

2-2013
Abril, 2013

ÍNDICE

1. **RESEÑA: ORDEN HAP/308/2013, DE 26 DE FEBRERO, POR LA QUE SE CREA Y SE REGULA EL REGISTRO DE REPRESENTANTES ADUANEROS** 3
2. **FINAL DE LAS DIRECTRICES COMUNITARIAS SOBRE AYUDAS A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO** 3
3. **NOVEDADES EN EL SISTEMA SANCIONADOR DE LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN: EL REGISTRO DE INFRACCIONES Y EL SISTEMA DE PUNTOS** 4
4. **REAL DECRETO 1695/2012, DE 21 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL SISTEMA NACIONAL DE RESPUESTA ANTE LA CONTAMINACIÓN MARINA** 6
5. **REGLAMENTO (UE) NO 100/2013, DEL PARLAMENTO Y DEL CONSEJO, DE 15 DE ENERO DE 2013, QUE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) NO 1406/2002 POR EL QUE SE CREA LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA** 6
6. **PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES** 7
7. **“TAX LEASE”: FISCALIDAD DE DETERMINADOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO** 8
8. **SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO (SALA DE LO CIVIL) DE 9 DE ENERO DE 2013: OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO RESPECTO DE PROVISIONES DE FONDOS HECHAS POR EL PROPIETARIO DE LA MERCANCÍA** 8
9. **SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (SALA PRIMERA) DE 28 DE FEBRERO DE 2013: CONDENA A ESPAÑA POR INCUMPLIR LAS NORMAS DE LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO** 9

10. **SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE (GRAN SALA) DE 26 DE FEBRERO DE 2013: COMPENSACIÓN DE PASAJEROS EN TRANSPORTE AÉREO ANTE RETRASOS EN UN VUELO CON CONEXIONES** **10**
11. **EXENCIÓN DE IVA DEL ARRENDAMIENTO DE UNA EMBARCACIÓN INMOVILIZADA Y EXPLOTADA COMO RESTAURANTE-DISCOTECA** **11**

1. RESEÑA: ORDEN HAP/308/2013, DE 26 DE FEBRERO, POR LA QUE SE CREA Y SE REGULA EL REGISTRO DE REPRESENTANTES ADUANEROS

El pasado día 1 de marzo de 2013 se publicó en el BOE la Orden HAP/308/2013, de 26 de febrero, por la que se crea y se regula el Registro de Representantes Aduaneros, que busca dar efectividad, con vigencia desde el 2 de marzo de 2013, al Real Decreto 335/2010, de 19 de marzo, por el que se regula el derecho a efectuar declaraciones en aduana y la figura del representante aduanero.

La Orden desarrolla los requisitos que deben cumplir las personas para tener acceso al Registro referido, teniendo en cuenta que, como consecuencia de una serie de recursos judiciales, el Tribunal Supremo introdujo en el Real Decreto 335/2010 un cambio sustancial, a saber, que la persona jurídica también puede ser representante aduanero.

De esta forma, en la Agencia Estatal de Administración Tributaria se crea el Registro de Representantes Aduaneros previsto en el citado Real Decreto 335/2010, registro en el que se podrán inscribir en el Registro las personas que cumplan las condiciones previstas para ser representante aduanero según el referido Real Decreto 335/2010.

Toda persona, física o jurídica, que se haga representar ante las autoridades aduaneras para efectuar declaraciones en aduana, con el fin de asignar un destino aduanero a las mercancías, deberá valerse de un Representante Aduanero, desapareciendo las anteriores figuras hasta ahora conocidas como Agentes y Comisionistas de Aduanas.

La inscripción en el Registro permite ejercer la actividad de presentación de declaraciones en aduanas en representación de terceros, tanto en nombre y por cuenta ajena, como en nombre propio y por cuenta ajena, y facilitar la gestión administrativa de los procedimientos aduaneros en los que se actúe a través de representante aduanero, recogándose además en la Orden el procedimiento para la solicitud de inscripción registral. Dicha inscripción en el Registro se realizará de oficio para todas las personas y empresas que se encuentren habilitadas, hasta la fecha, por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales para presentar declaraciones en aduana.

Además, la inscripción en el Registro de Representantes Aduaneros permitirá ejercer la actividad de presentación de declaraciones en aduanas en representación de terceros, tanto en nombre y por cuenta ajena (conocida como representación directa), como en nombre propio y por cuenta ajena (conocida como representación indirecta).

2. FINAL DE LAS DIRECTRICES COMUNITARIAS SOBRE AYUDAS A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Tal y como anunció por comunicado de prensa del pasado 19 de febrero de 2013, la Comisión Europea ha decidido, tras haber consultado a los agentes interesados, no prolongar ni renovar el sistema específico de Directrices sobre la aplicación del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) a los servicios de transporte marítimo.

En julio de 2008, la Comisión adoptó las Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE (actual artículo 101 TFUE) a los servicios de transporte marítimo, Directrices que aplicarían durante un período de cinco años. El objetivo principal de las Directrices era facilitar la transición de un régimen específico a un régimen general de Derecho de la Competencia para el transporte marítimo tras las modificaciones introducidas por el Reglamento (CE) 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, es decir, las exenciones de las normas de Derecho de la Competencia a los servicios de transporte marítimo de línea, el cabotaje y los servicios internacionales de *tramp*. Estas Directrices se elaboraron por la Comisión cuando, en 2008, se derogó el Reglamento 4056/1986, que autorizaba los acuerdos de conferencias marítimas y pools en los servicios de transporte marítimo regular internacional. Tenían como finalidad ayudar a las empresas navieras y asociaciones de navieras que operaban en dichos servicios a evaluar si, una vez derogado dicho Reglamento, sus acuerdos eran compatibles con las normas de competencia establecidas en el Tratado constitutivo de la Unión Europea. Dicho objetivo se entiende que ha sido alcanzado.

Tras un período de consultas al sector iniciado por la Comisión en mayo de 2012, la Comisión entiende que se ha confirmado su postura inicial respecto de lo innecesario de tener directrices de Derecho de la Competencia específicas para el sector del transporte marítimo.

El fin de las Directrices coincide y sintoniza con la política general de la Comisión de eliminar progresivamente las normas específicas de Derecho de la Competencia sectoriales, al producirse duplicidades con las Directrices Generales de Derecho de la Competencia tales como las Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 del TFUE a los acuerdos de cooperación horizontal.

Por lo tanto, las Directrices sobre la aplicación del artículo 101 del TFUE a los servicios de transporte marítimo expirarán el próximo 26 de septiembre de 2013.

3. NOVEDADES EN EL SISTEMA SANCIONADOR DE LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN: EL REGISTRO DE INFRACCIONES Y EL SISTEMA DE PUNTOS

En el BOE de 28 de febrero de 2013 se publicó el Real Decreto 114/2013, de 15 de febrero, por el que se crea y regula el registro nacional de infracciones graves a la política pesquera común, se establecen las normas de aplicación del sistema de puntos y se actualizan los importes de las sanciones previstas en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, con vigencia desde el día siguiente a su publicación.

El Real Decreto da cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 92 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, que dispone que los Estados miembros establecerán un sistema de puntos con arreglo al cual se asigne un número de puntos adecuados al capitán o patrón de un buque que cometa una infracción grave de las normas de la Política Pesquera Común, todo ello en relación con el artículo 134 del Reglamento (UE) n.º 404/2011, de 8 de abril de 2011, por lo que el registro que se crea incluye todas las infracciones a las normas de la política pesquera común que se consideren

graves y estén definidas en el Reglamento (CE) 1224/2009 de 20 de noviembre de 2009, y en el anexo XXX del Reglamento 404/2011, de 8 de abril de 2011, ya se cometan en aguas exteriores o en aguas interiores.

Así, el órgano competente para la concesión de las licencias acordará la suspensión de la licencia de pesca del buque por los siguientes periodos cuando se alcancen los siguientes puntos, de conformidad con lo establecido en el artículo 92 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, y del artículo 129 del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011:

- (i) 2 meses: 18 puntos.
- (ii) 4 meses: 36 puntos.
- (iii) 8 meses: 54 puntos.
- (iv) Un año: 72 puntos.

La acumulación de 90 puntos por el titular de la licencia dará lugar automáticamente a la retirada permanente de la misma. En este supuesto, el órgano competente para la concesión de las licencias comunicará tal circunstancia al Registro Nacional de Buques Pesqueros y al Registro Comunitario de Buques.

Asimismo, respecto de las inhabilitaciones a los capitanes y patronos de los buques pesqueros infractores, la inhabilitación para el ejercicio de la actividad pesquera se producirá cuando se alcancen los siguientes puntos y por los siguientes periodos:

- (i) a) 2 meses: 30 puntos.
- (ii) b) 4 meses: 70 puntos.
- (iii) c) 8 meses: 100 puntos.
- (iv) d) 1 año: 130 puntos.

Además, el Real Decreto regula el procedimiento por el que la Secretaría General de Pesca habrá de remitir la información requerida por otro Estado miembro o la Comisión Europea sobre la existencia de infracciones y sanciones anotadas en el registro referente a buques que enarboleden su pabellón o a sus nacionales, facilitando así la coordinación en la política de protección pesquera a escala comunitaria.

Finalmente, se actualizan los importes de las sanciones pecuniarias previstas en el artículo 102 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, sanciones que ahora serán, para las infracciones leves, con apercibimiento o con multa de 60 a 600 euros, para las infracciones graves serán sancionadas con multa de 601 a 60.000 euros y para las infracciones muy graves serán sancionadas con multa de 60.001 a 300.000 euros.

4. REAL DECRETO 1695/2012, DE 21 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL SISTEMA NACIONAL DE RESPUESTA ANTE LA CONTAMINACIÓN MARINA

El pasado 15 de enero se publicó en el BOE el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

Dicha norma pretende cubrir el vacío legal de anteriores disposiciones, que regulaban únicamente los sucesos de contaminación marina que tengan por causa el vertido de hidrocarburos, sin contemplar ni regular aquellos supuestos en que la causa de la contaminación venga dada por otras sustancias distintas de los hidrocarburos.

Por ello, el Real Decreto crea un sistema de organización interadministrativa que constituye el instrumento técnico y de coordinación entre las diversas administraciones públicas con competencia en la materia, susceptible de proporcionar una respuesta adecuada a los supuestos de contaminación del medio marino y de la ribera del mar, que será de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

Las autoridades dependientes de la Administración General del Estado responsables de la aprobación de los planes, así como cualquier entidad privada que, de acuerdo con este Real Decreto, deba elaborar y aplicar un plan de contingencias por contaminación marina, deberán disponer del mismo en el plazo más breve posible y, en todo caso, antes de 12 meses contados a partir del 16 de enero de 2013.

El Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina tiene por objeto establecer, ante un hecho de esta naturaleza, un marco general de actuación integrado por planes de contingencias de distinto rango. El sistema, a su vez, se divide en distintos subsistemas, fases, planes y zonas.

Además, se habilita a los Ministros de Fomento, del Interior y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en el ámbito de sus competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo establecido en el Real Decreto referido.

5. REGLAMENTO (UE) NO 100/2013, DEL PARLAMENTO Y DEL CONSEJO, DE 15 DE ENERO DE 2013, QUE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) NO 1406/2002 POR EL QUE SE CREA LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA

El 11 de febrero de 2013 se publicó en el DOUE el Reglamento (UE) no 100/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (CE) no 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, agencia que se creó tras el incidente del petrolero Erika con el fin de garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques.

El Reglamento pretende aclarar y poner al día algunas disposiciones del Reglamento (CE) n. 1406/2002, a la vez que reajusta competencias (teniendo en cuenta las limitaciones presupuestarias) y redefine tareas dentro del ámbito de la seguridad marítima que reflejan la evolución de la política de seguridad marítima.

Así, se modifican los artículos relativos a los objetivos de la Agencia, se redefinen las tareas esenciales y secundarias de la Agencia y se reformulan las disposiciones en materia de visitas e inspecciones. A título ilustrativo, el objetivo de la Agencia se amplía para abarcar la lucha contra la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y de gas.

El Reglamento, que es directamente aplicable y obligatorio en todos sus elementos para cada Estado miembro, entró en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea, es decir, el 3 de marzo de 2013.

6. PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

El Consejo de Ministros aprobó el 7 de diciembre de 2012 la remisión a las Cortes Generales del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, de 1987 y del Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica del 30 de julio de 1987 sobre Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable. Actualmente, se están realizando enmiendas al texto ante la Comisión de Fomento y el debate a la totalidad del Proyecto.

El objetivo de la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres es mejorar la competitividad y eficiencia empresarial en el sector y lograr una optimización de los servicios públicos del transporte de viajeros por carretera. El Proyecto de Ley reduce a una única autorización los requisitos para realizar transporte y para efectuar operaciones de subcontratación. Además, la norma pretende extender la competencia de las juntas arbitrales como mecanismo para la resolución de conflictos.

La reforma también pretende luchar contra el intrusismo en el sector, reforzando el principio de que sólo quien tenga autorización de transporte puede contratar y facturar en su nombre.

El Proyecto prevé también una nueva regulación del régimen sancionador, armonizando sus previsiones a las infracciones previstas en el marco comunitario, con lo que se mejora la seguridad jurídica a las empresas, especialmente a las que realizan transporte internacional.

7. “TAX LEASE”: FISCALIDAD DE DETERMINADOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Tal y como se informó en las Novedades de enero de 2013, el pasado 28 de diciembre de 2012, se ha publicado en el BOE la Ley 16/2012, de 27 de diciembre, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica. La citada Ley 16/2012 modifica, entre otras cuestiones, el régimen fiscal previsto para determinados contratos de arrendamiento financiero, régimen comúnmente conocido como “*Tax Lease*” y aplicable a la adquisición de determinados activos, entre ellos los buques no construidos en serie.

Se trata de un régimen fiscal de determinados contratos de arrendamiento financiero (entre ellos, el arrendamiento financiero para la adquisición de buques) previsto en el artículo 115 del Texto Refundido de la Ley del Impuesto de Sociedades (en adelante TRLIS). Este precepto prevé la posibilidad de considerar como gasto fiscalmente deducible las cuotas de arrendamiento financiero satisfechas a la entidad arrendadora correspondientes a la recuperación del coste del bien, con el límite del duplo de los coeficientes lineales de amortización máximos establecidos para los bienes de que se trate, salvo en los casos en que el contrato tenga por objeto bienes no amortizables (artículo 115.6 TRLIS). Adicionalmente, se prevé la posibilidad de anticipar el momento de aplicación de dicha amortización acelerada, especialmente en el caso de bienes de construcción prolongada (artículo 115.11 TRLIS).

El nuevo régimen de “*Tax Lease*”, que entró en vigor el 1 de enero de 2013, sustituye el anterior, que está siendo objeto de investigación por la Comisión Europea bajo el procedimiento de Ayuda de Estado nº SA. 21233 (2011/C) (ex 2011/NN). Dicho procedimiento sigue aún pendiente de resolución.

Por otro lado, la Ley 16/2012 sigue pendiente de desarrollo reglamentario que delimite ciertos aspectos conceptuales y ayude a la implantación del nuevo régimen fiscal en la práctica.

8. SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO (SALA DE LO CIVIL) DE 9 DE ENERO DE 2013: OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO RESPECTO DE PROVISIONES DE FONDOS HECHAS POR EL PROPIETARIO DE LA MERCANCÍA

En su Sentencia del pasado 9 de enero de 2013, el Tribunal Supremo desestima un recurso de casación planteado por un consignatario en relación al deber de rendición de cuentas a su principal por la liquidación de tarifas portuarias sobre la mercancía satisfechas en nombre de la empresa principal tras haberse declarado nulas y sin efecto esas liquidaciones, abonadas con fondos del propietario de la mercancía, y existir un sobrante de tales fondos.

El Tribunal Supremo entiende que el artículo 1.720 del Código Civil (aplicable al mandato) y el artículo 263 del Código de Comercio (aplicable a la comisión mercantil) obliga a todo consignatario a dar cuenta de sus operaciones y a abonar al mandante cuanto haya recibido en virtud del mandato, lo cual es perfectamente aplicable en relación con la tarifa T-3 (tarifa a la mercancía). Por ello, las cantidades anticipadas como provisión de fondos por el

propietario de la mercancía para pagar las liquidaciones de la tarifa T-3 giradas por la Autoridad Portuaria, siendo ajenas a la retribución del consignatario, son cantidades de las que el consignatario debía rendir cuentas al propietario de la mercancía, restituyéndole el sobrante.

Asimismo, el alto tribunal confirma que el plazo de prescripción aplicable a la acción ejercitada por el propietario de la mercancía para exigir al consignatario el reintegro de las provisiones sobrantes es el plazo de quince años establecido en el artículo 1.964 del Código Civil y no podía ser el de un año establecido en el artículo 952.3º del Código de Comercio referido a los "derechos de puerto", que únicamente aplicaría a una reclamación del consignatario por el pago de tales derechos, pero no a una reclamación del propietario de la mercancía exigiendo el reintegro de los pagos anticipados.

9. SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (SALA PRIMERA) DE 28 DE FEBRERO DE 2013: CONDENA A ESPAÑA POR INCUMPLIR LAS NORMAS DE LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

En su Sentencia de 28 de febrero de 2013 (Asunto C-483/10), el Tribunal de Justicia ha condenado a España por incumplir las normas comunitarias en materia de liberalización del transporte ferroviario.

En su demanda, la Comisión Europea solicitó al Tribunal de Justicia que declare que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización y de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, al no haber adoptado las medidas legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a dichas disposiciones.

Según el TJUE, conforme a la normativa española pertinente corresponde al Ministerio de Fomento actuar en calidad de organismo regulador. Ahora bien, aunque es cierto que el artículo 30, apartado 1, de la Directiva 2001/14 permite designar como organismo regulador al Ministerio encargado de transportes o cualquier otro organismo, no es menos verdad que dicha disposición exige que el organismo regulador sea independiente del organismo de tarificación. Por tanto, no cabe considerar que el Ministerio de Fomento cumple su función como organismo regulador conforme a esa disposición cuando, a la vez que actúa como tal organismo regulador, el mismo Ministerio determina también el importe de los cánones.

Además, ADIF no dispone de la independencia de gestión necesaria para el ejercicio de sus competencias, ya que éstas se limitan a la fijación del canon concreto en cada caso específico, aplicando una fórmula establecida previamente por orden ministerial. Por tanto, el TJUE concluye que la legislación española no se ajusta en este aspecto al artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2001/14.

En definitiva, la Sentencia declara que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 4, apartado 1, 11, 13, apartado 2, y 14, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la

aplicación de cánones por su utilización, en su versión modificada por la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, al no haber adoptado las medidas legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a dichas disposiciones, y condena en costas al Reino de España.

10. SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE (GRAN SALA) DE 26 DE FEBRERO DE 2013: COMPENSACIÓN DE PASAJEROS EN TRANSPORTE AÉREO ANTE RETRASOS EN UN VUELO CON CONEXIONES

El pasado 26 de febrero de 2013, el Tribunal de Justicia resolvió en su Sentencia en el Asunto C-11/11 una petición de decisión prejudicial planteada por el *Bundesgerichtshof* (Alemania) relativo a los derechos de compensación de los pasajeros y sobre la interpretación de los artículos 6 y 7 del Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, en un supuesto de un retraso superior a tres horas en un vuelo con escalas.

La pregunta formulada al TJUE fue la siguiente: ¿tiene el pasajero aéreo derecho a compensación con arreglo al artículo 7 [del Reglamento nº 261/2004] cuando el retraso de la salida no excede los límites establecidos en el artículo 6, apartado 1, [de dicho] Reglamento, pero la llegada al último destino tiene lugar como mínimo tres horas después de la hora de llegada prevista?

La Sentencia resuelve favorablemente dicha pregunta, al entender que, en el caso de vuelos con conexión directa, a efectos de la compensación a tanto alzado prevista en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, únicamente importa el retraso constatado con respecto a la hora de llegada prevista al destino final, entendido como el destino del último vuelo que coge el pasajero de que se trata. Igualmente, la compensación a tanto alzado a la que tiene derecho un pasajero, en virtud del artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, cuando su vuelo llega a su destino final con un retraso de tres horas o más con respecto a la hora de llegada prevista, no está supeditado a que concurran los requisitos establecidos en el artículo 6 de dicho Reglamento.

Por consiguiente, el hecho de que un vuelo como el que es objeto del litigio no haya sufrido un retraso, con respecto a la hora de salida prevista, que supere los umbrales establecidos en el artículo 6 del Reglamento nº 261/2004 no afecta a la obligación de las compañías aéreas de compensar a los pasajeros de dicho vuelo, toda vez que este último se ha visto afectado por un retraso en la llegada al destino final igual o superior a tres horas. La solución contraria crearía una diferencia de trato injustificada, ya que implicaría tratar de modo distinto a los pasajeros de vuelos que sufren un retraso en la llegada a su destino final igual o superior a tres horas con respecto a la hora de llegada prevista, en función de si el retraso de su vuelo con respecto a la hora de salida prevista ha excedido, o no, los límites que establece el artículo 6 del Reglamento nº 261/2004, y ello a pesar de que el inconveniente causado por una pérdida de tiempo irreversible es idéntico.

En definitiva, el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91, debe interpretarse en el sentido de que debe recibir una compensación, sobre la base de dicho artículo, el pasajero de un vuelo con conexiones que ha sufrido un retraso en la salida inferior a los umbrales establecidos en el artículo 6 del citado Reglamento, pero que llegó a su destino final con un retraso igual o superior a tres horas con respecto a la hora de llegada programada, dado que dicha indemnización no está supeditada a la existencia de un retraso en la salida y, en consecuencia, a que concurran los requisitos establecidos en el mencionado artículo 6.

11. EXENCIÓN DE IVA DEL ARRENDAMIENTO DE UNA EMBARCACIÓN INMOVILIZADA Y EXPLOTADA COMO RESTAURANTE-DISCOTECA

El pasado día 14 de enero de 2013 se publicó en el DOUE la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 15 de noviembre de 2012 recaída en el asunto C-532/11, resolviendo una cuestión prejudicial planteada en relación a la sujeción o no al impuesto sobre el valor añadido (IVA) de una operación de arrendamiento de una embarcación habitable, que se encuentra inmovilizada de manera permanente en la orilla de un río y está destinada a la explotación de un restaurante-disco.

Mediante un contrato de arrendamiento se arrendó una embarcación habitable, incluidos el muelle y el espacio correspondientes, a una sociedad de Derecho civil, que explotó la embarcación habitable exclusivamente como café restaurante y, más tarde, como discoteca. No se aplicó el IVA al importe de la renta, dado que, según los asesores fiscales de la arrendataria, se trataba del arrendamiento de un bien inmueble. No obstante, en una inspección efectuada por la administración tributaria territorialmente competente en Alemania, dicha administración consideró que el arrendamiento tenía por objeto un bien mueble y que, por consiguiente, estaba sujeto al IVA.

La propietaria entabló entonces una acción civil contra sus asesores fiscales a fin de obtener el reembolso de los importes pagados en concepto de IVA. Ese tribunal, mediante sentencia de 9 de diciembre de 2010, remitiéndose a la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de enero de 2003, Maierhofer (C 315/00, Rec. p. I 563), consideró que la embarcación habitable no era un bien inmueble ni un elemento esencial de un bien de esa naturaleza, dado que no estaba incorporada al suelo. Arguye que la embarcación podría efectivamente ser desplazada en algunas horas, aun cuando ello implicara una determinada preparación y el recurso a personal especializado. Afirma que se trata, por tanto, de un bien mueble al que no puede aplicarse la excepción prevista en el artículo 13, parte B, letra b), de la Sexta Directiva.

Planteada la correspondiente cuestión prejudicial, el TJUE considera que el artículo 13, parte B, letra b), de la Sexta Directiva (Directiva 77/388/CEE) en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios (la Directiva IVA), debe interpretarse en el sentido de que el concepto de arrendamiento y alquiler de bienes inmuebles comprende el arrendamiento de una embarcación habitable, incluidos el espacio y el muelle correspondientes, que está inmovilizada mediante amarras –que no son fácilmente amovibles– fijadas a la orilla y en

la dársena de un río, se encuentra en un emplazamiento delimitado e identificable de las aguas fluviales y está destinada exclusivamente, según lo estipulado en el contrato de arrendamiento, a la explotación permanente de un restaurante-discoteca en ese lugar. Tal arrendamiento constituye una prestación única exenta, sin que deba distinguirse el arrendamiento de la embarcación habitable del arrendamiento del muelle.

Por lo tanto, la Sentencia resuelve que una embarcación habitable de este tipo no es un vehículo a efectos del artículo 13, parte B, letra b), número 2, de la Directiva 77/388, y que el arrendamiento en cuestión constituye una prestación única exenta.

El presente Boletín contiene información de carácter general, sin que constituya opinión profesional ni asesoría jurídica-fiscal.

© Abril 2013. J&A Garrigues, S.L.P. quedan reservados todos los derechos. Se prohíbe la explotación, reproducción, distribución, comunicación pública y transformación, total y parcial, de esta obra, sin autorización escrita de J&A Garrigues, S.L.P.