



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 27 de octubre de 2022 *

«Procedimiento prejudicial — Mercado de servicios de información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos de motor — Reglamento (UE) 2018/858 — Artículo 61 — Obligación de los fabricantes de automóviles de facilitar la información relativa a la reparación y el mantenimiento de vehículos de motor — Alcance — Derecho de acceso a esa información — Agentes independientes — Editoriales de información técnica — Artículo 63 — Importe proporcionado y razonable por el acceso»

En el asunto C-390/21,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania), mediante resolución de 10 de junio de 2021, recibida en el Tribunal de Justicia el 25 de junio de 2021, en el procedimiento entre

ADPA European Independent Automotive Data Publishers,

Gesamtverband Autoteile-Handel e. V.

y

Automobiles PEUGEOT SA,

PSA Automobiles SA,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. N. Piçarra (Ponente), en funciones de Presidente de Sala, y los Sres. N. Jääskinen y M. Gavalec, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

* Lengua de procedimiento: alemán.

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de la ADPA European Independent Automotive Data Publishers y de la Gesamtverband Autoteile-Handel e.V., por la Sra. E. Macher y los Sres. M. Sacré y P. Schmitz, Rechtsanwälte;
- en nombre de Automobiles PEUGEOT SA y de PSA Automobiles SA, por los Sres. F. Hübener, B. Lutz y A. Wendel, Rechtsanwälte;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. M. Huttunen y M. Noll-Ehlers, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 61, apartado 1, y 63, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO 2018, L 151, p. 1), y de los artículos 6, apartado 1, y 7, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 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 (DO 2007, L 171, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre la ADPA European Independent Automotive Data Publishers, una asociación internacional sin ánimo de lucro constituida según el Derecho belga, y la Gesamtverband Autoteile-Handel e. V., una asociación alemana, por un lado, y Automobiles PEUGEOT SA (en lo sucesivo, «Peugeot») y PSA Automobiles SA (en lo sucesivo, «PSA»), por otro, en relación con la tasa que estos últimos cobran por el acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos que fabrican.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3 Los considerandos 50 y 52 del Reglamento 2018/858 indican lo siguiente:
 - «(50) Para mejorar el funcionamiento del mercado interior, especialmente por lo que se refiere a la libre circulación de mercancías, la libertad de establecimiento y la libre [...] prestación de servicios, son precisos un acceso sin restricciones a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo —mediante un formato normalizado que pueda utilizarse

para obtener la información técnica— y una competencia efectiva en el mercado de los servicios que ofrezcan tal información. Los requisitos relativos a la información sobre la reparación y el mantenimiento han sido hasta ahora los establecidos en los Reglamentos [n.º 715/2007] y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo [de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO 2009, L 188, p. 1)]. Esos requisitos deben consolidarse en el presente Reglamento, y los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 deben modificarse en consecuencia.

[...]

- (52) Con el fin de garantizar una competencia efectiva en el mercado de servicios de información para la reparación y el mantenimiento de vehículos, y de aclarar que la información correspondiente también incluye la información que debe proporcionarse a otros agentes independientes distintos de los talleres de reparación con objeto de garantizar que el mercado de talleres independientes de reparación y mantenimiento de vehículos en su conjunto pueda competir con los concesionarios autorizados, con independencia de que el fabricante del vehículo transmita esa información directamente a los concesionarios autorizados y los talleres de reparación o la emplee él mismo para la reparación y el mantenimiento, se deben precisar los pormenores de la información que ha de proporcionarse a efectos de acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de vehículos.»

4 El artículo 3 de ese Reglamento define:

«1) “homologación de tipo”: el procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;

[...]

45) “agente independiente”: una persona física o jurídica, distinta de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participa directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de vehículos, en especial talleres de reparación, fabricantes o distribuidores de equipos, herramientas o recambios para la reparación, editoriales de información técnica, clubes de automóviles, agentes de asistencia en carretera, agentes que ofrecen servicios de inspección y ensayo, y agentes que imparten formación destinada a instaladores, fabricantes y talleres de reparación de equipos para vehículos que utilizan combustibles alternativos; asimismo, talleres de reparación, concesionarios y distribuidores autorizados incluidos en el sistema de distribución de un fabricante de vehículos determinado, en la medida en que presten servicios de reparación y mantenimiento para vehículos de un fabricante de cuyo sistema de distribución no sean miembros;

[...]

47) “taller de reparación independiente”: una persona física o jurídica que presta servicios de reparación y mantenimiento de vehículos y que no ejerce sus actividades dentro del sistema de distribución del fabricante;

48) “información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo”: toda información, incluidas todas las modificaciones y los suplementos posteriores de dicha información, necesaria para el diagnóstico, revisión e inspección de un vehículo, la preparación para la inspección técnica, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación, la reinicialización de un vehículo o para la ayuda al diagnóstico a distancia de un vehículo, así como para la instalación en él de piezas o equipos, que los fabricantes ponen a disposición de sus socios, concesionarios y talleres de reparación autorizados;

[...]».

- 5 El artículo 61 de ese Reglamento, titulado «Obligación de los fabricantes de facilitar la información relativa al sistema DAB [diagnóstico a bordo] de los vehículos y la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo», dispone:

«1. Los fabricantes facilitarán a los agentes independientes un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información relativa al sistema DAB de los vehículos, al equipo de diagnóstico y de otra clase, a las herramientas, incluidas todas las referencias y las descargas disponibles de los programas informáticos aplicables, y a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos. La información se presentará de una manera fácilmente accesible en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico. Los agentes independientes tendrán acceso a los servicios de diagnóstico a distancia que utilicen los fabricantes y los concesionarios y talleres de reparación autorizados.

Los fabricantes facilitarán un sistema normalizado, seguro y utilizable a distancia que permita a los talleres de reparación independientes efectuar operaciones que impliquen el acceso al sistema de seguridad del vehículo.

2. [...]

La información sobre el sistema DAB del vehículo y la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo se facilitará en los sitios web de los fabricantes en un formato normalizado o, si ello no fuera posible debido a la naturaleza de la información, en otro formato apropiado. En el caso de los agentes independientes distintos de los talleres de reparación, dicha información se entregará asimismo en un formato de lectura mecanizada y susceptible de tratamiento electrónico con las herramientas y programas informáticos comúnmente disponibles, de modo que dichos agentes puedan ejercer la actividad propia de su empresa dentro de la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios.

[...]

9. Cuando se mantengan los registros de las reparaciones y el mantenimiento del vehículo en una base de datos central del fabricante del vehículo o en su nombre, los reparadores independientes tendrán acceso gratuito a estos registros y podrán introducir información sobre las reparaciones y el mantenimiento que hayan realizado.

[...]»

6 El artículo 63 del referido Reglamento, titulado «Gastos de acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos», tiene el siguiente tenor:

«1. El fabricante podrá cobrar un importe razonable y proporcionado por el acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo distinta de aquella a la que se refiere el artículo 61, apartado 10. Ese importe no resultará disuasivo a la hora de acceder a la información por no haberse tenido en cuenta al fijarlo en qué medida hace uso de esa información el agente independiente. [...]

2. El fabricante dará acceso por horas, días, meses y años a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, incluidos servicios transaccionales como la reprogramación o la asistencia técnica, con unos importes que varíen según los períodos por los que se conceda el acceso.

Además de este acceso de base temporal, los fabricantes podrán ofrecer un acceso basado en transacciones, en el que los importes se apliquen por transacción y no según el período por el que se conceda el acceso.

Cuando el fabricante ofrezca ambos sistemas de acceso, los talleres de reparación independientes elegirán sistemas de acceso, que pueden ser bien de base temporal o bien basados en transacciones.»

7 A tenor del artículo 86 del Reglamento 2018/858, titulado «Modificaciones del Reglamento [n.º 715/2007]»:

«1. El Reglamento [n.º 715/2007] se modifica como sigue:

[...]

4) se suprime el capítulo III;

[...]

2. Las referencias a las disposiciones suprimidas del Reglamento (CE) n.º 715/2007 se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el punto 1 del anexo XI del presente Reglamento.»

8 El artículo 89 del citado Reglamento, por el que se establecen disposiciones transitorias, dispone, en su apartado 1, que «el presente Reglamento no invalidará ninguna homologación de tipo de vehículo entero ni ninguna homologación de tipo UE concedida a vehículos o a sistemas, componentes o unidades técnicas independientes a más tardar el 31 de agosto de 2020».

9 El anexo X de este mismo Reglamento, titulado «Acceso a la información sobre el sistema DAB y a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo», establece, en su punto 6.1, que «el derecho de reproducir o volver a publicar la información deberá negociarse directamente con el fabricante interesado».

Derecho alemán

- 10 El artículo 3a de la Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (Ley contra la Competencia Desleal), de 3 de julio de 2004 (BGBl. 2004 I, p. 1414), en su versión modificada por la Ley de 17 de febrero de 2016 (BGBl. 2016 I, p. 233), establece que «actúa de forma desleal quien infringe una disposición legal destinada a regular el comportamiento en el mercado en interés de los agentes económicos, siempre que dicha infracción pueda afectar sensiblemente a los intereses de los consumidores, de los demás agentes económicos o de los competidores».
- 11 El artículo 8, apartado 3, punto 2, de dicha Ley permite ejercitar la acción de cesación de una práctica comercial desleal a las «asociaciones que tengan capacidad jurídica para promover intereses comerciales o profesionales independientes, siempre que estén afiliadas a ellas un gran número de empresarios que distribuyan en el mismo mercado productos o servicios idénticos o similares, cuando estén en condiciones, en particular gracias a sus medios humanos, materiales y financieros, de cumplir efectivamente sus funciones estatutarias de perseguir los intereses comerciales o profesionales independientes y siempre que la infracción afecte a los intereses de sus miembros».

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 12 Peugeot y PSA son titulares de las homologaciones de tipo contempladas en el artículo 3, punto 1, del Reglamento 2018/858, por lo que respecta a los vehículos de la marca Peugeot. A tal efecto, conceden el acceso a la información contemplada en el anexo X de dicho Reglamento, relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos homologados, a través de una base de datos disponible en un portal de Internet, que los «agente independientes», en el sentido del artículo 3, punto 45, de ese Reglamento, pueden consultar mediante el pago de un importe aplicable al conjunto de esos agentes, con cantidades escalonadas en función de la duración del acceso concedido, sin que se tomen en consideración otras variables individuales.
- 13 Por lo que se refiere, en particular, a las editoriales de información técnica, estas deben celebrar anualmente con Peugeot y PSA un contrato que les conceda el derecho a acceder a dichos datos, a extraer de ellos la información sobre el mantenimiento y la reparación de vehículos y a utilizarla para el desarrollo y la distribución de productos de información destinados a usuarios como los talleres de reparación de vehículos automóviles, mayoristas y fabricantes de piezas de recambio. La cuantía del importe a pagar se fija de un modo individualizado para cada editorial y durante un determinado período de tiempo, a partir del precio básico. Ese precio corresponde al precio fijo ofrecido a los demás agentes independientes, multiplicado por el número de clientes finales de la editorial y por la cuota de mercado media del mercado de vehículos durante los últimos diez años. La cantidad resultante se divide por un coeficiente de descuento basado en el número de usuarios finales y por el valor añadido generado por el tratamiento de los datos.
- 14 Según la ADPA European Independent Automotive Data Publishers y la Gesamtverband Autoteile-Handel, el importe así calculado no es «razonable» ni «proporcionado», en el sentido del artículo 63, apartado 1, del Reglamento 2018/858. La consideración del número de usuarios finales constituye a su juicio una remuneración ilícita por el uso de la información, en la medida en que equivale a conceder a los fabricantes de automóviles una participación en los beneficios obtenidos. Consideran que tal método de cálculo, al infringir el Reglamento 2018/858, constituye una práctica comercial desleal prohibida por el Derecho alemán. En consecuencia, aquellas ejercitaron una acción contra Peugeot y PSA con el fin de obligarles a cobrar a las editoriales de

información técnica los mismos importes que los cobrados a los talleres de reparación independientes, en el sentido del punto 47 del artículo 3 del citado Reglamento, por el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

- 15 Peugeot y PSA sostienen, antes de nada, que la normativa aplicable es el Reglamento n.º 715/2007, puesto que los vehículos de que se trata fueron homologados antes del 1 de septiembre de 2020, fecha de entrada en vigor del Reglamento 2018/858. A continuación, estiman que el método de cálculo de los importes cobrados no debe apreciarse a la luz del artículo 63 del Reglamento 2018/858, ya que los importes de que se trata no tienen por objeto remunerar un mero acceso a la información sobre «la reparación y el mantenimiento de vehículos», en el sentido del artículo 61, apartado 1, de este Reglamento, sino que constituyen la contrapartida de una licencia de explotación comercial de esa información. Por último, aun suponiendo que dichos importes estén comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 63 del Reglamento 2018/858, Peugeot y PSA alegan que esta disposición deja un margen de apreciación a los fabricantes de automóviles por lo que respecta al método de cálculo de los importes cobrados.
- 16 El órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en primer lugar, sobre las disposiciones aplicables *ratione temporis* en relación con el acceso a la información relativa a vehículos homologados antes de la entrada en vigor del Reglamento 2018/858.
- 17 En segundo lugar, se pregunta si es admisible que los fabricantes de automóviles de que se trata, con respecto al concepto de «acceso a la información» a que se refiere el artículo 61 del citado Reglamento, interpretado a la luz de sus considerandos 50 y 52, de su artículo 63 y de su anexo X, punto 6.1, exijan a las editoriales de información técnica que sean titulares de una licencia de explotación específica a efectos del acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos.
- 18 En tercer lugar, ese órgano jurisdiccional se pregunta si el principio de igualdad de trato obliga a aplicar a los talleres de reparación independientes y a las editoriales de información técnica los mismos métodos de cálculo de los importes cobrados en virtud del artículo 63 del Reglamento 2018/858. A su juicio, aboga en favor de un sistema de tarifas uniforme el hecho de que la duración del acceso a la información sea el único criterio de diferenciación, establecido en el artículo 63, apartado 2, de ese Reglamento, entre los beneficiarios del derecho de acceso a dicha información, a efectos de la fijación de esos importes. En cambio, señala que el concepto de «importe razonable y proporcionado», empleado en el artículo 63, apartado 1, del citado Reglamento, aboga en favor de un cálculo caso por caso del importe cobrado a los beneficiarios del derecho de acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos.
- 19 En caso de respuesta negativa a esta tercera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el concepto de «importe razonable y proporcionado» debe interpretarse en el sentido de que, para el cálculo de tal importe, solo deben tenerse en cuenta los costes reales soportados por el fabricante para facilitar el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de sus vehículos, con independencia del valor económico de esa información.

20 En estas circunstancias, el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Las disposiciones del capítulo XIV del Reglamento [2018/858] (artículos 61 y siguientes, incluido el anexo X) se aplican también a los modelos de vehículos que ya han sido objeto por primera vez de una homologación de tipo antes del 1 de septiembre de 2020 con arreglo al Reglamento [n.º 715/2007]?

Adicionalmente, en caso de respuesta negativa a la cuestión anterior:

En lo que concierne a esos “vehículos antiguos”, ¿sigue siendo aplicable el capítulo III del Reglamento [n.º 715/2007] y, en particular, para el cálculo de las tasas, el artículo 7 [de este Reglamento]?

2) El concepto de “acceso” a la información que el fabricante está obligado a facilitar con arreglo al artículo 61, apartado 1, del Reglamento [2018/858], ¿comprende la facultad de las editoriales de información técnica, mencionadas en el artículo 3, punto 45, [de este Reglamento], de utilizar esa información para el ejercicio de la actividad propia de su empresa en la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios, o bien tal facultad requiere acordar por separado una licencia de uso y de reedición no prevista por el artículo 63 del Reglamento [2018/858] en lo que respecta a la retribución que el fabricante exige a tal efecto?

Adicionalmente, en caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial y de que el capítulo III del Reglamento [n.º 715/2007] sea aplicable a los vehículos antiguos:

El concepto de “acceso” a la referida información que el fabricante está obligado a facilitar con arreglo al artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007, ¿comprende la facultad de las editoriales de información técnica, mencionadas en el artículo 3, punto 15, [de este Reglamento], de utilizar esa información para el ejercicio de la actividad propia de su empresa en la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios, o bien tal facultad requiere acordar por separado una licencia de uso y de reedición no prevista por el artículo 7 del Reglamento [n.º 715/2007] en lo que respecta a la retribución que el fabricante exige a tal efecto?

3) ¿Debe interpretarse el concepto de “importe razonable y proporcionado” a los efectos del artículo 63, apartado 1, primera frase, del Reglamento [2018/858] en el sentido de que, al calcular ese importe, el fabricante debe tratar del mismo modo a todos los agentes independientes previstos en el artículo 3, punto 45, [de este Reglamento], cualquiera que sea su actividad económica?

Adicionalmente, en caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial y de que el capítulo III del Reglamento [n.º 715/2007] sea aplicable a los vehículos antiguos:

¿Debe interpretarse el concepto de “tasas razonables y proporcionadas” a que se refiere el artículo 7, apartado 1, primera frase, del Reglamento [n.º 715/2007] en el sentido de que, al calcular esas tasas, el fabricante debe tratar del mismo modo a todos los agentes independientes previstos en el artículo 3, punto 15, del Reglamento [n.º 715/2007], cualquiera que sea su actividad económica?

En caso de respuesta negativa a la tercera cuestión prejudicial:

- 4) ¿Debe interpretarse el concepto de “importe razonable y proporcionado” a que se refiere el artículo 63, apartado 1, primera frase, del Reglamento [2018/858] en el sentido de que, por regla general, dicho importe solo debe cubrir los costes del fabricante?

Adicionalmente, en caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial y de que el capítulo III del Reglamento [n.º 715/2007] sea aplicable a los vehículos antiguos:

¿Debe interpretarse el concepto de “tasas razonables y proporcionadas” a que se refiere el artículo 7, apartado 1, primera frase, del Reglamento [n.º 715/2007] en el sentido de que, por regla general, dichas tasas solo deben cubrir los costes del fabricante?»

Primera cuestión prejudicial

- 21 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 61 y 63 del Reglamento 2018/858 deben interpretarse en el sentido de que son aplicables a los modelos de vehículos homologados con arreglo al Reglamento n.º 715/2007.
- 22 Es preciso señalar, en primer lugar, que el Reglamento 2018/858, como se desprende de su considerando 50, no deroga el Reglamento n.º 715/2007, sino que consolida los requisitos establecidos por este último, relativos al suministro de información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor, en el sentido del artículo 3, punto 48, del Reglamento 2018/858. Además, el artículo 89, apartado 1, de este último Reglamento, en vigor desde el 1 de septiembre de 2020, aclara que el Reglamento 2018/858 no invalida ninguna homologación de tipo de vehículo entero u homologación de tipo UE concedida hasta el 31 de agosto de 2020 a vehículos o sistemas, componentes o unidades técnicas independientes.
- 23 En segundo lugar, procede subrayar que, si bien el artículo 86, apartado 1, punto 4, del Reglamento 2018/858 suprime el capítulo III del Reglamento n.º 715/2007, relativo al acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos, este artículo, en su apartado 2, precisa, no obstante, que las referencias a las disposiciones suprimidas del Reglamento n.º 715/2007 se entenderán hechas al Reglamento 2018/858 con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el punto 1 del anexo XI de este Reglamento. Conforme a este anexo, los artículos 61 y 63 del Reglamento 2018/858 sustituyen a los artículos 6 y 7 del Reglamento n.º 715/2007 y, desde el 1 de septiembre de 2020, se aplican a los vehículos homologados antes de esa fecha.
- 24 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que los artículos 61 y 63 del Reglamento 2018/858, en relación con el artículo 86, apartados 1, punto 4, y 2, y el punto 1 del anexo XI de ese Reglamento, deben interpretarse en el sentido de que son aplicables a los modelos de vehículos que han sido homologados con arreglo al Reglamento n.º 715/2007.

Segunda cuestión prejudicial

- 25 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que la obligación que impone a los fabricantes de automóviles de facilitar un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio «a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor», que se define en el artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento, incluye la

obligación de permitir a las editoriales de información técnica tratar y explotar esa información para sus actividades dentro de la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios, sin someterlas a otros requisitos que los establecidos en ese Reglamento.

- 26 A este respecto, procede señalar, de entrada, que el concepto de «agente independiente» se define en el artículo 3, punto 45, del Reglamento 2018/858 como toda persona física o jurídica, distinta de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participa directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de vehículos. Las editoriales de información técnica se mencionan expresamente en ese punto 45 como pertenecientes a la categoría de agentes independientes.
- 27 En virtud del artículo 61, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento 2018/858, las editoriales de información técnica disfrutaban así, en su condición de agentes independientes, de un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos. Esta información debe presentarse de una manera fácilmente accesible en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico. Tal acceso mediante un formato normalizado tiene por objeto, como enuncia el considerando 50 de ese Reglamento, «obtener la información técnica».
- 28 El artículo 61, apartado 2, párrafo segundo, segunda frase, del citado Reglamento precisa que, en el caso de los agentes independientes distintos de los talleres de reparación, incluidas las editoriales de información técnica, dicha información debe entregarse en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico, con el fin de que esos agentes puedan ejercer la actividad propia de su empresa dentro de la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios. Cabe añadir que esta obligación de los fabricantes de automóviles solo se introdujo en el curso del procedimiento legislativo correspondiente al Reglamento 2018/858 (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de septiembre de 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, apartado 34).
- 29 Así pues, de los propios términos de esas disposiciones resulta que la obligación que recae sobre los fabricantes de automóviles de facilitar un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos, establecida en el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858, incluye la obligación de permitir a las editoriales de información técnica tratar y explotar tal información, sin más requisitos que los establecidos en el citado Reglamento, en el marco y para sus actividades comerciales específicas dentro de la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios.
- 30 Tal interpretación se ve corroborada por el objetivo que se expone en los considerandos 50 y 52 del Reglamento 2018/858, a saber, permitir una competencia efectiva en el mercado de los servicios de suministro de información para la reparación y el mantenimiento de vehículos, con objeto de garantizar que el mercado de talleres independientes de reparación y mantenimiento de vehículos pueda competir con el de los concesionarios autorizados.
- 31 En efecto, las editoriales de información técnica, en la medida en que facilitan el acceso a la información necesaria para la reparación y el mantenimiento de los vehículos por parte de los agentes independientes que no son concesionarios o talleres de reparación autorizados que formen parte del sistema de distribución de fabricantes, en particular mediante un trabajo de tratamiento, explotación y compilación de esa información, contribuyen al desarrollo del mercado de la reparación y del mantenimiento de vehículos por parte de tales agentes.

- 32 Por tanto, el derecho de acceso a esa información, que el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858 exige que se garantice por los fabricantes de automóviles, en particular, a las editoriales de información técnica, debe incluir el derecho al tratamiento y a la explotación de dicha información por esas editoriales en el marco y a efectos de su propia actividad comercial, sin otros requisitos que los establecidos en el citado Reglamento.
- 33 El anexo X, punto 6.1, del Reglamento 2018/858 —que establece respecto del derecho de reproducir o volver a publicar la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos la obligación de negociar directamente con el fabricante interesado— no puede poner en cuestión esta interpretación del derecho de acceso a la información garantizado en el artículo 61 de dicho Reglamento a las editoriales de información técnica, en su condición de agentes independientes.
- 34 En efecto, el tratamiento y la explotación de tal información por esas editoriales, en el marco y a efectos de su propia actividad comercial, sobre la base del artículo 61 del Reglamento 2018/858, no equivalen a la mera obtención de copias o reproducciones de esa información, en el sentido del anexo X, punto 6.1, del citado Reglamento, que, como señala la Comisión Europea, establece en términos generales los requisitos técnicos relativos al acceso a la información, en particular, sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos.
- 35 A la luz de todos los razonamientos que anteceden, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que la obligación que impone a los fabricantes de automóviles de facilitar un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor, que se define en el artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento, incluye la obligación de permitir a las editoriales de información técnica tratar y explotar esa información para sus actividades dentro de la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios, sin someterlas a otros requisitos que los establecidos en ese Reglamento.

Cuestiones prejudiciales tercera y cuarta

- 36 Mediante sus cuestiones prejudiciales tercera y cuarta, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 63 del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «importe razonable y proporcionado», contemplado en ese artículo, obliga a los fabricantes de automóviles a aplicar al conjunto de los agentes independientes un método de cálculo uniforme de ese importe, basado solo en los costes soportados por el acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos que dicho Reglamento les obliga a conceder.
- 37 El artículo 63, apartado 1, primera frase, del Reglamento 2018/858 permite a los fabricantes de automóviles cobrar un importe por el acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos, siempre que ese importe sea razonable y proporcionado. De la segunda frase de dicho artículo 63, apartado 1, resulta que ese importe no debe resultar disuasivo a la hora de acceder a esa información y, a tal fin, debe tenerse en cuenta al fijarlo en qué medida cada agente independiente hace uso de esa información.
- 38 El artículo 63, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento 2018/858 establece asimismo que los fabricantes de automóviles darán acceso por horas, días, meses y años a tal información y determinarán los importes de acceso a esa información según los períodos por los que se conceda el acceso. El párrafo segundo de dicho apartado 2 permite a esos fabricantes ofrecer, de manera

alternativa, un acceso basado en transacciones, en el que los importes se apliquen en función del número de transacciones. El párrafo tercero de ese apartado 2 permite a los talleres de reparación independientes, definidos en el artículo 3, punto 47, del Reglamento 2018/858, elegir entre esos dos sistemas de acceso, cuando ambos sean ofrecidos por el fabricante.

- 39 Además, el artículo 61, apartado 1, párrafo primero, última frase, del Reglamento 2018/858 garantiza a esos talleres de reparación independientes el acceso a los servicios de diagnóstico a distancia que utilicen los fabricantes y los concesionarios, que les permita efectuar operaciones que impliquen el acceso al sistema de seguridad de esos vehículos. Asimismo, el artículo 61, apartado 9, del citado Reglamento dispone que, cuando se mantengan los registros de las reparaciones y el mantenimiento del vehículo en una base de datos central del fabricante del vehículo, dichos reparadores independientes tendrán acceso gratuito a estos registros y podrán introducir información sobre las reparaciones y el mantenimiento que hayan realizado.
- 40 En primer lugar, de esas disposiciones se desprende que las obligaciones que el Reglamento 2018/858 impone a los fabricantes de automóviles varían en función de la condición del beneficiario de esas obligaciones, lo que excluye de entrada la aplicación de un importe a tanto alzado único a todos los agentes independientes, en concepto de importe cobrado por el acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos. A tal fin, los fabricantes de automóviles deben tener en cuenta, en particular, el uso que los diferentes agentes independientes hacen de esa información en el marco de sus actividades comerciales.
- 41 Además, esta interpretación literal es conforme con el principio general de igualdad de trato, que exige no solo que no se traten de manera diferente situaciones que son comparables, sino también que situaciones diferentes no sean tratadas de manera idéntica, salvo que dicho trato esté justificado objetivamente (sentencias de 19 de octubre de 1977, Ruckdeschel y otros, 117/76 y 16/77, EU:C:1977:160, apartado 7; de 16 de diciembre de 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine y otros, C-127/07, EU:C:2008:728, apartado 23, y de 17 de diciembre de 2020, Centraal Israëlitisch Consistorie van België y otros, C-336/19, EU:C:2020:1031, apartado 85 y jurisprudencia citada).
- 42 Pues bien, tal como han señalado, en esencia, Peugeot y PSA, las editoriales de información técnica, por un lado, y los talleres de reparación independientes, por otro, no se encuentran en una situación comparable en cuanto al objeto y a la finalidad del Reglamento 2018/858. Por consiguiente, el principio general de igualdad de trato excluye que ese Reglamento se interprete en el sentido de que prescribe un método de cálculo uniforme para el acceso de todos los agentes independientes a la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos.
- 43 En segundo lugar, no se desprende del tenor de ninguna de las disposiciones mencionadas en los apartados 37 y 38 de la presente sentencia que, para calcular el importe de acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos, los fabricantes de vehículos deban basarse solo en los costes derivados de la obligación de dar acceso a esa información, que les impone el Reglamento 2018/858. En efecto, el único requisito establecido en el artículo 63, apartado 1, de ese Reglamento, interpretado a la luz de su considerando 52, es que ese importe debe ser razonable y proporcionado, de modo que su cuantía no resulte disuasiva para los agentes independientes a la hora de acceder a la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos, so pena de que el objetivo perseguido por ese Reglamento, que consiste en permitir a dichos agentes competir con los concesionarios y los talleres de reparación autorizados en el mercado de los servicios de información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos, quede sin efecto.

- 44 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta que el artículo 63 del Reglamento 2018/858, en relación con el considerando 52 de este y el principio de igualdad de trato, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «importe razonable y proporcionado», enunciado en ese artículo, por un lado, obliga a los fabricantes de automóviles a tener en cuenta la actividad comercial en cuyo marco los distintos agentes independientes utilizan la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos y, por otro lado, les permite cobrar un importe que vaya más allá de los meros costes soportados por el acceso a esa información, que dicho Reglamento les obliga a conceder a esos agentes, siempre que, no obstante, tal importe no resulte disuasivo para estos últimos.

Costas

- 45 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Octava) declara:

- 1) Los artículos 61 y 63 del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE, en relación con el artículo 86, apartados 1, punto 4, y 2, y el punto 1 del anexo XI de ese Reglamento,**

deben interpretarse en el sentido de que

son aplicables a los modelos de vehículos que han sido homologados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 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.

- 2) El artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858**

debe interpretarse en el sentido de que

la obligación que impone a los fabricantes de automóviles de facilitar un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor, que se define en el artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento, incluye la obligación de permitir a las editoriales de información técnica tratar y explotar esa información para sus actividades dentro de la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios, sin someterlas a otros requisitos que los establecidos en ese Reglamento.

3) El artículo 63 del Reglamento 2018/858, en relación con el considerando 52 de este y el principio de igualdad de trato,

debe interpretarse en el sentido de que

el concepto de «importe razonable y proporcionado», enunciado en ese artículo, por un lado, obliga a los fabricantes de automóviles a tener en cuenta la actividad comercial en cuyo marco los distintos agentes independientes utilizan la información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos y, por otro lado, les permite cobrar un importe que vaya más allá de los meros costes soportados por el acceso a esa información, que dicho Reglamento les obliga a conceder a esos agentes, siempre que, no obstante, tal importe no resulte disuasivo para estos últimos.

Firmas