

G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo



Transporte y Logística

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

Director: Miguel Ángel García Otero

2024 ^{N.º 11}

Contenido

Reseña de normativa	4	— Ferroviario	7
— Real Decreto 613/2024, de 2 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)	4	• Sentencia del Tribunal Supremo (STS) 57/2004, de 18 enero. Responsabilidad de la UTE y aseguradoras por interrupción del tráfico ferroviario tras el hundimiento de un túnel	7
— Reglamento de Ejecución (UE) 2024/949 de la Comisión, de 27 de marzo de 2024, por el que se establece un formulario común para las solicitudes de reintegro y de indemnización de los viajeros de ferrocarril por retrasos, pérdida de enlaces y cancelaciones de servicios ferroviarios de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo	4	— TJUE.....	8
— Reglamento Delegado (UE) 2024/1127 de la Comisión, de 8 de febrero de 2024, por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de los principios rectores y los criterios para definir los procedimientos de verificación de los valores de las emisiones de CO ₂ y del consumo de combustible de los vehículos pesados en circulación (verificación en circulación)	5	• Aéreo	8
— Reglamento (UE) 2024/1230 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 80/2009, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta a determinadas obligaciones de presentación de información en los ámbitos del transporte por carretera y de la aviación.....	5	» Confidencialidad de la información relativa a la seguridad aérea.....	8
		• STJUE de 18 de enero de 2024, RTL Nederland y RTL Nieuws, C-451/22.....	8
		» Derechos de compensación y asistencia de los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004)	9
		• SSTJUE de 25 de enero de 2024, Laudamotion, C474/22 y C-54/23, Laudamotion y Ryanair	9
		• STJUE de 21 de marzo de 2024, Cobult, asunto C-76/23	9
		• STJUE de 16 de mayo de 2024, Touristic Aviation Services, C-405/23	10
Reseña de jurisprudencia	6	• Ferroviario.....	10
— Carretera	6	» Pago de compensaciones a una empresa de transporte por el cumplimiento de una obligación de servicio público	10
• Seguros. Sentencia del Tribunal Supremo (STS) 325/2024, de 5 de marzo (rec. 295/2020).....	6		

• STJUE de 25 de enero de 2024, Obshtina Pomorie, C-390/22.....	10	• STJUE de 21 de marzo de 2024, CBR, C-703/22	11
» Competencias de los organismos reguladores nacionales para el sector ferroviario	11	Reseña fiscal.....	12
• STJUE de 7 de marzo de 2024, Die Länderbahn y otros, C-582/22	11	— El IVA en la prestación de servicios de logística: almacenamiento y transporte. Consulta vinculante a la Dirección General de Tributos	12
• Carretera.....	11	Negocio.....	13
» Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción	11	— La Comisión Europea y las autoridades nacionales de protección de los consumidores inician medidas contra varias compañías aéreas por prácticas engañosas de blanqueo ecológico (greenwashing)	13
• STJUE de 18 de enero de 2024, Regionalna direktsia “Avtomobilna administratsia” Pleven, C-227/22	11		

Reseña de normativa

Real Decreto 613/2024, de 2 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)

Esta norma viene a completar la trasposición a nuestro ordenamiento jurídico español de la Directiva (UE) 2022/738 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de abril de 2022, modificó la Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera, con objeto de asegurar la posibilidad de utilizar vehículos alquilados en otro Estado miembro distinto del de establecimiento, y matriculados o puestos a disposición de conformidad con la normativa de dichos Estados, por parte de las empresas de transporte de mercancías, en virtud de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo y en 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.

Con el fin de transponer dicha norma al ordenamiento jurídico español se modificaron dos preceptos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, mediante el Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre.

La transposición completa de la directiva exigía modificar el ROTT para recoger la previsión de que los vehículos vinculados a títulos habilitantes para la realización de transporte público de mercancías podrán estar matriculados en otro Estado miembro, siempre que se respete el límite temporal máximo previsto en la legislación nacional a efectos de su matriculación obligatoria en España.

Reglamento de Ejecución (UE) 2024/949 de la Comisión, de 27 de marzo de 2024, por el que se establece un formulario común para las solicitudes de reintegro y de indemnización de los viajeros de ferrocarril por retrasos, pérdida de enlaces y cancelaciones de servicios ferroviarios de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo

El Reglamento (UE) 2021/782 establece normas aplicables al transporte ferroviario con el fin de garantizar una protección eficaz de los viajeros y fomentar los viajes en tren. Conforme a sus artículos 18.7 y 19.6, los viajeros tienen derecho a presentar sus solicitudes de reintegro y de indemnización utilizando un formulario común. Sin embargo, las empresas ferroviarias no deben rechazar una solicitud de reintegro por el mero hecho de que el viajero no haya utilizado ese formulario.

Con el fin de simplificar el procedimiento para que los viajeros soliciten una indemnización o un reintegro y garantizar su accesibilidad, el Re-

glamento de Ejecución (UE) 2024/949 establece un formulario común para las solicitudes de reintegro y de indemnización, dando a los viajeros la posibilidad de presentar el formulario común para las solicitudes de reintegro y de indemnización bien como un documento físico o bien por medios electrónicos.

Reglamento Delegado (UE) 2024/1127 de la Comisión, de 8 de febrero de 2024, por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de los principios rectores y los criterios para definir los procedimientos de verificación de los valores de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible de los vehículos pesados en circulación (verificación en circulación)

El Reglamento (UE) 2019/1242 prevé la verificación de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible de los vehículos pesados en circulación («verificación en circulación»). Este Reglamento Delegado (UE) 2024/1127 que ahora se aprueba establece los principios rectores y los criterios para definir los procedimientos para verificar que los valores de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible que figuran en los expedientes de información de los clientes se corresponden con las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados en circulación.

También establece los procedimientos para verificar la eventual presencia de alguna estrategia a bordo o en relación con los vehículos que mejore artificialmente el rendimiento del vehículo en los ensayos realizados o en los cálculos realizados a efectos de determinar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible («verificación en circulación»).

Reglamento (UE) 2024/1230 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 80/2009, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta a determinadas obligaciones de presentación de información en los ámbitos del transporte por carretera y de la aviación

En los Reglamentos (CE) n.o 80/2009 (3), (UE) n.o 996/2010 (4) y (UE) n.o 165/2014 (5) del Parlamento Europeo y del Consejo se establecen diversas obligaciones de presentación de información en los ámbitos del transporte por carretera y de la aviación.

Las obligaciones de presentación de información desempeñan un papel clave a la hora de garantizar el seguimiento adecuado y la aplicación correcta de la legislación. El Reglamento (UE) 2024/1230 del Parlamento Europeo y del Consejo tiene por objeto racionalizar dichas obligaciones, a fin de garantizar que cumplen el objetivo para el que fueron previstas y limitar la carga administrativa.

Reseña de jurisprudencia

Carretera

Seguros. Sentencia del Tribunal Supremo (STS) 325/2024, de 5 de marzo (rec. 295/2020)

Faustino Cordón Moreno

La Sentencia analiza el siguiente supuesto de hecho: (i) la sentencia de primera instancia había condenado, además de a la parte demandada, a un tercero (compañía aseguradora), cuya intervención voluntaria ex artículo 13 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC) había sido admitida; (ii) interpuesto por el tercero recurso de apelación, en el que no cuestionó la posibilidad de su condena, sino solo su fundamento (la falta de cobertura de la póliza), la Audiencia, aunque razonó en su sentencia sobre la improcedencia de la condena del tercero por no haber adquirido la calidad de parte demandada al no haber dirigido el demandante su pretensión frente a él, la mantuvo (la condena) considerando que se trataba de una cuestión consentida por no haber sido objeto del recurso de apelación; (iii) la compañía de seguros interpuso recurso extraordinario por infracción procesal fundado en que la Audiencia debió haber apreciado de oficio su falta de legitimación pasiva, que excluiría la posibilidad de su condena.

La Sala primera del Tribunal Supremo desestima el recurso, confirmando en todos sus extremos la sentencia de apelación:

a) En primer lugar, la sentencia ratifica el criterio de la Audiencia, que había aplicado a los supuestos de intervención voluntaria (art. 13 LEC) la jurisprudencia elaborada fundamentalmente en los casos de intervención provo-

cada (art. 14 LEC). Conforme a esta doctrina «la cualidad de parte demandada corresponde al sujeto frente al que el demandante pretende la tutela ante los tribunales. Es el sujeto al que ha de afectar —por la situación que ocupa en una relación jurídica— la decisión solicitada en la demanda, y es esa situación en la relación jurídica lo que le legitima pasivamente para ser demandado (...). El sujeto solo adquiere la condición de parte demandada si frente a él se ejercita una pretensión». Si el demandante no ejercita expresamente una pretensión frente al tercero, formulando frente a él la demanda, su intervención no supone la ampliación del elemento pasivo del proceso y la sentencia que se dicte no podrá condenarle o absolverle.

b) Consecuencia de la anterior doctrina es, ciertamente, que, en el caso analizado, no cabía efectuar pronunciamiento alguno —de condena o absolución— respecto de la compañía de seguros interviniente. Así lo declaró la Audiencia. Pero esta cuestión no fue objeto de recurso de apelación ni —dice la sentencia, en contra del criterio defendido por la parte recurrente— era posible que el tribunal —la Audiencia o el Tribunal Supremo— la revisase de oficio: El tercero «tenía una vinculación con la relación jurídica material objeto del litigio (ser la aseguradora de la responsabilidad civil del transportista demandado)» y, por ello, estaba legitimado pasivamente en el ámbito sustancial y pudo ser demandado. Ciertamente, dado que la parte demandante no dirigió su acción contra el tercero interviniente (la compañía aseguradora), la sentencia del Juzgado de Primera Instancia no debió condenarla. Pero una vez que fue condenada, el hecho de no basar su recurso

de apelación en que su carácter de interviniente voluntaria impedía ser condenada (o absuelta) en el proceso, supone que aceptaba su legitimación pasiva y prefería basar su recurso de apelación en cuestiones (la no cobertura del siniestro por diversas razones) que impidieran que la demandante pudiera dirigirse posteriormente contra ella, y que fuera vinculante en su relación con su asegurado.

Ferrovionario

Sentencia del Tribunal Supremo (STS) 57/2004, de 18 enero. Responsabilidad de la UTE y aseguradoras por interrupción del tráfico ferroviario tras el hundimiento de un túnel

Ángel Carrasco Perera

Hechos. El Acuerdo del Consejo de Administración de la Entidad Pública Empresarial del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de 30 de octubre de 2009, declaró a la UTE Hospitalet responsable de los daños y perjuicios producidos por el hundimiento de un túnel que provocó la paralización del servicio del transporte ferroviario desde el 20 de octubre del 2007 hasta el 1 de febrero de 2008. Grupo Renfe presentó una demanda contra las empresas integrantes de la mencionada UTE y contra las compañías aseguradoras Generali España S.A de Seguros y Reaseguros, HDI-Gerling Industrie Versicherung Ag Sucursal en España y Aig Europe Limited Sucursal en España; solicitando que se las condenara a pagar solidariamente la cantidad de 13.473.063,69 €. La demanda fue sustancialmente estimada, recurriendo en casación las diversas demandadas.

Lo más interesante de la sentencia de casación, que confirma la resolución apelada, es lo que sigue.

1. Exoneración de ADIF no comporta exoneración de los sujetos a los que se imputa el daño material. El art. 34.2 de la Ley del Sector Ferroviario de 2003 confería al administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF) la facultad de suspensión del tráfico en las circunstancias especiales previstas en el párrafo primero del mismo artículo (accidentes, fallos técnicos o cualesquiera otras incidencias) y disponía que las empresas ferroviarias afectadas por una medida de suspensión de tal naturaleza no podían exigirle indemnización a ADIF, pero no que tales empresas no pudieran hacerlo frente a los terceros causantes de los hechos que dieron lugar a la suspensión.
2. Retraso desleal. Se denuncia la infracción del art. 7.2 CC, por interrupción abusiva del plazo de prescripción de la acción por parte de Renfe. En el desarrollo del motivo, la parte recurrente alega, resumidamente, que Renfe ejercitó su acción nueve años después de la resolución del expediente administrativo de determinación de responsabilidad y mantuvo artificialmente la vigencia de la acción mediante el envío repetitivo de unos burofaxes estereotipados, cuando podría haber liquidado el daño y formalizado su reclamación judicial desde que ADIF confirmó la responsabilidad de las empresas constructoras. Conducta abusiva que se acentúa con la petición a las aseguradoras de los intereses del art. 20 LCS. En este caso cabe descartar la concurrencia de los requisitos necesarios para la apreciación del retraso desleal, puesto que precisamente la reiteración en las reclamaciones, mediante la repetición de los actos interruptivos de la prescripción, mostró la voluntad inequívoca de Renfe de solicitar la indemnización de los daños y perjuicios causados y desvirtuó cualquier posible confianza o expectativa que pudieran tener los responsables y sus aseguradoras en que no se les iba a reclamar dicha indemnización.

3. Cobertura aseguradora por capas. HDI sostiene que la condena a HDI por encima del límite de cobertura de la póliza vulnera los preceptos de la LCS y supone un enriquecimiento injusto de AIG, que sería quien debería abonar esa suma excedida. Según la sentencia recurrida, incólume en casación, no consta probado que HDI haya hecho pagos que, en conjunto, superen su límite asegurado (suma asegurada por capa o tramo), por ello este motivo de casación también es desestimado.
4. Perjuicios derivados de daño material. AIG sostiene la improcedencia de la acción directa contra la aseguradora puesto que Renfe no sufrió ningún daño material directo, sino que los daños materiales los sufrió ADIF. La Sentencia concluye que no es correcto afirmar que los perjuicios reclamados por Renfe no estaban cubiertos por el contrato de seguro, puesto que se trataba de pérdidas económicas causadas por la paralización de la actividad, que constituye en sí misma un daño. El daño material debe ser apreciado en función del objeto dañado, que aquí era una actividad mercantil (el transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril), por lo que se manifiesta en su aspecto patrimonial y no estrictamente físico.

Nota: esta doctrina formulada sub 4 no es correcta: el daño a una actividad económica no es un daño material, sino un daño puramente económico y no está cubierto por el seguro de responsabilidad civil.

TJUE

Ana Santamaría Dacal

Aéreo

Confidencialidad de la información relativa a la seguridad aérea

STJUE de 18 de enero de 2024, RTL Nederland y RTL Nieuws, C-451/22

La sentencia se pronuncia sobre la confidencialidad de la información relativa a la seguridad aérea, frente a los derechos fundamentales a la libertad de expresión y de información, en el marco del proceso que enfrentó al Gobierno neerlandés y a dos medios de comunicación neerlandeses a quienes se denegó información sobre el vuelo Malaysia Airlines MH17, que fue derribado en 2014 por un misil de origen ruso mientras sobrevolaba el Donbass.

El TJUE confirma que la confidencialidad de la información relativa a los incidentes y accidentes aéreos constituye un elemento central del sistema de supervisión y control establecido por el legislador de la Unión con el fin de mejorar la seguridad aérea, sistema que se basa en la recopilación, el intercambio entre autoridades públicas y el análisis de dicha información. Asimismo, precisa que esa confidencialidad tiene carácter estricto y se aplica a toda la información recogida o establecida a tal fin por las autoridades nacionales competentes. Por último, recuerda que esta obligación tiene como corolario la prohibición de poner a disposición o de utilizar dicha información para fines distintos, cualesquiera que sean.

Por otra parte, el TJUE declara que, aunque este régimen general y estricto de confidencialidad pueda vulnerar el derecho a la libertad de expresión y de información, está justificado y es proporcionado al objetivo que persigue. En efecto, no impide que el público y los medios de comunicación intenten informarse al respecto a través de otras fuentes o por otros medios. Además, no excluye toda posibilidad de divulgación de la información de que se trate, a iniciativa y bajo el control de las autoridades u órganos jurisdiccionales competentes, en la medida en que ello sea compatible con el mantenimiento de la seguridad aérea.

Derechos de compensación y asistencia de los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004)

SSTJUE de 25 de enero de 2024, *Laudamotion*, C474/22 y C-54/23, *Laudamotion* y *Ryanair*

Estas dos sentencias provienen de sendas cuestiones prejudiciales planteadas por el Tribunal Supremo federal alemán en relación con dos procesos por demandas planteadas para la reclamación de indemnizaciones por retraso en vuelos.

El tribunal alemán pregunta al TJUE si, en el supuesto de que se anuncie que un vuelo va a sufrir un retraso de al menos tres horas respecto de la hora de llegada inicialmente prevista, un pasajero aéreo tiene derecho a compensación si no se ha presentado a facturación o si ha reservado, por iniciativa propia, un vuelo alternativo que le ha permitido llegar a su destino final con un retraso inferior a tres horas.

Según el TJUE, ninguno de estos dos supuestos da derecho a la compensación a tanto alzado. Recuerdan las sentencias que los pasajeros de un vuelo afectado por un gran retraso sufren, al igual que los pasajeros de un vuelo cancelado, un perjuicio que se concreta en una pérdida de tiempo irreversible, igual o superior a tres horas. De este modo, un pasajero que no se ha desplazado al aeropuerto, en principio no ha sufrido dicha pérdida de tiempo.

Además, un vuelo que sufre un gran retraso es un vuelo que está previsto que se realice, por lo que deben llevarse a cabo los trámites de facturación. De ello se desprende que no puede eximirse a los pasajeros de un vuelo retrasado de

la obligación de presentarse a facturación, al contrario de lo que ocurre con los pasajeros de un vuelo cancelado, para los que se ha establecido expresamente esta dispensa en el Reglamento relativo a los derechos de los pasajeros aéreos.

Por otra parte, un pasajero aéreo que no haya tomado voluntariamente el vuelo en el que tenía una reserva confirmada y que, gracias a un vuelo alternativo en el que ha reservado una plaza por iniciativa propia, haya llegado a su destino final con menos de tres horas de retraso respecto de la hora de llegada inicialmente prevista, tampoco ha sufrido una pérdida de tiempo que dé derecho a la compensación a tanto alzado. El TJUE recuerda que la finalidad del Reglamento relativo a los derechos de los pasajeros aéreos es compensar las «molestias graves» que sufren los pasajeros con motivo de un vuelo.

STJUE de 21 de marzo de 2024, *Cobult*, asunto C-76/23

En esta cuestión prejudicial, el Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno se pregunta sobre la interpretación del concepto de «previo acuerdo firmado por el pasajero», que es necesario para poder proceder al reembolso de un vuelo cancelado en forma de un bono de viaje. Más concretamente, se pregunta al TJUE si la exigencia de obtener ese «previo acuerdo firmado por el pasajero» constituye requisito formal para finiquitar el reembolso en forma de un bono de viaje.

La sentencia confirma que se considera que hubo «previo acuerdo firmado» cuando el pasajero cumplimentó un formulario en línea en el sitio de web de dicho transportista aéreo, mediante el cual eligió esta modalidad de reembolso, con exclusión del reembolso en forma de una suma de dinero. A tal fin, es necesario que el pasajero

pueda elegir debidamente y con conocimiento de causa. Por consiguiente, debe poder dar su consentimiento libre e informado al reembolso de su billete en forma de un bono de viaje en lugar del reembolso en dinero. Esto implica que el transportista aéreo haya facilitado, de manera leal, información clara y completa sobre las distintas modalidades de reembolso que estaban a disposición del pasajero.

STJUE de 16 de mayo de 2024, *Touristic Aviation Services*, C-405/23

El hecho de que el operador del aeropuerto responsable de las operaciones de carga de equipajes en las aeronaves no cuente con personal suficiente puede constituir una «circunstancia extraordinaria» que no podría haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables y que, por tanto, exonera a la compañía aérea de pagar una compensación en relación con un gran retraso.

El TJUE deja en manos del órgano jurisdiccional alemán que planteó la cuestión prejudicial comprobar si se cumplen los dos requisitos necesarios para que se de tal «circunstancia extraordinaria» (en primer lugar, el acontecimiento no debe ser, ni por su naturaleza ni por su origen, inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y, en segundo lugar, escapa a su control efectivo).

Así, deberá, en primer término, determinar si, en este caso, los fallos detectados en las operaciones de carga de los equipajes deben considerarse generalizados. De ser así, estas deficiencias no podrían constituir un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo. En segundo término, deberá dilucidar si estos fallos han escapado al control de TAS. No sucedería así, en particular, si TAS estuviera facultada para ejercer un control efectivo sobre el operador del aeropuerto.

Aun cuando el órgano jurisdiccional alemán considerara que la falta de personal en cuestión constituye una «circunstancia extraordinaria», para quedar exenta de su obligación de compensar a los pasajeros, TAS deberá aún demostrar, por una parte, que esta circunstancia no habría podido evitarse, incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, y, por otra parte, que adoptó todas las medidas adaptadas a la situación para evitar las consecuencias de esta.

Ferrovioario

Pago de compensaciones a una empresa de transporte por el cumplimiento de una obligación de servicio público

STJUE de 25 de enero de 2024, *Obshtina Pomorie*, C-390/222

Se planteaban dos cuestiones prejudiciales en relación con 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 y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, en particular sobre el pago de compensaciones a una empresa de transporte por el cumplimiento de una obligación de servicio público.

Establece la sentencia que el artículo 4, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 debe interpretarse en el sentido de que:

- Se opone a una normativa de un Estado miembro según la cual la compensación abonada por la autoridad competente a un operador de servicio público en el marco de la ejecución de un contrato de servicio público solo puede concederse a este último si los fondos correspondientes a esa compensación han sido previstos por la ley de presu-

puestos de ese Estado miembro para el año de que se trate y han sido transferidos a esa autoridad.

- No se opone a una normativa de un Estado miembro que permite que la autoridad competente abone una compensación a un operador de servicio público en el marco de la ejecución de un contrato de servicio público cuando los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación no se establecen en ese contrato, sino que se fijan por anticipado, de modo objetivo y transparente, en reglas generales que determinan el importe de dicha compensación.

Competencias de los organismos reguladores nacionales para el sector ferroviario

STJUE de 7 de marzo de 2024, Die Länderbahn y otros, C-582/22

La sentencia se pronuncia sobre las competencias de los organismos reguladores nacionales para el sector ferroviario, interpretando el artículo 56 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; de acuerdo con la sentencia, este artículo:

- Se opone a una normativa de un Estado miembro que excluye toda competencia del organismo regulador que conoce de una solicitud basada en el apartado 1 del artículo 56 para comprobar la legalidad de los cánones por la utilización de infraestructuras cuyo período de aplicación ha expirado y para declarar su invalidez con efectos ex tunc.
- No exige que el organismo regulador pueda ordenar por sí mismo el reembolso de los cánones por la utilización de infraestructuras

cuando el Derecho nacional, sin perjuicio del respeto de los principios de equivalencia y de efectividad, confiera dicha competencia a los órganos jurisdiccionales civiles.

Carretera

Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción

STJUE de 18 de enero de 2024, Regionalna direktsia “Avtomobilna administratsia” Pleven, C-227/22

El TJUE establece que el artículo 7, apartados 1 y 3, de la Directiva 2006/126/CE, se opone a que un Estado miembro exija a los titulares de un permiso de conducción para vehículos de las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E expedido con arreglo a dicha Directiva, cuya aptitud física y mental para conducir ha sido controlada en el momento de la expedición del referido permiso de conducción, que pretendan ejercer la profesión de conductor de un vehículo de motor destinado al transporte de personas o de mercancías que, además de su permiso de conducción, posean un certificado de aptitud psicológica cuya validez es inferior a la de ese permiso.

STJUE de 21 de marzo de 2024, CBR, C-703/22

Esta sentencia interpreta el punto 6.4 del anexo III de la Directiva 2006/126/CE, en su versión modificada por la Directiva 2009/113/CE de la Comisión, de 25 de agosto de 2009, leído a la luz del principio de proporcionalidad y del artículo 15 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, estableciendo que se opone a que, en un caso concreto, pueda considerarse que una persona que desde el punto de vista médico no cumple el requisito que

establece —según el cual, los conductores del grupo 2, a saber, de vehículos de las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E, deben tener un campo visual horizontal con ambos ojos como mí-

nimo de 160 grados— cumple ese requisito si, según varios expertos médicos, es efectivamente apta para conducir vehículos de motor de una de estas categorías.

Reseña fiscal

El IVA en la prestación de servicios de logística: almacenamiento y transporte. Consulta vinculante a la Dirección General de Tributos

Adrián Boix Cortés

La Dirección General de Tributos (DGT) ha determinado, en reciente contestación a consulta vinculante, el tratamiento a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido que corresponde a la prestación de servicios de logística, en relación con mercancías remitidas de un Estado miembro a otro.

Se trata del supuesto en el que una empresa establecida en un Estado comunitario distinto de España envía mercancías a España. Las mercancías se envían al almacén del operador logístico, quien presta al operador no establecido el servicio de almacenamiento y posterior transporte de las mercancías hasta el cliente final establecido en España.

La DGT incide para resolver la consulta formulada en un concepto clave: la entrega del bien, entendida ésta como «*la transmisión del poder de disposición sobre un bien corporal con las fa-*

cultades atribuidas a su propietario, aunque no haya transmisión de la propiedad jurídica», de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Asimismo, recuerda la DGT que «*el hecho de que una entidad no establecida sea destinataria de servicios logísticos por una entidad establecida en el territorio de aplicación del Impuesto, no determina que la entidad no establecida disponga de un establecimiento permanente en el territorio de aplicación del Impuesto.*».

En el caso en cuestión, los riesgos sobre los productos almacenados en España siguen siendo corriendo por cuenta del operador no establecido hasta la entrega al cliente final, por tanto, no es hasta ese momento que tiene lugar la transmisión de las mercancías.

En consecuencia, la DGT resuelve que los servicios de logística se consideran prestados al operador no establecido y sin establecimiento permanente, y, por tanto, se trata de una prestación de servicios que no se localiza en España -artículo 69.Uno.1º de la Ley 37/1992, de IVA. En las indicaciones condiciones, el servicio logístico de almacenamiento y transporte no estará sujeto a IVA en España.

Negocio

La Comisión Europea y las autoridades nacionales de protección de los consumidores inician medidas contra varias compañías aéreas por prácticas engañosas de blanqueo ecológico (greenwashing)

Ricardo Alonso Soto

La Comisión Europea y las autoridades nacionales de protección de los consumidores de Bélgica, España, Holanda y Noruega han iniciado un procedimiento contra varias compañías aéreas por prácticas engañosas de blanqueo ecológico (greenwashing o ecopostureo) como consecuencia de una denuncia presentada por la Oficina Europea de Uniones de Consumidores que afectaba a las siguientes líneas aéreas: Air Baltic, Air Dolomiti, Air France, Austrian, Brussels Airlines, Eurowings, Finnair, KLM, Lufthansa, Norwegian, Ryanair, Sas, Swiss, Tap, Volotea, Vueling y Wizzair, y las han instado para que, en un plazo de treinta días, adapten sus prácticas a la legislación de la Unión Europea en materia de protección de los consumidores.

Las prácticas objeto de la denuncia son las siguientes:

- a) Crear la impresión incorrecta de que el pago de una tasa suplementaria para financiar proyectos en materia de clima con menos impacto medioambiental o para apoyar el uso de combustibles de aviación alternativos puede reducir o contrarrestar plenamente las emisiones de CO₂.
- b) Utilizar el término «combustibles de aviación sostenibles» —CAS o SAF, por sus siglas en inglés— sin justificar claramente el impacto medioambiental de tales productos.
- c) Utilizar los términos «verde», «sostenible» o «responsable» de manera absoluta u otras alegaciones medioambientales implícitas.
- d) Afirmar que la compañía aérea está avanzando hacia cero emisiones netas de gases de efecto invernadero o hacia cualquier comportamiento medioambiental futuro, sin compromisos ni objetivos claros y verificables, y sin un régimen de supervisión independiente.
- e) Presentar a los consumidores una «calculadora» de emisiones de CO₂ de un vuelo concreto, sin aportar pruebas científicas suficientes sobre si tal cálculo es fiable y sin la información sobre los elementos utilizados para realizarlo.
- f) Presentar a los consumidores una comparación de los vuelos en relación con sus emisiones de CO₂, sin proporcionar información suficiente y exacta sobre los elementos en los que se basa la comparación.

Estas prácticas se consideran potencialmente engañosas y prohibidas por los artículos 5, 6 y 7 de la Directiva 2005/29 sobre las prácticas comerciales desleales.

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.