



ANDERSEN®

Newsletter

Transporte Movilidad y Logística

20
24

Index

→ Andersen in Spain

ARTÍCULOS

- El transporte ante el reto global de la descarbonización. **03**
- Problemática de la obligatoriedad de precontratación de las VTC con un tiempo mínimo de antelación. Estado jurídico de la cuestión. **05**
- Últimas estadísticas de la OCDE al respecto de procedimientos amistosos y acuerdos entre contribuyentes y administraciones tributarias en materia de precios de transferencia. **08**
- El desafío regulatorio de los drones: ¿Estamos preparados? **10**



Suscríbete

Si desea recibir las actualizaciones sobre transporte que elabora el equipo de Andersen puede suscribirse a través de **este formulario**.

El transporte ante el reto global de la **descarbonización**



Santiago Fernández

Socio

✉ santiago.fernandez@es.andersen.com

Si hay un sector de actividad que se encuentra especialmente afectado por los objetivos de la lucha contra el cambio climático es, sin duda alguna, la movilidad global y el transporte en cualquiera de sus modalidades: Terrestre, aérea, marítima e incluso, en menor medida, la ferroviaria.

En términos globales el transporte es el causante del 2,1% de las emisiones de gases efecto invernadero. Los objetivos de descarbonización marcados por el Acuerdo de París en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático adoptado el 12 de diciembre de 2015 establecen vías precisas para hacer frente al cambio climático y limitar el calentamiento global.

La Unión Europea se adhirió a través del Pacto Verde Europeo mediante una Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 y mediante el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo (4), se comprometió jurídicamente a alcanzar la neutralidad climática a 2050 y a reducir las emisiones en, al menos, un 55 % en relación con los niveles de 1.990 y hasta el 2030.

Ambos compromisos (neutralidad climática en el ejercicio 2050 y la reducción de las emisiones en un 55% de aquí al 2030) exigen cambiar la forma en que las empresas de transporte producen y contratan, siendo ésta una de las líneas fundamentales en el cumplimiento de los objetivos medioambientales de sus políticas de ESG.

Sin embargo las propias características de cada

modalidad de transporte obligan a un planteamiento de políticas de descarbonización diferentes, en algunos casos disruptivas, y sujetas a normativas europeas sectoriales específicas.

Así, en el **sector aéreo**, responsable del 12% de las emisiones de CO2 de todos los medios de transporte, nos encontramos con la aplicación del Reglamento 2023/2405, *RefuelEU Aviation*. Este Reglamento establece como principal combustible alternativo el SAF (acrónimo inglés de *Sustainable Aircraft Fuel*). Su uso será obligatorio ya en el próximo año 2025 en una proporción mínima del 2% del combustible utilizado por todos aquellos vuelos con origen o destino en países de la UE. De forma complementaria al uso de SAF se están desarrollando tecnologías alternativas para el empleo del hidrógeno y, en vuelos de corto y media distancia, de baterías eléctricas para los e-VTOL (aviones eléctricos de despegue y aterrizaje vertical).

En el **sector marítimo**, es de aplicación el Reglamento 2023/1805, conocido como *FuelEU Maritime*. Los buques producen el 13,5% de todas las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del sector transporte en la UE. Esta norma persigue el aumento de los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos y la obligación de utilizar el suministro de electricidad desde tierra o una tecnología de emisión cero en puertos bajo la jurisdicción de un Estado miembro.



hasta 2035, y un objetivo intermedio del 90% para esta categoría en 2030.

Y finalmente llegamos al **transporte ferroviario**. En los últimos años, el transporte ferroviario se ha visto también como una solución prometedora para impulsar la sostenibilidad y reducir impactos ambientales negativos como las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la contaminación. Según la Agencia Internacional de la Energía (AIE), el transporte ferroviario es el que menos emisiones produce por pasajero-km de media. Los trenes sólo son responsables del 2% de las emisiones totales de GEI de la industria del transporte siendo el transporte ferroviario el modo más electrificado, con un 81,6 % de su consumo energético de origen eléctrico.

En lo referido al **sector de transporte terrestre**, generador del 71% de las emisiones GEI, podemos concluir que es, con diferencia, el sector que en mayor medida ha avanzado en el camino de la descarbonización. A ello contribuye la mayor facilidad de renovación de flota, instalaciones de infraestructuras de recarga y los propios avances tecnológicos en el diseño y fabricación de vehículos propulsados por electricidad, hidrógeno y en general combustible no fósil. La penetración del vehículo eléctrico, y su incorporación a las flotas de los distintos fabricantes, parece imparable, al menos en lo que se refiere a los vehículos ligeros. Numerosos estudios indican que los vehículos eléctricos podrían ser competitivos con los vehículos convencionales antes de 2030, dependiendo del tipo de utilización, y también, por supuesto, de la competitividad de los vehículos convencionales y de las políticas públicas. En el ámbito de los vehículos pesados debemos atender al Reglamento 2024/1610 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de mayo de 2024, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos, aplicable a camiones y autobuses. El nuevo reglamento de reducción de emisiones para vehículos pesados, aplicable a camiones y autobuses establece unos ambiciosos objetivos de reducción de CO₂. Así fija el 45% en 2030, 65% en 2035 y 90% en 2040 para vehículos pesados. Por su parte, para autobuses urbanos, se fija un objetivo del 100%

Con todo, el reto que está asumiendo el transporte en todas sus vertientes y modalidades es colosal. Las inversiones exigidas en todos los espectros de la cadena de producción requieren de una adecuada política que favorezca la transición hacia nuevos combustibles, apoyado en una inversión en infraestructuras y nuevos sistemas de producción de combustibles alternativos.

El impacto de la normativa europea, a la vanguardia mundial como ejemplo del impulso regulatorio transformador, está teniendo un indudable efecto perjudicial en la competitividad de nuestras economías. No sólo se deben afrontar los esfuerzos de inversión para una descarbonización a un ritmo cada vez más exigente, sino que además deben competir con las economías de EEUU y China, a la cabeza de la innovación tecnológica y liberadas de los rígidos esquemas regulatorios europeos.

El Informe Draghi, publicado recientemente, avisa sobre ello al advertir como uno de los principales desafíos de la UE el compatibilizar de forma adecuada descarbonización y competitividad. El Informe plantea que la descarbonización, bien planteada, puede convertirse en una fuente de competitividad, pero mal planteada (sobre todo de forma descoordinada y dependiendo en exceso de tecnologías chinas subvencionadas), puede hundirla.

Problemática de la precontratación obligatoria de VTC: **estado jurídico**



Pedro Rubio

Socio

✉ pedro.rubio@es.andersen.com

La nueva regulación de las VTCs nacida del denominado Decreto Ley Ábalos de 28 de septiembre de 2018 (en alusión al que --entonces era Ministro de Fomento en el momento de su promulgación) no ha parado de generar debate y diferentes pronunciamientos judiciales, casi a todos los niveles, sobre todo como consecuencia de la habilitación a aquellas Comunidades Autónomas, que por delegación del Estado sean competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, para modificar sus condiciones de explotación.

Precisamente a causa de dicha habitación, varias Comunidades Autónomas modificaron el régimen

de las condiciones de explotación de VTCs de ámbito nacional, en lo referente a la prestación de sus servicios en su ámbito territorial, imponiendo para su validez la necesidad de que los usuarios precontraten dichos servicios con un tiempo mínimo de antelación.

Este ha sido el caso, entre otras, de la regulación de las Comunidades Autónomas de Euskadi y de Baleares.

En el caso del País Vasco, el Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, establecía la obligación de que transcurran 30 minutos entre la contratación telemática del servicio y su prestación efectiva.





El Tribunal Supremo, en su Sentencia 164/2023, de 13 de febrero, tuvo la oportunidad de pronunciarse sobre el Decreto Vasco y fijar su doctrina general sobre la obligación de pre-contratación de los servicios de VTC, declarando que no cabe duda de que constituye una limitación muy notable para el ejercicio de esta actividad empresarial, ya que, al anular la inmediatez de la prestación, disuade al usuario de su utilización hasta el punto de existe un serio riesgo de expulsión del mercado de las empresas que operan bajo este tipo de licencias.

En esta misma línea se pronuncian tanto la autoridad vasca de la competencia como la autoridad catalana de la competencia (informe de 14 de enero de 2019), y el Consell de Garanties Estatutaries de Catalunya en su dictamen 2/2019, de 2 de febrero.

En consecuencia, declara el Tribunal Supremo, que dicha limitación conlleva un alto riesgo de impedir el ejercicio de esta actividad empresarial y, por ello, vulnera el derecho a la libertad de empresa previsto en el artículo 38 de la Constitución Española, que además no se considera ni necesaria ni adecuada para la consecución del fin de interés general que persigue, esto es, preservar el régimen de pre-contratación y evitar el fraude.

Por su parte, el Gobierno Balear también promulgó un Decreto-ley el 22 de febrero de 2019, que imponía igualmente una necesidad de pre-contratación de los servicios de VTC con una antelación mínima de 30 minutos.

Esta regulación dio lugar a que el propio Tribunal Supremo dictase Auto por el que se acuerda plantear cuestión de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional, con el objeto de obtener su particular pronunciamiento sobre la cuestión debatida.

El Pleno del Tribunal Constitucional, a resultados del planteamiento de dicha cuestión, ha dictado la reciente la Sentencia de 10 de septiembre de 2024, en la que declara que la norma Balear guarda silencio en cuanto a indicar la razón por la que la medida cuestionada del tiempo mínimo de reserva, por lo que concluye carece de suficiente justificación respecto a su adecuación, concluyendo por ello que tal medida supone un serio obstáculo para el

desarrollo de la actividad de VTC en el mercado del alquiler de los vehículos con conductor, y vulnera el derecho constitucional a la libertad de empresa.

El Tribunal Constitucional llega a afirmar que la norma cuestionada sitúa a los VTC en una evidente desventaja competitiva en el único segmento en el que operan, el de la pre-contratación, en el que también pueden operar los taxis. Nuestro ordenamiento jurídico impide que los VTC puedan obtener clientes directamente en la calle sin haber contratado previamente el servicio y no pueden contar con paradas dispuestas para la recogida de tales clientes, de forma que solo pueden ser contratados con antelación, mientras que los taxis, que también pueden operar en dicho segmento de la pre-contratación del servicio, no están sometidos a tal restricción temporal en la contratación.

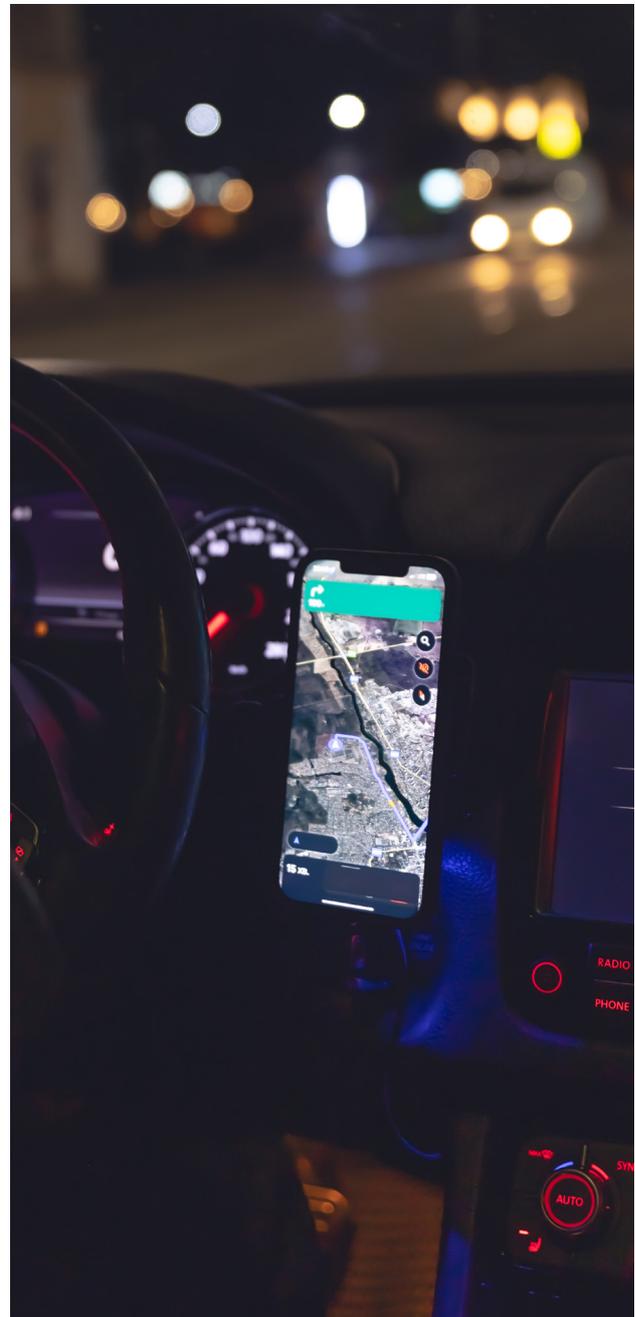
Conviene en este sentido recordar la definición del servicio de alquiler de vehículos con conductor ofrecida por la Comisión Europea, como: *"El alquiler de vehículos con conductor consiste en solicitar un viaje personalizado en línea, generalmente a través de una aplicación para teléfonos inteligentes y para un inicio inmediato del servicio"* [Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC) (2022/c 62/01), apdo. I.], por lo que la referido norma sobre la pre-contratación desplaza unos de dos estos elementos esenciales, como es la relativa rapidez en la prestación del servicio, ya que, a la duración normal del mismo, se añade un espacio de tiempo adicional de 30 minutos, lo que, por su duración, incorpora un claro efecto desincentivador en la utilización de este tipo de transporte.



Este requisito afecta directamente la inmediatez del servicio, una de las características esenciales del alquiler de vehículos con conductor."

Resulta también esencial manifestar que, desde el punto de vista del consumidor, esta norma tampoco viene a proteger ni favorecer el interés general de los ciudadanos como potenciales usuarios de un servicio, una medida consistente en la restricción excesiva de la capacidad de respuesta de uno de los sujetos que prestan dicho servicio de transporte de viajeros.

En nuestra opinión, estos pronunciamientos del Tribunal Supremo, y recientemente del Tribunal Constitucional, sin duda, dejan muy claro el estado jurídico de la cuestión, en lo referente a la inadmisibilidad jurídica de las imposiciones de pre-contrataciones temporales de los servicios de VTC.



Estadísticas recientes de la OCDE sobre procedimientos amistosos y acuerdos en precios de transferencia



Rafael Leal

Counsel

✉ rafael.leal@es.andersen.com

El pasado 15 de noviembre, la OCDE publicó las estadísticas de 2023 sobre Acuerdos Previos de Valoración en materia de precios de transferencia (“Advanced Pricing Agreements” o APAs), y Procedimientos Amistosos (“Mutual Agreement Procedures” o MAPs). Estas estadísticas abarcan datos de 140 jurisdicciones y reflejan un esfuerzo global para prevenir y resolver disputas fiscales. En 2023, por primera vez, el inventario de casos MAP disminuyó un 3.8%, gracias a una reducción del 16% en nuevos casos relacionados con precios de transferencia. Además, se alcanzó un récord en el cierre de casos, con incrementos del 7.4% en precios de transferencia y del 15,8% en otros casos.

Asimismo, 46 jurisdicciones informaron estadísticas sobre APAs, revelando un inventario de más de 4.000 casos y un tiempo promedio de 36,8 meses para su resolución. Estos datos forman parte de la agenda de certeza fiscal de la OCDE, enfocada en mejorar la eficacia de los mecanismos de resolución de disputas y prevenir conflictos fiscales mediante una gestión más estratégica y proactiva.

El sector del transporte afronta una serie de desafíos globales derivados de las tendencias geoestratégicas actuales. Entre ellas, la consolidación de bloques económicos, la regionalización de cadenas de suministro -subordinada de la anterior-, la seguridad energética, la carrera por la hegemonía en la digitalización. Una de estas tendencias, utilizada como herramienta de políticas proteccionistas, será el aumento de la presión de regulaciones nacionales e internacionales -en algunos casos en

contraposición- en el ámbito fiscal. Ejemplo de ello son las iniciativas como BEPS, Pilar Uno y Dos de la OCDE o la reciente Directiva en materia de precios de transferencia de la UE.



Estos avances reflejan el compromiso global con la prevención de conflictos fiscales y la promoción de un entorno de certeza tributaria."



Este aumento en la presión fiscal internacional tendrá un efecto también en la regulación y nivel de control de las autoridades fiscales en cuanto a las operaciones vinculadas, siendo el sector del transporte, por su naturaleza y exposición global y descentralizada -además de por su crecimiento-, uno de los más impactados. Así los Grupos de empresas del sector transporte, previsiblemente, enfrentarán retos específicos en la asignación adecuada de bases imponibles entre diferentes jurisdicciones y la justificación de la consistencia de la valoración otorgada a las operaciones vinculadas con el principio de plena competencia por ejemplo en operaciones de transporte, almacenamiento o mantenimiento, intangibles (como software de gestión de rutas o algoritmos de optimización), etc.

Teniendo ello en cuenta, desde el Grupo de Andersen de Transporte recordamos la idoneidad de las figuras de MAPs y APAs como herramientas clave para afrontar los retos referidos. Así los MAPs permiten resolver disputas fiscales internacionales derivadas de interpretaciones conflictivas de tratados fiscales, lo que resulta esencial para mitigar la doble imposición en un sector, como hemos dicho, con alta exposición a múltiples jurisdicciones. Su capacidad para fomentar acuerdos entre administraciones fiscales brinda mayor seguridad

jurídica a las empresas del sector. Por su parte, los APA son útiles en la prevención de situaciones de inspección con las administraciones tributarias dado que la valoración de las operaciones será negociada con la misma administración. Así este mecanismo dota a los Grupos de empresas de una palanca que les permite dotar de seguridad jurídica a su operativa vinculada -cada vez mayor- en la aplicación de criterios de valoración (recientemente desde el despacho hemos negociado con éxito operaciones de distribución, financiación, etc.).



El desafío regulatorio de los drones: ¿Estamos preparados?



Alfonso Couce

Asociado Sénior

✉ alfonso.couce@es.andersen.com

Los drones, las aeronaves no tripuladas, no son una invención del siglo XXI. Aunque se popularizaron en este siglo, su primer uso documentado data de 1849. Fue entonces cuando el Ejército austriaco puso en funcionamiento lo que podríamos considerar el primer dron de la Historia: un globo aerostático cargado de explosivos incendiarios que contaba con un sistema electromagnético que le permitía soltar la carga estratégicamente sobre el objetivo.

10

Desde aquel primer uso, y tras cuatro revoluciones industriales, el desarrollo de drones ha sido, literalmente, exponencial. No parece que vaya a detenerse. Al contrario, el sector se enfrenta a una horizonte de posibilidades, desde mejorar la eficiencia de la cadena de transporte de mercancías hasta contribuir a un nuevo modelo de movilidad urbana.

Sin embargo, en el plano jurídico, la idea de retirar al piloto de la aeronave ha planteado importantes desafíos, por los numerosos problemas técnicos, operacionales y jurídicos que esto entraña. En Europa, la integración efectiva de los drones sigue, de hecho, siendo un reto incluso tras la entrada en vigor de: (i) el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas (el “**Reglamento Delegado**”); (ii) el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (el “**Reglamento de Ejecución**”); y (iii) el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664 de la Comisión, de 22



de abril de 2021 (el “**Reglamento U-Space**”). En España, la aprobación del Real Decreto 517/2024, de 4 de junio por el que se desarrolla el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas (“**RD 517/2024**”), ha sido un paso relevante pero insuficiente para resolver los desafíos normativos y permitir el pleno desarrollo del sector civil de drones.

Uno de los principales obstáculos radica en la **falta de un modelo regulatorio suficientemente claro** para el uso civil de drones, especialmente en entornos urbanos.

Aunque el Reglamento de Ejecución define tres categorías operacionales (abierta, específica y certificada) según el nivel de riesgo asociado, el marco normativo actual no permite un desarrollo suficientemente eficiente del sector. **Las operaciones en categoría certificada**, en particular, que son clave para el transporte de personas y la realización de vuelos en entornos urbanos, **permanecen en un limbo normativo a nivel comunitario, y no hay indicios de que esta situación cambie a corto plazo.**

En este contexto, debemos recordar que el informe “*El futuro de la competitividad europea*”, más conocido como el “Informe Draghi”, alerta sobre el riesgo de que las cargas regulatorias frustren los objetivos y la necesaria competitividad del mercado europeo.

El sector de los drones también aqueja esa excesiva carga regulatoria, en gran medida, por el marcado carácter técnico de la normativa pero, también por su falta de claridad y por lo excesivamente fragmentada que está. Tengamos en cuenta, como mero ejemplo, que, en apenas, diez años, desde 2014, se han dictado hasta cinco normas en la materia; muchas colmadas de un sinfín de remisiones a otras tantas disposiciones que han hecho de la materia un auténtico laberinto de difícil comprensión para el operador, de muy difícil interpretación jurídica y de peor, si cabe, aplicación práctica. Por eso, **es esencial que el regulador defina y precise, en mejor medida, el modelo regulatorio deseado especialmente en entornos urbanos.** Piénsese, al fin y al cabo, que **no es lo mismo un modelo de uso libre** en el que cualquiera que lo desee y cumpla, además de los requisitos propios de la categoría operacional en que vuele, los requisitos de registro, licencia de pilotaje y suscripción de seguro, pueda volar un dron, sin adquirir derechos de tráfico aéreo ni abonar tasas de navegación aérea, **que un modelo sometido a licencias o autorizaciones limitadas en número o sometidas a la previa obtención de derechos de tráfico aéreo o a la asignación de franjas horarias** o, por poner otro ejemplo, **que un modelo de corredores aéreos en el que el uso de drones esté sometido a unas rutas y horarios previamente autorizados** por los reguladores.

La movilidad área urbana (la “UAM”), que promete revolucionar el transporte en las ciudades, **depende de esa mejor y más precisa definición del modelo regulatorio.**

A lo anterior se suma que, como señala el Plan de acción nacional para el despliegue del U-Space, en su última edición, de octubre de 2024, es “[...] necesario avanzar en ciertos elementos esenciales para el diseño e implementación del ecosistema técnico y regulatorio del U-Space.” En efecto, es



prioritario avanzar en la implementación del modelo regulatorio del U-Space. Aunque la designación de Enaire como proveedor único CIS nacional es un avance, aun es necesario seguir profundizando en el diseño del modelo, designando las zonas U-Space y estableciendo, entre otras cuestiones, el modelo de tarificación de servicios.

Finalmente, el sector carece de un régimen sancionador propio. Actualmente las infracciones se regulan bajo la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (“LSA”), cuyo régimen ha quedado obsoleto y muestra serias dificultades para asumir, sin fisuras, el reproche administrativo que cabe hacer a los incumplimientos de la normativa de drones. Da buena cuenta de lo anterior el hecho de que en la LSA no se tipifican como infracciones el incumplimiento de las condiciones operativas de vuelo o, por poner otro ejemplo, la realización de operaciones aéreas con drones sin esperar confirmación del regulador. Las infracciones se están tratando de encajar, con calzador en muchas ocasiones, en unos tipos infractores de dudosa aplicación; lo que pone de manifiesto la necesidad, tal y como decíamos con anterioridad, de completar verdaderamente el modelo regulatorio deseado.

En definitiva, el desarrollo del sector civil de los drones no solo exige avances tecnológicos sino, sobre todo, un marco normativo robusto, claro y adaptado a los retos del siglo XXI.

El potencial transformador de estas aeronaves en la movilidad urbana, la logística y el sector transporte -entre otros- no podrá materializarse plenamente mientras persistan las lagunas regulatorias y la inseguridad jurídica que lastran su crecimiento. **La cuestión, por lo tanto, no es si los drones están listos para despegar hacia un futuro disruptivo, sino si nuestras normas están preparadas para volar con ellos.**



Andersen Global is a Swiss verein comprised of legally separate, independent member firms located throughout the world providing services under their own names. Andersen Global does not provide any services and has no responsibility for any actions of the Member Firms or collaborating firms. No warranty or representation, express or implied, is made by Andersen Global, its Member Firms or collaborating firms, nor do they accept any liability with respect to the information set forth herein. Distribution hereof does not constitute legal, tax, accounting, investment or other professional advice.

© 2024 Andersen Global. All rights reserved



Suscríbete

Si desea recibir las actualizaciones sobre transporte que elabora el equipo de Andersen puede suscribirse a través de **este formulario**.

