); o *c*) la falta de actualizaciones o mejoras de programas informáticos.

4. Responsabilidad de múltiples operadores económicos y responsabilidad solidaria

Cuando dos o más operadores económicos sean responsables de los mismos daños con arreglo a la presente Directiva, puedan ser considerados responsables conjunta y solidariamente.

5. Reducción de la responsabilidad

La responsabilidad de un operador económico no se reduce cuando los daños sean causados tanto por el carácter defectuoso de un producto como por un acto u omisión de un tercero.

La responsabilidad del operador económico podrá reducirse o anularse cuando el daño sea causado conjuntamente por un defecto del producto y por culpa de la persona perjudicada o de una persona de la que la persona perjudicada sea responsable.

6. Plazos de prescripción

El plazo de prescripción será de tres años a la incoación de procedimientos para reclamar una indemnización por los daños incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva. El plazo de prescripción empezará a contar a partir del día en que la persona perjudicada tuvo conocimiento, o debería haber tenido razonablemente conocimiento, de todo lo siguiente:

a) los daños;

b) el carácter defectuoso;

c) la identidad del operador económico pertinente que pueda ser considerado responsable de los daños.

Las disposiciones de los Estados miembros que regulen la suspensión o la interrupción de la prescripción no se verán afectadas por lo dispuesto en la Directiva. Los Estados miembros garantizarán que los derechos conferidos a la persona perjudicada en virtud de la presente Directiva se extingan al expirar un plazo de prescripción de diez años a partir de la fecha en que el producto defectuoso real que haya causado el daño haya sido introducido en el mercado, puesto en servicio o modificado sustancialmente, a menos que el demandante haya incoado, entre tanto, un procedimiento ante un órgano jurisdiccional nacional contra un operador económico que pueda ser considerado responsable.

Salvo cuando una persona perjudicada no haya podido incoar un procedimiento en un plazo de diez años debido a la latencia de un daño corporal, los derechos conferidos a la persona perjudicada en virtud de la Directiva se extinguirán al expirar un plazo de prescripción de quince años.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de octubre de 2022, relativo a la implantación

de una infraestructura para combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (el «Reglamento AFIR») – COM(2021) 559

Esta propuesta de Reglamento contiene objetivos nacionales obligatorios para implementar en la UE una suficiente infraestructura para los combustibles alternativos destinada a vehículos de carretera, buques y aeronaves, y se enmarca dentro los objetivos del Pacto Verde Europeo[8] y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente[9]. En esta línea, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, destaca la necesidad impulsar la adopción de vehículos, buques y aeronaves de emisión cero (y de bajas emisiones) lo cual «debe ir acompañado de la creación de una red global de infraestructuras de recarga y repostaje para permitir plenamente la implantación generalizada de los vehículos de baja emisión y de emisión cero en todos los modos de transporte».

La exposición de motivos de esta propuesta, pone en valor el papel de la Directiva 2014/94/UE[10], pues establece un marco de medidas comunes para la implantación de una infraestructura para combustibles alternativos en la UE, si bien, considerando el Informe de la Comisión Europea sobre la aplicación de la Directiva 2014/19/UE[11], señaló como deficiencias la no existencia de una metodología detallada y vinculante para el cálculo de objetivos y la adopción de medidas por parte de los Estados miembros, dado que el nivel de ambición en la fijación de objetivos y en las políticas de apoyo implantadas varía enormemente de un Estado miembro a otro. Asimismo, dicho informe concluye que no existe una red integral y completa de infraestructura para los combustibles alternativos que se extienda por toda la Unión.

En este contexto, la propuesta fija como objetivos a lograr por los Estados miembros (en relación exclusivamente con los vehículos) los siguientes:

1. **Infraestructura de recarga eléctrica de vehículos**

   Para vehículos ligeros, los Estados miembros garantizarán:

   a) Que para cada vehículo eléctrico de batería ligero matriculado en su territorio se suministre una potencia disponible total de al menos 1 kW a través de estaciones de recarga de acceso público; y

   b) que para cada vehículo híbrido enchufable ligero matriculado en su territorio se suministre una potencia disponible total de al menos 0,66 kW a través de estaciones de recarga de acceso público.

[8] Referencia completa: COM(2019) 640, de 11 de diciembre de 2019 - COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES - El Pacto Verde Europeo (ver enlace).

[9] Referencia completa: COM(2020) 789, de 9 de diciembre de 2020 - COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES - Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro (ver enlace).

[10] Referencia completa: Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos

[11] Referencia completa: COM(2021) 103 - INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO, sobre la aplicación de la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (ver enlace).

De otro lado, los Estados miembros garantizarán una cobertura mínima de puntos de recarga de acceso público destinados a los vehículos ligeros en la red de carreteras de su territorio, por lo que velarán por que a lo largo de la red básica de la Red transeuropea de transporte («RTE-T») se implanten en cada sentido de desplazamiento, con una distancia máxima de 60 km entre sí, grupos de recarga de acceso público destinados a vehículos ligeros que cumplan los requisitos siguientes:

- a más tardar el 31 de diciembre de 2025, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 300 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

- a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 600 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

Asimismo, respecto de la red global de la RTE-T se deberán implementar (con idénticos requisitos de distancia por sentido) infraestructuras de recarga de acceso público que cumplan con los siguientes requisitos:

- a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 300 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW;

- a más tardar el 31 de diciembre de 2035, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 600 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW.

Para vehículos pesados, los Estados miembros deberán garantizar que (en idénticos términos de distancia por sentido que para vehículos ligeros) para la red básica de la RTE-T:

- a más tardar el 31 de diciembre de 2025, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 1.400 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

- a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 3.500 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW.

Mientras que para la red global de la RTE-T:

- a más tardar el 31 de diciembre de 2030, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 1.400 kW e incluir al menos una estación de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW;

- a más tardar el 1 de diciembre de 2035, cada grupo de recarga deberá ofrecer una potencia disponible de al menos 3.500 kW e incluir al menos dos estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 350 kW.

Asimismo, dentro de las obligaciones en relación con la infraestructura de recarga para vehículos pesados: *a*) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, se instale en cada área de estacionamiento una estación de recarga con una potencia disponible de al menos 100 kW; *b*) a más tardar el 31 de diciembre de 2025, se implante en cada nodo urbano puntos de recarga de acceso público que cuenten, de manera agregada, con una potencia

de, al menos 600 kW; y c) a más tardar el 31 de diciembre de 2030, se implanten en cada nodo urbano puntos de recarga de acceso público que suministren una potencia agregada de al menos 1.200 kW, proporcionada por estaciones de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW.

Por lo que a los requisitos de las infraestructuras de recarga se refiere, sus operadores tendrán libertad para adquirir electricidad de cualquier proveedor de la UE, y el referido tenor fija los requisitos de interoperabilidad y accesibilidad en lo que a medios de pago se refiere. A estos efectos, a partir del 1 de enero de 2027, el operador del punto de recarga garantizará que todas las estaciones de recarga de acceso público que explote con una potencia disponible igual o superior a 50 kW cumplan con:

a) lectores de tarjetas de pago;

b) dispositivos con tecnología sin contacto, que, como mínimo, puedan leer tarjetas de pago.

2. Infraestructura de repostaje de hidrógeno

Para el repostaje de hidrógeno, la propuesta fija la obligación de que los Estados miembros velen por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, se haya instalado en su territorio un número mínimo de estaciones de repostaje de hidrógeno de acceso público; que haya implantadas estaciones de repostaje de hidrógeno de acceso público con una capacidad mínima de 2 t/día y equipadas con al menos un dispensador de 700 bares, situadas a una distancia máxima de 150 km entre ellas, a lo largo de las redes básica y global de la RTE-T. Asimismo, la propuesta establece que se suministrará hidrógeno líquido en estaciones de repostaje de acceso público situadas a una distancia máxima de 450 km entre ellas.

Asimismo, y con anterioridad al 31 de diciembre de 2030, los Estados miembros garantizarán que haya instalada al menos una estación de repostaje de hidrógeno de acceso público en cada nodo urbano (debiendo analizarse la mejor ubicación de dichas estaciones). De otro lado, los Estados miembros vecinos velarán por que no se supere la distancia máxima anteriormente referida en los tramos transfronterizos de las redes básica y global de la RTE-T.

Finalmente, la propuesta establece que los operadores de las estaciones de repostaje, velarán por que la estación esté diseñada para abastecer a vehículos ligeros y pesados; y en las terminales de mercancías, el operador o el propietario de la estación de repostaje de hidrógeno de acceso público se asegurará de que esta también suministre hidrógeno líquido. Al igual que los términos previstos para las infraestructuras de recarga eléctrica de vehículos, la propuesta fija los requisitos de accesibilidad e interoperabilidad de las infraestructuras de repostaje de hidrógeno, asegurando la posibilidad de uso de tarjetas de pago y la clara información de precios.

3. Infraestructura de Gas Natural Licuado («GNL») para vehículos de transporte por carretera

La propuesta establece la obligación de que los Estados miembros velen para que, hasta el 1 de enero de 2025, exista un número adecuado de puntos de repostaje de GNL de acceso público cuando exista demanda, al menos a lo largo de la red básica de la RTE-T, de manera que los vehículos pesados propulsados por GNL puedan circular por toda la UE, a menos que los costes sean desproporcionados con respecto a los beneficios, incluidos los beneficios medioambientales.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de noviembre de 2022, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores, así como de los sistemas, componentes y componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, con respecto a sus emisiones y durabilidad de las baterías (Euro 7) y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009

El pasado 10 de noviembre, se hizo pública la propuesta de Reglamento que recoge los estándares de emisiones Euro 7. La propuesta elaborada por la Comisión se presenta al Parlamento Europeo y al Consejo Europeo, que tienen que alcanzar una posición sobre su contenido antes de que apruebe, lo que implica que se pueden introducir cambios importantes en su contenido. Está previsto que se empiece a aplicar a partir del 1 julio de 2025 a turismos y furgonetas, y desde el 1 julio de 2027 a camiones y autobuses.

La propuesta se concreta en los siguientes objetivos específicos: *a*) reducir la complejidad de la actual normativa Euro; *b*) actualizar los límites de los pertinentes agentes contaminantes; y *c*) mejorar el control de las emisiones en circunstancias reales. La Comisión Europea, con la idea de la accesibilidad de los vehículos en mente en las situaciones económicas actuales para los consumidores, ha calculado que las reducciones de emisiones propuestas se pueden lograr con las tecnologías existentes, por lo que se espera un impacto moderado en los costes de los vehículos, de entre 90 y 150 euros por vehículo, y de alrededor de 2.600 euros en los de autobuses y camiones.

Para superar la complejidad de la normativa de emisiones, la propuesta suprime la distinción entre la normativa de emisiones de turismos y vehículos comerciales ligeros, y la correspondiente a los vehículos pesados, aunando en un solo cuerpo normativo los límites de emisiones para todos ellos.

Por lo que a límites de emisiones se refiere, «para turismos y furgonetas, los límites de las emisiones de gases de escape se fijan al nivel más bajo impuesto actualmente en la norma Euro 6 para los turismos, por lo que se imponen límites más bajos para las furgonetas que en la norma Euro 6»; en concreto, se fija el límite de 60 mg/km para emisiones de NOx (tanto para vehículos de gasolina, como diésel) y el límite de PM en 4,5 mg/km.

No obstante, se endurecen los límites para camiones y autobuses, y el límite de emisiones de NOx se fija en 350 mg/km con el motor en frío, y en 90 mg/km con el motor caliente. Por lo que a emisiones de PM se refiere, se establece el límite en 12 mg/km con el motor en frío y en 8 mg/km con el motor caliente.

De otro lado, para optimizar el control de las emisiones en circunstancias reales, según la propuesta se amplía el plazo en el que los vehículos deben cumplir con la normativa de emisiones, extendiéndose hasta los 10 años, o los 200.000 kilómetros (lo que suceda antes). Esto duplica los requisitos de durabilidad existentes bajo la normativa Euro 6/VI (100.000 kilómetros o 5 años de antigüedad). Para autobuses y camiones se establecen 700.000 kilómetros o 15 años.

Asimismo, la propuesta establece (en su artículo 4.6) una serie de requisitos de montaje de los sistemas de diagnóstico a bordo (OBD), para garantizar que éstos realizan de manera óptima el seguimiento de las emisiones de los vehículos a lo largo de su vida útil y —asimismo— evitar que estos puedan ser manipulados («*tampering*»).

Finalmente, una de las principales novedades de esta normativa de emisiones es que incluye (como extremo a limitar) las emisiones distintas

de los gases de escape, tales como partículas de neumáticos y de frenos, que —según destaca la Comisión en la propuesta— son igualmente perniciosas para la salud. Estos límites de partículas se aplican a vehículos eléctricos, respecto de los cuales también se establecen requisitos mínimos de durabilidad de sus baterías[12]:

Tipo de tecnología	Turismos (M1)		Vehículos comerciales ligeros (N1)	
	Desde el comienzo de su vida útil hasta los 5 años o 100 mil km (lo que suceda antes)	Vehículos de más de 5 años o 100 mil km hasta los 8 años o 160 mil km (lo que antes suceda)	Desde el comienzo de su vida útil hasta los 5 años o 100 mil km (lo que suceda antes)	Vehículos de más de 5 años o 100 mil km hasta los 8 años o 160 mil km (lo que antes suceda)
OVC-HEV[13]	80%	70%	75%	65%
PEV[14]	80%	70%	75%	65%

Se amplían las pruebas, que serán más estrictas que en Euro 6/VI, para homologar los vehículos, incluyendo pruebas de emisiones en carretera para turismos y furgonetas, o viajes cortos típicos de los desplazamientos diarios. Tras el escándalo del Dieselgate, la Comisión ha introducido nuevas pruebas para medir las emisiones en carretera: el método RDE (Real Driving Emissions).

Noticias

Movilidad Urbana | Sólo el 13% de los municipios han presentado su plan de movilidad urbana que regule las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)

Como se ha detallado en apartados anteriores de este Boletín, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, obliga a aquellos municipios de más de 50.000 habitantes, territorios insulares y municipios de más de 20.000 habitantes que superen los límites de contaminación previstos en la regulación ambiental, a contar con un plan de movilidad urbana que regule las ZBE para antes del año 2023. Estas zonas son áreas delimitadas por las administraciones públicas, en las que se aplican restricciones de circulación a los vehículos más contaminantes.

A pesar de la inminencia de esta medida, a fecha de 28 de diciembre del total de municipios obligados bajo la referida medida, apenas el 13% cuenta con el respectivo plan de movilidad, lo cual ha sembrado el desconcierto e incertidumbre entre asociaciones ambientales, empresas y particulares, quienes demandan certidumbre y uniformidad para prever la regulación de los accesos a las urbes.

[12] A los que la propuesta denomina 'Minimum performance requirements' (MPR).

[13] Artículo 3(56) de la propuesta: '*Off-vehicle charging electric vehicle*' - significa un vehículo híbrido eléctrico que puede cargarse desde una fuente externa.

[14] Artículo 3(50) de la propuesta: '*Pure electric vehicle*' - vehículo equipado con una cadena cinemática que contiene exclusivamente máquinas eléctricas como convertidores de energía de propulsión y sistemas de almacenamiento de energía eléctrica exclusivamente recargables como energía de propulsión de propulsión.

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

Ainara Rentería Tazo

Responsable del Grupo de Automoción, *Counsel* de Gómez-Acebo & Pombo
Madrid
Tel.: (+34) 91 582 91 00
arenteria@ga-p.com

Advertencia legal: Este boletín sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2023. Todos los derechos reservados.