

Newsletter de Transporte, Logística y Marítimo

Octubre 2024

En esta *newsletter* ofrecemos un análisis detallado de las principales novedades legales que afectan a los sectores del transporte, la logística y el ámbito marítimo. Abordamos los cambios regulatorios más recientes, las reformas legislativas en curso y su impacto en la operativa diaria de las empresas.

NORMAS INTERNACIONALES

España sigue sin transponer la Directiva sobre derechos de emisión

España no ha transpuesto aún la llamada Directiva sobre derechos de emisión (Directiva UE 2023/959 que modifica a la Directiva UE 2003/87), pese a que entró en vigor el 1 de enero de 2024 en materia de registro y contabilización de emisiones. El proyecto de ley por el que se modifica la Ley 1/2005 por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (cuyo objeto principal es transponer la referida directiva), se encuentra todavía en tramitación en el Congreso, por lo que España ha incumplido el plazo máximo de transposición, fijado para el 31 de diciembre de 2023.

Próxima entrada en vigor del convenio sobre reciclaje de buques

El Convenio de Hong Kong para el reciclado seguro y ambientalmente racional de buques (CHK) entrará en vigor el 26 de junio de 2025 tras las adhesiones de Liberia y Bangladesh, entre otros países. Bangladesh es uno de los mayores países del mundo en reciclaje de buques por capacidad y Liberia es uno de los mayores estados de abanderamiento del mundo por tonelaje. Con la adhesión de estos dos estados, se cumplen los criterios de tonelaje necesarios (40% del arqueado bruto de la marina mercante mundial) para la entrada en vigor del citado CHK.

El CHK impone responsabilidades y obligaciones a todas las partes implicadas en el proceso de reciclaje de un buque, es decir, armadores, astilleros, puertos, estados de abanderamiento y estados de reciclado. Tras la entrada en vigor del CHK, los buques que se envíen a reciclar deberán tener un inventario de materiales peligrosos, las instalaciones autorizadas deberán presentar un plan específico para cada buque que vaya a desguazarse y, por último, los gobiernos deberán asegurarse de que las instalaciones bajo su jurisdicción operan de conformidad con las normas del CHK.

El instrumento de adhesión de España al CHK se publicó en el BOE de 24 de mayo de 2024.

Fin de la exención por categoría de los consorcios marítimos

El [Reglamento de exención por categorías para los consorcios](#) (Reglamento UE 2009/906), que exige a los consorcios de transporte marítimo internacional de línea regular que cumplan determinadas condiciones de cumplir con las normas de defensa de la competencia, no se aplica

desde el 25 de abril de 2024, tras la decisión de la Comisión Europea de no prorrogar la aplicación del citado reglamento.

La Ventanilla Única Marítima Europea permitirá agilizar trámites y procesos relacionados con el transporte marítimo

Está previsto que el 15 de agosto de 2025 entre en vigor la Ventanilla Única Marítima Europea (*European Maritime Single Window environment -EMSWe-*), de acuerdo con lo establecido en el Reglamento UE 2019/1239 por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima.

La Ventanilla Única Marítima Europea permitirá agilizar los trámites y procesos relacionados con el transporte marítimo dentro de la UE, creando un espacio marítimo europeo inteligente con el fin de unificar el intercambio de la información electrónica obligatoria sobre la llegada, permanencia y salida de los buques en los puertos. Esto incluye información sobre los buques, la carga, los pasajeros, los itinerarios y otros aspectos relevantes para la gestión y supervisión del transporte marítimo.

Este sistema se implementará en siete países europeos, España, Portugal, Suecia, Holanda, Finlandia, Italia y Eslovenia.

En España será Puertos del Estado el organismo designado para operar y gestionar la Ventanilla Única Marítima. Para ello, Puertos del Estado pondrá a disposición de las autoridades competentes españolas y europeas, y de otros Estados miembros la información necesaria.

El principio inspirador de esta medida es el principio de “una sola vez”. En este sentido, de conformidad con lo dispuesto en el mencionado reglamento, los Estados miembros garantizarán que se pida a los operadores de los buques que faciliten por cada escala portuaria la información solicitada una sola vez y que los datos pertinentes se conserven para que puedan ser reutilizados.

Comienza a aplicarse el Reglamento e-FTI que digitaliza el transporte de mercancías en la UE

El Reglamento UE 2020/1056 sobre la información electrónica en el transporte de mercancías (Reglamento e-FTI) ha comenzado a aplicarse desde el pasado 21 de agosto de 2024, estando prevista su aplicación de manera completa a partir de diciembre de 2026 cuando todas las autoridades europeas deberán aceptar la documentación de transporte en formato electrónico.

El Reglamento eFTI pretende la digitalización del transporte de mercancías en la UE al sustituir la documentación en papel por datos electrónicos en el transporte por carretera, ferroviario, fluvial y aéreo. Se espera que contribuya a reducir las cargas administrativas de operadores y autoridades, mejore la seguridad de los datos y garantice el cumplimiento de las normativas nacionales y de la UE en materia de transporte de mercancías.

Las autoridades de todos los Estados miembros de la UE estarán obligadas a aceptar los datos electrónicos compartidos por las empresas a través de plataformas seguras y certificadas que cumplan con el Reglamento eFTI, y que pueden integrarse fácilmente con los sistemas de gestión de datos existentes.

NORMAS NACIONALES

Se crea la Autoridad Administrativa Independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil

En el BOE del 2 de agosto se publicó la Ley 2/2024 por la que se crea la nueva Autoridad Administrativa Independiente (AAI) para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

La nueva AAI aglutina en un único órgano administrativo las funciones que hasta ahora desarrollaban la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. La constitución de la nueva AAI implicará la extinción automática de las citadas comisiones.

Según la referida Ley 2/2024, la investigación técnica que lleve a cabo la nueva AAI tiene como finalidad el establecimiento de las causas de un accidente o incidente ferroviarios, marítimos y de aviación civil, y la formulación, en su caso, de las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes, con el fin último de mejorar la seguridad y prevenir accidentes. La citada investigación técnica no perseguirá la determinación de responsabilidad ni la atribución de culpabilidad.

La citada Ley 2/2024 ya está en vigor salvo las disposiciones finales relativas a las tasas con las que se financia la citada AAI, que entrarán en vigor al día siguiente de la efectiva constitución de la AAI.

Se aprueba una nueva actualización de la normativa de drones/UAS en España

El Real Decreto 517/2024, que desarrolla el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas, trae algunas novedades importantes para el uso de drones/UAS en España.

Uno de los cambios más destacados es el registro como operador: los pilotos de drones/UAS deben registrarse como operadores. El registro se hace de forma *online* en la web de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y tiene una validez de dos años. Además, se debe identificar físicamente el número de operador en todos los drones para identificarlos.

Otra de las novedades, además de la obligación de contar con un seguro obligatorio para determinadas categorías, es la comunicación de vuelos urbanos al Ministerio del Interior. Si un usuario de drones desea hacer volar su aparato en áreas urbanas, debe comunicar esta operación previamente al Ministerio del Interior. Esto debe hacerse con un mínimo de cinco días de antelación y de forma *online*. En la comunicación, se deben incluir detalles como los datos del operador, del piloto, de la aeronave, y la zona exacta donde va a volar. Se consideran entornos urbanos los núcleos de población con edificaciones, aéreas residenciales, comerciales, industriales, o zonas recreativas de acceso público, como playas o parques. Además, se ha de hacer una comprobación de la zona de vuelo con carácter previo. Por lo que se deben consultar las zonas geográficas en la web de ENAIRE Drones.

La nueva normativa busca fomentar el desarrollo del sector de drones en España, promoviendo la innovación y el uso responsable de esta tecnología. Se espera que estas medidas contribuyan a un crecimiento sostenible del mercado de drones, al tiempo que se garantiza la seguridad y el respeto a la privacidad de los ciudadanos.

Cambios para la obtención de las prórrogas de las concesiones portuarias

La disposición final segunda de la Ley 2/2024 ha modificado el artículo 82.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011. La modificación, que ya está en vigor, ha introducido varios cambios legislativos para las empresas concesionarias que aspiren a una prórroga de su concesión portuaria o que tengan en curso una solicitud dirigida a obtener su otorgamiento.

La nueva redacción del citado artículo 82.2 del TRLPEMM sigue diferenciando entre prórrogas ordinarias y las extraordinarias. En las primeras hay que distinguir dos tipos según el otorgamiento esté previsto en el título, o se lleven a cabo determinadas inversiones calificadas como relevantes. Por su parte, en las prórrogas extraordinarias hay que diferenciar también dos tipos en función de si en las concesiones de interés estratégico para el puerto el concesionario lleva a cabo una nueva inversión adicional, o realiza una contribución económica para la financiación de determinadas infraestructuras portuarias.

La nueva redacción no modifica el plazo máximo de cada tipología de prórroga, que se mantiene en 50 años para las modalidades ordinarias y en 75 años para las extraordinarias. No obstante, ya no es necesario que para el otorgamiento de cualquier prórroga haya transcurrido la tercera parte del plazo de vigencia de la concesión.

Como novedad, la nueva redacción del referido artículo ha establecido los siguientes cambios relevantes:

- Se limita el plazo máximo de los dos tipos de prórroga ordinaria y el número máximo de prórrogas que pueden otorgarse;
- Se incrementa el nivel de inversión al 50% para ambos tipos de prórroga extraordinaria (excluidas las inversiones comprometidas en reposición); y
- Se establece un régimen transitorio retroactivo que aplica los cambios comentados no sólo a las concesiones vigentes, independientemente de la fecha en la que se otorgaron, sino también a los expedientes de prórroga del plazo concesional que se hallen en tramitación a la fecha de entrada en vigor de la referida Ley 2/2024.

Por último, cabe recordar que la disposición final cuarta de la reciente Ley 13/2023 de modificación de la Ley General Tributaria y otras leyes también cambió el TRLPEMM y, en concreto, el apartado 1 de la letra a) del epígrafe cinco de la disposición transitoria segunda con el objeto de aclarar de forma expresa la imposibilidad de prorrogar más allá de los 30 años las concesiones u otros títulos de ocupación del dominio público portuario adjudicadas antes de la entrada en vigor de la original Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que, junto con otras leyes posteriores, forman parte del hoy vigente TRLPEMM.

Reforma del ROTT: se permiten los vehículos de alquiler sin conductor con matrícula extranjera

El 3 de julio de 2024 se publicó en el BOE el Real Decreto 613/2024 por el que se modifica el Real Decreto 1211/1990 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (el ROTT), en lo que respecta a los supuestos y condiciones en que las empresas de transporte establecidas en España pueden utilizar vehículos matriculados en otro Estado miembro.

Dicha reforma del ROTT surge en el marco de la transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva UE 2022/738 por la que se modifica la Directiva UE 2006/1 relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera.

En particular, el objetivo de la reforma es la modificación del artículo 38.3 del ROTT de forma que los transportes públicos de mercancías sujetos a autorización de transporte conforme a la normativa española puedan alquilar para su actividad vehículos matriculados en otro Estado miembro (que, por tanto, se registrarán en materia de matriculación por la normativa de ese otro Estado miembro, en lugar de por la normativa española).

Lo anterior se permite, igualmente, en el caso de titulares de una autorización para el transporte de mercancías que dispongan en propiedad de vehículos matriculados en otro Estado miembro.

En todo caso, la nueva redacción del artículo 38.3 del ROTT exige que se respete el límite temporal máximo previsto en la legislación nacional a efectos de la matriculación obligatoria en España del vehículo.

Madrid aprueba el nuevo régimen jurídico de las VTC

La Comunidad de Madrid (CAM) ha aprobado el Decreto 5/2024 por el que se desarrolla la Ley 20/1998 de ordenación y coordinación de los transportes urbanos, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC). Las principales novedades de esta nueva regulación son las siguientes:

- Los conductores deberán superar un examen que valorará el manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación, el castellano, los primeros auxilios, el cumplimiento de la normativa y el conocimiento de los principales lugares, oficinas públicas, hoteles y centros de ocio de la CAM;
- Se establece que, en momentos excepcionales de alta demanda de servicios, el precio no podrá superar el 75% del precio base;
- Se impone un nuevo servicio por plaza con pago individual, en el que habrá un trayecto principal solicitado por el primer viajero, al que podrán ir sumándose trayectos secundarios, siempre dentro de la ruta del trayecto principal;
- Se exige que el 5% de la flota de VTC sean vehículos adaptados; y
- Se impone el establecimiento de una línea telefónica activa de atención al usuario.

PROYECTOS DE NORMAS

Progresa el proyecto para reformar la Directiva sobre contaminación procedente de buques

En febrero del 2024, el Consejo de la Unión Europea y el Parlamento alcanzaron un acuerdo provisional para asegurar un transporte marítimo más limpio.

En concreto, se ha acordado modificar la Directiva UE 2005/35 relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, a los efectos de imponer a los responsables de descargas ilegales sanciones disuasorias, efectivas y proporcionadas, con el fin de proteger el mar de la contaminación procedente de los buques.

Con este propósito, se ampliará el ámbito de aplicación de la Directiva para abarcar las descargas ilegales de sustancias nocivas transportadas en bultos o procedentes de aguas sucias o de basuras de los buques y las aguas y residuos descargados. Asimismo, se revisará el régimen de sanciones administrativas con el fin de asegurar su carácter disuasorio.

Este proyecto de directiva se enmarca dentro de un paquete marítimo-medioambiental más amplio, que abarcará la investigación de los accidentes marítimos, el cumplimiento de las obligaciones del estado de abanderamiento, el control por el estado del puerto y la reforma de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

El Gobierno aprueba el Proyecto de Ley de modificación del TRLPEMM y de la Ley de Navegación Marítima

El Gobierno aprobó, el pasado 30 de julio de 2024, el Proyecto de Ley de modificación del TRLPEMM y de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima (LNM) que, de ser finalmente aprobado (tal cual o enmendado), entraría en vigor a los dos meses de su publicación en el BOE.

Aunque el referido proyecto de ley, que se publicó en el Boletín del Congreso el pasado 13 de septiembre de 2024, es muy parecido al de la anterior legislatura (que ni siquiera llegó a tramitarse), no es exactamente igual, pues contiene algunas novedades relativamente menores que, según la Exposición de Motivos, se justifican por meras cuestiones de actualización, por cubrir lagunas detectadas en la práctica y, por último, por conseguir una mejor coordinación entre ambas leyes citadas para evitar solapes y repeticiones innecesarias.

Entendemos que el proyecto es trascendente, pues pretende introducir cambios importantes en el TRLPEMM y en la LNM, que son las dos leyes españolas más importantes en materia portuaria y marítima respectivamente.

Centrados exclusivamente en el TRLPEMM, resaltamos las siguientes novedades del proyecto de ley al respecto:

- Se define el servicio de suministro de combustible (*bunkering*) como el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado o fondeado.

- Se establece que el citado servicio se somete al régimen jurídico previsto en el TRLPEMM para los servicios comerciales, respetando en todo caso el marco para la prestación de servicios y las normas comunes del Reglamento UE 2017/352 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.
- Se aclara que el citado Reglamento UE 2017/352 se aplica a todos los puertos de interés general incluidos en el Anexo I del TRLPEMM sin excepción alguna.
- Se actualiza y simplifica el régimen del abanderamiento de buques en España y de los registros marítimos españoles.
- Se aprueba un nuevo régimen del Registro Especial de Buques y del Registro Especial de Empresas Navieras (REBECA) con el objeto de reforzar su competitividad como segundo registro con las siguientes novedades principales:
 - Se clarifica que el cómputo del obligatorio 50% de marinos nacionales de la UE y/o del Espacio Económico Europeo (EEE) se debe hacer sobre la dotación mínima de seguridad y no sobre la dotación del buque;
 - La exigencia de nombrar un representante en las Islas Canarias no se aplica ya a las navieras españolas sino solo a las extranjeras, si bien la citada representación deberá estar inscrita en el Registro Mercantil, siendo preciso asimismo aportar certificado de inscripción en el registro correspondiente del país en cuestión en el que se acredite el objeto social de la empresa naviera extranjera;
 - Se vuelve a aplicar a los marinos enrolados en los buques del REBECA el tope de las 80 horas extraordinarias anuales previsto en el Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores (artículo 35.2); y
 - Se permite la inscripción de las embarcaciones de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, aun cuando no tengan un arqueo bruto igual o superior a 100 GT.
- Se crea el nuevo Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo de Ceuta y Melilla.
- Se establece la posibilidad de conceder *waivers* (exención de la reserva de bandera en favor de buques de pabellón español o autorizados de un Estado miembro de la UE) para el tráfico interior.
- Se mantiene el *waiver* para los tráficos de cabotaje, si bien se establece que la reserva de bandera en favor de buques de pabellón español o autorizados de un Estado miembro de la UE no se aplicará:
 - Al transporte entre puertos peninsulares de mercancías cuyo origen o destino sea un puerto extranjero, siempre que en el trayecto que discurra por los espacios marítimos españoles no se lleve a cabo un transporte de mercancías cuyo origen y destino sean puertos nacionales reservado a buques mercantes con pabellón español o de la UE; y
 - A la navegación de buques de recreo con finalidad comercial.

- Se regula la figura del buque autónomo: la navegación por los espacios marítimos españoles de los buques y embarcaciones autónomos, incluido el acceso a los puertos y terminales portuarias, se sujetará a las normas generales, si bien se precisará, entre otras exigencias, de la necesaria autorización específica y *ad hoc* de la administración marítima que, previa comprobación de que la navegación en cuestión es segura, establecerá el alcance de la misma y las limitaciones operacionales para cada caso.
- Se establece que, cuando concurren circunstancias excepcionales, debidamente justificadas, la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) podrá imponer obligaciones específicas a las empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.
- Las citadas obligaciones específicas podrán consistir en la suspensión de los servicios de transporte marítimo, que podrá ser general o afectar a determinados tipos de buques y embarcaciones, la reducción o el aumento del número de viajes o cualesquiera otras que proceda y sean proporcionales en atención a la circunstancia que los justifica.
- Entre las circunstancias que justifican la imposición de las citadas obligaciones se encuentran las derivadas de crisis sanitarias, riesgos cibernéticos marítimos, salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación u otras causas graves de utilidad pública o interés social.
- La imposición de las citadas obligaciones dará derecho, en su caso, a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que se incurra.
- La administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen determinados tráficos marítimos regulares a mantener la capacidad del plan de flota acordado, a cumplir determinados requisitos de seguridad y medioambientales en los buques empleados, a la sujeción a horarios establecidos, a fijar determinados requisitos sobre la venta de billetes y a la intercambiabilidad de billetes. La participación en dichos tráficos se sujetará a las condiciones que se establezcan por la administración marítima, entre las que se podrá incluir la obligación de constitución de avales, seguros de caución o garantías equivalentes.
- Se crea un nuevo órgano, el Comité Asesor Marítimo, adscrito a la DGMM, que llevará a cabo la coordinación con los demás órganos de la administración del Estado que tengan competencias sobre el medio marino, con las comunidades autónomas del litoral de España y con los sectores de la navegación marítima.
- Se aclara que la limitación de la responsabilidad por la gestión del servicio de practica se aplica con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza civil, social o penal, o bien en vía administrativa.
- Se actualizan y refunden las tasas en materia de marina mercante.
- Y se modifica y actualiza el régimen sancionador en materia de marina mercante y portuario estatal de forma que no solo se aclaran algunas cuestiones (silencio administrativo, medidas cautelares, etc.) en materia de procedimiento administrativo, sino que también se tipifican nuevas infracciones (y sus sanciones correspondientes), tales como, entre otras, el incumplimiento de la obligación de consignar buques en un puerto o en espacios marítimos españoles, cuando así este previsto en la normativa vigente o cuando lo acuerde la administración marítima.

Por su parte, y centrados exclusivamente en la LNM, que cumple 10 años en 2024, resaltamos las siguientes novedades del proyecto de ley:

- Se da una nueva redacción a la definición de embarcación con el objeto de incluir a las motos náuticas.
- Los créditos por los servicios de consignación prestados a buques nacionales o extranjeros en puertos o espacios marítimos españoles estarán dotados de privilegio marítimo en los términos establecidos en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, al igual que los créditos por suministro o reparaciones.
- La cuantía de la garantía mínima exigida judicialmente para embargar un buque pasa del 15% al 5% del importe del crédito reclamado, salvo para los créditos salariales garantizados con privilegio marítimo para los que no se exigirá garantía alguna.
- La referida garantía podrá ser de cualesquiera de las clases que reconoce el Derecho, incluido el aval bancario, seguro de caución o garantía equivalente.
- Se clarifica la equiparación del régimen de responsabilidad de los operadores de manipulación portuaria con el de los porteadores.
- Se modifica el régimen de responsabilidad por abordaje por culpa compartida de forma que la responsabilidad será mancomunada por los daños a la carga y solidaria solo para los daños personales sufridos por terceros, en consonancia con la normativa internacional.
- Se aclara que el régimen de responsabilidad del fletador por incumplimiento de su obligación de designar puerto y muelle seguro ha de ser aplicable tanto en el puerto de carga como en el de descarga.
- Se unifica el régimen de seguro obligatorio para todas las embarcaciones de recreo.
- Y se amplía la competencia notarial en los expedientes sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque, y se añade un nuevo expediente de competencia notarial en materia de abandono de embarcaciones de recreo.

En consulta pública el Proyecto de real decreto que modifica determinadas normas en materia de marina mercante

Se encuentra sometido a consulta pública el Proyecto de real decreto por el que se modifican determinadas normas en materia de marina mercante que, en síntesis, pretende introducir, entre otros, los siguientes cambios en los siguientes reglamentos:

- Real Decreto 1516/2007 por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público:
 - Se agiliza y aclara el procedimiento para conceder *waivers*; y
 - Se limita el número de dispensas que se pueden conceder cada año para evitar que se eluda la obligación de bandera española o de otro Estado miembro de la UE.

- Real Decreto 332/2023 por el que se regula la compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en Ceuta y Melilla:
 - Se amplía el plazo para efectuar la convocatoria anual para el otorgamiento de las compensaciones, pasando del primer cuatrimestre al primer semestre;
 - Se considera subvencionable no solo el transporte de las mercancías peligrosas que tuviera su origen en Ceuta y Melilla, sino también, y como novedad, el que tenga su destino a estas ciudades autónomas; y
 - Se tiene por beneficiario de las compensaciones no solo a los remitentes o expedidores, sino también a los receptores o destinatarios de las mercancías peligrosas.
- Real Decreto 186/2023 por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima:
 - Se aclara que siempre es necesaria una autorización de la administración marítima para acogerse al enrole múltiple y, además, que se limita a buques operados por la misma empresa naviera;
 - Se incorpora la posibilidad de que las capitanías marítimas establezcan un régimen general para la realización de las operaciones fuera de límites en su ámbito, cuyo cumplimiento supondrá la autorización de dicha operación, a menos que se haga una denegación expresa; y
 - Se reduce el plazo mínimo para solicitar la autorización de la operación fuera de límites de 48 a 24 horas.

Continúa sin aprobarse el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible

El Gobierno aprobó el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (PLMS) el 13 de diciembre de 2022 y lo envió a las Cortes para iniciar su tramitación parlamentaria.

Asimismo, la aprobación de este PLMS aparecía recogida en la Adenda al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia remitido por el Gobierno a la Comisión Europea.

No obstante, en la actualidad, su tramitación parlamentaria se encuentra atascada en la Comisión de Transportes del Congreso por falta de apoyo parlamentario.

Los principales puntos sobre los que incide el PLMS son los siguientes:

- El reconocimiento de la movilidad como un derecho social (accesibilidad e inclusividad, con especial énfasis en el ámbito rural);
- La sostenibilidad del transporte, priorizando una movilidad activa y un transporte público colectivo accesible);
- La digitalización, introduciendo medidas de protección de datos y creando un *sandbox* para el desarrollo de soluciones innovadoras en materia de transporte;
- La calidad de los servicios públicos;

- La creación del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, para la coordinación de todas las administraciones públicas en materia de movilidad;
- La imposición a las empresas con más de 500 trabajadores por centro de trabajo o 250 por turno de la obligación de disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo; y
- El refuerzo de la planificación en materia de transportes y movilidad, creando el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal a nivel estatal, y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible Simplificados para los municipios entre 20.000 y 50.000 habitantes.

SENTENCIAS Y RESOLUCIONES

El Tribunal Constitucional libera a las VTC de Baleares de la necesidad de reserva con 30 minutos de antelación

El Gobierno de las Islas Baleares modificó la Ley 4/2014 de transportes terrestres y movilidad sostenible mediante el Decreto-ley 1/2019 de medidas urgentes sobre la explotación y el control de la actividad de las VTC y otras medidas en materia de transportes terrestres.

El Tribunal Supremo planteó ante el Tribunal Constitucional una cuestión de inconstitucionalidad al considerar que la citada medida (la necesidad de reservar a las VTC con 30 minutos de antelación) podría vulnerar la libertad de empresa garantizada en el artículo 38 de la Constitución Española.

Recientemente, el Tribunal Constitucional ha declarado inconstitucional dicha nueva normativa de las Islas Baleares, confirmando el presagio del Supremo sobre que la citada obligación vulneraría la libertad de empresa consagrada en el artículo 38 de la Constitución Española.

A este respecto, el Tribunal Constitucional concluye que, para que una medida restrictiva de la libertad de empresa fuera conforme al orden constitucional, debería perseguir un fin constitucionalmente legítimo y ser adecuada para tal propósito.

En el caso concreto que nos ocupa, mientras que el Tribunal Constitucional entendió que el fin perseguido (equilibrio entre los sectores del taxi y el de las VTC) era legítimo, reprochó al legislador balear una falta de motivación de la adecuación de la medida.

Asimismo, el Tribunal Constitucional consideró que la medida sitúa a las VTC en una desventaja competitiva en el único segmento del sector en el que operan (pre-contratación) y que la medida no contribuye positivamente a la protección del consumidor, por lo que únicamente obstaculiza de forma irrazonable las condiciones de prestación del servicio de las VTC.

El Tribunal Constitucional valida la regulación de las VTC en Andalucía

El Decreto-ley andaluz 8/2022 modificó la Ley 2/2003 de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía para fijar un marco normativo para las autorizaciones de arrendamiento de las VTC en la citada comunidad autónoma.

El Grupo Parlamentario de Unidas Podemos interpuso un recurso de inconstitucionalidad contra dicha norma por incumplir, a su criterio, el presupuesto habilitante de la potestad legislativa de urgencia y vulnerar la autonomía local y el reparto constitucional de competencias del Estado.

El Tribunal Constitucional ha desestimado dicho recurso de inconstitucionalidad, declarando conforme a la Constitución la nueva normativa de las VTC de Andalucía, en términos muy similares a los que empleó en su anterior sentencia 88/2024 relativa a la normativa de las VTC de la Comunidad de Madrid.

En particular, el Tribunal Constitucional ha declarado la competencia de las comunidades autónomas para regular los arrendamientos de vehículos con conductor que presten sus servicios en el ámbito urbano y lo desarrollen íntegramente dentro del mismo, correspondiendo a éstas graduar el alcance e intensidad de la intervención local en función de la relación existente entre los intereses locales y supralocales dentro de tales asuntos o materias.

Asimismo, el Tribunal Constitucional desestima las alegaciones sobre invasión de competencias estatales en materia de transportes, declarando que la normativa andaluza se había dictado al amparo de la competencia autonómica para regular los servicios de las VTC de ámbito urbano, y su contenido únicamente implicaba habilitar para actuar en el ámbito urbano andaluz a aquellos conductores de las VTC que ya contaban con una autorización de ámbito nacional.

La justicia europea y española se pronuncia sobre competencia judicial y conocimiento de embarque

La Sala 6ª del TJUE -Sala 6ª- de 25 de abril de 2024) ha resuelto, en sentencia de 25 de abril de 2024, tres peticiones de la cuestión prejudicial planteada por la Audiencia Provincial de Pontevedra cuyo objeto era interpretar el artículo 25, apartado 1, del Reglamento UE 1215/2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

A este respecto, debemos traer a colación la LNM y, en concreto, sus artículos 251 y 468.

En concreto, el artículo 251 de la LNM recoge que: “La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX”.

Por su parte, el artículo 468 de la LNM, relativo a las cláusulas de jurisdicción y arbitraje, señala que “sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente. En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo”.

Pues bien, en su sentencia el TJUE determina que:

- La cláusula atributiva de competencia judicial es oponible a un tercero si, al adquirir el conocimiento de embarque, éste se subroga en la totalidad de los derechos y obligaciones de una de las partes originarias del contrato, extremo que debe apreciarse con arreglo al Derecho nacional aplicable al fondo, determinado en virtud de las reglas de Derecho internacional privado del Estado miembro al que pertenezca el órgano jurisdiccional que conoce del litigio; y

- El artículo 25.1 del Reglamento 1215/2012 se opone a una normativa nacional que excluya la subrogación del tercero tenedor del conocimiento de embarque respecto de la cláusula atributiva de competencia salvo en caso de negociación individual y separada.

Una vez dictada la citada sentencia del TJUE en los términos expuestos, la Audiencia Provincial de Pontevedra ha dictado, a su vez, sentencia de fecha 16 de septiembre de 2024, otorgando eficacia a la cláusula atributiva de competencia a favor de los tribunales ingleses existente en el conocimiento de embarque objeto del procedimiento y ha declarado la falta de jurisdicción de los tribunales españoles para conocer del asunto.

El Tribunal Supremo reconoce la legitimación de un licitador para impugnar un concurso portuario

La sentencia 1771/2023 del 21 de diciembre de 2023 del Tribunal Supremo (Sección 5ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo) ha estimado el recurso de casación interpuesto por una empresa naviera contra la dictada previamente por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía que desestimó la impugnación del pliego de bases de un concurso convocado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) para el otorgamiento de autorizaciones administrativas para la explotación de atraques, instalaciones *check-in* y zonas de embarque de vehículos para la línea regular de pasajeros en el puerto de Tarifa.

La sentencia del Tribunal Supremo reconoce la legitimación activa de una naviera para impugnar el pliego de un concurso de autorizaciones portuarias. Considera que la naviera está legitimada para recurrir el pliego, ya que tiene un interés legítimo en que se respete la legalidad del procedimiento y en que se le reconozca el derecho a una concesión en lugar de una autorización. La sentencia entiende que un licitador tiene legitimación activa para impugnar un pliego de condiciones siempre que el objeto del recurso no sea la legalidad del procedimiento tramitado, sino el objeto del mismo. Por último, rechaza que la recurrente actúe en contra de sus propios actos o que pretenda su perjuicio con la anulación del concurso.

La Audiencia Provincial de Valencia aclara los intereses aplicables al seguro marítimo

La LNM, que se aplica al seguro marítimo, establece expresamente (artículo 406) que en lo no previsto en la norma, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro (LCS), que se aplica en general a los demás seguros.

Tanto la LNM como la LCS contemplan el régimen de la mora de la aseguradora en el pago de la indemnización. En concreto, el artículo 437.2 de la LNM contempla unos intereses de demora, cuyo tipo de interés es el interés legal, a cargo de la aseguradora que no abone la efectiva indemnización en el plazo de 15 días desde la aceptación de la liquidación por el asegurado.

Por su parte, el artículo 20 de la LCS impone unos intereses moratorios a la aseguradora que no paga en el plazo legalmente establecido. Se trata de unos intereses punitivos y sancionadores consistentes en el interés legal del dinero vigente en el momento en que se devenguen, incrementados en el 50%. Estos intereses se devengarán por días y sin necesidad de reclamación judicial. No obstante, transcurridos dos años desde el siniestro, el interés anual no podrá ser inferior al 20%.

Pues bien, en este contexto, la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 9ª) ha considerado (sentencia 2/2023 de 10 de enero de 2023 y sentencia 310/2022 de 5 de abril de 2022), en materia de seguro marítimo, que, en lugar de aplicar los intereses moratorios establecidos en el artículo 437.2 de la LNM, deben aplicarse los intereses moratorios y punitivos regulados en el artículo 20 de la LCS.

En particular, las citadas sentencias condenan a las aseguradoras en cuestión al pago de los intereses de demora del artículo 20.4 de la LCS, al considerar que no se cumple el supuesto contemplado en el artículo 437.2 de la LNM, puesto que no hubo liquidación de los siniestros al haber sido expresamente rechazados por las aseguradoras.

Los Estados miembros pueden imponer el impuesto sobre vehículos en otro país sólo si su uso en el territorio es habitual

El Tribunal Económico Administrativo Central (TEAC) ha dictado una resolución, de fecha 17 de abril de 2024, en la que aborda las implicaciones tributarias derivadas de la utilización en territorio español de un vehículo matriculado en otros Estados miembros de la UE, por una persona o entidad residente en España, y concluye que “la mera utilización en territorio español de un vehículo matriculado en otro Estado miembro sin acreditar el uso habitual en territorio español o la permanencia del vehículo en el citado territorio no podrá dar lugar a la exigencia del IEDMT de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.1.d) de la Ley de Impuestos Especiales en relación con la Disposición Adicional Primera de la citada norma”.

En el contexto de la náutica de recreo, esta resolución puede tener implicaciones significativas para aquellos propietarios de yates o embarcaciones de recreo matriculados en otros países de la UE que navegan en España.

Contexto de la resolución

El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) grava la primera matriculación definitiva de medios de transporte en España. Sin embargo, la normativa también contempla la posibilidad de gravar la utilización de medios de transporte matriculados en el extranjero cuando se utilicen de manera habitual en territorio español.

La resolución analiza la utilización en territorio español de un medio de transporte que estaba matriculado en otro Estado miembro de la UE por un residente en España. La cuestión principal que se plantea es si el mero uso de dicho medio de transporte en territorio español, sin estar matriculado en España, podía suponer el devengo del IEDMT, o Impuesto de Matriculación.

Esta era la postura mantenida por la directora del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la AEAT, sobre la base de los siguientes argumentos:

- La Ley 38/1992 de Impuestos Especiales no exige ni permanencia del vehículo en territorio español ni habitualidad en su utilización para considerar producido el hecho imponible contemplado en su artículo 65.1.d); y
- La utilización de un medio de transporte no matriculado en territorio español por un residente basta para que se entienda realizado el hecho imponible contemplado en el artículo 65.1.d) de la Ley de Impuestos Especiales, sin que la sujeción al impuesto pueda quedar condicionada a la intencionalidad del sujeto pasivo.

Argumentos del TEAC

El TEAC, en esta resolución, distingue entre la utilización esporádica y temporal, y la utilización continuada o permanente de un medio de transporte. En este sentido, señala que la mera utilización temporal de un medio de transporte matriculado en otro Estado miembro no implica automáticamente el devengo del Impuesto de Matriculación, siempre y cuando se pueda demostrar que la estancia es temporal y el vehículo no es *usado* de forma habitual en territorio español.

Sin embargo, si se detecta que el medio de transporte, aunque matriculado en otro Estado miembro, se utiliza de manera habitual o permanente en España, entonces el uso o circulación podría estar sujeto al Impuesto de Matriculación.

Esta posición está en línea con las directrices de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), entre otras, en la sentencia *Prefettura di Massa Carrara*, de 16 de diciembre de 2021, asunto C-274/20, así como en el auto de fecha 19 de octubre de 2022, en el asunto *Comune di Portici*, número C-777/21. En ella, el TJUE ha declarado, en esencia, que un Estado miembro puede imponer una obligación de matriculación a un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro y, en consecuencia, someterlo al impuesto de matriculación cuando dicho vehículo esté destinado, con carácter permanente, a ser utilizado esencialmente en el territorio de ese primer Estado miembro o cuando se encuentre en el mismo lugar. Pero ha aclarado que si no se reúnen estos requisitos de permanencia, la vinculación con un Estado miembro del vehículo matriculado en otro Estado miembro es menor, de modo que se necesita otra justificación de la restricción a la libertad de circulación.

Conclusión

La jurisprudencia del TJUE respalda el principio de que los Estados miembros pueden imponer impuestos sobre vehículos matriculados en otro país de la UE solo si su uso en el territorio es habitual o permanente, garantizando que no se apliquen impuestos desproporcionados a la mera utilización temporal.

La resolución del TEAC sigue esta línea de interpretación, señalando que la imposición de gravámenes nacionales en España a medios de transporte matriculados en el extranjero debe cumplir con el principio de proporcionalidad defendido por el TJUE. Esta decisión representa un cambio importante de criterio en la interpretación del IEDMT respecto a la utilización en España de medios de transporte matriculados en el extranjero por residentes.

Contacta con nuestros profesionales



Jesús Barbadillo

Counsel

Jesus.barbadillo@garrigues.com



Javier Manchado de Armas

Socio

javier.manchado@garrigues.com



Manuel Betancor

Socio

manuel.betancor@garrigues.com



Montse Mas

Socia

montse.mas@garrigues.com



Zulay Rodríguez

Asociada principal

z.carmen.rodriguez@garrigues.com



María Marelza Cózar

Asociada sénior

maria.marelza.cozar@garrigues.com



Elena Scarpa

Asociada

elena.scarpa@garrigues.com

Más información:

[Transporte, Logística y Marítimo](#)

GARRIGUES

Hermosilla, 3
28001 Madrid España
T +34 91 514 52 00

Síguenos en:



© 2024 J&A Garrigues, S.L.P. | La información de esta página es de carácter general y no constituye opinión profesional ni servicio de asesoramiento legal o fiscal.

garrigues.com