G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

Automoción y Movilidad

Grupo Automoción y Movilidad

Ainara Rentería Tazo

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

2023 N.º 21

Contenido

Sentencias **3**

- **España** **3**

  — Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), Auto núm. 20.405/2023, de 20 de junio, Auto núm. 20.353/2023, de 1 de junio y Auto núm. 20.355/2023, de 1 de junio - Renting vehículo - Autos resolviendo Cuestión de Competencia en relación con delitos de apropiación indebida ante el impago de cuotas 3

  — Audiencia Provincial de Vizcaya, Sentencia núm. 165/2023, de 8 de junio – Desestima la abusividad de cláusulas relativas al recálculo de cuotas y de indemnización por resolución anticipada de un contrato de renting de vehículo - ALD AUTOMOTIVE 3

Legislación **4**

- **España** **4**

  — Orden ICT/736/2023, de 5 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y la convocatoria de ayudas a proyectos de producción de baterías del vehículo eléctrico del año 2023 4

- **Europa** **5**

  — Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas armonizadas para un acceso justo a los datos y su utilización (Ley de Datos) 5

  — Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE 7

Noticias **9**

- **Europa** **9**

  — La UNECE adopta distintas normativas innovadoras en relación con las baterías para vehículos pesados, otra para introducir una metodología para medir las emisiones de partículas de los sistemas de frenado de automóviles y furgonetas y otra relativa a la medición de las emisiones del tubo de escape en condiciones reales de conducción..... 9

Sentencias

España

Tribunal Supremo (Sala de lo Penal), Auto núm. 20.405/2023, de 20 de junio, Auto núm. 20.353/2023, de 1 de junio y Auto núm. 20.355/2023, de 1 de junio - Renting vehículo - Autos resolviendo Cuestión de Competencia en relación con delitos de apropiación indebida ante el impago de cuotas

En estos autos del Tribunal Supremo se zanja la cuestión relativa a la competencia judicial entre el juzgado del lugar de celebración del contrato de alquiler del vehículo y el lugar donde se ha dejado de pagar las cuotas y por tanto donde ha tenido lugar la apropiación del vehículo.

La Sala había señalado en varias ocasiones ya, (por todas Auto de 22 de septiembre de 2021, CC 20550/2021), que la competencia en relación con los «delitos de apropiación indebida corresponde al Juzgado del lugar donde se cometió el delito, siendo aquél en el que el sujeto activo, asumiendo facultades dominicales que no le corresponden, transformando la legítima posesión de la cosa recibida y se adueña de ella incorporándola a su patrimonio o dándole un destino distinto de aquel para el que se recibió o bien negando haberla recibido».

En ambos casos, la Sala acordó resolver la cuestión planteada otorgando la competencia al Juzgado correspondiente al lugar donde indiciariamente el vehículo fue objeto de apropiación, que es donde la actora convirtió la posesión legítima en ilegítima, al dejar de atender sus obligaciones de pago y no devolver el vehículo objeto del renting.

Con estos Autos queda aclarada esta cuestión, que ha sido alegada por varias compañías de renting del sector en los últimos años, como en el caso analizado de Volkswagen Renting, Gedescoche y Arval Service Lease S.A.

Audiencia Provincial de Vizcaya, Sentencia núm. 165/2023, de 8 de junio – Desestima la abusividad de cláusulas relativas al recálculo de cuotas y de indemnización por resolución anticipada de un contrato de renting de vehículo - ALD AUTOMOTIVE

Esta importante sentencia resuelve y desestima el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia n.º 11 de Bilbao sobre la falta de control de Transparencia e Incorporación y la abusividad de determinadas cláusulas de un contrato de renting de vehículo, en concreto las relativas al recálculo de cuotas (que permitió un incremento de un 44%) y de indemnización por resolución anticipada (por incumplimiento de un compromiso de permanencia con base en las Condiciones Generales de la Contratación). El recurrente alegó la falta de negociación contractual tras cumplimentar la solicitud *on line*, la facilitación del clausulado de letra muy pequeña y de difícil comprensión.

La Audiencia determina que las cláusulas que se cuestionan superan el control de Transparencia e Incorporación ya que fueron aceptadas por el arrendatario (recurrente) en la contratación electrónica cuando se indicó la necesidad de lectura y aceptación y que dicha aceptación hace referencia a todos los documentos contractuales,

siendo su contenido legible y fácilmente comprensible.

En cuanto a la abusividad alegada, reconoce el Tribunal que se ha de tener en cuenta un factor que resulta relevante para el sector de la automoción. Se considera expresamente que el bien objeto del contrato es un bien de rápida depreciación y que en caso de resolución anticipada la parte arrendadora recupera el bien con un precio muy inferior; por ello en el contrato se recoge la posibilidad de un plazo de duración del contrato menor, pero con una penalización más alta, en función de lo que solicite el consumidor, motivo por el cual no se aprecia falta de reciprocidad en el contrato.

La indemnización prevista por la terminación y cancelación anticipada es una cláusula penal cuya eficacia depende del vencimiento anticipado por causa imputable al arrendatario y tiene como finalidad paliar el lucro cesante para la arrendadora, por lo que no se aprecia abusividad ni falta de reciprocidad, puesto que además el importe que le corresponde abonar es sustancialmente inferior a las cuotas mensuales establecidas.

Legislación

España

Orden ICT/736/2023, de 5 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica en el sector del Vehículo Eléctrico y Conectado, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y la convocatoria de ayudas a proyectos de producción de baterías del vehículo eléctrico del año 2023

Para acceder a los fondos europeos «Next Generation EU» en España se aprobó el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. En este contexto, la presente Orden responde a la necesidad de recoger las modificaciones realizadas en la regulación en materia de ayudas al Estado y las bases reguladoras aplicables a las próximas convocatorias de ayudas, que tienen como fuente normativa el Marco Temporal de Crisis y Transición y el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014.

La concesión de ayudas se estructura en dos secciones, A y B. La primera está enfocada en incentivar la inversión en capacidad industrial de baterías destinadas al vehículo eléctrico, sus componentes esenciales y la producción o recuperación de materias primas fundamentales necesarias; la segunda, en apoyar planes de inversión orientados a la cadena de valor industrial del vehículo eléctrico y conectado, sus sistemas, subsistemas y componentes, y ciertos sistemas de infraestructura auxiliares necesarios para su despliegue.

El plazo para la convocatoria de la sección A, comenzó el 17 de julio y finaliza el 15 de septiembre de 2023. La convocatoria de la sección B fue publicada en el *BOE* el pasado 21 de julio y completaría esta segunda ronda de ayudas. El plazo para presentar las solicitudes es del 16 de agosto hasta el 15 de septiembre, coincidiendo con la fecha fin de la sección A.

Respecto a la primera convocatoria de ayudas, se han realizado una serie de mejoras, como, por ejemplo, la extensión del plazo máximo de ejecución de las inversiones para la nueva orden de bases, o el nuevo régimen de garantías, así como un nuevo mecanismo de desembolso de las ayudas, y el aumento de la proporción máxima de costes subvencionables del capítulo de edificación e instalaciones.

Algunas de las características a resaltar de las ayudas para ambas secciones, A y B, son:

— Las ayudas se articularán en convocatorias en régimen de concurrencia no competitiva, abiertas, de carácter anual, siendo el procedimiento de comprobación y selección por orden de presentación.

— Se realizará una convocatoria por cada una de las secciones.

— Estas ayudas se financiarán, en su componente de subvención y/o de préstamo.

— El ámbito geográfico de aplicación será la totalidad del territorio nacional.

— Podrán acogerse las sociedades mercantiles con personalidad jurídica propia, legalmente constituidas en España y debidamente inscritas en el registro correspondiente, con independencia de su tamaño, que desarrollen una actividad industrial en alguno de los sectores recogidos para cada sección en el anexo I de esta orden y que no formen parte del sector público.

— La ayuda concedida se realizará en un solo pago anticipado para cada tipo de ayuda.

— Todas las fases del procedimiento se realizarán de forma telemática, así como la presentación de la solicitud y de la documentación requerida.

— Las entidades interesadas deberán inscribirse como tales, en el Registro estatal de entidades interesadas en el PERTE.

— La ayuda ha de tener un efecto incentivador sobre la actividad de la empresa, esto es, que la presentación de la solicitud ha de ser antes del inicio de los trabajos para los cuales se solicita la ayuda.

Europa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas armonizadas para un acceso justo a los datos y su utilización (Ley de Datos)

La propuesta considera que, en el contexto actual, el volumen de datos ha aumentado exponencialmente, pese a que no se utilizan o no existe acceso general a los mismos y su valor se concentra en unas pocas empresas, lo que no permite sacar todo su potencial. Por ello el legislador europeo considera que es necesario garantizar medidas que ofrezcan oportunidades para todos los actores y que favorezcan el desarrollo de la economía de datos europea. La normativa tiene su origen en el Programa de trabajo de la Comisión para 2020, que engloba la Estrategia Europea de Datos, la cual tiene por objeto construir un mercado único de datos y conseguir que Europa sea líder mundial en la economía ágil de los datos.

Con este fin, la Ley de Datos —o *Data Act*— establece normas armonizadas (i) sobre la puesta a disposición de los datos generados por el uso de un producto o servicio relacionado para el usuario de dicho producto o servicio, (ii) sobre la puesta a disposición de datos por parte de los titulares de datos para los destinatarios de datos y (iii) sobre la puesta a disposición de datos por parte de los titulares de datos para organismos

del sector público o instituciones, organismos y órganos de la Unión, cuando exista una necesidad excepcional. Su ámbito de aplicación afecta a los fabricantes de productos y proveedores de servicios relacionados introducidos en la Unión y a sus usuarios; a los titulares de datos; a los destinatarios de datos; a los organismos del sector público e instituciones y a los proveedores de servicios de tratamiento de datos.

Resulta muy relevante la obligación de hacer por defecto accesibles los datos generados por el uso de los productos y servicios relacionados, por el propio diseño y fabricación del producto o servicio, para sus usuarios. En el caso de que el usuario no pueda acceder directamente hay que tener en cuenta que el titular deberá facilitar dichos datos, sin demora indebida, gratuitamente y siempre que proceda de forma continua y en tiempo real. El usuario también podrá solicitar al titular de los datos que ponga a disposición de un tercero los datos generados por el uso de un producto o servicio relacionado, a la mayor brevedad posible y gratuitamente para éste. Estas obligaciones no serán aplicables a los datos generados por el uso de productos fabricados o de servicios relacionados prestados por microempresas o pequeñas empresas. Cuando un titular de datos tenga que facilitar los datos a un destinatario lo hará de forma justa y no discriminatoria, y podrá acordar con el destinatario una compensación razonable, que en el caso de tratarse de una microempresa o de una pequeña empresa será igual o inferior a los costes derivados de la propia puesta a disposición por parte del titular.

Este reglamento prevé que el titular de datos pueda aplicar medidas técnicas de protección, como contratos inteligentes, para impedir el acceso no autorizado a los datos y garantizar las disposiciones establecidas, así como las condiciones contractuales acordadas, pero sin que estas supongan un obstáculo para facilitar los datos a terceros a petición del usuario.

Se establece la adopción de una serie de medidas para garantizar que los clientes de un servicio puedan cambiar a otro servicio de tratamiento de datos que cubra el mismo tipo de servicio, prestado por otro proveedor. Esto implica que los proveedores tendrán que eliminar los obstáculos comerciales, técnicos, contractuales y organizativos que impidan poner fin al contrato del servicio, celebrar nuevos acuerdos con otro proveedor que cubra el mismo tipo de servicios, transferir datos, aplicaciones y otros activos digitales o mantener la equivalencia funcional del servicio. También contempla previsiones respecto a las cláusulas relativas al cambio de proveedor de servicios de tratamiento de datos que deberán establecerse en un contrato escrito. El proveedor garantizará el proceso de cambio de todos los datos y si fuera técnicamente posible, lo completará y velará por la plena continuidad de los servicios. El contrato deberá incluir una especificación detallada de todas las categorías de datos y aplicaciones exportables durante el proceso de cambio, que tendrá que contener como mínimo todos los datos importados por el cliente y todos los creados durante el servicio, y acordar un plazo para ello que será mínimo de 30 días naturales. Para llevar a cabo ese traspaso de datos, el proveedor podrá requerir el pago de una tasa hasta tres años después de la entrada en vigor del Reglamento.

Muy relevantes son también los requisitos establecidos en materia de interoperabilidad, por los cuales los operadores de espacios de datos deberán describir de manera suficiente el contenido del conjunto de los datos o las restricciones de uso para que el destinatario pueda encontrarlos y acceder a ellos. Las estructuras de datos, los formatos o las listas códigos se describirán de manera que sean de acceso público y coherentes. Para facilitar el intercambio de datos tendrán que contar, por ejemplo, con interfaces de programación de aplicaciones y deberán describirse en la medida suficiente para permitir el acceso automático de datos y su transmisión

automática entre las partes, de forma continua o en tiempo real y de forma legible.

El reglamento contempla que para aquellos casos en los que el proveedor de una aplicación utilice contratos inteligentes o, la persona cuya actividad profesional implique la utilización de contratos inteligentes para terceros, para la puesta a disposición de datos tendrá que cumplir una serie de requisitos esenciales cómo que su diseño no permita manipulaciones por terceros, o que prevea la posibilidad de archivar los datos de las transacciones. Cuando se utilice este tipo de contratos se deberá realizar una evaluación de conformidad conforme a los requisitos necesarios (de sostenibilidad, seguridad, etiquetado, información y diligencia debida) y expedirá una declaración UE de conformidad.

Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE

El Consejo adoptó el 10 de julio de 2023 este reglamento que refuerza las normas en materia de sostenibilidad aplicables a pilas, baterías y sus residuos.

El reglamento establece requisitos de sostenibilidad, seguridad, etiquetado e información para permitir la introducción en el mercado o la puesta en servicio de pilas o baterías, los requisitos para la recogida, el tratamiento y el reciclado de los residuos de pilas y baterías, así como obligaciones de diligencia debida a los operadores económicos y en materia de contratación pública ecológica. El reglamento debe aplicarse a todo tipo de pilas y baterías, con independencia de que se hayan producido en la Unión o se hayan importado. También se aplicará independientemente de si la pila o batería es incorporada en otros productos o transportes o si se introduce como pieza separada.

Es de gran relevancia la obligación por la cual las baterías para vehículos eléctricos y las baterías industriales recargables con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh y las baterías para medios de transporte ligeros, deberán ir acompañadas de una declaración sobre la huella de carbono y determinada información mínima, como, por ejemplo, información administrativa sobre el fabricante, el modelo de batería, la ubicación geográfica de la fábrica o la huella de carbono.

Las baterías para vehículos eléctricos, las baterías industriales recargables con una capacidad superior a 2 kWh y las baterías para medios de transporte ligeros llevarán una etiqueta visible, claramente legible e indeleble en la que se indique la huella de carbono y se declare la clase de rendimiento en términos de huella de carbono a la que corresponda el modelo de batería pertinente por planta de fabricación.

También se introducen requisitos de rendimiento y durabilidad, para ajustar los parámetros de rendimiento electroquímico y durabilidad, dependiendo del tipo de pila o batería de que se trate (según sean pilas portátiles de uso general o baterías industriales recargables, baterías para medios de transporte ligeros o baterías para vehículos eléctricos).

Otra novedad es la que viene establecida en el artículo 11, por el cual las pilas y baterías portátiles incorporadas en aparatos (con excepciones, no todas van a poder) serán fácilmente extraíbles y sustituibles por los usuarios finales o por operadores independientes durante la vida útil del aparato, o a más tardar al finalizar su vida útil. A efectos de la ley, se considera fácil de sustituir cuando puede retirarse de un producto utilizando herramientas comercialmente dispo-

nibles y sin necesidad de utilizar herramientas especializadas ni herramientas protegidas por derechos, energía térmica o disolventes para desmontar el producto. Sin embargo, en el caso de baterías incorporadas en medios de transporte ligeros tendrán que ser fácilmente extraíbles y sustituibles por un profesional independiente en cualquier momento durante la vida útil del producto, y que ello no afecte a su funcionamiento, al rendimiento ni a la seguridad del aparato o medio de transporte ligero. Muy relevante es la obligación que se impone al sujeto que introduzca en el mercado productos que lleven incorporadas pilas o baterías portátiles o baterías para medios de transporte ligeros, de garantizar que éstas estén disponibles como pieza de recambio durante mínimo 5 años después de introducir dicho producto en el mercado, con un precio razonable y no discriminatorio para profesionales independientes y los usuarios finales.

Las pilas o baterías portátiles recargables, las de medios de transporte ligeros y las baterías para arranque, encendido o alumbrado llevarán una etiqueta que contenga información sobre su capacidad. Las pilas o baterías portátiles no recargables llevarán una etiqueta que contenga información sobre su duración media mínima y una indicación de «no recargable». Todas las pilas o baterías llevarán marcado el símbolo de recogida separada de pilas o baterías.

Se introduce también la obligación de incorporar, a las baterías industriales recargables y las baterías para vehículos eléctricos con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh, un sistema de gestión de la batería que contenga los datos sobre los parámetros para determinar el estado de salud y la vida útil prevista de las baterías.

Así mismo se establecen unos procedimientos de evaluación de la conformidad determinados dependiendo de si las pilas o baterías son fabricadas en serie o no. La declaración de la UE de conformidad indicará que se ha demostrado el cumplimiento de los requisitos especificados de sostenibilidad y seguridad y de etiquetado e información de acuerdo con el modelo establecido en la propia normativa, y se ajustará al modelo establecido en la propia ley.

Será obligatorio incluir el marcado CE, sujeto a los principios generales establecidos en el Reglamento 765/2008 por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado, relativos a la comercialización de los productos, el cual contiene los principios generales del marcado CE, entre otros, que el marcado será colocado solo por el fabricante o representante autorizado. El marcado CE se colocará en la pila o batería de manera visible, legible e indeleble y deberá colocarse antes de que la pila o batería se introduzca en el mercado o se ponga en servicio e irá seguido del número de identificación del organismo notificado cuando así se precise.

El reglamento prevé obligaciones específicas a los distintos operadores económicos; esto es, a los fabricantes, a los operadores que introducen en el mercado baterías industriales recargables y baterías para vehículos eléctricos con almacenamiento interno y una capacidad superior a 2 kWh, a los representantes autorizados, a los importadores, a los distribuidores, y a los prestadores de servicios logísticos.

En relación con las políticas de diligencia debida, los operadores económicos que introduzcan en el mercado o pongan en servicio pilas o baterías cumplirán con las obligaciones de diligencia debida establecidas, y establecerán y aplicarán dichas políticas.

Los productores de pilas y baterías tendrán una responsabilidad ampliada respecto de las

pilas y baterías que comercialicen por primera vez en el territorio del Estado miembro. Esta responsabilidad incluye obligaciones como la de organizar la recogida separada de los residuos de pilas y baterías o la de informar sobre el cumplimiento de las obligaciones relativas a las pilas y baterías comercializadas por primera vez en el territorio de un Estado miembro.

En cuanto a la recogida de residuos de baterías portátiles, sus productores o las organizaciones competentes de responsabilidad del productor garantizarán que todos los residuos de pilas o baterías portátiles sean recogidos por separado en el territorio del Estado en el que se comercialicen por primera vez.

Otra novedad de este reglamento es la creación del pasaporte de baterías. A partir del 1 de enero de 2026 todas las baterías industriales y las baterías para vehículos eléctricos introducidas en el mercado o puestas en servicio con una capacidad superior a 2 kWh dispondrán de un registro electrónico, el cual estará vinculado a la información sobre características básicas de cada tipo y modelo de batería almacenada en las fuentes de datos del sistema.

En conclusión, se espera que con el cumplimiento de estas medidas se asegure la transición hacia una economía circular, que contribuyan al correcto funcionamiento del mercado interior europeo y que asegure un nivel de protección elevado del medio ambiente.

Noticias

Europa

La UNECE adopta distintas normativas innovadoras en relación con las baterías para vehículos pesados, otra para introducir una metodología para medir las emisiones de partículas de los sistemas de frenado de automóviles y furgonetas y otra relativa a la medición de las emisiones del tubo de escape en condiciones reales de conducción

La Comisión Económica de las Naciones Unidas (UNECE, por sus siglas en inglés) cuenta con un Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) (el «Foro»), un grupo de trabajo que desarrolla marcos regulatorios relacionados con la seguridad y el desempeño ambiental de los vehículos, sus subsistemas y partes. Este Foro administra tres principales acuerdos internacionales de las Naciones Unidas relativos a los vehículos de motor[1] a los cuales pueden adherirse voluntariamente los Estados miembro de las Naciones Unidas. También cuenta con las Regulaciones Técnicas Globales de las Naciones Unidas sobre el rendimiento y procedimientos de prueba armonizados a nivel mundial, los cuales deben ser integrados en la legislación nacional de los países que deseen aplicarlos.

En este contexto, se están desarrollando distintas propuestas normativas, una de ellas, relativa a los requisitos de durabilidad de baterías para vehículos eléctricos pesados, como autobuses o camiones. Ya en marzo de 2022, el Foro adoptó

[1] Los Acuerdos de 1958 y 1998, sobre los reglamentos para la certificación de vehículos nuevos, que incluyen los requisitos de funcionamiento, y el Acuerdo de 1997, sobre las reglas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.

la Regulación Técnica Global No. 22 de la ONU por la que se establecen los requisitos mínimos de rendimiento para la durabilidad de la batería de los vehículos eléctricos ligeros.

En este sentido, se ha decidido desarrollar unas disposiciones similares para vehículos eléctricos pesados bajo un nuevo Reglamento Técnico Global de la ONU, un procedimiento armonizado internacionalmente para evaluar y poder comparar la durabilidad de las baterías entre diferentes modelos y fabricantes de este tipo de vehículos. Se prevé que este nuevo reglamento finalice a mediados de 2024 para su consideración por parte del Foro.

Otra regulación adoptada recientemente por el Foro es la que introduce un método para medir las emisiones de los sistemas de frenado del vehículo en condiciones de laboratorio repetibles y reproducibles, siendo la primera herramienta regulatoria en el mundo que analiza las emisiones de partículas que no son de escape. Los países que decidan transponer la propuesta a su legislación nacional estarán encargados de definir los límites de emisión de partículas de freno. En la Unión Europea, el reglamento se utilizará para medir las partículas de los frenos en el marco de la propuesta legislativa prevista Euro7, que determinará los techos de emisión.

También se está desarrollando una metodología similar para los sistemas de frenado de vehículos pesados.

Por último, la UNECE también ha adoptado un nuevo reglamento llamado «United Nations Regulation on global Real Driving Emissions» (Global RDE) el cual servirá para la medición de las emisiones en la mayoría de las condiciones de conducción, que permitirá tener una imagen más fiel de las emisiones contaminantes del tubo de escape de los vehículos. De acuerdo con lo establecido en el reglamento, las emisiones resultantes en condiciones reales de conducción no deben exceder los límites de laboratorio en más del 10% para los óxidos de nitrógeno y el 34% para partículas.

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

Ainara Rentería Tazo

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

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

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