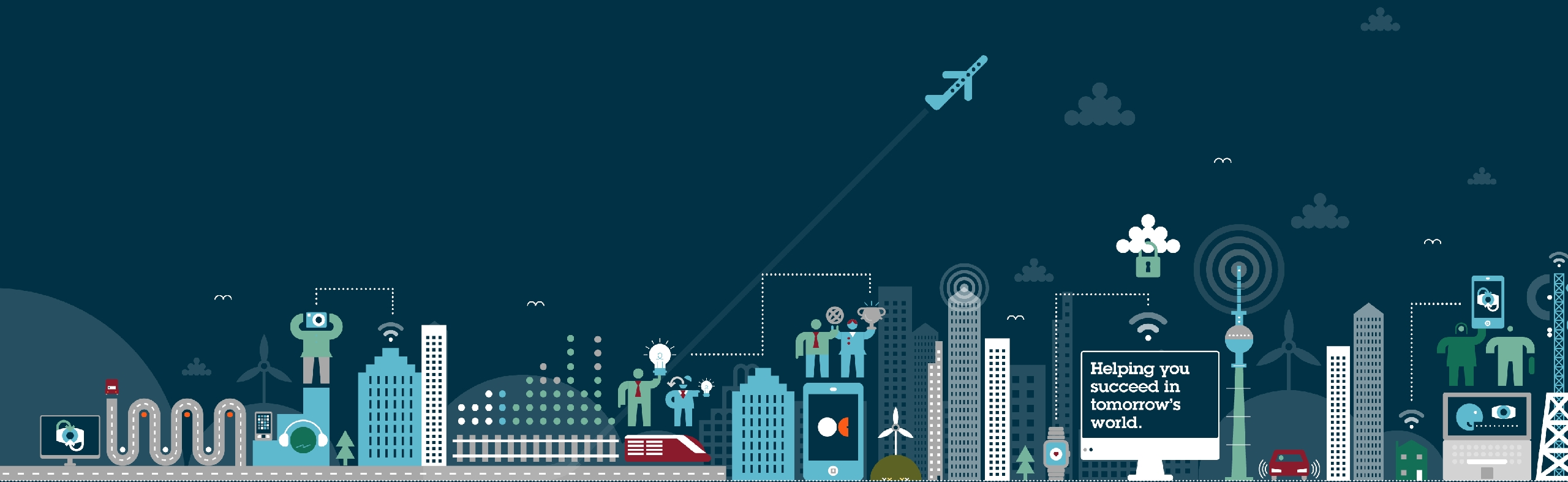


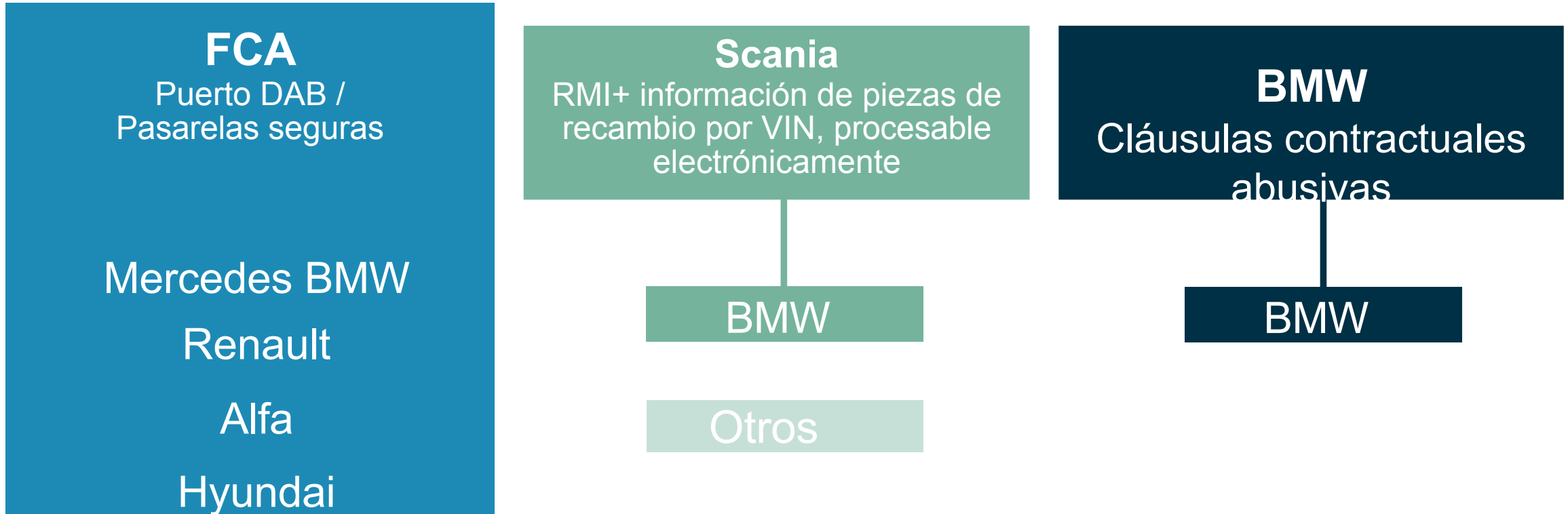
Seminario web de la FIGIEFA

Asuntos del TJCE y litigios de aplicación para acceder al RMI

22 de enero de 2025

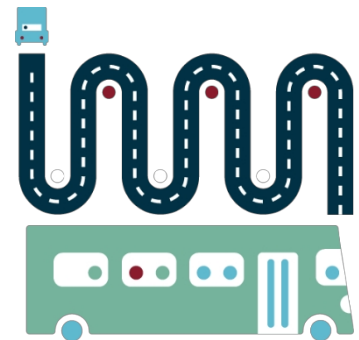


Información general sobre la aplicación de la normativa



¿Por qué Alemania?

- Jurisprudencia consolidada sobre el cumplimiento de las obligaciones de homologación a través de la legislación sobre competencia desleal
- Procedimientos rápidos, tasas relativamente bajas
- Legalmente vinculante sólo para Alemania, pero con efecto en toda la UE
 - Los posibles cambios en la arquitectura de los vehículos por parte de la MV afectan a todos los vehículos, no sólo a los que circulan por las carreteras alemanas
 - Los vehículos cruzan fronteras; un vehículo español puede aparecer en un taller alemán, donde se aplican las resoluciones judiciales



1

Aplicación de la FCA: Acceso al puerto OBD sin "pasarela segura"



Sentencia del TJCE C-296/22 de 23 de octubre (A.T.U/Carglass contra FCA Italia)

- Las máquinas virtuales deben proporcionar **acceso sin trabas** al puerto DAB
- **No** se podrán aplicar **condiciones** que no estén recogidas en el Reglamento 2018/858 (como registro de usuario, conexión a internet)
- La "**ciberseguridad**" (UN/ECE R 155) no justifica el bloqueo del puerto DAB



Ejecución

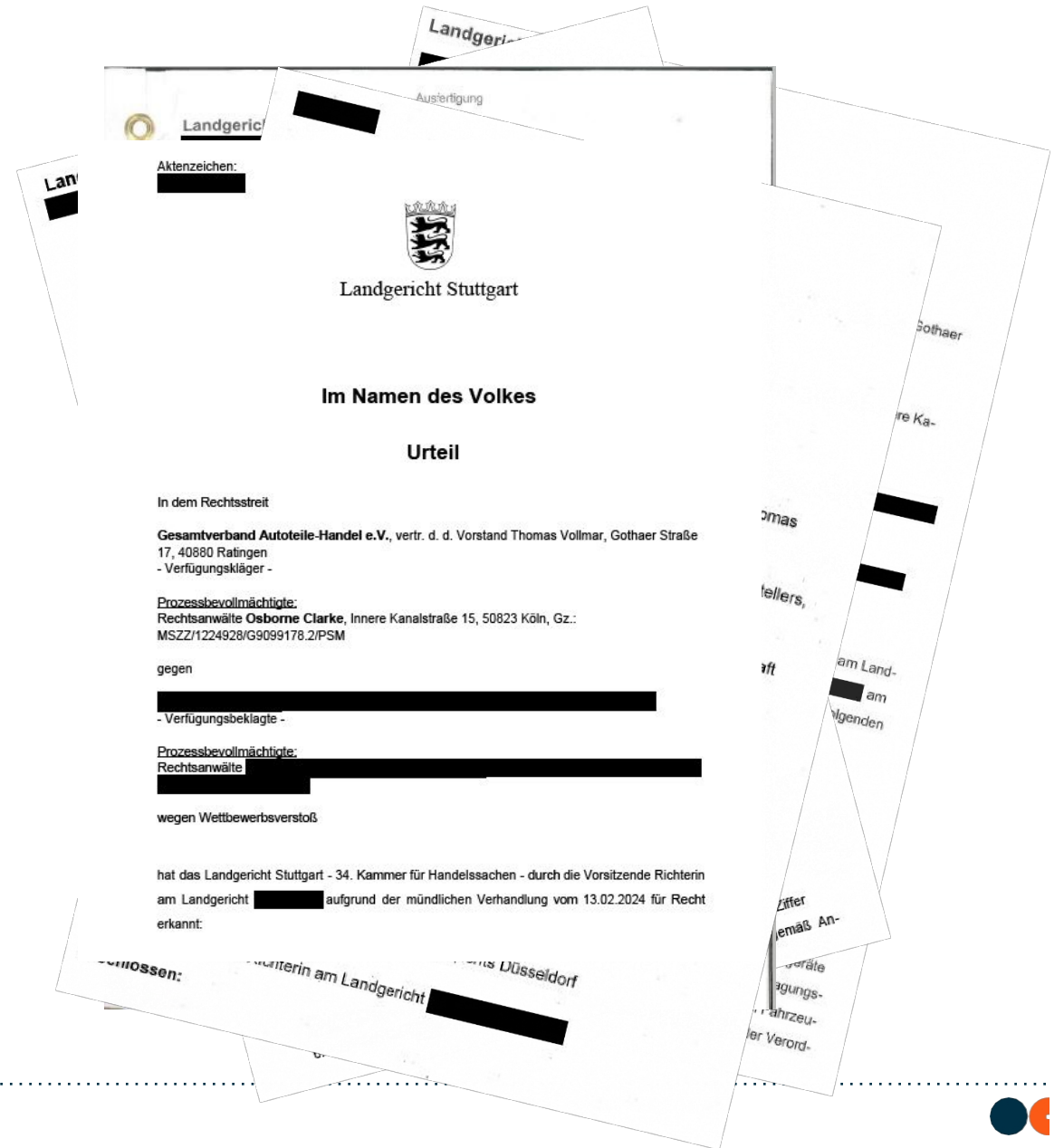
- La GVA solicitó medidas cautelares contra 6 MV ante distintos tribunales alemanes
- 5 medidas cautelares concedidas (1 levantada por razones procesales)
- Los VM deben desbloquear el puerto DAB



RENAULT



HYUNDAI



Ejecución

- Procedimientos principales en curso contra



- Otras peticiones en el procedimiento principal

- Certificados/tokens (Mercedes, BMW, Alfa/Stellantis)
- Comisiones / descremación de beneficios (Alfa/Stellantis, Renault)



Ejecución

- Los casos pasarán por instancias
- Por ejemplo, Mercedes, cuyo recurso en el procedimiento de medidas cautelares ya ha sido desestimado.
 - Sentencia del Tribunal Regional Superior de Stuttgart de 10 de octubre de 2024:

*[...] la correcta aplicación del Derecho de la UE es **tan evidente** que **no cabe ninguna duda razonable sobre la resolución de la cuestión planteada [...]**.*

- Definitivo y vinculante
- Presentación en todos los procedimientos



Últimas novedades: Sentencia en el caso original Carglass/ATU contra la FCA

- **Rechazado íntegramente** el recurso de la FCA/Stellantis en la decisión de 17 de enero de 2025
- **No se admiten más recursos**
- **No hay periodo de gracia** para introducir cambios en los vehículos (retirada)
 - La FCA/Stellantis debe haber previsto un resultado negativo desde la sentencia del TJCE en octubre de 2023 (como muy tarde)
 - Tuvieron tiempo de sobra para hacer los preparativos:

"Si la demandada ni siquiera ha iniciado aún las medidas preparatorias que considera necesarias, ello va, por tanto, en su propio perjuicio".

- Un futuro Acto Delegado (en preparación por la CE) es irrelevante para la decisión del Tribunal que se basa en la ley actual
-

¿Qué queda por hacer?

- Todos los procedimientos deben continuar y concluir con éxito.
- Las MV ya han recurrido a la justicia (recursos)
- Algunas MV se han mostrado dispuestas a hablar de soluciones amistosas
- Las infracciones de las medidas cautelares deben documentarse y perseguirse
- Los operadores independientes pueden reclamar daños



Fondo

- Las máquinas virtuales complican el acceso a la RMI, incluida la información inequívoca sobre piezas de recambio:
 - consultas de búsqueda restringidas
 - formatos de datos inutilizables
 - tasas excesivas
- Reglamento (UE) 2018/858: La información RMI, incluidas las piezas de recambio, debe facilitarse en forma de **conjuntos de datos procesables electrónicamente, legibles por máquina y de fácil acceso**
- Ejemplo Scania: "una captura de pantalla / PDF es procesable electrónicamente y legible por máquina"
- Los fabricantes de vehículos se niegan a revelar los números de bastidor invocando



Sentencia del TJCE C-319/22 de 23 de noviembre (GVA contra Scania)

- Todos los RMI deben proporcionarse en formato electrónico **directamente** procesable **archivos de conjuntos de datos**
- Incluye información sobre piezas de recambio **y números de bastidor**
- Los PDF no son suficientes. Los datos deben poder procesarse sin pasos intermedios (sin conversión).
- **Además**, la información sobre piezas de recambio debe facilitarse en una base de datos que permita realizar búsquedas por VIN y otros criterios (modelo, motor, año...).
- **El GDPR** no es un obstáculo



Sentencia del TJCE C-319/22 de 23 de noviembre (GVA contra S



Aclaraciones importantes sobre los números de bastidor:

Abogado General:

"... todo fabricante de vehículos tiene la clara obligación de facilitar los números de bastidor" a los operadores independientes

*"Si un fabricante no facilita a los operadores independientes el acceso a los números de bastidor de sus vehículos, está **incumpliendo esa obligación legal**".*

TJCE:

*"El art. 61 ... debe interpretarse en el sentido de que establece una **obligación legal** ... para los fabricantes de automóviles de poner a disposición de los operadores independientes los números de bastidor de los vehículos que fabrican"*

Sentencia del TJCE C-319/22 de 23 de noviembre (GVA contra S



Aclaraciones importantes sobre la disposición RMI:

TJCE:

El art. 61 exige a los fabricantes de vehículos

*"poner dicha información a disposición de los operadores independientes en ficheros formato permita el **tratamiento electrónico directo** de los **conjuntos de datos** contenidos en dichos ficheros"*

y

*"crear una **base de datos** que permita buscar información sobre todas **piezas** originales del vehículo basándose no sólo en el número de bastidor, sino también en los medios adicionales previstos" en la ley.*

Ejecución

- Las MV se niegan a acatar la sentencia del TJUE / juegan con el tiempo

"Esperamos poder ofrecer la correspondencia de números de piezas con números de bastidor a través de una API a partir de 2026; probablemente no podremos ofrecer datos VIN2Part antes de esa fecha."

- Casos siempre diferentes: Sobre todo, es necesaria la aportación de los editores de datos y de todos los demás proveedores de catálogos (es decir, los que tienen relaciones contractuales directas con los MV).
- Estrategia: Presentar demandas ante distintos tribunales contra las 4-5 MV con infracción más clara y mayor impacto económico.
- Creación de un efecto dominó

Impacto: Permitir a los proveedores independientes asignar números de pieza y RMI a los números de bastidor como hacen las máquinas virtuales.

Aplicación de la normativa: BMW

- La demanda contra BMW es el punto de partida
- Denuncia presentada en noviembre de 2024 con la valiosa ayuda de los editores de datos
- BMW sigue opinando que no está obligada a facilitar el número de bastidor (respuesta reciente a una solicitud de un proveedor de piezas).

"Estimado Sr. ...,

El número de bastidor constituye un dato personal, por lo que el propietario de un vehículo debe dar su consentimiento para que se facilite esta información".

Aplicación de la normativa: BMW

- Práctica actual de BMW:
 - 1) El acceso a RMI es engorroso y requiere numerosos pasos, desde la introducción de la búsqueda (sin VIN disponible) hasta la salida procesable
 - 2) La información sobre piezas de recambio se facilita en un único archivo zip o a través de un portal web, pero no en una base de datos que permita realizar búsquedas.
 - 3) No se facilitan los números de bastidor
- Mociones: Ordenar a BMW que proporcione
 - 1) RMI a granel como archivos que contienen conjuntos de datos que pueden procesarse directamente por vía electrónica, sin más pasos
 - 2) Información adicional sobre piezas de recambio en una base de datos independiente que permite realizar búsquedas por número de bastidor y otros parámetros (= información sobre piezas de recambio relacionada con el número de bastidor).
 - 3) Deben facilitarse todos los números de

bastidor de los vehículos BMW que
forman parte del RMI

Mociones presentadas contra BMW

Se ordena a la demandada que facilite el acceso a la información sobre reparación y mantenimiento a los operadores independientes que no sean reparadores, de forma que

1. toda esa información sobre reparación y mantenimiento, en particular la información mencionada en el anexo X, punto 2.5, del Reglamento (UE) 2018/858, sea recuperable en su totalidad en forma de ficheros cuyo formato se utilice para el tratamiento electrónico directo de los registros de datos contenidos en dichos ficheros; y
2. la información sobre las piezas del vehículo en el sentido del anexo X, punto 6.1, párrafo 3, del Reglamento (UE) 2018/858 también puede recuperarse a través de una base de datos separada que permite la recuperación de registros de datos legibles por máquina y procesables electrónicamente mediante la introducción de términos de búsqueda que incluyen al menos el número de identificación del vehículo, la distancia entre ejes, la potencia del motor, la variante de equipamiento y las opciones;
3. todos los números de identificación del vehículo (VIN) de los vehículos mencionados anteriormente también se incluyen en la información recuperable de conformidad con la solicitud contemplada en el punto I.1.

Estado del procedimiento

26 de noviembre de 2024
**Declaración de
reclamación presentada**

Mayo/junio 2025
Vista oral prevista

**13 de marzo de
2025**
Declaración de defensa de BMW



Datos clave

- **GVA contra BMW:** caso de prueba para toda la industria (cuestiones no limitadas a BMW)
- Demanda presentada el 11 de junio de 2024
- Objetivo: **medidas cautelares contra las cláusulas contractuales**
- BMW niega la existencia de editores con derechos estatutarios en su escrito de defensa

"No existe, por tanto, la diferencia alegada por el demandante entre "editores" [...] y "reeditores", como él los denomina."

- La supervivencia de los editores de datos como intermediarios está en juego



Antecedentes jurídicos: Sentencia del TJCE C-390/21 de 22 de octubre (ADPA/GVA contra Peugeot/PSA)

"Los MV deben permitir a los editores procesar y utilizar el RMI a efectos de sus actividades en la cadena de suministro del mercado posventa,

sin someterlos a condiciones distintas de establecidas en el Reglamento (UE) 2018/858."



Ninguna de las cláusulas que BMW utiliza en sus contratos con los editores de datos está prevista en el Reglamento.



Antecedentes jurídicos: Sentencia del TJCE C-390/21 de 22 de octubre (ADPA/GVA contra Peugeot/PSA)

- Sin embargo, no hay orientaciones claras sobre una tercera pregunta:
 3. ¿Qué tasas pueden cobrar los OEM por su RMI? ¿Cuándo son excesivas?
 - TJCE:
 - El Reglamento no dice que las tasas deban basarse en los costes
 - Las tasas deben ser **razonables y proporcionadas** y **no disuasorias** (mera repetición del texto de la ley) - sin más orientación
- Se permiten máquinas virtuales



... percibir **cánones** que **excedan únicamente de los costes** soportados como consecuencia del acceso a dicha información, que dicho Reglamento les obliga a conceder a dichos operadores, a condición, no obstante, de que dichos **cánones no tengan un efecto disuasorio** para dichos operadores.

Solicitudes de medidas cautelares detalladas

- Moción 1: **BMW exige derechos exclusivos sobre los productos del editor de datos**

"En la medida en que se permita explícitamente al Licenciatarario [...] añadir o modificar las Propiedades Licenciadas, dichas Obras Derivadas serán [...] propiedad de BMW".

- Consecuencia: El producto del editor de datos no es su propio "activo"
- Principales argumentos jurídicos:
 - Sin base jurídica
 - Interfiere con los derechos de los editores en virtud del Reglamento y de la legislación sobre bases de datos



Solicitudes de medidas cautelares detalladas

- **Moción 2: El RMI relacionado con BMW debe eliminarse y no puede utilizarse tras la rescisión del contrato**

A la terminación o expiración del presente Contrato, cesará el derecho del Licenciatario a utilizar, publicar y almacenar los Productos Licenciados, así como los Trabajos Derivados. Previa solicitud, el Licenciatario estará obligado a borrar y/o destruir físicamente todas las copias.

- También en forma procesada en productos de información propios
 - Todas las inversiones se vuelven inútiles
 - El editor depende de mantener un contrato fluido con BMW
- Principales argumentos jurídicos: Los mismos que antes




Solicitudes de medidas cautelares detalladas

- **Moción 3: Tasa por transacción**
 - BMW no ofrece un modelo de tarifa basado en el tiempo en relación con la información vinculada al VIN
 - su lugar, debe abonarse un importe de 0,25 céntimos por recuperación de información basada en el VIN
- Principales argumentos jurídicos:
 - Art. 63: La tasa por transacción sólo podrá cobrarse adicional y opcionalmente




Solicitudes de medidas cautelares detalladas

- Moción 4 (parte 1): **Tasas disuasorias elevadas**

- 750.000 EUR/año para todos los RMI, incluida la información sobre vehículos y  personas
- Un aumento drástico indica excesividad

- Principales argumentos jurídicos:

- Art. 63: Las tasas son desalentadoras
- Carga global (suponiendo que todas las máquinas virtuales demandadas ) mismo



Solicitudes de medidas cautelares detalladas

- Moción 4 (parte 2): **Alternativamente, la participación en los ingresos**
 - El editor puede optar por pagar una cuota de ingresos del 6% y una cantidad a tanto alzado inferior de 250.000 euros
 - La cuota de ingresos se refiere a la facturación total de la empresa
 - Participación de BMW en la explotación comercial de la información
- Principales argumentos jurídicos:
 - Dicha participación directa no está prevista en el Art. 61, 63
 - También excesivo



Gracias

Osborne Clarke es el nombre comercial de un bufete internacional de abogados y sus empresas asociadas. Más información aquí: osborneclarke.com/verein

Estos materiales se han redactado y facilitado únicamente con fines de información general. No pretenden deben utilizarse como sustituto del asesoramiento jurídico. Debe obtenerse asesoramiento jurídico específico antes de actuar sobre cualquiera de los temas tratados.

© Osborne Clarke Rechtsanwälte Steuerberater Partnerschaft mbB

