

G A \_ P

Gómez-Acebo & Pombo

Boletín

# *Transporte y Logística*

N.º 12



# Contenido

<b>Reseña de normativa .....</b>	<b>4</b>	<b>Reseña de jurisprudencia .....</b>	<b>7</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2018 de la Comisión, de 26 de julio de 2024, relativo a la revisión de las tasas y cánones que deben abonarse a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y sus condiciones de pago .....</li> <li>— Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1942 de la Comisión, de 5 de julio de 2024, por el que se establecen procedimientos comunes y normas detalladas para el acceso a la información electrónica relativa al transporte de mercancías y su tratamiento por parte de las autoridades competentes de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo.</li> <li>— Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil .....</li> <li>— Real Decreto-ley 9/2024, de 23 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en materia económica, tributaria, de transporte, y de Seguridad Social, y se prorrogan determinadas medidas para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social.....</li> <li>— Resolución de 2 de octubre de 2024, de la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, por la que se publica el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF-Alta Velocidad y Resolución de 2 de octubre de 2024, de la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias .....</li> </ul>	<p>4</p> <p>4</p> <p>4</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Transporte Regular de Viajeros por Carretera .....</b></li> <li>— Sentencia del Tribunal Supremo 1399/2024, Rec. 5376/2021. También en los contratos de concesión de servicios regulares de transporte público por carretera es posible integrar solvencia con medios de terceros, sin necesidad de que participen en la agrupación licitadora.....</li> <li>• <b>TJUE .....</b></li> <li>— <b>Transporte Aéreo .....</b></li> <li>• STJUE de 17 de octubre de 2024, <i>Hembesler, C-650/23</i> y <i>C-705/23</i> .....</li> <li>• STJUE de 16 de enero de 2025, <i>Qatar Airways, C-516/23</i> .....</li> <li>• STJUE de 16 de enero de 2025, <i>Flightright, C-642/23</i> .....</li> <li>— <b>Transporte por Carretera .....</b></li> <li>• Paquete de Movilidad: anulación de la obligatoriedad de que los vehículos de transporte tengan que volver al país donde han sido matriculados cada ocho semanas. STJUE de 4 de octubre de 2024, asuntos acumulados C-541/20 a C-555/20, Lituania y otros contra el Parlamento Europeo y el Consejo.....</li> <li>• STJUE de 4 de julio de 2024, <i>Marhon, C-283/23</i> .....</li> </ul>	<p>7</p> <p>7</p> <p>9</p> <p>9</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>10</p> <p>10</p> <p>11</p>

- STJUE de 26 de septiembre de 2024,  
VOLÁNBUSZ, C-164/23..... 11
- STJUE de 21 de noviembre de 2024,  
Ekostry, C-61/23 ..... 11

**Reseña fiscal..... 11**

- Comercialización y transporte de mercancías  
adquiridas en Senegal para su envío a España  
y otros Estados miembros: incidencia en IVA  
y condición de importador ..... 11

**Negocio ..... 13**

- La Guardia Civil cuenta desde octubre  
con dispositivos de lectura remota  
de tacógrafos digitales ..... 13
- Portugal elimina los peajes  
en la mayor parte de su red  
de autopistas y autovías ..... 13

# Reseña de normativa

## **Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2018 de la Comisión, de 26 de julio de 2024, relativo a la revisión de las tasas y cánones que deben abonarse a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y sus condiciones de pago**

El Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2018 de la Comisión, de 26 de julio de 2024, introduce una serie de modificaciones en las tasas y cánones que deben abonarse a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (ERA) y establece nuevas condiciones de pago. Las principales novedades incluyen una revisión de las tarifas para reflejar mejor los costos reales de los servicios prestados por la ERA sobre la base de la carga de trabajo media asociada a la tramitación de un tipo pertinente de solicitud, petición o notificación, el mantenimiento del requisito de pasar gradualmente de tasas variables a fijas, aunque las nuevas revisiones de las tasas y cánones no deben estar sujetas a un plazo, sino que deben realizarse cuando estén justificadas y sean necesarias, y la implementación de medidas para mejorar la transparencia y la previsibilidad de los costos. Además, se han establecido procedimientos más claros para la revisión y actualización periódica de las tasas, asegurando que estas se mantengan alineadas con los cambios en el mercado y las necesidades del sector ferroviario, teniendo en cuenta la actualización anual de las retribuciones y pensiones del personal de la Agencia, así como la tasa de inflación en la Unión Europea. Es aplicable desde el 1 de octubre de 2024.

## **Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1942 de la Comisión, de 5 de julio**

## **de 2024, por el que se establecen procedimientos comunes y normas detalladas para el acceso a la información electrónica relativa al transporte de mercancías y su tratamiento por parte de las autoridades competentes de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo**

El Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1942 de la Comisión, de 5 de julio de 2024, establece procedimientos comunes y normas detalladas para el acceso y tratamiento de la información electrónica relativa al transporte de mercancías por parte de las autoridades competentes, en conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056. Las principales novedades incluyen la creación de un marco armonizado para el intercambio de información mediante datos electrónicos entre las empresas de transporte y las autoridades, con el objetivo de mejorar la eficiencia y la seguridad en la cadena de suministro. Se introducen requisitos específicos para la autenticación y la integridad de los datos, así como para la protección de la información sensible. Además, se establecen procedimientos para la respuesta de las autoridades a las solicitudes de información según proceda, garantizando una mayor transparencia y previsibilidad en el proceso de gestión de datos al incluir referencias a los derechos de acceso y tratamiento del agente responsable de la solicitud. Se encuentra en vigor.

## **Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica**

## de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil

La Ley 2/2024, de 1 de agosto, establece la creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Esta nueva entidad tiene como objetivo principal mejorar la seguridad en estos sectores mediante la realización de investigaciones técnicas independientes y exhaustivas de los accidentes e incidentes que ocurran. Busca facilitar el aprovechamiento de las economías de escala, como consecuencia de la optimización de estructuras organizativas y de recursos. Las principales novedades incluyen la dotación de autonomía funcional y operativa a la autoridad, garantizando su independencia de las entidades reguladoras y operadoras del sector. Además, se establecen procedimientos claros y estandarizados para la investigación de accidentes, así como el principio de transparencia y participación de las personas afectadas en las investigaciones y un régimen de información pública con recomendaciones para prevenir futuros incidentes. Se recoge el deber de reserva afecta a las declaraciones realizadas por cualquier persona ante la Autoridad en el curso de una investigación, la identidad de estas personas, así como a toda información de índole especialmente sensible, incluida la relativa a la salud de las mismas. Aunque este deber de reserva cede ante requerimientos de los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal en el orden penal; ante solicitudes de Comisiones parlamentarias de investigación; en el marco de actuaciones conjuntas con otros organismos de investigación técnica de accidentes o incidentes de transporte; cuando el propio organismo regulado en esta ley determine que ello es lo más eficaz para prevenir un accidente o incidente grave; así como cuando la Autoridad o un órgano judicial consideren motivadamente que los beneficios de la divulgación de los registros para fines distintos de los establecidos en la ley compensan el posible efecto adverso de su divulgación para la investigación en curso o para

futuras investigaciones. La ley también prevé la colaboración con otras autoridades nacionales e internacionales para el intercambio de información y mejores prácticas en materia de seguridad.

## Real Decreto-ley 9/2024, de 23 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en materia económica, tributaria, de transporte, y de Seguridad Social, y se prorrogan determinadas medidas para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social

El Real Decreto-ley 9/2024, de 23 de diciembre, introduce varias medidas en materia de transporte terrestre con el objetivo de mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sector. Entre las principales novedades se encuentran la ampliación de subvenciones para el desarrollo de infraestructuras de transporte público, mediante la revisión del sistema de ayudas al transporte terrestre colectivo urbano o interurbano, ayudas para la adquisición de ciclos de pedaleo asistido, y disposiciones relativas a los concesionarios de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado y las relativas al transporte correspondiente a Renfe Viajeros SME SA que recogen: la reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de Renfe Viajeros SME SA y por parte de los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado entre el 1 de julio de 2025 y hasta el 31 de diciembre de 2025.

Los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera recibirán pagos anticipados en el primer trimestre de 2025, y la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril practicará a cada concesionario, sin perjuicio de la situación administrativa de la concesión, durante el mes de octubre de 2025, una primera liquidación sobre los títulos de transporte

objeto de las ayudas utilizadas entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 2025, siempre que los servicios sigan prestándose en las mismas condiciones exigidas en el contrato. En el caso de que está liquidación sea positiva, se le abonará al concesionario la diferencia. Las condiciones de validez y aplicación de los títulos y descuentos establecidos en relación con Renfe Viajeros, S.M.E, SA, tales como un abono nominativo para niños nacidos entre el 1 de enero de 2011 y el 31 de diciembre de 2025 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con un 100 % de descuento sobre el abono mensual que podrá ser utilizado en los trenes de Media Distancia para el origen destino que se haya adquirido, se establecerán y concretarán por Resolución de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Entre otras medidas, también se establece un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias e Illes Balears y la eventualidad de tener que realizar ajustes en determinadas dotaciones presupuestarias, para lograr una mayor eficiencia en los impactos de las políticas previstas.

### **Resolución de 2 de octubre de 2024, de la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, por la que se publica el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF-Alta Velocidad y Resolución de 2 de octubre de 2024, de la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias**

Estas resoluciones introducen una serie de novedades significativas en la estructura y cálculo de los cánones que deben abonar las empresas ferroviarias por el uso de las infraestructuras. Entre

las principales novedades de la primera resolución se encuentran la modificación de la forma de cálculo de los cánones, así como a las tarifas aplicables en cada uno de ellos, y la introducción de incentivos para fomentar el uso eficiente y sostenible de las infraestructuras ferroviarias. Se busca potenciar la competencia por parte de las empresas ferroviarias de viajeros adjudicatarias de acuerdos marco para la reserva de capacidad de la red ferroviaria y, también, las nuevas empresas ferroviarias de viajeros que se quieran incorporar al proceso de liberalización ferroviaria en nuestro país, favoreciendo el incremento de la oferta de plazas y permitiendo la reducción del precio de los billetes de los viajes que los usuarios realicen por ferrocarril y, por otro lado, la mejora del resultado financiero de las operaciones de explotación de tráfico de las empresas ferroviarias, a través de la bonificación de los cánones por la utilización de la infraestructura. Además, se establecen procedimientos más transparentes y predecibles para la revisión y actualización periódica de los cánones, asegurando que estos se mantengan alineados con las necesidades del sector y las condiciones del mercado. También introduce la modificación del % de Bonificación (desde el 25 % al 35 %) en la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francia (se establece un incremento del 10 % de bonificación adicional en el Eje 12-A.V. Madrid Atocha-Barcelona-Frontera Francia) y como Tráficos de Referencia para 2024, los Tráficos de Referencia establecidos para el año 2023, homogeneizados a la nueva definición de los servicios VL2, por eje y línea de ADIF-Alta Velocidad, medida mediante la cual se seguirá bonificando un porcentaje sustancial de los tráficos de viajeros que están formando parte del proceso de liberalización ferroviaria.

La segunda resolución, que completa el cuerpo normativo relativo a la determinación de los cánones ferroviarios, respetando el principio de sostenibilidad medioambiental, modifica la definición de los servicios VL2, y de estos pasan a ser VL1 aquellos servicios que realizan un 75 % o más de su recorrido por tipos de línea A y B1, siempre

y cuando al menos el 50 % lo realicen por líneas A, al mismo tiempo que se redefinen los «tipos de servicio de viajeros» y se incluyen los criterios para la clasificación de las estaciones de viajeros y se definen los tipos de tren, de parada y de viajeros. Establece que para 2025 que los nuevos tráficos de referencia y objetivo serán publicados en la

Declaración sobre la Red, en base al tráfico que el Administrador de infraestructuras considera normal de acuerdo con la situación preexistente o su previsible evolución y de acuerdo con sus expectativas de mercado de las infraestructuras y los servicios que utilizan éstas.

## Reseña de jurisprudencia

### Transporte Regular de Viajeros por Carretera

**Sentencia del Tribunal Supremo 1399/2024, Rec. 5376/2021. También en los contratos de concesión de servicios regulares de transporte público por carretera es posible integrar solvencia con medios de terceros, sin necesidad de que participen en la agrupación licitadora**

*Miguel Ángel García Otero*

La sentencia dictada por el Tribunal Supremo el 23 de julio de 2024 (Sentencia 1399/2024, Rec. 5376/2021), desestima el recurso de casación interpuesto por una unión temporal de empresas (UTE) formada por Autos Moran S.L. y Autocares Rodríguez Domínguez S.L. contra la adjudicación de un contrato de transporte público regular de viajeros por carretera en Galicia a la empresa Autos Carballo S.A. Esta sentencia se origina a partir de la resolución del Tribunal Administrativo de Contratación Pública de Galicia (TACGAL), que desestimó el recurso especial presentado

por la UTE contra la resolución del Director Xeral de Mobilidade de la Consellería de Infraestructuras e Mobilidade, que adjudicó el contrato a Autos Carballo S.A.

El recurso de casación plantea dos cuestiones principales: una relativa a la forma de acreditar la solvencia técnica para optar al contrato, y otra relativa a los efectos de una resolución firme del Tribunal Administrativo de Contratación Pública de Galicia (TACGAL) que anuló la exclusión de la oferta de Autos Carballo. Nos centraremos en el análisis de la primera de estas cuestiones, que versa acerca de si el cumplimiento del criterio de solvencia técnica referido al número de vehículos exigido por los pliegos puede o no justificarse mediante el mecanismo de integración de la solvencia por medios externos, previsto en el artículo 75 de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP) o, por el contrario, solo cabe acogerse a las posibilidades que ofrece el artículo 80 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), que regula la proposición conjunta

de varias empresas; cuestión que, a juicio del Tribunal Supremo, tiene interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia.

La UTE recurrente sostiene que la normativa de transportes prevalece sobre la normativa contractual y que solo se puede completar la solvencia mediante la proposición conjunta, siempre que al menos una de las empresas cumpla con el requisito de los vehículos. La UTE impugna la adjudicación a Autos Carballo porque considera que esta empresa no disponía de los vehículos necesarios y que recurrió indebidamente a medios externos para acreditar su solvencia, por lo que no debería haber sido adjudicataria del contrato.

El Tribunal Supremo rechaza este argumento y declara que no existe incompatibilidad entre el artículo 80 del ROTT y el artículo 75 de la LCSP. El Tribunal Supremo interpreta que ambos preceptos permiten a las empresas integrar o sumar sus capacidades o acudir a la utilización de medios ajenos para cumplir con las exigencias de solvencia. El artículo 80.2 del ROTT hace referencia a un mecanismo concreto al que pueden acudir las empresas que participan en un procedimiento de licitación para completar la solvencia exigida por la entidad adjudicadora, el de la proposición conjunta de varias empresas, que habrán de comprometerse expresamente a la constitución de una persona jurídica. En este

supuesto, el citado precepto reglamentario exige que se acredite que cada una de las condiciones de solvencia técnica y profesional exigidas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato se cumple al menos por una de las empresas que participan en la proposición conjunta. Por su parte, el artículo 75 de la LCSP prevé que un empresario podrá acreditar la solvencia necesaria para celebrar un contrato basándose en la solvencia o medios de otras entidades, independientemente de la naturaleza jurídica de los vínculos que tenga con ellas, siempre que demuestre que durante toda la ejecución del contrato dispondrá efectivamente de esa solvencia y medios y la entidad a la que recurra no esté incurso en una prohibición de contratar.

La interpretación del Tribunal Supremo se sustenta en una consolidada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que, con el objetivo de abrir los contratos públicos a la competencia más amplia posible, establece que ningún prestador de servicio puede ser excluido de un procedimiento de adjudicación de un contrato público de servicios por el mero hecho de que, para la ejecución del contrato, proyecte emplear medios que no le pertenecen, sino que son propiedad de una o varias entidades distintas de él [STJUE de 2 de diciembre de 1999 (asunto C-176/98, Holst Italia)<sup>1</sup>, STJUE de 2 de junio de 2016 (asunto C-27/15, Pippo Pizzo)<sup>2</sup>].

---

<sup>1</sup> “ningún prestador de servicio puede ser excluido de un procedimiento de adjudicación de un contrato público de servicios por el mero hecho de que, para la ejecución del contrato, proyecte emplear medios que no le pertenecen, sino que son propiedad de una o varias entidades distintas de él. Por consiguiente, un prestador que no cumple, por sí mismo, los requisitos mínimos necesarios para participar en el procedimiento de adjudicación de un contrato de servicios puede invocar ante la entidad adjudicadora las capacidades de terceros a los que proyecta recurrir si se le adjudica el contrato.”

<sup>2</sup> “el Derecho de la Unión no exige que la persona que desee celebrar un contrato con un poder adjudicador sea capaz de realizar la prestación pactada directamente con sus propios recursos para que pueda ser calificada de operador económico que reúne los requisitos para participar en una adjudicación. [18] En este contexto, el Tribunal de Justicia consideró que el artículo 47, apartado 2, y el artículo 48, apartado 3, de la Directiva 2004/18 no establecían ninguna prohibición de principio en cuanto a la posibilidad de que un candidato o un licitador recurriera a las capacidades de una o varias entidades terceras además de a su propia capacidad, para cumplir los criterios establecidos por el poder adjudicador.”



En conclusión, el Tribunal Supremo desestima el recurso de casación y confirma la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia que rechazó el recurso contencioso-administrativo de la UTE contra la adjudicación del contrato de transporte público a Autos Carballo. El Tribunal Supremo fija como jurisprudencia que el cumplimiento del requisito de solvencia técnica relati-

vo a la disponibilidad del número de vehículos exigido para este tipo de contratos puede acreditarse mediante el mecanismo de integración de la solvencia por medios externos, previsto en el artículo 75 LCSP, o mediante la proposición conjunta, prevista en el artículo 80 ROTT, sin que exista incompatibilidad entre ambas formas.

## TJUE

*Ana Santamaría Dacal*

### Transporte Aéreo

#### **STJUE de 17 de octubre de 2024, Hembesler, C-650/23 y C-705/23**

Un tribunal austríaco y uno alemán plantearon sendas cuestiones prejudiciales relativas al alcance de la obligación del transportista aéreo de indemnizar al pasajero cuando un operador turístico suministró cierta información con respecto al mantenimiento del vuelo. En respuesta a dichas cuestiones, el TJUE responde que el artículo 4.3 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 (precepto según el cual «*En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9*») debe interpretarse en el sentido de que un pasajero aéreo que, en el marco de un viaje combinado, disponía de una reserva confirmada para un vuelo puede reclamar al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo la compensación prevista en el artículo 7.1 de dicho Reglamento en el supuesto de que el operador turístico de ese viaje hubiese comunicado al pasajero, sin informar previamente de ello al referido transportista, que el vuelo inicialmente programado no se

efectuaría, aun cuando dicho vuelo se haya llevado a cabo conforme a lo previsto.

Considera el TJUE que el hecho de que la información relativa a la denegación de embarque no haya sido comunicada con antelación al pasajero por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sino por el operador turístico, no puede dar lugar a una interpretación diferente de los preceptos relativos a la indemnización a que tiene derecho el pasajero en estos casos.

#### **STJUE de 16 de enero de 2025, Qatar Airways, C-516/23**

El TJUE interpreta, en primer lugar, la primera grase del artículo 3.3 del Reglamento (CE) n.º 261/2004, indicando que la primera alternativa implica que un pasajero no viaja gratuitamente cuando para efectuar su reserva ha tenido que abonar exclusivamente los impuestos sobre el transporte aéreo y las tasas; y la segunda alternativa debe interpretarse en el sentido de que un pasajero no viaja con un billete de precio reducido que no está directa o indirectamente a disposición del público, a efectos del referido precepto legal, cuando ha reservado su billete dentro de una campaña de promoción limitada en el tiempo y en términos del número de billetes ofrecidos y reservada a una categoría profesional determinada. En segundo lugar, señala que el artículo 8.1.c)

del citado Reglamento no exige para su aplicación la existencia de una conexión temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo alternativo deseado por un pasajero, considerando que la conducción hasta el destino final puede solicitarse en condiciones de transporte comparables en una fecha posterior, en función de los asientos disponibles.

### **STJUE de 16 de enero de 2025, *Flightright*, C-642/23**

El artículo 8.1.a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, no se considerará que el pasajero ha dado su «acuerdo firmado» para el reembolso del billete mediante bonos de viaje si ha creado, en el sitio web de dicho transportista, una cuenta de fidelidad a la que debían transferirse esos bonos, sin haber confirmado, mediante su aceptación expresa, definitiva e inequívoca, su consentimiento respecto de este modo de reembolso.

## **Transporte por Carretera**

### **Paquete de Movilidad: anulación de la obligatoriedad de que los vehículos de transporte tengan que volver al país donde han sido matriculados cada ocho semanas. STJUE de 4 de octubre de 2024, asuntos acumulados C-541/20 a C-555/20, Lituania y otros contra el Parlamento Europeo y el Consejo**

La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en los asuntos acumulados C-541/20 a C-555/20 aborda la legalidad de varias disposiciones del “Paquete de Movilidad” adoptado por el Parlamento Europeo y el Consejo. En particular, se centra en la obligatoriedad de que los vehículos de transporte regresen al país de matriculación cada ocho semanas, una medida establecida en el artículo 1, apartado 3, del Regla-

mento 2020/1055, que modifica el Reglamento No 1071/2009.

Los Estados miembros demandantes argumentaron que la obligación de retorno de los vehículos cada ocho semanas es desproporcionada y no se basa en una evaluación de impacto adecuada al imponer cargas financieras significativas a las empresas de transporte, especialmente a las pequeñas y medianas empresas (PYMES), y al tener efectos negativos sobre el medio ambiente debido al aumento de los viajes vacíos y las emisiones de CO<sub>2</sub>.

El Tribunal de Justicia anula la disposición que obliga a los vehículos de transporte a regresar al país de matriculación cada ocho semanas. Ello en base a (i) que el Parlamento y el Consejo no realizaron una evaluación de impacto adecuada sobre la obligación de retorno de los vehículos, debido a que las evaluaciones que se realizaron no abordaron específicamente los efectos de esta medida en términos económicos, sociales y ambientales. El Tribunal también determinó que (ii) la medida no cumplía con el principio de proporcionalidad al imponer cargas significativas a las empresas de transporte sin demostrar de manera clara que los beneficios superan los costes. Además, la medida no consideró adecuadamente alternativas menos restrictivas que podrían haber logrado los mismos objetivos. La sentencia también destacó (iii) que la medida podría tener efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, contraviniendo los objetivos de la política ambiental de la UE por el aumento de los viajes vacíos y las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Esta sentencia del TJUE es particularmente interesante porque refrenda la necesidad de realizar evaluaciones de impacto exhaustivas y de considerar el principio de proporcionalidad al adoptar medidas regulatorias de este estilo para garantizar un equilibrio entre los objetivos económicos y ambientales en la formulación de políticas de transporte en la Unión Europea.

### **STJUE de 4 de julio de 2024, Marhon, C-283/23**

El TJUE establece que la Directiva 2014/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático, se aplica a los instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático cuando esos instrumentos son utilizados por las autoridades judiciales o policiales para determinar la masa de un vehículo a efectos de la aplicación de una normativa nacional en materia penal.

### **STJUE de 26 de septiembre de 2024, VOLÁNBUSZ, C-164/23**

La sentencia interpreta el artículo 9.3 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, en el sentido de que el concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor» que figura en dicha disposición se refiere a un lugar, como un depósito externo de vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, a partir del cual el conductor en cuestión realiza regularmente su servicio y al que regresa al finalizar este, en el ejercicio normal de sus funciones y sin seguir instrucciones particulares a este respecto. La eventual existencia, en ese lugar, de

instalaciones sanitarias o de espacios de convivencia o de descanso es irrelevante a estos efectos. En cambio, la proximidad geográfica al domicilio de ese conductor puede tenerse en cuenta, sin ser, no obstante, determinante por sí sola.

### **STJUE de 21 de noviembre de 2024, Ekostry, C-61/23**

La sentencia se pronuncia sobre la necesaria proporcionalidad de las sanciones aplicables a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (en su versión modificada por la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011). En particular, establece que la exigencia de proporcionalidad que contempla el artículo 9 bis de esa Directiva 1999/62/CE se opone a un régimen de sanciones que prevé la imposición de una multa o de una sanción pecuniaria de un importe a tanto alzado para todas las infracciones, con independencia de su naturaleza y su gravedad, de las normas relativas a la obligación de abonar anticipadamente el peaje correspondiente a la utilización de una infraestructura viaria, aun cuando dicho régimen permita quedar exento de la responsabilidad administrativa de carácter penal mediante el pago de un «gravamen compensatorio» por un importe a tanto alzado.

## **Reseña fiscal**

**Comercialización y transporte de mercancías adquiridas en Senegal para su envío a España y otros Estados miembros:**

**incidencia en IVA y condición de importador**

*Adrián Boix Cortés*

En reciente contestación a la consulta vinculante V2279-24, la Dirección General de Tributos, Subdirección General de Impuestos sobre el Consumo, analiza distintas cuestiones en materia de IVA en relación con el siguiente supuesto de hecho. Se trata de una empresa que comercializa en España productos hortofrutícolas que adquiere en Senegal, introduciéndose la mercancía en la Unión Europea bien por la aduana francesa o bien por la aduana española, pero enviándose directamente la mercancía desde Senegal hasta las instalaciones del cliente en España.

Pues bien, respecto a la primera entrega de la mercancía del proveedor senegalés a la sociedad española, toda vez que la mercancía se pone a disposición de ésta última en Senegal y no es objeto de transporte, se trata de una entrega de bienes que no se localiza en España -territorio de aplicación del impuesto-, luego no está sujeta a IVA, en aplicación del artículo 68.Uno de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (LIVA, en adelante).

En cuanto a la segunda entrega de bienes que tiene lugar entre la sociedad española consultante y su cliente sito en España, se trata de una operación no sujeta a IVA, habida cuenta que el lugar de expedición e inicio del transporte es Senegal y no España, de conformidad con el artículo 68.Dos.1º LIVA.

Por otro lado, la entrada de la mercancía en el territorio de la Unión Europea determinará una importación de bienes sujeta a IVA, debiendo diferenciarse si la mercancía se introduce por una aduana española o francesa.

En el caso de que la mercancía se introduzca en territorio comunitario a través de la aduana española, tendrá lugar una importación de bienes a efectos de IVA -artículo 18 LIVA-. En este caso, podrá asumir la condición de importador y por tanto sujeto pasivo de IVA, de conformidad con el artículo 86.Dos LIVA, y *«siempre que se cumplan en cada caso los requisitos previstos en la legislación aduanera»*, tanto la sociedad consultante que comercializa las mercancías – consignataria actuando en nombre propio- como el cliente final -destinatario-.

Por el contrario, si la mercancía se introduce en territorio comunitario a través de la aduana francesa, la importación de bienes a efectos de IVA se localizaría en Francia. En este caso, cabe pensar que, de conformidad con la normativa comunitaria y su transposición en el Derecho francés -como ocurre en idénticas circunstancias en España-, toda vez que en este caso habría una importación en Francia seguida de una entrega intracomunitaria de bienes exenta de IVA -con destino a España-, dicha importación de bienes en Francia debería quedar exenta de IVA. Consecuentemente, existirá en España una posterior adquisición intracomunitaria de bienes en España, siendo ésta la única operación sujeta a IVA en el territorio de aplicación del impuesto, de conformidad con los artículos 13 y 15 LIVA.

Finalmente concluye la Dirección General de Tributos que, en la operativa descrita, si los bienes fueran importados en Francia y enviados directamente a clientes situados en otros Estados miembros de la Unión Europea distintos a España, no habría ninguna operación sujeta a IVA en el territorio español de aplicación del impuesto.

# Negocio

## La Guardia Civil cuenta desde octubre con dispositivos de lectura remota de tacógrafos digitales

La Guardia Civil cuenta ya con 30 dispositivos de teledetección remota a corta distancia, entregados por el Ministerio de Transportes, que permiten mejorar el control de los tacógrafos inteligentes al supervisar a distancia los datos de conducción registrados.

Los tacógrafos inteligentes incorporan una antena que permite la comunicación a distancia mediante la tecnología DSRC. Esta tecnología permite detectar, en los vehículos en movimiento, tanto excesos en el tiempo de conducción como reducciones en los descansos obligatorios, así como conducciones sin tarjeta o indicios de manipulación de los tacógrafos. Así, los agentes pueden detectar, en remoto, indicios de incumplimientos para tomar la decisión de parar el vehículo y realizar el control oportuno.

Por su parte, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril ha desarrollado software de control específico, que permite analizar la información de los tacógrafos inteligentes y mostrar las posibles incidencias a los agentes de la Guardia Civil. Al tratarse de un software de tecnología propia, se podrá adaptar y evolucionar según las necesidades futuras de manera independiente, sin estar sujeto a la oferta o distribución del mercado.

## Portugal elimina los peajes en la mayor parte de su red de autopistas y auto-vías

Portugal ha procedido a eliminar los peajes de la mayor parte de su red de autopistas y autovías que han estado en vigor durante más de 14 años

A finales de 2010 se introdujeron en muchas autopistas y autovías portuguesas los conocidos “Scuts”, esto es, los peajes para toda categoría de vehículos por la circulación por dichas carreteras, cuyo pago era exclusivamente electrónico en modalidad *free-flow*, mediante arcos de lectura de matrícula que se instalaron en los tramos sujetos a peaje.

Ahora finales de junio del pasado año el Parlamento portugués aprobó eliminar los peajes en todos los tramos de las autopistas interiores y en las carreteras donde no existen alternativas que permitan un uso seguro y de calidad.

Las vías que pasan a estar exentas de peaje desde el mes de Enero de 2025 son las siguientes: A4 (Transmontana e Túnel do Marão), A13 y A13-1 (Pinhal Interior), A22 (Algarve), A23 (Beira Interior), A24 (Interior Norte), A25 (Beiras Litoral e Alta) y A28 (Miño, en los tramos Esposende-Antas y Neiva-Darque), manteniéndose exclusivamente los peajes en el entorno de Oporto, en concreto en las vías A28 (tramo Esposende- Oporto), A41, A42 y A29.