

Ejecución de sentencias del TJCE: situación actual

14 de enero de 2025

El siguiente resumen muestra el estado de las diversas actividades de la GVA para hacer cumplir las recientes sentencias del ^{TJCE}¹ contra los fabricantes de vehículos. Para más detalles sobre las sentencias y el procedimiento, consulte nuestro memorando de 29 de noviembre de 2023.

Nota: Los procedimientos mencionados pueden estar en curso. Cuando ya se han dictado medidas cautelares, hay cuestiones formales que considerar. Cabe esperar que se interpongan recursos ante las instancias.

A. Pasarelas seguras

I. Procedimiento de la FCA ante el Tribunal Regional de Colonia

El procedimiento contra Stellantis Europe S.p.A. (anteriormente FCA Italy S.p.A.) ante el Regional de Colonia, en cuyo marco se planteó la remisión al TJCE en relación con Secure Gateways, ha concluido con éxito en primera . En su sentencia de 15 de mayo de 2024, el Tribunal Regional de Colonia estimó íntegramente la demanda interpuesta por A.T.U y Carglass. El tribunal siguió la argumentación de los demandantes y consideró que las Secure Gateways son inadmisibles como condiciones no previstas en el Reg- lamento. Las consideraciones de ciberseguridad tampoco justifican la restricción de acceso al puerto DAB. Por otra parte, la ciberseguridad debe garantizarse de forma que no afecte al derecho de acceso.

Stellantis ha presentado un recurso contra la sentencia. La vista oral del procedimiento de apelación ante el Tribunal Regional Superior de Colonia tuvo lugar el 13 de diciembre de 2024. Allí, el tribunal dejó claro que considera correcta la sentencia de primera instancia del Tribunal Regional de Colonia y se inclina por desestimar el recurso. La sentencia se dictará el 17 de enero de 2025.

¹ Sentencia de 27 de octubre de 2022, asunto C-390/21, ADPA/GVA ./. PSA (acceso a RMI); sentencia de 5 de octubre de 2023, asunto C-296/22, A.T.U/Carglass ./. FCA Italy ("Secure Gateways"); sentencia de 9 de noviembre de 2023, asunto C-319/22, GVA ./. Scania (RMI como conjuntos de datos, VIN).

II. Obtención de medidas cautelares e inicio de acciones principales

Por lo que respecta al acceso sin restricciones al puerto DAB (no se permiten "pasarelas seguras"), la GVA envió inicialmente cartas de advertencia a 16 fabricantes de vehículos. Después de que ninguno de los fabricantes de vehículos emitiera la declaración de cese y desistimiento requerida, la GVA solicitó a varios tribunales alemanes medidas cautelares contra cinco fabricantes de vehículos seleccionados. Esta selección de fabricantes se basó en consideraciones estratégicas (por ejemplo, afiliación a un grupo) y de interés:

- **Mercedes-Benz AG**
- **Hyundai Motor Company**
- **Renault S.A.S.**
- **Alfa Romeo S.p.A.**
- **Skoda Auto a.s.**

Después de recibir información de que **BMW AG** también estaba haciendo que el acceso al puerto OBD dependiera del registro (al igual que Mercedes a través de los fabricantes de dispositivos de diagnóstico), emitimos una carta de advertencia a BMW a finales de diciembre de 2023 y presentamos una solicitud de medida cautelar ante el Tribunal Regional de Múnich el 8 de enero de 2024.

Todos los tribunales ante los que se interpuso la demanda dictaron inicialmente las medidas cautelares solicitadas (sólo en el caso de Skoda se ha levantado recientemente la medida cautelar; véanse los detalles más abajo). Los mandamientos judiciales prohíben a los fabricantes de vehículos, bajo amenaza de multas sustanciales (pagaderas al Estado), restringir el acceso al puerto DAB exigiendo el registro del usuario y, en algunos casos, una conexión a Internet con el servidor del fabricante. Las medidas cautelares entran en vigor en cuanto se notifican a los fabricantes. (Sólo para Alfa Romeo el tribunal competente ha concedido un periodo de conversión hasta el 12 de septiembre de 2024, que ya ha expirado).

1. Mercedes-Benz AG

La medida cautelar contra **Mercedes-Benz AG** fue notificada por un agente judicial el 18 de diciembre de 2023. Mercedes había vinculado el acceso al puerto DAB al registro del usuario. Este registro debía ser garantizado por los fabricantes de herramientas de diagnóstico en virtud de sus contratos con Mercedes. La sentencia contra Mercedes se dictó en rebeldía, ya que Mercedes no había enviado a un representante a la vista prevista ante el Tribunal Regional de Stuttgart. Mercedes ha recurrido esta sentencia en rebeldía. En su sentencia de 27 de febrero de 2024, el Tribunal Regional de Stuttgart confirmó la medida cautelar.

Mercedes ha **recurrido** la sentencia. La vista oral del procedimiento de apelación ante el Tribunal Regional Superior de Stuttgart tuvo lugar el 15 de agosto de 2024. El Tribunal Regional Superior dictó sentencia el 10 de octubre de 2024 y desestimó el recurso de Mercedes en su totalidad. Mercedes ya no puede recurrir esta sentencia. El tribunal examinó detalladamente las cuestiones de procedimiento y de fondo y

finalmente dio la razón a la GVA en todos los puntos. Esta es ahora la primera decisión de un tribunal regional superior a la que se puede hacer referencia en todos los demás procedimientos de "Pasarelas seguras" y, como ha demostrado la experiencia, es probable que sea utilizada como guía por los tribunales que decidan el caso.

En el procedimiento de medidas cautelares, Mercedes también solicitó que se concediera a GVA un plazo para presentar una acción sobre el fondo / acción principal (esto es procesalmente posible y habitual). GVA presentó la demanda principal dentro de plazo el 8 de abril de 2024. A continuación, Mercedes presentó su escrito de contestación, al que GVA respondió el 23 de agosto de 2024. Mientras tanto, la medida cautelar sigue en vigor. Al aplicar la medida cautelar, Mercedes ya se ha puesto en contacto con sus socios contractuales (fabricantes de herramientas de diagnóstico) y les ha informado de que se han suspendido las cláusulas contractuales infractoras. Sin embargo, Mercedes sigue exigiendo que los fabricantes de equipos de diagnóstico obtengan certificados digitales para el acceso al OBD. Por ello, la GVA ha prorrogado la acción principal a este respecto hasta el 23 de agosto de 2024. Mercedes se opuso a la ampliación de demanda el 15 de octubre de 2024 y presentó una declaración detallada el 20 de diciembre de 2024. GVA puede responder a esta declaración antes del 17 de febrero de 2025. La vista oral tendrá lugar el 26 de junio de 2025.

2. BMW AG

La medida cautelar contra **BMW AG** obtenida el 7 de febrero de 2024 fue notificada por un agente judicial el 16 de febrero de 2024. Por lo tanto, está en vigor. Además, BMW ya se ha puesto en contacto con sus socios contractuales y les ha informado de la suspensión de las cláusulas contractuales pertinentes. Casi un año después, en un escrito fechado el 2 de enero de 2025, BMW ha presentado una oposición contra la medida cautelar (en principio, la oposición en los procedimientos de medidas cautelares no está sujeta a un plazo determinado). La GVA se pronunciará sobre los motivos de la oposición. La vista oral sobre la oposición tendrá lugar el 26 de febrero de 2025 ante el Tribunal Regional de Munich.

Al igual que Mercedes, BMW también ha solicitado que se fije un plazo para que la GVA interponga un recurso sobre el fondo (recurso principal). La GVA interpuso su acción principal dentro de plazo el 19 de marzo de 2024, tras lo cual BMW presentó su escrito de contestación. La GVA respondió el 8 de octubre de 2024 al escrito de contestación. Al igual que en el procedimiento contra Mercedes, la GVA también ha ampliado la demanda en el curso de esta declaración, ya que BMW (al igual que Mercedes) está cumpliendo con la medida cautelar, pero sigue exigiendo un token electrónico (certificados digitales) para el acceso al OBD. BMW contestó a la reclamación ampliada en un comunicado de 21 de noviembre de 2024, al que GVA respondió en un comunicado de 27 de noviembre de 2024. La vista oral tuvo lugar el 4 de diciembre de 2024 ante el Tribunal Regional de Múnich. BMW presentó un nuevo escrito tras la vista, al que GVA responderá de nuevo antes de que se dicte sentencia el 12 de marzo de 2025.

3. Renault S.A.S.

Según el tribunal, **Renault S.A.S.** también ha sido notificada y, por tanto, la medida cautelar está en vigor. Renault ya no podrá supeditar el acceso al puerto DAB al registro del usuario en el fabricante del dispositivo de diagnóstico y/o a una conexión a Internet a un servidor designado por Renault.

Renault no respondió inicialmente al requerimiento. Por lo tanto, en una carta de 5 de marzo de 2024, solicitamos a Renault que presentara una denominada declaración final, es decir, que reconociera el requerimiento judicial como definitivo y vinculante. Al mismo tiempo, nos pusimos en contacto con la filial alemana. Ninguno de los dos respondió a nuestras cartas.

Sin embargo, Renault ha denunciado ante un tribunal francés una violación del derecho a ser oído por el requerimiento alemán. Renault alega que un requerimiento que, como en este caso, se dicta sin audiencia oral viola principios fundamentales del ordenamiento jurídico francés (violación del "ordre public") y, por lo tanto, no debe ejecutarse en Francia. Los colegas de Osborne Clarke en Francia están llevando el procedimiento ante el tribunal francés. La sentencia del tribunal francés debía anunciarse el 8 de enero de 2025, pero aún no se ha enviado a las partes. El procedimiento francés no influye en la validez de la medida cautelar en Alemania.

A mediados de diciembre de 2024, nos enteramos de que Renault no está cumpliendo con la medida cautelar: Renault ha informado a los fabricantes de herramientas de diagnóstico en diciembre de 2024 que está aumentando los precios en los contratos que contienen las restricciones ilegales del puerto OBD. Esto demuestra que, desde el punto de vista de Renault, el contrato debería seguir aplicándose sin cambios (con la única excepción de los precios, que también son ilegales, véase más adelante) y que Renault sigue insistiendo en las obligaciones contractuales relativas al requisito de registro y conexión a Internet. Por ello, el 18 de diciembre de 2024, GVA presentó ante el Tribunal Regional de Düsseldorf una solicitud de orden administrativa por incumplimiento de la medida cautelar. Esto constituye una medida de ejecución y por objeto que el tribunal imponga una multa sustancial a Renault. La solicitud de orden administrativa aún no se ha notificado en Francia.

Además, la GVA presentó la demanda principal contra Renault el 30 de septiembre de 2024. Dado que Renault exige el pago de considerables tasas por el acceso al OBD, además de la matriculación y la conexión a Internet, esto también se convirtió en objeto del procedimiento principal. Por otra parte, la GVA hace valer la denominada reclamación por apropiación indebida de beneficios en virtud del artículo 10 de la UWG. Se trata de una reclamación que, en principio, sólo pueden hacer valer las asociaciones y que tiene por objeto garantizar que Renault debe entregar al presupuesto federal los beneficios que ha obtenido mediante el cobro no autorizado de tasas.

Mientras tanto, se ha designado a un bufete de abogados para representar a Renault y éste ha anunciado su voluntad de defenderse. Renault tiene hasta el 20 de enero de 2025 para responder al escrito de demanda.

4. Alfa Romeo S.p.A. y Stellantis Europe S.p.A.

Alfa Romeo S.p.A. fue notificada el 8 de mayo de 2024. Alfa Romeo se opuso a la medida cautelar, solicitó la suspensión temporal de la ejecución de la medida cautelar y, con carácter subsidiario, una prórroga del plazo de conversión. Tras la vista oral celebrada el 4 de junio de 2024 y después de llegar a un acuerdo

fracasaron las negociaciones, el Tribunal Regional de Hamburgo confirmó de nuevo la medida cautelar en su sentencia de 2 de julio de 2024. El LG de Hamburgo siguió a la GVA en (casi) todos los puntos. Sin embargo, concedió a Alfa Romeo un período de conversión de aproximadamente 2 meses (en lugar de los 9 meses solicitados por Alfa) (véase más arriba). Después del 12 de septiembre de 2024, Alfa Romeo ya no podrá introducir en el mercado alemán vehículos que tengan prohibidas las restricciones de acceso al puerto DAB.

Alfa Romeo ha reconocido el auto de medidas cautelares como definitivo y vinculante emitiendo una declaración final. Debido a las características especiales de los procedimientos de medidas cautelares, la sentencia (y por lo tanto también la declaración final) no cubre la retirada de vehículos que ya están en el mercado.

Sin embargo, este obstáculo procesal no existe en el procedimiento principal. Por ello, GVA interpuso la demanda principal el 30 de octubre de 2024 y la dirigió adicionalmente contra Stellantis Europe S.p.A. Ambos fabricantes de vehículos imponen las mismas condiciones no autorizadas.

Los principales procedimientos se refieren a la conexión no autorizada a Internet y el requisito de registro (también cuando se aplica a través de los fabricantes de herramientas de diagnóstico) y el cobro no autorizado de tasas. GVA también presenta una demanda por apropiación indebida de beneficios en virtud del artículo 10 de la UWG (al igual que hizo con Renault). El escrito de demanda aún no ha sido notificado por el Tribunal Regional de Colonia (Italia). Regularmente nos informamos con el tribunal sobre la situación.

5. Skoda Auto a.s.

En el asunto **Skoda Auto a.s.**, la medida cautelar fue notificada por el Tribunal Regional de Frankfurt a.M. en la República Checa el 16 de julio de 2024 después de casi 8 meses (y entretanto pérdida del por parte del tribunal). Skoda presentó entonces una oposición a la medida cautelar el 24 de julio de 2024. GVA ya ha contestado a los motivos de oposición. Como Skoda volvió a presentar una respuesta el 5 de septiembre de 2024 a la declaración de GVA, GVA también presentó otra declaración escrita al tribunal el 16 de octubre de 2024.

La vista oral tuvo lugar el 1 de noviembre de 2024. En ella, el juez dejó claro que estaba de acuerdo con la GVA en cuanto al fondo, es decir, que en su opinión Skoda había infringido la ley de homologación de tipo. Sin embargo, parecía tener dudas sobre el procedimiento, especialmente en relación con el largo plazo de entrega (en el que la GVA no podía influir, y que se debía principalmente a la pérdida del expediente en el juzgado).

El 13 de noviembre, el Tribunal Regional de Frankfurt levantó el requerimiento por las razones procesales indicadas en la vista oral. Por razones estratégicas, GVA ha decidido no recurrir la sentencia del Tribunal Regional de Frankfurt, lo que significa que la medida cautelar contra Skoda ya no está en vigor.

6. Hyundai Motor Company

En cuanto a **Hyundai Motor Company**, el servicio exterior ya se inició en diciembre de 2023 y se completó finalmente el 7 de octubre de 2024.

La GVA puede ahora ejecutar el requerimiento. Como Hyundai no cumple el requerimiento, la GVA presentó (como en el caso de Renault) una solicitud de orden administrativa ante el Tribunal Regional de Berlín el 22 de noviembre de 2024 (esto constituye una medida de ejecución). Hyundai tiene hasta el 24 de enero de 2025 para la solicitud de orden administrativa.

Mientras tanto, Hyundai ha anunciado dentro y fuera de los tribunales su intención de presentar una objeción contra la orden judicial.

Además, Hyundai ya se había mostrado dispuesta a dialogar antes de que se notificara el requerimiento judicial. Se han mantenido conversaciones personales y correspondencia extrajudicial, y se prevén más. El tema de las conversaciones no son sólo las restricciones al puerto DAB por parte de Hyundai, sino también el acceso a RMI (véase B.). Además, las conversaciones versan también sobre el comportamiento de **Kia Corporation**, que también está dispuesta a hablar.

7. Resumen

En resumen, la situación es la siguiente (eV son las siglas de "einstweilige Verfügung", que significa medida cautelar):

<p>Mercedes-Benz AG</p>	<p>eV obtenido y notificado; recurso interpuesto por Mercedes; recurso desestimado por OLG Stuttgart el 10 de octubre de 2024; no hay más legales (recurso adicional) para Mercedes;</p> <p>GVA presentó una demanda principal y Mercedes presentó su escrito de contestación; el 23 de agosto, GVA respondió al escrito de contestación y amplió la demanda; Mercedes se opuso a la ampliación de la demanda y presentó un escrito detallado el 20 de diciembre de 2024; GVA tiene hasta el 17 de febrero de 2025 para responder de nuevo; la vista oral tendrá lugar el 26 de junio de 2025.</p>
<p>BMW AG</p>	<p>eV obtenido y notificado; BMW presentó una oposición contra el eV en un escrito fechado el 2 de enero de 2025; GVA comentará los motivos de la oposición; la vista oral sobre la oposición tendrá lugar el 26 de febrero de 2025 ante el Tribunal Regional de Múnich.</p> <p>GVA ha presentado una demanda principal; BMW presentó su escrito de contestación; GVA comentó el escrito de contestación y amplió la demanda; BMW respondió entonces a la demanda ampliada y GVA volvió a comentar este escrito; la vista oral tuvo lugar el 4 de diciembre de 2024; BMW presentó un nuevo escrito al que GVA responderá antes de que se dicte sentencia el 12 de marzo de 2025.</p>

<p>Renault S.A.S.</p>	<p>eV obtenido y notificado; Renault emprende acciones contra la ejecución del eV en Francia; el 18 de diciembre de 2024, GVA presentó una solicitud de orden administrativa por violación del eV por parte de Renault ante el Tribunal Regional de Düsseldorf, que aún no ha sido notificada en Francia.</p> <p>GVA presentó la demanda principal el 30 de septiembre de 2024; Renault tiene hasta el 20 de enero de 2025 para responder al escrito de demanda.</p>
<p>Alfa Romeo S.p.A.</p>	<p>eV obtenido y notificado; Alfa presentó oposición; vista oral el 4 de junio de 2024; tras la oposición de Alfa Romeo, el Tribunal Regional de Hamburgo confirmó el eV una vez más (con un plazo de conversión para Alfa del 12 de septiembre de 2024, que ya ha expirado); Alfa Romeo reconoció el eV como definitivo y vinculante mediante la presentación de una declaración final.</p> <p>Demanda principal con otras peticiones presentada el 30 de octubre de 2024 (también contra Stellantis Europe S.p.A.); actualmente, la notificación está siendo efectuada en Italia por el Tribunal Regional de Colonia.</p>
<p>Skoda Auto a.s.</p>	<p>Tras la vista oral celebrada el 1 de noviembre de 2024, el Tribunal Regional Fráncfort levantó la eV mediante sentencia de 13 de noviembre de 2024; por razones estratégicas, la GVA no ha presentado recurso contra la sentencia, por lo que la eV ya no está en vigor.</p>
<p>Hyundai Motor Company</p>	<p>eV obtenido y notificado; Hyundai ha anunciado dentro y fuera de los tribunales su intención de presentar una oposición contra el eV; no obstante, Hyundai ha manifestado su voluntad de proseguir las conversaciones;</p> <p>La GVA ha presentado una solicitud de orden administrativa como medida de ejecución de la eV; Hyundai tiene hasta el 24 de enero de 2025 para pronunciarse al respecto.</p>

III. Próximos pasos

Una vez cumplidas todas las medidas cautelares, es importante determinar si los fabricantes de vehículos siguen restringiendo el acceso al puerto DAB y en qué medida. Por cada violación de las medidas cautelares, la GVA puede solicitar al tribunal la imposición de una multa administrativa al fabricante de vehículos (pagadera al Estado). La multa es de hasta 250.000,00 euros por infracción. La GVA ya ha presentado solicitudes de este tipo contra Renault y Hyundai (véase más arriba).

Las infracciones deben probarse; para ello, el VAB depende de la información y las pruebas del mercado.

B. Acceso a RMI como archivos (incl. VIN)

I. Cartas de advertencia y comentarios

En diciembre de 2023, se advirtió a 24 fabricantes de vehículos en relación con el suministro de RMI, incluido el VIN, en forma de registros de datos legibles por máquina y procesables electrónicamente. GVA y la empresa Sendatzki + Rosenthal Autoteile und Lacke GmbH & Co KG actuaron como demandantes conjuntos por razones de procedimiento civil.

En concreto, los demandantes han exigido que los fabricantes de vehículos se comprometan a proporcionar RMI de la siguiente manera:

1. **todos los RMI, incluidos los VIN** forma de ficheros cuyo formato sirva para el tratamiento electrónico directo de los conjuntos de datos contenidos en dichos ficheros (definición por el TJCE del criterio "legibles por máquina y tratables electrónicamente")
2. **la información sobre piezas** de recambio, además, como base de datos independiente, en la que toda la información sobre piezas de recambio vinculada al número de bastidor puede consultarse en forma de archivos (véase más arriba) introduciendo el número de bastidor
3. **todos los números de bastidor actuales** de sus propios vehículos por separado en forma de ficheros.

Ninguno de los fabricantes de vehículos ha presentado aún la declaración de compromiso exigida.

En la medida en que fabricantes de vehículos como el Grupo Volkswagen, BMW y Daimler Trucks se han pronunciado sobre el contenido, rechazan las alegaciones formuladas. En particular, argumentan que ya cumplen los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/858 para el suministro de información. Esto no es coherente con los hechos de que disponemos y se basa en gran medida en lo que consideramos una interpretación incorrecta de la sentencia.

II. Procedimiento adicional / próximos pasos

Sobre la base de las reacciones hasta la fecha, es necesario mejorar la situación competitiva del mercado libre obligando a los fabricantes de vehículos que no hagan las declaraciones exigidas a cumplir sus obligaciones legales ante los tribunales. Por lo tanto, el siguiente paso consiste en aclarar plenamente los hechos pertinentes. Para ello, hemos solicitado al mercado información sobre qué fabricantes de vehículos facilitan qué información y de qué manera. También en este caso será fundamental reunir pruebas que puedan utilizarse ante los tribunales.

Hemos analizado la información obtenida y elaborado propuestas sobre qué fabricantes deberían ser demandados en primer lugar. Nuestra recomendación estratégica fue emprender acciones legales contra BMW AG en primer lugar, ya que las infracciones en este caso están bien documentadas.

La demanda contra BMW se presentó el 26 de noviembre de 2024. BMW ya ha manifestado su voluntad de defenderse y, tras habersele concedido una prórroga del plazo, dispone ahora hasta el 13 de marzo de 2025 para responder al escrito de demanda.

El siguiente paso -sin esperar a una decisión jurídicamente vinculante, que podría llevar bastante tiempo- es emprender acciones contra los demás fabricantes. En principio, tenemos previsto emprender acciones contra VW y Renault. En caso necesario, podrían utilizarse los resultados iniciales del procedimiento contra BMW (en particular, los argumentos de la otra parte).

III. Concluye el procedimiento de Scania ante el Tribunal Regional de Colonia

Tras la decisión del TJUE en el procedimiento de remisión relativo a la prestación de RMI, el procedimiento subyacente presentado por GVA contra Scania continuó ante el Tribunal Regional de Colonia. La GVA había presentado originalmente dos mociones: una moción en el sentido de que Scania no puede diferenciar entre vehículos homologados antes o después de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2018/858 al proporcionar RMI (el tema del "alcance") y una segunda moción en el sentido de que Scania debe proporcionar RMI a través de una interfaz de datos. Mientras tanto, el TJUE ha respondido afirmativamente la cuestión jurídica relativa a la moción 1, a saber, si el Reglamento también se aplica a los vehículos homologados antes de su entrada en , en el procedimiento ADPA/GVA contra PSA/Peugeot. Por lo tanto, la moción debía aceptarse. Por lo que respecta a la interfaz solicitada en la segunda moción, el TJCE dictaminó en el procedimiento de remisión GVA c. Scania que dicha interfaz no era exigida por la ley, pero que sí lo era el suministro del RMI (incluido el VIN) en forma de ficheros que sirven para el tratamiento electrónico directo de los registros de datos contenidos en ellos.

En consecuencia, GVA ha retirado su petición con respecto a la interfaz y la ha reformulado con respecto a la provisión de los expedientes adeudados en virtud del TJCE. En nuestra opinión, tal modificación de la demanda es procesalmente admisible. En cambio, la demandada Scania consideró que la modificación era inadmisibile. De una notificación del juez se desprendía que el tribunal se inclinaba por la opinión de Scania. Por consiguiente, aconsejó a GVA que retirara la demanda modificada relativa al suministro de ficheros y que, en su lugar, hiciera valer esta demanda en un nuevo pleito. GVA siguió la recomendación del tribunal para evitar sobrecargar el procedimiento con cuestiones procesales relativas a la admisibilidad de la demanda modificada y lograr una decisión rápida respecto a la moción sobre el alcance.

En la vista oral de 29 de mayo de 2024, el asunto se declaró resuelto por unanimidad, ya que Scania declaró en la vista que ya no comete la presunta infracción y que tampoco tiene intención de cometerla en el futuro. La situación jurídica estaba clara tras la decisión del TJCE; el cambio declarado en el comportamiento de Scania tras la decisión del TJCE había zanjado entonces el asunto. No obstante, dado que el recurso era inicialmente admisible y fundado en opinión del tribunal (Scania había declarado previamente de forma expresa

que diferenciar en función de la fecha de homologación), los demandados cargarán con las costas correspondientes a esta parte del procedimiento. GVA cargará con las costas de las peticiones retiradas. La declaración de transacción pone fin al litigio. En particular, Scania no puede presentar recurso.

Aunque ahora no se haya dictado ninguna resolución en la que se proclame expresamente vencedora a la GVA, el objetivo se ha alcanzado con la resolución del litigio legal mediante la concesión de Scania. En el futuro Scania no hará distinciones en cuanto a la fecha de homologación de sus vehículos; si lo hace, la GVA podrá emprender acciones de nuevo (y entonces con el trasfondo de la situación jurídica aclarada).

C. Procedimiento contra BMW; cláusulas contractuales inadmisibles

La GVA envió una carta de advertencia a BMW AG por el uso de cláusulas contractuales inadmisibles en acuerdos con editores de información técnica y exigió la presentación de una declaración de cese y desistimiento con una cláusula penal. Después de que esto no se materializara, GVA presentó una solicitud de medidas cautelares contra BMW ante el Tribunal Regional de Múnich. Las cláusulas impugnadas incluyen

- el cálculo de las tasas por BMW
- obligación de eliminar toda la información recibida tras la rescisión del contrato
- la falta de puesta a disposición del RMI a través de un sitio web
- restricciones en la base de clientes del editor (no se permiten fabricantes de piezas ni distribuidores)
- aviso obligatorio a los clientes de que la información está destinada exclusivamente a usuarios con formación en mecatrónica.

Después de que BMW abordara en particular los puntos procesales en una declaración escrita el 10 de enero de 2024, que se basan en las características especiales de los procedimientos provisionales, GVA decidió continuar el procedimiento como acción principal para evitar retrasos y riesgos innecesarios. GVA retiró la solicitud de medidas cautelares el 12 de enero de 2024.

GVA interpuso una demanda principal contra BMW el 11 de junio de 2024, en la que se cuestionaban y complementaban de nuevo los siguientes puntos:

- Reclamación de derechos por BMW sobre los productos de información de los editores
- Obligación de suprimir y prohibición de utilizar toda la información recibida tras la rescisión del contrato
- Cálculo de tasas (incluida la tarificación por separado de los números de bastidor y las tasas disuasorias)

Con respecto a las restricciones de la base de clientes y la obligación de proporcionar información sobre la cualificación de los usuarios, así como la falta de suministro de RMI a través de un sitio web, BMW AG ya ha abandonado las posiciones contenidas en los contratos, por lo que la aplicación legal ya no es necesaria ni prometedor.

BMW ha respondido ampliamente a la denuncia. GVA tiene hasta el 17 de enero de 2025 para responder al pliego de descargo de BMW.

La vista tendrá lugar el 26 de febrero de 2025 ante el Tribunal Regional de Múnich.