Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)

de 19 de septiembre de 2019 *

«Procedimiento prejudicial — Aproximación de las legislaciones — Vehículos de motor — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Artículo 6, apartado 1, primera frase — Información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos — Obligaciones del fabricante respecto a los agentes independientes — Acceso sin restricciones y en un formato normalizado a tal información — Modalidades — Prohibición de discriminación»

En el asunto C-527/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania), mediante resolución de 21 de junio de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 13 de agosto de 2018, en el procedimiento entre

Gesamtverband Autoteile-Handel eV

y

KIA Motors Corporation,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por el Sr. A. Arabadjiev, Presidente de Sala, y los Sres. T. von Danwitz, C. Vajda, P. G. Xuereb (Ponente) y A. Kumin, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de la Gesamtverband Autoteile-Handel eV, por el Sr. M. Sacré, Rechtsanwalt;

– en nombre de KIA Motors Corporation, por el Sr. T. Kopp y las Sras. R. Polley y W. Holzapfel, Rechtsanwälte;

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. M. Huttunen y J. Hradil y la Sra. A.C. Becker, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: alemán.

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 del artículo 6, apartado 1, primera frase, 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 marco de un litigio entre la Gesamtverband Autoteile-Handel eV (en lo sucesivo, «Gesamtverband»), una asociación profesional alemana de comercio al por mayor de piezas de automóviles, y KIA Motors Corporation (en lo sucesivo, «KIA»), un fabricante de automóviles surcoreano, en relación con la negativa de este fabricante a facilitar a los agentes independientes un acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Reglamento n.º 715/2007

3 El considerando 8 del Reglamento n.º 715/2007 expone lo siguiente:

«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 libertad de prestación de servicios, es necesario contar con un acceso sin restricciones a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos mediante un formato normalizado que pueda utilizarse para encontrar la información técnica, y con una competencia efectiva en el mercado de servicios de reparación e información. Gran parte de esa información se refiere a los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) y su interacción con otros sistemas del vehículo. Conviene establecer las especificaciones técnicas que los sitios web de los fabricantes deben respetar, junto con las medidas específicas destinadas a garantizar un acceso razonable a las pequeñas y medianas empresas (PYME). Mediante normas comunes acordadas con participación de las partes interesadas, como el formato [Organización para la Mejora de las Normas de Información Estructuradas (OASIS)], puede facilitarse el intercambio de información entre fabricantes y prestadores de servicios. Por consiguiente, resulta adecuado requerir inicialmente el uso de las especificaciones técnicas del formato OASIS y solicitar a la Comisión que pida a CEN/ISO [Comité Europeo de Normalización/Organización Internacional de Normalización] que desarrolle en mayor medida dicho formato hasta lograr un estándar destinado a sustituir al formato OASIS llegado el momento.»

4 Según el considerando 27 de dicho Reglamento, los objetivos de este consisten en «la realización del mercado interior mediante la introducción de requisitos técnicos comunes relativos a las emisiones de los vehículos de motor y la garantía de un acceso a la información referente a la reparación y el mantenimiento del vehículo a los agentes independientes en los mismos términos que los que disfrutan los concesionarios y talleres de reparación autorizados».

5 El artículo 3 del citado Reglamento, titulado «Definiciones», preceptúa en sus puntos 14 y 15 lo siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento y sus medidas de aplicación, se entenderá por:

[…]

14) "información relativa a la reparación y mantenimiento del vehículo": toda la información necesaria para el diagnóstico, el mantenimiento, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación o la reinicialización del vehículo que los fabricantes ponen a disposición de los concesionarios y los talleres de reparación autorizados, incluidos las modificaciones y los suplementos posteriores. Esta información incluye toda la que se requiere para el montaje de piezas o equipos en los vehículos;

15) "agente independiente": las empresas, distintas de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participan directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor, en especial las empresas de reparación, los fabricantes o distribuidores de equipos, herramientas o piezas de recambio para la reparación, las editoriales de información técnica, los clubes de automóviles, las empresas de asistencia en carretera, las que ofrecen servicios de inspección y ensayo, las que imparten formación para instaladores, fabricantes y talleres de reparación de equipos para vehículos que utilizan carburante alternativo».

6 El artículo 6 del Reglamento n.º 715/2007, titulado «Obligaciones de los fabricantes», dispone en su apartado 1 lo siguiente:

«Los fabricantes darán a los agentes independientes acceso sin restricciones y normalizado a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, a través de sitios web con un formato normalizado donde dicha información será de fácil y rápido acceso y se presentará de forma no discriminatoria en comparación con la información o el acceso que se ofrezca a los concesionarios y talleres de reparación autorizados. Para lograr mejor este objetivo, la información debe proporcionarse de forma coherente, en principio de conformidad con los requisitos técnicos de la norma OASIS. […]»

7 El artículo 8 del mencionado Reglamento, titulado «Medidas de aplicación», establece lo siguiente:

«Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de este Reglamento completándolo, necesarias para la aplicación de los artículos 6 y 7, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 3. Ello incluirá la definición y actualización de especificaciones técnicas sobre la manera en que deberá proporcionarse la información relativa al sistema DAB y a la reparación y mantenimiento de los vehículos, concediéndose una atención particular a las necesidades específicas de las PYME.»

Reglamento (CE) n.º 692/2008

8 El Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento n.º 715/2007 (DO 2008, L 199, p. 1), fue modificado por el Reglamento (UE) n.º 566/2011 de la Comisión, de 8 de junio de 2011 (DO 2011, L 158, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 692/2008»), en particular para reforzar los procedimientos de intercambio de datos relativos a los componentes de vehículos entre los fabricantes y los agentes independientes.

9 El artículo 13 del Reglamento n.º 692/2008, titulado «Acceso a la información relativa al OBD del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este», estipula en su apartado 1 lo siguiente:

«Los fabricantes adoptarán las medidas e iniciarán los procedimientos necesarios, de conformidad con los artículos 6 y 7 del Reglamento […] n.º 715/2007 y el anexo XIV del presente Reglamento, para garantizar el fácil acceso a la información relativa […] a la reparación y el mantenimiento [del vehículo].»

10 El apartado 2.1 del anexo XIV del Reglamento n.º 692/2008 presenta la siguiente redacción:

«La información relativa […] a la reparación y el mantenimiento [del vehículo], disponible en determinados sitios web, seguirá las especificaciones técnicas del Documento SC2-D5 de OASIS, "Format of Automotive Repair Information" […] y los puntos 3.2, 3.5, (a excepción de 3.5.2), 3.6, 3.7 y 3.8 del Documento SC1-D2 de OASIS, "Autorepair Requirements Specification" […]; para esta información se utilizará exclusivamente texto abierto y formatos gráficos o formatos que puedan verse e imprimirse utilizando programas de aplicaciones auxiliares (software plug-ins) normalizados a los que se pueda acceder de forma gratuita, que puedan instalarse fácilmente y que puedan ejecutarse en sistemas operativos informáticos de uso extendido. […] La solicitud de permiso para reproducir o volver a publicar la información deberá negociarse directamente con el fabricante afectado.

[…]

Deberá facilitarse información, en una base de datos a la que puedan acceder fácilmente los operadores independientes, sobre todas las piezas del vehículo, con las que el vehículo, identificado por el número de identificación del vehículo (NIV) y por todo criterio adicional tal como la distancia entre ejes, la potencia, el acabado o las opciones, está equipado por el fabricante del vehículo y que puedan ser sustituidas por piezas de recambio ofrecidas por el fabricante del vehículo a sus concesionarios y talleres de reparación autorizados o a terceros mediante referencia al número de las piezas del equipamiento original (EO).

Esta base de datos incluirá el NIV, el número de las piezas del EO, la denominación de estas piezas en el EO, los atributos de la validez (fechas de inicio y fin de la validez), los atributos de instalación y, cuando proceda, las características estructurales.

Deberá actualizarse periódicamente la información de la base de datos. En particular, las actualizaciones deberán incluir todas las modificaciones de los distintos vehículos después de su producción si esta información se encuentra a disposición de los concesionarios autorizados.»

Reglamento n.º 566/2011

11 El considerando 12 del Reglamento n.º 566/2011 es del siguiente tenor:

«Con el fin de garantizar una competencia efectiva en el mercado de los servicios de información relativa a la reparación y el mantenimiento de vehículos, así como de clarificar que la información de que se trata también incluya la información que debe proporcionarse a otros agentes independientes distintos de los talleres de reparación y de garantizar que el mercado independiente de los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos pueda competir en su totalidad con los concesionarios autorizados, con independencia de si el fabricante del vehículo transmite esta información directamente a sus concesionarios y talleres de reparación autorizados, se precisan más clarificaciones en relación con la información detallada que debe proporcionarse con arreglo al Reglamento […] n.º 715/2007.»

Derecho alemán

12 De la resolución de remisión se desprende que la Gesamtverband invoca la infracción de diversas disposiciones de la Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (Ley contra la Competencia Desleal), tanto en su versión en vigor hasta el 10 de diciembre de 2015 (en lo sucesivo, «versión antigua de la UWG») como en la vigente desde esa fecha (en lo sucesivo, «versión actual de la UWG»).

13 El artículo 4, punto 11, de la versión antigua de la UWG disponía lo siguiente:

«Comete un acto de competencia desleal, en particular, todo aquel que

[…]

11. infrinja una disposición legal destinada, entre otros extremos, a regular el comportamiento en el mercado en interés de los operadores económicos.»

14 Esta disposición fue sustituida, en la versión actual de la UWG, por el artículo 3a de esta, que establece lo siguiente:

«Actúa de forma desleal quien infrinja una disposición legal destinada, en particular, a regular el comportamiento en el mercado en interés de los operadores económicos, siempre que tal infracción pueda afectar sensiblemente a los intereses de los consumidores, de los demás operadores económicos o de los competidores.»

15 El artículo 8, apartado 1, primera frase, de la UWG, tanto en su versión antigua como en la actual, permite entablar una acción de cesación y, en caso de riesgo de reiteración, una acción de prohibición contra cualquier persona que haya cometido un acto comercial ilícito, en el sentido de los artículos 3 y 7 de dicha Ley. A tenor del artículo 3, apartado 1, de la versión antigua de la UWG, los actos de competencia desleal son ilícitos cuando puedan afectar sensiblemente a los intereses de los competidores, de los consumidores o de otros operadores económicos. Según el artículo 3, apartado 1, de la versión actual de la UWG, los actos de competencia desleal son ilícitos.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

16 La Gesamtverband y los agentes independientes que son miembros de la misma disponen, respecto a los vehículos comercializados por KIA, de un acceso restringido a la lectura a una base de datos en la que se almacena la información relativa a la reparación y mantenimiento de estos vehículos, en el sentido del artículo 3, punto 14, del Reglamento n.º 715/2007.

17 La Gesamtverband solicitó a KIA poder disponer igualmente, ella misma y sus miembros, de la información de la base de datos en un formato que permitiera su tratamiento electrónico.

18 La Gesamtverband acudió posteriormente al Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania) con objeto de que este conminara a KIA a que pusiera a disposición de ella y de sus miembros tal información en el formato solicitado. Ese órgano jurisdiccional ordenó a KIA que atendiera a las pretensiones de la Gesamtverband. El Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Tribunal Superior Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno), ante el que KIA había interpuesto recurso de apelación contra la sentencia dictada en primera instancia, consideró que el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007 no obligaba a KIA a conceder a la Gesamtverband y a sus miembros un acceso a tal información en un formato que permitiera el tratamiento electrónico de la información. Consideró que debía garantizarse únicamente, respecto a los agentes independientes, un acceso a esa información restringido a la lectura, dado que esta forma de puesta a disposición no constituye discriminación entre estos agentes, por una parte, y

los concesionarios y talleres de reparación vinculados contractualmente a KIA, por otra. La Gesamtverband interpuso recurso de casación ante el órgano jurisdiccional remitente, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania), contra la sentencia dictada en apelación.

19 El órgano jurisdiccional remitente considera que la resolución del litigio de que conoce depende de la respuesta a la cuestión de si la manera en que KIA puso la información de que se trata a disposición de los agentes independientes es conforme con el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 o bien si, por el contrario, esta disposición exige que tal información sea puesta a disposición en un formato explotable electrónicamente.

20 Según el órgano jurisdiccional remitente, aun cuando un acceso a la información relativa a la reparación y mantenimiento del vehículo en un formato que permita el tratamiento electrónico por los agentes independientes pudiera tener un efecto positivo en el funcionamiento del mercado interior y promover una competencia efectiva en el mercado de servicios de la información relativa a la reparación y mantenimiento del vehículo, la obligación de poner tal información a disposición de los agentes independientes en un formato explotable electrónicamente no parece desprenderse del tenor literal del artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 ni de la referencia a la norma OASIS que contempla esta disposición. El órgano jurisdiccional remitente indica asimismo que, habida cuenta del tenor literal del apartado 2.1, párrafo primero, frases primera y cuarta, así como párrafo segundo, del anexo XIV del Reglamento n.º 692/2008 y de la génesis del citado apartado 2.1, el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 podría interpretarse en el sentido de que el fabricante no está obligado a poner a disposición la información en cuestión en un formato explotable electrónicamente. Además, tal interpretación se vería corroborada por la intención de la Comisión de prever, en el nuevo Reglamento Marco de homologación de tipo, la obligación de poner la información en cuestión a disposición de los agentes independientes en un formato legible por ordenador y explotable electrónicamente.

21 El órgano jurisdiccional remitente añade que el Tribunal de Justicia debe precisar igualmente el alcance de la prohibición de discriminación prevista en el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, en una situación como la controvertida en el asunto principal, en la que un fabricante de automóviles ha establecido, en beneficio de los concesionarios y de los talleres de reparación autorizados, un canal de información adicional para la venta de piezas de recambio originales, recurriendo a un proveedor de servicios de información.

22 Respecto a los canales de información a los que tienen acceso los talleres de reparación independientes, el órgano jurisdiccional remitente precisa que KIA pone su catálogo de piezas originales a disposición de la empresa LexCom, que permite a los talleres de reparación independientes buscar, en el sitio web «partslink24» de esta empresa, piezas de recambio originales de KIA mediante el NIV de los vehículos. El órgano jurisdiccional remitente observa que la Gesamtverband no ha alegado que la información relativa a la reparación y mantenimiento del vehículo contenida en los canales de información a los que tenían acceso los concesionarios y los talleres de reparación vinculados contractualmente a KIA fuera más completa o de mejor calidad que aquella a la que podían acceder los agentes independientes mediante el sitio web de KIA.

23 En estas circunstancias, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Están obligados los fabricantes a facilitar a los agentes independientes en formato susceptible de tratamiento electrónico la información a que se refiere el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007?

2) ¿Constituye una discriminación de los agentes independientes, prohibida por el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, el hecho de que, recurriendo a un proveedor de servicios de información, el fabricante establezca otro canal de información para la comercialización de recambios originales por concesionarios y talleres de reparación autorizados?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

24 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente solicita esencialmente que se dilucide si el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que los fabricantes de automóviles deben facilitar a los agentes independientes un acceso a la información relativa a la reparación y mantenimiento del vehículo en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico.

25 Procede recordar que, a tenor de la referida disposición, los fabricantes darán a los agentes independientes acceso sin restricciones y normalizado a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, a través de sitios web con un formato normalizado donde dicha información será de fácil y rápido acceso y se presentará de forma no discriminatoria en comparación con la información o el acceso que se ofrezca a los concesionarios y talleres de reparación autorizados.

26 A este respecto, ha de constatarse que el tenor literal del artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 no permite, por sí solo, responder a la cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente, puesto que, antes de nada, se limita a indicar que el formato en el que debe efectuarse la puesta a disposición de tal información debe ser normalizado, sin que esta precisión permita determinar si la información debe ponerse a disposición para que se pueda leer simplemente o en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico.

27 En efecto, tanto del considerando 8 y del artículo 6, apartado 1, segunda frase, del Reglamento n.º 715/2007 como del apartado 2.1, párrafo primero, del anexo XIV del Reglamento n.º 692/2008 resulta que el carácter normalizado del formato debe entenderse en el sentido de que la información en cuestión debe ser conforme con las exigencias técnicas de la norma OASIS, de manera que permita encontrar la información técnica pertinente y facilitar el intercambio de información. Pues bien, de esta norma no se desprende que la misma obligue a los fabricantes a facilitar un acceso a tal información en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico, menos aún cuando tanto un formato restringido a la lectura como un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico permite encontrar la información técnica deseada facilitando al mismo tiempo el intercambio.

28 A continuación, si bien, según el tenor literal del artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, los fabricantes tienen la obligación de dar «acceso sin restricciones» a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, no cabe considerar que la puesta a disposición de esta solo para que pueda leerse constituye una restricción al acceso a esa información, contrariamente a lo que han alegado la Gesamtverband y la Comisión. En efecto, dado que tal disposición efectúa una distinción entre, por una parte, el acceso que ha de facilitarse, el cual debe ser «sin restricciones», y, por otra parte, el formato en el que debe proporcionarse, la inexistencia de restricciones hace referencia al contenido mismo de la información que debe ponerse a disposición de los agentes independientes y no a las modalidades de la puesta a disposición.

29 Por último, el hecho de que, en virtud del artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, la información en cuestión deba ser accesible con facilidad y rapidez no significa que deba ser accesible en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico. La misma

constatación se aplica en cuanto a la exigencia, resultante del artículo 6, apartado 1, segunda frase, del Reglamento n.º 715/2007, según la cual la información debe proporcionarse de forma coherente, ya que este objetivo está asegurado además por el carácter normalizado del formato.

30 No obstante, de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que, para la interpretación de una disposición del Derecho de la Unión, hay que tener en cuenta no solo el tenor de esta, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (véase, en particular, la sentencia de 17 de abril de 2018, Egenberger, C-414/16, EU:C:2018:257, apartado 44 y jurisprudencia citada). La génesis de una disposición de Derecho de la Unión también puede ofrecer elementos pertinentes para su interpretación (sentencia de 10 de diciembre de 2018, Wightman y otros, C-621/18, EU:C:2018:999, apartado 47 y jurisprudencia citada).

31 Por lo que respecta, en primer lugar, al contexto en el que se incardina el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, procede recordar que, en primer término, el apartado 2.1, párrafo primero, del anexo XIV del Reglamento n.º 692/2008 prevé que el agente independiente que desee «reproducir o volver a publicar» la información en cuestión debe negociar directamente con el fabricante afectado. De esta disposición se desprende que la Comisión, a la que el artículo 8 del Reglamento n.º 715/2007 confía la adopción de las medidas necesarias para la ejecución del artículo 6 de este Reglamento, parece haberse basado ella misma en la premisa de que el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 exige únicamente un acceso a la información en cuestión por la simple lectura de la misma.

32 En segundo término, el apartado 2.1, párrafo segundo, del anexo XIV del Reglamento n.º 692/2008 establece que la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos se pondrá a disposición «en una base de datos», sin precisar no obstante que el acceso a tal información debe efectuarse en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico. De ello se infiere que la única obligación impuesta al fabricante por esta disposición es la de crear una base de datos. Así, las modalidades mediante las que los agentes independientes pueden tomar conocimiento de la información que figura en la base de datos, a saber, el hecho de que dispongan únicamente de un acceso a esa información restringido a la lectura o de que puedan disponer de ella en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico, no se rigen por el citado apartado 2.1.

33 Por otro lado, consta que, en la elaboración del Reglamento n.º 566/2011, la Comisión contempló modificar el apartado 2.1 del anexo XIV del Reglamento n.º 692/2008 a efectos de imponer el acceso a la información en cuestión, o al menos a una parte de ella, en un formato que permitiera su tratamiento electrónico. Pues bien, esta propuesta de la Comisión no se retomó en la versión final del Reglamento n.º 566/2011. Dado que, a tenor del considerando 12 del Reglamento n.º 566/2011, la Comisión expuso que «se [precisaban] más clarificaciones en relación con la información detallada que debe proporcionarse con arreglo al Reglamento […] n.º 715/2007», cabe colegir de ello que la Comisión consideraba en ese momento que, por una parte, el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 no exigía la puesta a disposición de la información en cuestión en un formato que pudiera ser objeto de tratamiento electrónico y, por otra parte, no procedía introducir tal obligación mediante el Reglamento n.º 566/2011.

34 En lo atinente, además, a la alegación de la Gesamtverband de que el 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 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), aplicable, según su artículo 91, a partir del 1 de septiembre de 2020, es pertinente para interpretar el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, basta con señalar que solo en el curso del procedimiento legislativo correspondiente al Reglamento 2018/858 se introdujo la obligación de poner la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos a

disposición de los agentes independientes en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico, que figura actualmente en el artículo 61, apartado 1, de este. De lo anterior resulta que no cabe considerar que el Reglamento n.º 715/2007 ya impuso tal obligación.

35 En lo relativo, en segundo lugar, a los objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 715/2007, de los considerandos 8 y 27 de este se desprende que su finalidad es, garantizando en particular un acceso sin restricciones a la información en cuestión, realizar y mejorar el funcionamiento del mercado interior de modo que se asegure una competencia efectiva tanto en el mercado de los servicios de reparación y mantenimiento de vehículos como en el mercado de los servicios de la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. Este objetivo resulta igualmente, en lo sustancial, del considerando 12 del Reglamento n.º 566/2011.

36 A este respecto, ha de constatarse que, si bien el hecho de ofrecer un acceso a la información en cuestión de un modo que permita la explotación electrónica de la misma facilitaría su utilización por estos agentes y, por tanto, contribuiría a garantizar una competencia efectiva en cada uno de dichos mercados así como al buen funcionamiento del mercado interior, nada indica que estos objetivos solo puedan alcanzarse obligando a los fabricantes de automóviles a facilitar el acceso a la información en cuestión en tal formato.

37 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que no impone a los fabricantes de automóviles la obligación de facilitar a los agentes independientes un acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

38 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pide que se determine si el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que el hecho de que un fabricante de automóviles establezca, en beneficio de los concesionarios y de los talleres de reparación autorizados, un canal de información adicional para la venta de piezas de recambio originales recurriendo a un proveedor de servicios de información supone un acceso discriminatorio de los agentes independientes en relación con el acceso de que gozan los concesionarios y talleres de reparación autorizados en el sentido de dicha disposición.

39 A este respecto, cabe recordar que del artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 se desprende que el acceso a la información en cuestión, que se concede a los agentes independientes, no debe ser discriminatorio respecto al acceso ofrecido a los concesionarios y a los talleres de reparación autorizados, en el sentido de que estos últimos no deben ser colocados en una posición más ventajosa en lo referente tanto al contenido de la información puesta a disposición como a las modalidades de su acceso.

40 En el asunto principal, la Gesamtverband aduce que los talleres de reparación independientes que efectúan una búsqueda en el sitio web «partslink24» de la empresa LexCom solo pueden encontrar, en lo concerniente a las piezas de recambio que han de utilizarse para vehículos de la marca KIA, piezas de recambio originales de los concesionarios oficiales de KIA, lo que puede constituir una ventaja para estos últimos. Sin embargo, no se trata de una discriminación en el sentido del artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, el cual se refiere únicamente al acceso a la información en cuestión concedido a los agentes independientes, por un lado, y a los concesionarios y talleres de reparación autorizados, por otro. Pues bien, de las explicaciones aportadas por el órgano jurisdiccional remitente se desprende que la Gesamtverband no ha alegado que los concesionarios y los talleres de reparación vinculados contractualmente a KIA tengan acceso, a través del sitio web de

LexCom, a información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos que sea más completa o de mejor calidad que aquella a la que pudieran acceder los agentes independientes a través del sitio web de KIA.

41 En atención a las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que el hecho de que un fabricante de automóviles establezca, en beneficio de los concesionarios y de los talleres de reparación autorizados, un canal de información adicional para la venta de piezas de recambio originales por concesionarios y talleres de reparación autorizados recurriendo a un proveedor de servicios de información no supone que el acceso de los agentes independientes sea discriminatorio en relación con el acceso de que gozan los concesionarios y los talleres de reparación autorizados, en el sentido de dicha disposición, dado que los agentes independientes disponen por otro lado de un acceso no discriminatorio a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos en cuanto al contenido ofrecido y al acceso facilitado a los concesionarios y a los talleres de reparación autorizados.

Costas

42 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, 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 Segunda) declara:

1) **El artículo 6, apartado 1, primera frase, 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, debe interpretarse en el sentido de que no impone a los fabricantes de automóviles la obligación de facilitar a los agentes independientes un acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos en un formato que pueda ser objeto de tratamiento electrónico.**

2) **El artículo 6, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que el hecho de que un fabricante de automóviles establezca, en beneficio de los concesionarios y de los talleres de reparación autorizados, un canal de información adicional para la venta de piezas de recambio originales por concesionarios y talleres de reparación autorizados recurriendo a un proveedor de servicios de información no supone que el acceso de los agentes independientes sea discriminatorio en relación con el acceso de que gozan los concesionarios y los talleres de reparación autorizados, en el sentido de dicha disposición, dado que los agentes independientes disponen por otro lado de un acceso no discriminatorio a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos en cuanto al contenido ofrecido y al acceso facilitado a los concesionarios y a los talleres de reparación autorizados.**

Firmas