



Transporte y Logística

Grupo de Transporte y Logística de Gómez-Acebo & Pombo Abogados

Director: Miguel Ángel García Otero

Contenido

Reseña de normativa 3

- UE - «Greening Freight Package» 3
- Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE 3

Reseña de jurisprudencia 4

- Audiencia Nacional: Sentencia 4355/2023, de 14 de julio. Amazon no tiene la consideración de operador postal 4
- Tribunal Supremo: Sentencia 1085/2023, de 4 de julio. Exoneración del porteador por aplicación de las Reglas de La Haya-Visby 5

TJUE..... 7

- Aéreo 7
 - Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos (denegación anticipada de embarque). STJUE de 26 de octubre de 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22: 7
 - Accidentes a bordo de aviones. STJUE de 6 de julio de 2023, Austrian Airlines AG, C-510/21: 8
 - Ayudas de Estado. STJUE de 28 de septiembre de 2023, Ryanair/Comisión, C-320/21 P y C-321/21 P: 8
- Ferroviario 9
 - Espacio ferroviario europeo único. STJUE de 28 de septiembre de 2023, Gargždų geležinkelis, C-671/21: 9

- Carretera 9
 - Período máximo de estacionamiento en las áreas de las autopistas (incumplimiento de Estado): STJUE de 21 de diciembre de 2023, Comisión/Dinamarca, C-167/22: 9
 - Transportes combinados de mercancías entre Estados miembros: STJUE de 14 de septiembre de 2023, BW, C-246/22: 9
 - Disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera: STJUE de 9 de noviembre de 2023, Azienda regionale sarda trasporti, C-477/22: 10
- Servicios Públicos de Viajeros por Ferrocarril y Carretera 10
 - STJUE de 19 de octubre de 2023, Sad Trasporto Locale, C-186/22: 10

Reseña laboral 11

- Audiencia Nacional: Sentencia 126/2023, de 17 de noviembre. Imponen a la empresa una indemnización de daños y perjuicios de más de 80.000 euros de multa por evitar negociar un plan de igualdad 11
- Audiencia Nacional: Sentencia 133/2023, de 11 de diciembre. Nulidad del sistema de incentivos por incumplimiento empresarial del procedimiento establecido para alterar el contenido del Convenio Colectivo de aplicación 11

Negocio 12

- El gobierno de España constituye FOCO, un nuevo fondo a través de la adenda del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que cuenta con recursos del instrumento NextGenerationEU... 12

Reseña de normativa

UE - «Greening Freight Package»

La Comisión Europea publicó el 11 de julio una iniciativa legislativa, en formato de paquete legislativo, para la ecologización del transporte de mercancías, la iniciativa denominada “Greening Freight Package”.

La justificación y finalidad de este nuevo paquete legislativo es promover la eficiencia y sostenibilidad del transporte terrestre de mercancías, avanzando en el proceso de descarbonización e impulsando la construcción de un espacio único europeo del transporte. Para ello se considera necesario: (i) mejorar la gestión del tráfico ferroviario (planificación y adjudicación de capacidad de la infraestructura ferroviaria); (ii) impulsar el transporte intermodal; y (iii) promover la eficiencia energética y operacional del transporte por carretera.

El paquete legislativo se integra por tres iniciativas de distinta naturaleza y alcance:

- Propuesta de un Reglamento sobre la utilización de la capacidad de la infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, que derogue el Reglamento (UE) 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, así como una revisión o modificación parcial de la Directiva (UE) 2012/34 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (*Directiva Recast*).
- Propuesta de modificación de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.
- Propuesta de Reglamento para armonizar el mecanismo de control de emisiones de gases de efecto invernadero del transporte en la UE.

Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE

El 13 de septiembre de 2023, se publicó el Reglamento (UE) 2023/1805, que establece medidas para garantizar una introducción de los combustibles renovables e hipocarbónicos en el mercado en condiciones de competencia leal. Su propósito es avanzar hacia la neutralidad climática en la Unión Europea, fomentando el uso coherente tanto de estos combustibles como de energía alternativas.

El Reglamento será aplicable a partir del 1 de enero de 2025, a excepción de las disposiciones relativas al Plan de Seguimiento y sus modificaciones (artículos 8 y 9), que serán aplicables

desde el 31 de agosto de 2024; y será de aplicación a los buques (sin distinguir entre el Estado del pabellón) de arqueo superior a 5.000 toneladas destinados al transporte de pasajeros o mercancías con fines comerciales, que operen en el territorio de la Unión Europea, con el objetivo de limitar gradualmente la intensidad de gases de efecto invernadero generados por la energía utilizada por estos buques, tanto durante el viaje, como durante su estancia en algún puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro.

El Reglamento exceptúa de su aplicación a los buques de guerra, unidades navales auxiliares y a los buques de propiedad o uso estatal utilizados exclusivamente para fines no comerciales, entre otros y permite que los Estados miembros exceptúen determinadas situaciones (apartados 3,4,5 y 6 del artículo 2).

Las principales medidas que introduce este Reglamento son las siguientes:

1. Se limita la intensidad de los gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de un buque, estableciendo cuotas de uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos que se incrementan de forma gradual hasta 2050, momento

en que la cuota alcanza el 80% de la energía utilizada.

2. Se establece la obligación de los buques portacontenedores y de pasajeros amarrados en un puerto de escala bajo la jurisdicción de un Estado miembro de conectarse al suministro de electricidad desde tierra para toda su demanda de electricidad en el punto de atraque.
3. Para garantizar la implementación, se crea un Plan de seguimiento y control, en el que destaca la figura del verificador para evaluar la fiabilidad del plan. Las empresas deben proporcionar un informe específico del buque para su evaluación (“informe FuelEU”), que se presenta como una de las iniciativas clave del documento y que permitirá al verificador expedir un documento de conformidad FuelEU válido por 18 meses y exigible a los buques que realicen determinados trayectos.
4. El Reglamento habilita a los Estados Miembros a establecer un régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción contenida en el mismo, adoptando todas las medidas necesarias para su ejecución y debiendo comunicar a la Comisión las sanciones impuestas contra un buque concreto.

Reseña de jurisprudencia

Audiencia Nacional: Sentencia 4355/2023, de 14 de julio. Amazon no tiene la consideración de operador postal

Mediante resolución de la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 24 de sep-

tiembre de 2020 se acordó declarar que en las empresas del grupo Amazon, Amazon Spain Fulfillment, S.L., y a Amazon Road Transport Spain, S.L., concurren las circunstancias para ser consideradas operadores postales.

La entidad Amazon Road Transport Spain, S.L. (ARTS) interpuso recurso Contencioso-Adminis-

trativo frente a la citada resolución de la CNMC, instando su anulación, recurso que fue estimado por la Audiencia Nacional, en su Sentencia 4355/2023, de 14 de julio [ECLI:ES:AN:2023:4355], que interpreta las definiciones de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, que transpone la Directiva 2008/6/CE, de 20 de febrero de 2008, por la que se modifica la Directiva 97/67/CE del Parlamento europeo y el Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales en la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio; confirmadas por el Reglamento 2018/644 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, sobre los servicios de paquetería transfronterizos. Así como de las conclusiones de la STJUE de 31 de mayo de 2018 asunto C- 259/16 Confetra.

Conforme a estas definiciones y a esta jurisprudencia, la Audiencia Nacional hace las siguientes consideraciones:

- a) Una actividad podrá ser calificada como postal solo en el caso de que sea prestada por un operador postal y ésta tenga por objeto el envío postal; y en el concepto de actividad postal no se incluyen ni las actividades preparatorias ni los servicios logísticos anteriores a la presentación del envío postal.
- b) Las actividades que desarrolla ARTS son de carácter logístico e imprescindibles para la salida de los productos vendidos, como son la organización y planificación de los procesos de recogida de los paquetes por los transportistas que llevan a cabo su envío y entrega a los clientes finales, pero no servicios postales de acuerdo con su concepto legal.

ARTS no opera sobre lo que ya puede legalmente considerarse el envío postal en sí

mismo, es decir, presentado en la forma definitiva en la cual debe ser recogido, transportado y entregado, por lo que su actividad no es de carácter postal.

- c) ARTS está autorizada para ejercer como operador de transporte al intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera y, como tal, su actividad se sujeta a lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, resultando gravosa y desproporcionada la exigencia de que se la incluya en otra categoría distinta de actividades reguladas.

Tribunal Supremo: Sentencia 1085/2023, de 4 de julio. Exoneración del porteador por aplicación de las Reglas de La Haya-Visby

Alberto Díaz Moreno

La sociedad de responsabilidad limitada BCP (cargadora) contrató con la compañía GIM (porteadora) la realización de un transporte multimodal (terrestre y marítimo) desde Alemania a Telde (Gran Canaria). GIM subcontrató el transporte desde Barcelona a Telde con la sociedad JVC la cual, por su parte, subcontrató a DLC para el tramo marítimo Barcelona-Las Palmas (para el trayecto terrestre Las Palmas-Telde fue contratado otro transportista).

La mercancía objeto del transporte era un contenedor convertido en planta generadora de oxígeno (se trataba, en concreto, de un box container que había sido adaptado a dicha función y que contenía en su interior la maquinaria necesaria para su instalación y funcionamiento).

Durante la fase marítima del transporte el contenedor sufrió importantes desperfectos, hasta el punto de convertirlo en inservible. La asegura-

dora contratada por GIM, después de hacer efectiva a la cargadora BCP la indemnización correspondiente a los daños ocasionados, reclamó solidariamente de JCV y DLC la cantidad abonada, alegando para ello que estas compañías habían sido negligentes en la ejecución del transporte. La demanda fue desestimada en primera instancia por entender el juzgado que el daño se produjo durante las operaciones portuarias y, por tanto, fuera del período de responsabilidad del porteador (cfr. art. 279 Ley de Navegación Marítima —LNM—). Sin embargo, la Audiencia Provincial de Burgos (Sent. 434/2020, de 9 de octubre [ECLI:ES:APBU:2020:837]) estimó en parte el recurso de apelación de la demandante al considerar que existió culpa de las porteadoras marítimas subcontratadas (JVC y DLC), por lo que las condenó a pagar la cantidad resultante de la aplicación del artículo 282 LNM. Es de destacar que la Audiencia señaló que el contenedor y su contenido constituían un todo (de tal manera que el contenedor formaba parte de la propia mercancía transportada), lo que aumentaba el riesgo de pérdida o avería (un golpe sufrido por el contenedor podría traducirse en un daño a la mercancía mientras que, por lo general, los daños en un contenedor no afectan a su contenido, esto es, a las mercancías transportadas). De ahí que fuera importante que la cargadora advirtiese a las demandadas sobre la específica naturaleza de la carga; y de ahí también que, según la sentencia de apelación, la culpa de las demandadas fuera compartida con GIM, porque esta sociedad no informó a aquéllas adecuadamente sobre este extremo.

Las demandadas interpusieron un recurso extraordinario por infracción procesal (que fue desestimado) y un recurso de casación. En este segundo se argumentaba que en el caso habían concurrido las causas de exclusión de la responsabilidad del porteador previstas en los apartados [i] y [n] del artículo 4.2 de las Reglas de la Haya-Visby (esto es, que los daños en la mercan-

cía se habían producido por un acto u omisión del cargador y por la insuficiencia del embalaje). El recurso de casación fue estimado por el Tribunal Supremo (Sentencia 1085/2023, de 4 de julio [ECLI:ES:TS:2023:2985]) el cual, al asumir la instancia, confirmó la sentencia desestimatoria del juzgado, si bien por las razones que se exponen seguidamente de manera resumida (y que son diferentes a las que fundaron el fallo de primera instancia):

- a) Dado que los daños en la mercancía se produjeron en la fase marítima del transporte multimodal resultaban aplicables las reglas sobre la responsabilidad del porteador recogidas en la LNM (STS 495/2020, de 28 de septiembre [ECLI:ES:TS:2020:3026]). Ahora bien, el artículo 277.2 LNM remite, en cuanto a la responsabilidad del porteador en los transportes marítimos de mercancías (nacionales o internacionales) en régimen de conocimiento de embarque, al Convenio de Bruselas de 1924 y a los protocolos que lo modifican (Reglas de La Haya-Visby): cfr. Sentencia del Tribunal Supremo 1052/2023, de 28 de junio (ECLI:ES:TS:2023:2904).
- b) En su formulación actual, las Reglas de La Haya-Visby regulan la responsabilidad del porteador marítimo por la pérdida o daños en las mercancías siguiendo el criterio de la responsabilidad por culpa e incluyen en su artículo 4.2 una relación de causas de exoneración. Conforme a lo previsto en este precepto, el porteador no será responsable de la pérdida o daño que resulte (entre otras causas) de un acto u omisión del cargador (apartado [i]) o de un embalaje insuficiente (apartado [n]). A ello ha de añadirse que el artículo 3.4 de las Reglas de La Haya-Visby dispone que el conocimiento de embarque establecerá la presunción de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descritas en el conocimiento (en

particular, en lo que se refiere al estado y a la condición aparentes de las mercancías).

- c) En cuanto al acto u omisión del cargador, el fundamento de esta exclusión estriba en que el porteador no debe responder de los daños que son ocasionados por causa extraña a él (en concreto, por la conducta del cargador, sin que sea preciso —por lo demás— que el acto u omisión de este último sea culposo). Respecto a la insuficiencia del embalaje, su fundamento es similar al anterior (la falta de culpa del porteador), pero se diferencia porque, respecto a esta causa de exoneración, puede tener influencia la conducta del porteador (ya que —una vez recibidas las mercancías— debe mantener el embalaje en correctas condiciones). Obviamente, la suficiencia del embalaje habrá de valorarse atendiendo a las características de la mercancía y a otros factores (como la clase de embarcación o la zona de navegación), pero puede aceptarse que, «como regla general, el embalaje será insuficiente cuando no sea apto para que las mercancías no sufran durante el transporte ningún menoscabo con ocasión del manejo a que hayan de ser sometidas».
- d) Según el Tribunal Supremo, habían quedado acreditadas en el procedimiento las siguientes circunstancias: (i) ni BCP (cargadora) ni GIM (porteadora contractual) advirtieron a

las porteadoras demandadas acerca de la específica naturaleza de la mercancía transportada, ni de las medidas de protección precisas. Más aún: incluso crearon en las demandadas cierta confusión al señalar que el contenedor debía ser tratado como un contenedor ordinario cuando no era así dado que era parte de la mercancía; (ii) la mercancía, por su naturaleza, no podía ser transportada como un contenedor ordinario, sino en uno tipo flat o abierto (que tienen forma de U —sin paredes ni techos— y se usan para cargas de material especial que no puede transportarse en un contenedor común); de hecho, así se hizo en los subsiguientes viajes de devolución del contenedor dañado y de reposición por uno nuevo.

- e) A la vista de todo lo anterior el Tribunal Supremo concluyó lo siguiente: puesto que la naturaleza de la mercancía requería que su transporte se efectuara en un contenedor distinto al elegido por el cargador (lo que influyó causalmente en la producción de los daños), y dado que en el conocimiento de embarque no se hizo ninguna advertencia o reserva al respecto, debían entenderse concurrentes las causas de exclusión de la responsabilidad de las demandadas previstas el artículo 4.2, letras i) y n), de las Reglas de La Haya-Visby, a las que se remite el artículo 277.2 LNM.

TJUE

Ana Santamaría Dacal

Aéreo

Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos (denegación anticipada de embarque). STJUE de 26 de

octubre de 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22:

El Tribunal de Justicia declara que, en caso de denegación anticipada de embarque, debe pagarse la compensación por denegación de embarque aun cuando el pasajero afectado no

se haya presentado a la facturación. Cuando el transportista aéreo ha informado de antemano al pasajero de que le denegará el embarque contra su voluntad en un vuelo para el que dispone de una reserva confirmada, la exigencia de presentarse a la facturación es una formalidad inútil.

Además, el Tribunal de Justicia declara que el derecho a compensación se aplica aun cuando se haya informado al pasajero de la denegación de embarque con al menos dos semanas de antelación respecto a la hora de salida prevista del vuelo. En efecto, no hay razón para aplicar a las denegaciones de embarque la norma, prevista únicamente para las cancelaciones de vuelos, según la cual se exige a los transportistas aéreos de su obligación de compensar a los pasajeros si los informan de la cancelación del vuelo al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista.

Accidentes a bordo de aviones. STJUE de 6 de julio de 2023, Austrian Airlines AG, C-510/21:

Durante un vuelo operado por Austrian Airlines, una cafetera que contenía café caliente se cayó de un carrito de restauración y causó quemaduras a un pasajero. A este le fueron dispensados primeros auxilios a bordo del avión. El pasajero acudió a los tribunales austriacos a fin de obtener daños y perjuicios y de que se declarara la responsabilidad de Austrian Airlines por todos los daños futuros resultantes del agravamiento de las quemaduras, debido a que los primeros auxilios dispensados a bordo no habían sido adecuados. El Tribunal de Justicia interpreta a estos efectos el artículo 17.1 del Convenio Montreal en el sentido de que la administración, a bordo de una aeronave, de primeros auxilios inadecuados a un pasajero, que conllevaron un agravamiento de las lesiones corporales ocasionadas por un «accidente», en el sentido de dicha disposición, está comprendida en ese accidente.

Observa que no siempre es posible atribuir el acaecimiento de un daño a un acontecimiento aislado cuando dicho daño es consecuencia de un conjunto de acontecimientos interdependientes. Así, en presencia de un conjunto de acontecimientos intrínsecamente relacionados que se suceden, sin interrupción, en el espacio y en el tiempo, debe considerarse que ese conjunto constituye un único y mismo «accidente», en el sentido del Convenio de Montreal. En el caso examinado, habida cuenta de la continuidad espacial y temporal que une la caída de la cafetera y los primeros auxilios dispensados al pasajero así lesionado, no puede negarse la existencia de una relación de causalidad entre dicha caída y el agravamiento de las lesiones corporales que ocasionó, como consecuencia de la administración de primeros auxilios inadecuados.

Ayudas de Estado. STJUE de 28 de septiembre de 2023, Ryanair/Comisión, C-320/21 P y C-321/21 P:

Mediante estas sentencias, Tribunal de Justicia desestima definitivamente los recursos de Ryanair relativos a las garantías de préstamos aprobadas por Suecia y Dinamarca en abril de 2020 en favor de la compañía aérea SAS para compensarla por los perjuicios derivados de la anulación o de la reprogramación de sus vuelos debido a las restricciones de desplazamiento impuestas en el contexto de la pandemia de COVID-19.

Se desestiman todas las alegaciones formuladas por Ryanair y se confirman las sentencias del Tribunal General. El Tribunal de Justicia subraya, en particular, que la medida de ayuda en

cuestión podía limitarse a SAS. No era necesario que beneficiara a todas las empresas que habían sufrido perjuicios causados por la pandemia de COVID-19.

Ferrovionario

Espacio ferroviario europeo único. STJUE de 28 de septiembre de 2023, Gargždų geležinkelis, C-671/21:

Se interpretan los artículos 45, 46 y 47 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único. Por una parte, entiende el Tribunal de Justicia que, en el marco de la programación y del procedimiento de coordinación contemplados en dichos artículos, el administrador de infraestructuras: no está obligado a incluir la valoración de si dos o más candidatos han presentado solicitudes de capacidad incompatibles entre sí para el transporte de las mismas mercancías; puede utilizar determinados criterios, incluidos aquellos que conlleven un elemento de priorización, siempre que su utilización permita la adjudicación de capacidad de esa infraestructura de manera justa y no discriminatoria y de conformidad con el Derecho de la Unión; y está obligado a procurar tomar parte activa, con los candidatos, para llegar a una solución satisfactoria en caso de conflicto.

Por otra parte, interpreta que el art. 47 de la Directiva citada se opone a una normativa nacional que establece, a efectos de la adjudicación de capacidad de infraestructura en caso de congestión de la infraestructura, el uso de un criterio de prioridad basado en la utilización proyectada de dicha capacidad, a menos que ese criterio vaya acompañado de garantías de que no se aplicará en perjuicio de los nuevos operadores.

Carretera

Período máximo de estacionamiento en las áreas de las autopistas (incumplimiento de Estado): STJUE de 21 de diciembre de 2023, Comisión/Dinamarca, C-167/22:

En 2018, Dinamarca estableció una norma que limitaba a veinticinco horas el período máximo de estacionamiento en las áreas de descanso públicas de la red de autopistas danesa. La Comisión Europea considera que esta norma constituye una restricción a la libre prestación de servicios de transporte, ya que no afecta del mismo modo a los transportistas por carretera daneses y a los transportistas por carretera no residentes.

En su sentencia, el Tribunal de Justicia desestima el recurso de la Comisión. El Tribunal de Justicia señala que la norma de las veinticinco horas puede tener un efecto concreto en el ejercicio, por los transportistas no residentes, de los derechos de transporte –en particular, de cabotaje– que se les reconocen, puesto que impide a los conductores utilizar las áreas de las autopistas a efectos de los períodos de descanso obligatorios que superen dicha duración. Afirma igualmente que esta norma afecta en mayor medida a esos transportistas no residentes que a los transportistas que tienen un centro de explotación en Dinamarca. Sin embargo, la Comisión no ha aportado ningún dato objetivo que permita demostrar que, habida cuenta del volumen del tráfico pertinente, la capacidad de estacionamiento alternativa ofrecida por el sector privado sea insuficiente para acoger los vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas durante períodos de descanso superiores a las veinticinco horas.

Transportes combinados de mercancías entre Estados miembros: STJUE de 14 de septiembre de 2023, BW, C-246/22:

El artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros, debe interpretarse en el sentido de que el transporte por carretera de contenedores vacíos entre un terminal de contenedores y un punto de carga o de descarga de mercancías se halla comprendido en el concepto de «transportes combinados», establecido en dicho artículo, de modo que puede acogerse al régimen liberalizado previsto para los trayectos por carretera iniciales y finales que forman parte integrante de un transporte combinado, en el sentido del artículo 4 de dicha Directiva, y que están exentos de la aplicación de las disposiciones relativas al cabotaje previstas por el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

Disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera: STJUE de 9 de noviembre de 2023, Azienda regionale sarda trasporti, C-477/22:

El artículo 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «trayecto del servicio de que se trate [que] no supere los 50 [km]» corresponde al itinerario establecido por la empresa de transporte que no supere dicha distancia, que el vehículo en cuestión debe recorrer por carretera para conectar un punto de partida con un punto de llegada y dar servicio, en su caso, en paradas intermedias previamente fijadas, para garantizar el transporte de viajeros en el servicio regular al que está destinado.

El artículo 2, apartado 1, letra b), en relación con el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006,

en su versión modificada por el Reglamento n.º 165/2014, debe interpretarse en el sentido de que este Reglamento no se aplica a la totalidad del transporte por carretera efectuado por la empresa de que se trate, cuando los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares se utilizan para cubrir, con carácter principal, trayectos del servicio que no superen los 50 km y, con carácter ocasional, trayectos del servicio de más de 50 km. Este Reglamento solo se aplica cuando esos trayectos superan los 50 km.

El artículo 6, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006, en su versión modificada por el Reglamento n.º 165/2014, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas», que figura en esta disposición, comprende únicamente el «tiempo de conducción», en el sentido del artículo 4, letra j), de dicho Reglamento, con exclusión de cualquier «otro trabajo», en el sentido del artículo 6, apartado 5, del mencionado Reglamento, realizado por el conductor durante esas dos semanas.

Servicios Públicos de Viajeros por Ferrocarril y Carretera

STJUE de 19 de octubre de 2023, Sad Trasporto Locale, C-186/22:

El Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera no es de aplicación a un contrato mixto de servicios públicos de transporte multimodal de viajeros que incluya el transporte por tranvía, funicular y teleférico, ni siquiera en un contexto en el que el transporte ferroviario constituya la mayor parte de los servicios de transporte cuya gestión se ha adjudicado.

El artículo 107 TFUE, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que no constituye una «ayuda de Estado», en la acepción de dicha disposición, la compensación de obligaciones de servicio público abonada a un operador interno en el marco de la adjudicación directa de un contrato de servicio público de transporte de viajeros por una autoridad local competente y calculada sobre la base de los costes de explotación que se han determinado, por un lado, teniendo en cuenta los costes históricos del servicio prestado por el operador saliente y, por otro lado,

tomando como referencia costes o contraprestaciones relativos también a la adjudicación precedente o basados, en todo caso, en parámetros estándar de mercado aplicables a todos los operadores del sector de que se trate, siempre que el recurso a tales elementos conduzca a la determinación de costes que reflejen los que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar esas obligaciones.

Reseña laboral

Lourdes Escassí de la Rosa

Audiencia Nacional: Sentencia 126/2023, de 17 de noviembre. Imponen a la empresa una indemnización de daños y perjuicios de más de 80.000 euros de multa por evitar negociar un plan de igualdad

La Audiencia Nacional condena a la empresa a abonar a la representación legal de los trabajadores una indemnización de daños y perjuicios superior de 80.000 euros a la por incumplir la obligación de aprobar un plan interno de igualdad.

La razón por la que la Audiencia Nacional opta por estimar la demanda interpuesta por el sindicato con base en varios elementos: “a) la reiteración de la conducta empresarial, pese a las advertencias constantes de la RLT; b) el tiempo transcurrido desde la constitución de la comisión negociadora hasta la fecha de interposición de la demanda; c) la imposibilidad de aprobarse un plan de igualdad en plazo; d) la desprotección de parte de los trabajadores de la plantilla que no disponen de un Plan de Igualdad actualizado,

y aplicable a toda la plantilla, por el que puedan resultar amparados; e) la inutilidad de una indemnización única, siendo la expuesta en demanda adecuada tanto a la reparación del daño como al fin anhelado que no es otro que negociar y obtener el instrumento perseguido de forma rápida y eficaz siendo proporcional a la entidad y resultados de la empresa (véase los resultados de la misma al ordinal vigésimo). Todo ello con la indicación expresa a esta última que en su mano se encuentra dar respuesta efectiva y con premura de la obligación que le incumbe, obteniendo también así la reducción de la indemnización que se anuda al plazo que se inicia a partir del dictado de la presente resolución”.

Audiencia Nacional: Sentencia 133/2023, de 11 de diciembre. Nulidad del sistema de incentivos por incumplimiento empresarial del procedimiento establecido para alterar el contenido del Convenio Colectivo de aplicación

La Audiencia Nacional estima la demanda interpuesta por los sindicatos sobre conflicto co-

lectivo, anulando el nuevo sistema de incentivos comunicado por la empresa, por entender que para alterar el sistema de retribución variable recogido en el artículo 24 del Convenio Colectivo la empresa debería haber seguido el proceso de descuelgue salarial previsto en el apartado 3 del artículo 82 del Estatuto de los Trabajadores. Al no haber respectado dicho proceso, el nuevo sistema de incentivos es nulo.

Asimismo, la Audiencia Nacional considera que la empresa ha vulnerado el derecho a la libertad sindical al haber quebrantado los derechos de información y consulta de los representantes legales de los trabajadores al no haberles solicitado la empresa un informe sobre la medida con antelación a su entrada en vigor, incumpliendo así el artículo 64.5 del Estatuto de los Trabajadores.

Negocio

El gobierno de España constituye FOCO, un nuevo fondo a través de la adenda del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que cuenta con recursos del instrumento NextGenerationEU

El 27 de diciembre de 2023, el Consejo de Ministros aprobó la creación del Fondo de Coinversión (FOCO), cuya gestión ha quedado encomendada a COFIDES.

FOCO tiene como objetivo favorecer la inversión extranjera en la economía española, potenciando el acceso a la financiación de las empresas vinculadas a las transiciones ecológica y digital, así como aquellas relacionadas con otras actividades estratégicas para España, como la movilidad sostenible, las infraestructuras, la agricultura sostenible o la biotecnología. El fondo está dotado con 2.000 millones de euros, y aunque el periodo de inversión concluirá el 30 de junio de

2026, su duración será indefinida, pues está previsto que los retornos de las inversiones financiadas se reinviertan en nuevas operaciones. El Fondo realizará principalmente inversiones de capital en empresas privadas que acometan proyectos de inversión en territorio español, de forma conjunta con un coinversor extranjero, que deberá realizar una contribución al menos equivalente a la de FOCO (no está previsto que este supere un 49% de participación en el capital social de las empresas beneficiarias). Los coinversores podrán ser tanto instituciones financieras públicas (fondos soberanos, fondos públicos de pensiones, etc) como inversores institucionales privados extranjeros (fondos de inversión, fondos de pensiones, compañías aseguradoras, etc). También serán elegibles tanto los vehículos y entidades de inversión privada nacionales que atraigan inversores extranjeros como las sociedades de capital extranjero que participen en figuras societarias en España). La inversión de FOCO podrá ser directa o indirecta.

Para cualquier información adicional dirigirse a: Miguel Ángel García Otero (magarcia@ga-p.com) o al Grupo de Transporte y Logística de Gómez-Acebo & Pombo Abogados S. L. P., Paseo de la Castellana 216, Madrid – 28046 (tel.: 915 829 204).

©Gómez-Acebo & Pombo Abogados, S. L. P. Los derechos de propiedad intelectual sobre el presente documento pertenecen a Gómez-Acebo & Pombo Abogados, S. L. P. No puede ser objeto de reproducción, distribución, comunicación pública incluida la puesta a disposición a través de internet, o transformación, en todo o en parte, sin la previa autorización escrita de Gómez-Acebo & Pombo Abogados, S. L. P.