



# Transporte



Miguel Ángel García Otero  
Director: Asociado senior

# Contenido

## Reseña de normativa ..... 4

- Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética ..... 4
  - Combustibles, Movilidad sostenible y transporte..... 4
- Terrestre - Mercancías..... 8
  - Avances legislativos en la lucha contra la morosidad en el transporte de mercancías por carretera..... 8

## Reseña de jurisprudencia ..... 9

### • España-Tribunal Supremo ..... 9

- Terrestre - Mercancías ..... 9
  - Inmunidad frente al concurso del porteador contractual de la acción directa del porteador efectivo contra el cargador principal (STS 699/2020, de 29 de diciembre) ..... 9
- Terrestre - Mercancías..... 10
  - Prescripción de la acción de repetición del porteador contractual contra el asegurador de la responsabilidad del porteador efectivo (STS 171/2021, de 26 de marzo) ..... 10

### • Unión Europea ..... 11

- Aéreo - Compensaciones a pasajeros por retraso o cancelación de vuelos..... 11
  - STJUE de 23 de marzo de 2021, Airhelp Ltd contra Scandinavian Airlines System, C-28/20 ..... 11

- Aéreo - Régimen de ayudas de Estado adoptado para hacer frente a las consecuencias de la pandemia de COVID-19 ..... 12

- STGUE de 17 de febrero de 2021, Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-238/20 ..... 12

- STGUE de 17 de febrero de 2021, Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-259/20 ..... 12

- STGUE de 14 de abril de 2021, Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-378/20 y Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-279/20..... 13

- STGUE de 14 de abril de 2021, Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-388/20..... 13

- SSTGUE de 19 de mayo de 2021, Ryanair DAC/Comisión, T-465/20 (TAP - COVID-19), T-643/20 (KLM - COVID-19) y T-628/20 (España - COVID-19)..... 14

- Terrestre - Convalidación permisos de conducción ..... 15

- SSTJUE de 29 de abril de 2021, Stadt Karlsruhe, C-47/20, y Stadt Pforzheim, C-56/20 ..... 15

- Terrestre - Tacógrafo ..... 16

- STJUE de 24 de marzo de 2021, Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze, C-870/19 y C-871/19 ..... 16

**Negocio ..... 17**

- La Comisaría de Transportes presenta a la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente..... 17
- La Comisión Europea publica el resultado de dos estudios acerca del impacto del Paquete de Movilidad..... 18
- La Comisión Europea multa a tres compañías ferroviarias por un cártel en el sector del transporte de mercancías entre países de la UE ..... 19
- La CNMC valida que las VTC puedan repartir pequeñas mercancías ..... 19

**Reseña laboral..... 20**

- Breve comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de abril de 2021 en materia del pago de la tasa para la renovación del certificado de aptitud profesional (cap) del sector de transportes de viajeros por carretera ..... 20

**Practica Societaria..... 22**

- El nuevo régimen de sociedades de capital (Ley 5/2021) ..... 22
- Nuevo impulso al régimen sancionador por falta de depósito de cuentas anuales en el Reglamento de la Ley de Auditoría de Cuentas ..... 26
- Los estatutos-tipo aprobados por Real Decreto 421/2015, de 29 de mayo, no son objeto de calificación registral (salvo los puntos que admitan variabilidad en su redacción)..... 28
- Reducción de capital por amortización de acciones del socio moroso ..... 28

# Reseña de normativa

## Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética

### Combustibles, Movilidad sostenible y transporte

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, que entró en vigor el día siguiente a su publicación en el *Boletín Oficial del Estado* (esto es, el 22 de mayo del 2021, salvo previsiones transitorias), contiene en sus títulos III y IV diversas previsiones que afectan a los combustibles, a la movilidad sostenible en las ciudades y a los transportes, poniendo especial atención en los vehículos eléctricos. Se trata de medidas de incentivo o de regulación dirigidas todas ellas a facilitar el cumplimiento de los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero que han sido asumidos por España a nivel internacional y europeo y que la propia ley incorpora con carácter vinculante. Son las siguientes:

- **Combustibles**

- a) Prohibición de nuevos permisos y concesiones de hidrocarburos (art. 9). A partir de la entrada en vigor de la ley no se otorgarán en el territorio nacional, incluido el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental:

- nuevas autorizaciones de explotación, permisos de investigación o concesiones de explotación de hidrocarburos;

- nuevas autorizaciones para cualquier actividad de explotación de hidrocarburos en la que se utilice la fracturación hidráulica de alto volumen (fracking).

Conforme al régimen transitorio de la ley (disp. trans. segunda), estas prohibiciones se aplicarán también a las autorizaciones de exploración y permisos de investigación que se encuentren en tramitación en el momento de la entrada en vigor de la ley, con la excepción de las solicitudes de concesiones de explotación asociadas a un permiso de investigación vigente que, siempre que se encuentren en tramitación antes de la entrada en vigor de la ley, se registrarán por la normativa anterior, salvo la exclusión expresa por la ley de la posibilidad de prórroga.

- b) Prórrogas de los permisos y de las concesiones de hidrocarburos vigentes: los permisos de investigación y las concesiones de explotación de hidrocarburos ya vigentes que se encuentren ubicados en el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental no podrán prorrogarse, en ningún caso, más allá del 31 de diciembre del 2042 (disp. trans. segunda).

- c) Prohibición de nuevos permisos y concesiones de instalaciones y minerales radiactivos.

A partir de la entrada en vigor de la ley, no se admitirán nuevas solicitudes de autorización de instalaciones radiactivas del ciclo del combustible nuclear ni nuevas solicitudes de permisos de exploración, permisos de investigación o concesiones de explotación —ni sus prórrogas— cuando tales recursos sean extraídos por sus propiedades radiactivas, fisiónables o fértiles (art. 10).

- d) Medidas para limitar y revisar los beneficios fiscales o ayudas y medidas que favorezcan el uso de combustibles fósiles (art. 11). Se prevé asimismo la desinversión del Estado en combustibles fósiles: en el plazo de dos años se elaborará una propuesta de calendario para que el sector público estatal se desprenda de participaciones o instrumentos financieros de empresas o entidades cuya actividad incluya la extracción, el refinado o el procesado de productos energéticos de origen fósil (disp. adic. segunda).

- e) Fomento y objetivos de los gases renovables: se aprobarán planes específicos para la penetración de gases renovables, incluidos el biogás, el biometano, el hidrógeno y otros combustibles en cuya fabricación se hayan usado exclusivamente materias primas y energía de origen renovable o que permitan la reutilización de residuos orgánicos o subproductos de origen animal o vegetal (art. 12).

- f) Objetivos de energías renovables y combustibles alternativos sostenibles en el transporte: el Gobierno los establecerá

anualmente (en la actualidad no existen objetivos concretos) y adoptará las medidas necesarias para su cumplimiento, con especial énfasis los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico en el transporte aéreo (art. 13).

- **Prohibición de turismos y vehículos comerciales ligeros de combustión interna a partir del 2040**

- No más tarde del 2040, los turismos y vehículos comerciales ligeros (con la única exclusión de los vehículos históricos no destinados a usos comerciales) tendrán que ser vehículos con emisiones de 0 g. CO<sub>2</sub>/km. La reducción de emisiones será paulatina y se prevén medidas de incentivo y de apoyo a la I+D+i (art. 14.2).

- **Planes de movilidad urbana sostenible**

- Deberán adoptar planes de movilidad urbana sostenible antes del 2023 los municipios de más de 50 000 habitantes (según datos del censo del 2019, ciento cuarenta y ocho municipios) y los territorios insulares.

- También deberán adoptarlos los municipios de más de 20 000 habitantes cuando superen los valores límite de contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire.

- La ley enuncia el contenido mínimo de estos planes, que han de incluir, entre otras medidas, la de establecer zonas de bajas emisiones antes del 2023. Se define lo que se entiende como zona de baja emisión y se establece que «cualquier medida que suponga una restricción

de zonas de bajas emisiones ya existentes deberá constar con el informe previo del órgano autónomo competente en materia de protección del medio ambiente».

- **Vehículos eléctricos**

a) Plataforma de información sobre puntos de recarga eléctrica (art. 25). El Punto de Acceso Nacional de información de tráfico de la Dirección General de Tráfico (PAN) informará sobre los puntos de recarga de uso público dentro del año siguiente a la entrada en vigor de la ley.

b) Obligaciones de instalación de infraestructuras de recarga eléctrica impuestas a los titulares de estaciones de servicio y a los concesionarios de redes estatales de carreteras:

- Los titulares de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes cuyo volumen agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en el año 2019 sea igual o superior a 10 millones de litros (caso a) o igual o superior a 5 millones de litros, pero menor de 10 millones (caso b), deberán instalar, en cada estación de servicio, al menos una infraestructura de recarga eléctrica (de potencia igual o superior a 150 kW en corriente continua en el caso a y a 50 kW en el caso b). El plazo para cumplir esta obligación es de veintiún meses en el caso a y de veintisiete meses en el caso b.
- La obligación anterior, en función del volumen de ventas de las empresas titulares de estaciones de

servicio en todo el territorio nacional, se combina con una previsión de carácter geográfico. En virtud de ella, en el caso de que en una provincia, ciudad autónoma o isla no exista ninguna estación de servicio cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en el 2019 sea igual o superior a 5 millones de litros, estarán obligados a instalarla los titulares de las estaciones de servicio que, ordenadas de mayor a menor volumen de las ventas anuales agregadas de gasolina y gasóleo, conjunta o individualmente, alcancen al menos el 10 % de las ventas anuales totales en estas áreas geográficas en el año 2019.

- A partir del 2021, todos los titulares de nuevas estaciones de servicio o quienes acometan una reforma en su estación ya existente que requiera una revisión del título administrativo deberán instalar al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW.
- Mediante orden del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se establecerá el listado de las estaciones de servicio obligadas según lo expuesto, así como las excepciones e imposibilidades técnicas para su cumplimiento. En el 2023 y, a partir de entonces, bianualmente, la Secretaría de Estado de Energía publicará las nuevas estaciones de servicio que resulten obligadas por haber superado los umbrales previamente indicados en los dos años anteriores.

- En el caso de concesiones de redes estatales de carreteras, las obligaciones de instalar infraestructuras de recarga corresponderán, en los mismos términos expuestos, a los concesionarios. Estas obligaciones no serán de aplicación a los contratos de concesión en vigor, si bien los concesionarios deberán cumplir las obligaciones en materia de instalación de puntos de recarga eléctrica que determine una norma reglamentaria con el fin de garantizar unas condiciones suficientes de suministro al tráfico de vehículos eléctricos que circulen por estas vías (disp. Final decimoquinta).
  - Los prestadores de servicios de recarga deberán remitir al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico la información cuyo contenido y forma se regule reglamentariamente.
- c) Obligaciones y fomento de los puntos de recarga para vehículos eléctricos en edificios y aparcamientos (art. 15.10 y disp. final primera).
- El Código Técnico de la Edificación (CTE) establecerá obligaciones de instalación de puntos de recarga en edificios de nueva construcción y en intervenciones en los ya existentes.
  - Antes del 1 de enero del 2023, todos los edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con una zona de uso de aparcamiento con más de veinte plazas (ya sea en el interior o en un espacio exterior adscrito) deberán cumplir con las dotaciones mínimas para la recarga de vehículos técnicos que establezca el Código Técnico de la Edificación.
  - Para los aparcamientos no integrados en edificaciones, las obligaciones sobre instalación de puntos de recarga se establecerán reglamentariamente.
- Se prevé la modificación de la Ley de Propiedad Horizontal, en un plazo máximo de un año, para facilitar y flexibilizar las instalaciones de autoconsumo en las comunidades de vecinos (disp. final décima).
- **Transporte**
    - a) Transporte marítimo y puertos (art. 16)
      - Para los puertos de competencia estatal se establece el objetivo de que los barcos o plataformas amarrados o fondeados reduzcan paulatinamente sus emisiones para alcanzar el objetivo de cero emisiones directas en el 2050. El Estado fijará objetivos de reducción de consumo energético en los puertos en relación con su nivel de actividad.
      - Se prevén medidas de incentivo dirigidas a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: mejora de la eficiencia energética y la calidad del aire en las instalaciones portuarias, generación o contratación de energía renovable en los puertos, impulso del transporte ferroviario con origen o destino en puertos y desarrollo de autopistas del mar (proyecto europeo que impulsa la creación de una red de conexio-

nes marítimas de corta distancia como alternativa sostenible al tráfico rodado).

b) Transporte aéreo (disp. adic. cuarta)

- Además de la previsión de objetivos anuales de integración de los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico en el transporte aéreo expuestos, la ley establece que las compañías aéreas, los entes gestores de los aeropuertos de interés general y las empresas proveedoras de servicios de tránsito aéreo sujetos a la supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea deberán someterse a auditorías energéticas operacionales y planes estratégicos de sostenibilidad ambiental aéreas, cuyos requisitos se establecerán mediante orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

## Terrestre - Mercancías

### Avances legislativos en la lucha contra la morosidad en el transporte de mercancías por carretera

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 9 de febrero, a iniciativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), un proyecto de ley de modificación de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT) para establecer un régimen sancionador para los ca-

sos de morosidad en el sector del transporte de mercancías por carretera.

El proyecto de ley, tras las enmiendas introducidas en el Congreso, establece dos nuevos tipos infractores por el incumplimiento del plazo máximo legal de pago previsto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, en los contratos de transporte de mercancías por carretera, diferenciando aquellos casos en los que el precio del transporte excede de 3.000 euros, de aquellos otros en los que dicho precio es igual o inferior a la cifra indicada. Los importes de las sanciones que prevé el proyecto de ley han sido sensiblemente reducidos tras el trámite de enmiendas parlamentarias, y se prevén sanciones de entre 401 y 6.000 euros, estableciéndose una escala de graduación de las sanciones en función del precio del transporte.

Asimismo, se prevé la publicidad de las resoluciones sancionadoras impuestas por estos incumplimientos, con fines disuasorios, de tal manera que en el caso de que sea el Estado el que imponga las sanciones, estas deberán ser publicadas en la página web del MITMA, con el objetivo puesto en que la reputación empresarial juegue un papel importante para combatir las prácticas de competencia desleal en el mercado.

Los organismos encargados de inspeccionar el cumplimiento de esta medida serán los servicios estatales y de transporte. Y la inspección se podrá hacer de oficio o a instancia de parte.

El proyecto de ley es fruto de una vieja reivindicación histórica del Comité Nacional de Transporte por Carretera y ahora deberá ser refrendado en el Congreso y Senado para su entrada en vigor.

# Reseña de jurisprudencia

## España–Tribunal Supremo

### Terrestre – Mercancías

#### **Inmunidad frente al concurso del porteador contractual de la acción directa del porteador efectivo contra el cargador principal (STS 699/2020, de 29 de diciembre)**

La Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2020 ha declarado que la acción directa ejercitada por el porteador efectivo frente al cargador principal en reclamación del precio del transporte adeudado (disposición adicional sexta de la Ley 9/2013) no se ve ni paralizada ni suspendida por el concurso del porteador contractual. Y ello con independencia de que dicha acción hubiera sido ejercitada antes o después de la declaración de dicho concurso y con independencia, también, de que el cargador principal hubiera o no pagado previamente el precio del servicio contratado al transportista concursado (intermediario).

En su razonamiento el Tribunal Supremo ha puesto de manifiesto las diferencias entre la articulación técnica de la acción directa atribuida al porteador efectivo y la de la acción reconocida al subcontratista en el artículo 1597 CC. En particular vino a recordar que la primera de dichas acciones no se encuentra limitada a las cantidades que el cargador principal adeude al porteador contractual, mientras que la reclamación del subcontratista contra el dueño de la obra se contrae, precisamente, a la cantidad que éste adeude al contratista. De tal manera que el alcance de la disposición adicional sexta no coincide con el del artículo 1597 CC: aquella disposición se presenta

como una norma propia y específica del contrato de transporte terrestre, con una clara función de garantía, que atribuye al porteador efectivo una acción contra el cargador cuyo ejercicio no se encuentra supeditado a que éste no haya abonado los portes al porteador contractual (por lo que tal acción existe con independencia del crédito del porteador contractual frente a su cargador, de manera que éste se encuentra obligado “a todo evento”). Puede ocurrir, en consecuencia, que el porteador efectivo reclame con éxito del cargador el precio del transporte a pesar de que éste ya haya pagado al porteador contractual.

Esta significativa diferencia justifica –junto con el propio tenor de los preceptos que seguidamente se mencionan– que a la acción directa prevista en la referida disposición adicional sexta no le resulten aplicables los artículos 50.3 y 51 bis.2 de la Ley Concursal (sustancialmente equivalentes –con alguna divergencia que no es relevante en relación con este asunto– a los vigentes artículos 136.1.3º y 139.2 del Texto Refundido de la Ley Concursal). Las citadas reglas, –aplicables a la acción regulada en el artículo 1597 CC pero, como se ha dicho, no a la reconocida al porteador efectivo– impiden al subcontratista ejercitar contra el dueño de la obra tal acción directa después de declarado el concurso del contratista y, también,

continuar con la ya iniciada antes (en los términos previstos en el art. 139.2 TRLC).

## Terrestre - Mercancías

### Prescripción de la acción de repetición del porteador contractual contra el asegurador de la responsabilidad del porteador efectivo (STS 171/2021, de 26 de marzo)

Una sociedad italiana (ATI: cargadora) contrató con una empresa de la misma nacionalidad (GGT: porteador contractual) el transporte de ciertas mercancías desde Italia hasta España. A estos efectos GGT subcontrató con una sociedad española (UIE: porteador efectivo). Durante el viaje se produjo la pérdida total de la mercancía (fue sustraída) y CGT abonó a ATI la indemnización correspondiente. En junio de 2013, y en razón de una demanda interpuesta en 2009, un tribunal italiano condenó a UIE a abonar determinadas cantidades a GGT por entender que aquella entidad había seguido una conducta gravemente negligente al abandonar el remolque sin vigilancia. En abril de 2015 GGT reclamó el pago de tales cantidades a la compañía aseguradora de la responsabilidad civil de UIE. Desatendida dicha reclamación, la posterior demanda (presentada en febrero de 2016) fue desestimada en ambas instancias por considerarse prescrita la acción directa (aunque con apreciaciones diferentes).

El recurso de casación interpuesto por la demandante fue resuelto en sentido estimatorio por la Sentencia del Tribunal Supremo 171/2021, de 26 de marzo que devolvió las actuaciones a la Audiencia para que procediera a resolver el recurso de apelación entrando en el fondo de la cuestión.

El litigio se centró en la posibilidad de apreciar o no la prescripción de la acción directa que corres-

pondría a GGT frente a la aseguradora, teniendo en cuenta que el contrato de transporte (y el de subtransporte) se encontraba sujeto al Convenio de Ginebra de 1956 (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route: Convenio CMR). A este propósito el Tribunal Supremo señaló:

- 1) Dado que la compañía aseguradora y el subporteador se encontraban unidos por vínculos de solidaridad (y no de «solidaridad impropia»), la demanda presentada en Italia en 2009 por el portador contractual (GGT) contra este último (porteador efectivo: UIE) interrumpió (art. 1974 Código Civil) la prescripción de la acción directa contra la aseguradora demandada.
- 2) El porteador contractual que haya abonado la indemnización debida al cargador por un incumplimiento del contrato de transporte imputable a un porteador efectivo tiene derecho a repetir contra éste en los términos del contrato de subtransporte. Y, en relación con el concreto supuesto litigioso, la Sentencia reseñada observa que la acción de GGT frente a UIE no estaba prescrita, puesto que la correspondiente demanda fue estimada por un tribunal italiano. De ahí deduce el Tribunal Supremo que el plazo de prescripción de la acción contra la aseguradora debe computarse a partir del momento en que adquirió firmeza tal pronunciamiento, esto es, en 2013 o posteriormente.
- 3) Por tanto, conocido el *dies a quo*, resultaba preciso determinar el plazo de prescripción de la referida acción directa. A estos efectos el Tribunal Supremo consideró inaplicable el plazo establecido en el artículo 23 de la Ley del Contrato de Seguro (LCS) (precepto que opera en el marco de las relaciones contractuales derivadas de un contrato de seguro, siendo así que entre el actor y la demandada

no existían vínculos de tal clase); tampoco estimó de aplicación el artículo 1968.2 del Código Civil (dado que no se trataba de responsabilidad extracontractual). Por tanto, el plazo de prescripción debía ser el que rigiera para el ejercicio del derecho que tiene el perjudicado frente a la entidad asegurada que, en este caso, es el propio de un contrato de transporte internacional de mercancías.

- 4) Pues bien, el convenio CMR prevé dos plazos de prescripción para las acciones derivadas de los contratos de transportes sometidos a él (art. 32). Uno —el general— de un año y otro, excepcional, de tres años, aplicable en el caso de concurrencia de dolo o de culpa que sea equivalente a dolo según la ley de la jurisdicción escogida. En este caso el Tribunal Supremo estimó (con apoyo en la STS 399/2015, de 10 de julio [ECLI:ES:TS:2015:4267]; vid. también STS 382/2015, de 9 de julio [ECLI:ES:TS:2015:3710]) que debía estarse al plazo de tres años, dado que la conducta del asegurado podía considerarse equivalente al dolo a la vista de las circunstancias. Lo que imponía considerar no prescrita la acción ejercitada por la actora y, por tanto, estimar el recurso de casación.

En todo caso, ofrece algunas dudas la oportunidad de la invocación que hace la recurrente del artículo 39.4 CMR —que parece asumida en alguna medida por el Tribunal Supremo (FD 3º.2 y FD 5º)— para justificar la aplicación en este caso del artículo 32 CMR dado que, en rigor, aquel precepto se refiere al supuesto —distinto del litigioso— del llamado «transporte sucesivo», en el que varios porteadores se obligan en un único contrato a efectuar el transporte de manera que, aun cuando cada uno de ellos se encarga —sucesivamente— de una parte del recorrido, todos ellos se hacen responsables solidarios de la ejecución de toda la operación (art. 34 CMR).

## Unión Europea

### **Aéreo - Compensaciones a pasajeros por retraso o cancelación de vuelos**

#### **STJUE de 23 de marzo de 2021, Airhelp Ltd contra Scandinavian Airlines System, C-28/20**

La sentencia precisa el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 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, declarando que la huelga organizada por un sindicato del personal de una compañía aérea y destinada especialmente a obtener aumentos salariales no puede considerarse una «circunstancia extraordinaria» susceptible de liberar a la compañía de su obligación de pagar a los pasajeros las indemnizaciones correspondientes por anulación o retraso de los vuelos afectados. Argumenta el Tribunal que el derecho de huelga, en tanto que expresión de la negociación social, debe considerarse un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad de la empresa, en particular cuando se organiza dentro del marco legal y tiene por objeto obtener aumentos salariales, modificaciones de horarios de trabajo o una mayor previsibilidad en materia de tiempo de trabajo. Por otra parte, habida cuenta del carácter previsible de estos movimientos de huelga para la empresa, un transportista aéreo confrontado a una huelga de su personal motivada por reivindicaciones ligadas a las condiciones de trabajo y de las remuneraciones, no puede alegar que carece de todo control sobre dicho movimiento. No obstante, la sentencia precisa que un movimiento de huelga podría tener esa conside-

ración de «circunstancia extraordinaria» si tiene origen en reivindicaciones que sólo los poderes públicos pueden satisfacer. En fin, aclara el Tribunal de Justicia que el hecho de excluir la calificación de «circunstancia extraordinaria» en el caso de la huelga en causa en el litigio principal no vulnera la libertad de empresa de la compañía aérea ni sus derechos de propiedad y de negociación colectiva.

## **Aéreo - Régimen de ayudas de Estado adoptado para hacer frente a las consecuencias de la pandemia de COVID-19**

### **STGUE de 17 de febrero de 2021, Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-238/20**

La sentencia analiza por primera vez, a la luz del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), la legalidad de un régimen de ayudas de Estado adoptado al objeto de hacer frente a las consecuencias de la pandemia de COVID-19, precisando, además, la conexión que existe entre, por un lado, las normas sobre ayudas de Estado y, por otro, el principio de no discriminación por razón de nacionalidad que se consagra en el artículo 18 TFUE, apartado 1, y el principio de la libre prestación de servicios.

El Tribunal General declara así que el sistema de garantías de préstamo establecido por Suecia para apoyar a las compañías aéreas titulares de licencias suecas de explotación en el contexto de la pandemia de COVID-19 y destinado a poner remedio a la grave perturbación de la economía de ese Estado miembro es conforme con el Derecho de la Unión, puesto que: el objetivo del sistema de garantías de préstamo está destinado efectivamente a poner remedio a una grave perturbación de la economía sueca causada por la pandemia de COVID-19, más concretamente, a

poner remedio a los efectos negativos más importantes que esta ha tenido en el sector de la aviación de Suecia; limitar el sistema de garantías de préstamo a las compañías aéreas que disponen de licencia sueca es un método idóneo para alcanzar el objetivo de poner remedio a la grave perturbación de la economía sueca; y la Comisión no incurrió en error de apreciación cuando consideró que el régimen controvertido de ayudas no iba más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo que perseguían las autoridades suecas, objetivo que se hizo crucial porque, a finales de marzo de 2020, ese Estado había registrado una caída de aproximadamente el 93 % del tráfico aéreo de pasajeros en sus tres aeropuertos principales. En fin, se presumen que, por su propia naturaleza, las medidas de ayuda adoptadas para poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro (como el sistema controvertido de garantías de préstamo) se toman en interés de la Unión, siempre que sean necesarias, idóneas y proporcionadas.

### **STGUE de 17 de febrero de 2021, Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-259/20**

La sentencia analiza por primera vez, a la luz del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), la legalidad de un régimen de ayudas de Estado adoptado para hacer frente a las consecuencias de la pandemia de COVID-19.

El Tribunal General declara en esta sentencia que la moratoria en el pago de tasas que se estableció en Francia para apoyar a las compañías aéreas titulares de licencias francesas en el contexto de la pandemia de COVID-19 es conforme con el Derecho de la Unión.

Se confirma a ese respecto, por un lado, que la pandemia de COVID-19 y las medidas restrictivas de transporte y de confinamiento adoptadas por Francia para hacer frente a la pandemia

constituyen en conjunto, a los efectos del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b), un acontecimiento de carácter excepcional que ha causado perjuicios económicos a las compañías aéreas que operan en Francia. Según el Tribunal General, también es indiscutible que el objetivo de la moratoria en el pago de tasas es efectivamente reparar dichos perjuicios.

Por otro lado, limitar la moratoria en el pago de tasas a las compañías aéreas que disponen de licencia francesa es un método idóneo para alcanzar el objetivo de reparar los perjuicios causados por dicho acontecimiento de carácter excepcional.

### **STGUE de 14 de abril de 2021, Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-378/20 y Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-279/20**

La compañía aérea Ryanair interpuso sendos recursos de anulación contra dos Decisiones, de 15 de abril de 2020 2 y de 24 de abril de 2020, por las que la Comisión calificó como compatibles con el mercado interior sendas medidas de ayuda en favor de la sociedad SAS AB, notificadas por Dinamarca y Suecia, que consistían, cada una de ellas, en una garantía sobre una línea de crédito renovable por un importe máximo de 1 500 millones de coronas suecas, y que tenían la finalidad de compensar parcialmente a SAS por los perjuicios derivados de la anulación o de la reprogramación de sus vuelos como consecuencia del establecimiento de restricciones de desplazamiento en el contexto de la pandemia de COVID-19.

El Tribunal General desestima ambos recursos, confirmando por vez primera la legalidad de unas medidas de ayuda individuales adopta-

das para dar respuesta a las consecuencias de la pandemia de COVID-19 a la luz del artículo 107 TFUE, apartado 2, letra b). Considera la sentencia, en resumen, que la Comisión no incurrió en error de Derecho meramente porque las medidas de ayuda en favor de SAS no beneficiaran a todas las víctimas de los perjuicios causados por la pandemia de COVID-19; que, habida cuenta del carácter evolutivo de la pandemia y de la naturaleza necesariamente prospectiva de la cuantificación de los perjuicios causados por esta a SAS, la Comisión presentó con la suficiente precisión un método de cálculo para la evaluación de dichos perjuicios apto para evitar el riesgo de una eventual compensación excesiva; que la diferencia de trato en favor de SAS es adecuada para lograr el objetivo de dichas medidas y no va más allá de lo necesario para lograrlo, habida cuenta de que SAS tiene la mayor cuota de mercado de Dinamarca y de Suecia y de que esta es significativamente más elevada que las de su competidor más cercano en ambos países; y que Ryanair no demuestra de qué manera el carácter exclusivo de la medida puede disuadirla de establecerse en Dinamarca o en Suecia o de efectuar prestaciones de servicios desde estos países o con destino a los mismos.

### **STGUE de 14 de abril de 2021, Ryanair DAC contra Comisión Europea, T-388/20**

El Tribunal General declara que es conforme con el Derecho de la Unión la garantía de Finlandia a favor de la compañía aérea Finnair que tiene por objeto ayudar a esta última a obtener, de un fondo de pensiones, un préstamo de 600 millones de euros destinado a cubrir sus necesidades de capital circulante a raíz de la pandemia de COVID-19.

Argumenta el Tribunal General que un eventual incumplimiento de las obligaciones de Finnair habría tenido graves consecuencias para la economía finlandesa, de suerte que la garantía estatal, en la medida en que pretende mantener las actividades de Finnair y evitar que su eventual insolvencia perturbe más la economía finlandesa, es adecuada para contribuir a poner remedio a la grave perturbación de la referida economía causada por la pandemia de COVID-19.

Por otra parte, según la sentencia, las condiciones de otorgamiento de la garantía concedida a Finnair permiten alcanzar el objetivo propuesto, considerando que han quedado demostrados de modo jurídicamente suficiente la existencia de una grave perturbación en la economía finlandesa derivada de la pandemia de COVID-19 y los importantes efectos negativos de esta última en el mercado finlandés del transporte aéreo. La medida de ayuda es, además, necesaria, ante el riesgo de insolvencia al que quedaba expuesta Finnair debido a la repentina caída de su actividad ocasionada por la pandemia y a la imposibilidad de cubrir sus necesidades de liquidez acudiendo a los mercados crediticios. Finalmente, habida cuenta de la importancia de Finnair para la economía finlandesa, la concesión de la garantía estatal únicamente a esta sociedad no traspasa los límites de lo que es adecuado y necesario para la realización de los objetivos perseguidos por Finlandia.

**SSTGUE de 19 de mayo de 2021,  
Ryanair DAC/Comisión, T-465/20  
(TAP - COVID-19), T-643/20  
(KLM - COVID-19) y T-628/20  
(España - COVID-19)**

En estas tres sentencias, el Tribunal General se pronuncia en relación con la compatibilidad con el Derecho de la Unión de sendos regímenes de

ayudas a compañías aéreas aprobados, para hacer frente a los efectos de la pandemia de COVID-19, por Portugal, Países Bajos y España. Los recursos interpuestos por la compañía aérea Ryanair fueron estimados en los dos primeros casos, y desestimado en el caso del régimen de ayudas notificado España.

- En la sentencia relativa al caso TAP - COVID-19, el Tribunal General anula por insuficiencia de motivación la Decisión de la Comisión por la que se declaró compatible con el mercado interior la ayuda de Portugal a favor de la compañía aérea TAP. La ayuda conlleva un contrato de préstamo celebrado entre, en particular, Portugal como prestamista, TAP Air Portugal como prestatario y el beneficiario como fiador. Mediante esta intervención, Portugal pretendía mantener al beneficiario en activo durante seis meses, entre julio y diciembre de 2020. El Tribunal General entiende que la Comisión no motivó de forma jurídicamente suficiente la Decisión impugnada (con arreglo a las Directrices sobre ayudas a empresas en crisis) y que dicha insuficiencia de motivación determina su anulación.

No obstante, el Tribunal General decide suspender los efectos de la anulación de la Decisión impugnada hasta que la Comisión adopte una nueva decisión. Fundamenta dicha decisión en el hecho de que la aplicación de la medida de ayuda controvertida forma parte de un proceso todavía en curso que se compone de distintas fases sucesivas, así como en que la revisión inmediata de la percepción de las sumas dinerarias previstas por la medida de ayuda tendría consecuencias muy negativas para la economía y la cobertura de los servicios aéreos de Portugal, en un contexto económico y social ya marcado por la grave perturbación causada a la economía por la pandemia de COVID-19.

- En la sentencia relativa al caso KLM - COVID-19, el Tribunal General igualmente anula por insuficiencia de motivación la Decisión de la Comisión por la que se aprobaba la ayuda financiera de los Países Bajos a favor de la compañía aérea KLM en el contexto de la pandemia de COVID-19. La ayuda notificada, cuyo presupuesto total ascendía a 3 400 millones de euros, consistía, por un lado, en una garantía estatal para un préstamo que debía conceder un consorcio bancario, y por otro, en un préstamo del Estado. Mediante esta intervención, los Países Bajos pretendían proporcionar con carácter temporal la liquidez que necesitaba KLM.

No obstante, dadas las consecuencias especialmente negativas de la pandemia para la economía neerlandesa, el Tribunal General suspende los efectos de la anulación hasta que la Comisión adopte una nueva decisión.

- En la sentencia relativa al caso España – COVID-19, por el contrario, el Tribunal General estima que el Fondo de apoyo a la solvencia de empresas estratégicas españolas que atraviesen dificultades temporales debidas a la pandemia de COVID-19 es conforme con el Derecho de la Unión. Entiende la sentencia que la medida en cuestión, destinada a la realización de operaciones de recapitalización y dotada con un presupuesto de 10 000 millones de euros, constituye un régimen de ayudas de Estado, pero de carácter proporcionado y no discriminatorio.

El Tribunal General confirma, por un lado, que el objetivo del régimen controvertido satisface los requisitos del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b), en la medida en que se trata efectivamente de poner remedio a la grave perturbación ocasionada en la economía española por la pandemia de

COVID-19. Añade además que el criterio de la importancia estratégica y sistémica de los beneficiarios de la ayuda refleja claramente el objetivo de la ayuda en cuestión.

Por otro lado, que la limitación del régimen controvertido exclusivamente a las empresas no financieras que revistan una importancia sistémica o estratégica para la economía española y que tengan su domicilio social y sus principales centros de trabajo en territorio español es adecuada y, a la vez, necesaria para alcanzar el objetivo de poner remedio a la grave perturbación causada a la economía de España. Esta solución, dice la sentencia, es coherente con el objetivo del régimen, dirigido a poner remedio a la grave perturbación de la economía española desde una perspectiva de desarrollo económico a medio y largo plazo.

En cuanto al carácter proporcionado de régimen de ayudas, el Tribunal General concluye que, al establecer modalidades de acceso a la ayuda de alcance general y de carácter multisectorial, sin distinción del sector económico de que se trate, España podía basarse legítimamente en criterios de elegibilidad dirigidos a identificar a las empresas que presentan una importancia sistémica o estratégica para su economía y a la vez un nexo duradero y estable con esta última.

## Terrestre – Convalidación permisos de conducción

### SSTJUE de 29 de abril de 2021, Stadt Karlsruhe, C-47/20, y Stadt Pforzheim, C-56/20

El Tribunal de Justicia interpreta el alcance del principio de reconocimiento recíproco de los permisos de conducción previsto en la 1 Direc-

tiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción. El primero de los dos casos (C-47/20) se planteó en el marco de un litigio iniciado por la decisión de las autoridades alemanas de denegar a un nacional alemán el reconocimiento de la validez de su permiso de conducción español, denegación fundada en que el interesado había sido sancionado tiempo atrás en Alemania con la privación del derecho a conducir con ese permiso tras haber circulado en estado de embriaguez, no habiendo obtenido en un nuevo permiso de conducción cuya validez debiera ser reconocida con arreglo a la Directiva, sino únicamente la renovación de su permiso de conducción inicial. El Tribunal de Justicia señala que un Estado miembro puede, debido a la conducta infractora en su territorio, negarse a reconocer la validez del permiso y establecer las condiciones a las que debe someterse el titular para recuperar el derecho a conducir en su territorio; que la mera renovación de un permiso no puede asimilarse a la expedición de uno nuevo, puesto que la Directiva no obliga a los Estados miembros a llevar a cabo, en el momento de la renovación, un examen de las normas mínimas de la Directiva relativas a la aptitud física y mental para la conducción; y que, por ello, el Estado miembro en cuyo territorio desee circular el titular del permiso renovado, después de haber sido privado del derecho a conducir en ese territorio a raíz de una infracción de tráfico cometida en el mismo, podrá negarse a reconocer la validez del referido permiso cuando no se cumplan las condiciones previstas en el Derecho nacional para recuperar el derecho a conducir en el mencionado territorio.

Sin embargo, con arreglo a la sentencia dictada en el asunto C-56/20, las inscripciones que figuran sobre el permiso de conducción son competencia exclusiva del Estado miembro de residencia normal del titular de dicho permiso. Por ello, otro Estado miembro no puede colocar sobre el

permiso una mención relativa a la prohibición de conducir en su territorio; únicamente podrá dirigirse al Estado miembro de residencia para que este último incluya esa mención. Además, no cabe excluir que el Estado miembro de estancia temporal compruebe, en particular por vía electrónica, en caso de control en carretera realizado en su territorio, si el interesado ha sido objeto de una medida que le priva de su derecho a conducir en ese territorio.

## Terrestre – Tacógrafo

### **STJUE de 24 de marzo de 2021, Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze, C-870/19 y C-871/19**

En estos asuntos acumulados, el TJUE interpreta el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 561/2006, declarando que, en caso de que el conductor de un camión, autocar o autobús sometido a control no presente las hojas de registro del tacógrafo correspondientes a varios días de actividad durante el período que abarca el día del control y los 28 días anteriores, las autoridades competentes del Estado miembro del lugar del control estarán obligadas a constatar una única infracción con respecto a ese conductor y, en consecuencia, a imponerle una sola sanción.

El Derecho de la Unión, dice la sentencia, fija una obligación única que abarca el período total de 29 días. Así, el incumplimiento de esta obligación constituye una infracción única e instantánea, consistente en la imposibilidad de que el conductor interesado presente, en el momento del control, todas o parte de esas 29 hojas de registro. Esta infracción puede dar lugar a una

sola sanción. No obstante, esa infracción es tanto más grave cuanto mayor sea el número de hojas de registro que no pueden ser presentadas por el conductor.

El Tribunal de Justicia recuerda que los Estados miembros deben prever sanciones suficientemente elevadas, proporcionadas a la gravedad de las infracciones, de manera que puedan

desplegar un verdadero efecto disuasorio. Además, las sanciones deben ser suficientemente modulables en función de la gravedad de las infracciones. El principio de legalidad de los delitos y las penas, consagrado en el artículo 49 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, se aplica en este ámbito.

## Negocio

### **La Comisaria de Transportes presenta a la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente**

La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente tiene entre sus principales aspectos y objetivos la “movilidad verde”, que se configura como requisito previo para que el sector del transporte supere la crisis, crezca y siga siendo competitivo en el futuro, teniendo en cuenta, además que el sector del transporte es el único que ha aumentado sus emisiones en los últimos años, por lo que serán necesarios esfuerzos adicionales para conseguir los objetivos de 2030 y 2050.

La Estrategia presentada, en palabras de la Comisaria Europea de Transportes, es inclusiva y aglutina a todos los modos de transporte y ninguno de ellos debe quedarse atrás en la transición, poniendo el énfasis en el ferrocarril.

La Comisaria anunció que habrá una evaluación y proceso exhaustivo de consulta de cada una de las iniciativas que se presentarán en el marco de la Estrategia, muchas de ellas previstas ya para este año.

En general, los miembros de la Comisión TRAN acogieron con satisfacción la nueva Estrategia de Movilidad, aunque algunos de ellos expresaron su preocupación al considerar algunos objetivos “demasiado ambiciosos”, dado el contexto actual de pandemia y las limitaciones de nuevas innovaciones tecnológicas. Muchos solicitaron más financiación e incentivos para alcanzar los objetivos, garantizando que ningún modo de transporte se vea negativamente afectado por la transición.

En la misma reunión la presidencia portuguesa del Consejo presentó a la Comisión sus prioridades en materia de transporte y turismo:

- Contribuir a la recuperación del transporte garantizando el flujo de personas y mercancías, así como una mejor coordinación a nivel europeo de las medidas de restricción de la movilidad y reconocimiento mutuo.

- En el Año europeo del ferrocarril: aumentar la red ferroviaria.
- Dar seguimiento a los objetivos marcados por la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente.
- Cielo Único Europeo.
- Euroviñeta: avanzar a la mayor velocidad posible.
- Reglamento sobre los slots para la aviación.
- Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos.
- Mecanismo Conectar Europa.
- Reglamento Ómnibus 2.
- Asegurar la estabilidad económico-financiera de las empresas del sector turístico, especialmente las Pymes.
- Potenciar la red europea de innovación para potenciar la digitalización del sector, aprovechando especialmente el Big Data para una mejor gestión del turismo.
- Poner en marcha medidas para la recuperar el turismo. El objetivo es que Europa siga siendo el destino número uno.
- En este sentido, se propondrán unas recomendaciones del Consejo para dar apoyo financiero a las pymes y mejorar la coordinación a nivel europeo, por un lado, y mejorar la resiliencia y sostenibilidad del sector a largo plazo, por otro lado.
- Apuesta por la recuperación verde y digital, y por avanzar en la descarbonización del sector.

- Establecer la Agenda del Turismo 2030-2050, prevista para el próximo mes de mayo.

## La Comisión Europea publica el resultado de dos estudios acerca del impacto del Paquete de Movilidad

La Comisión Europea publicó en febrero el resultado de los dos estudios que encargó para analizar el impacto de dos de las medidas más polémicas introducidas por el Paquete de Movilidad aprobado en julio del año pasado: la obligación de retorno de vehículos a sus países de origen cada ocho semanas y las restricciones al cabotaje en las operaciones de transporte internacional combinado.

Cabe recordar que ambas medidas no formaban parte de la propuesta remitida por la Comisión y su introducción se llevó a cabo por el Parlamento. Durante las negociaciones para la aprobación del Paquete, la Comisión ya manifestó su preocupación por el posible impacto negativo que ambas medidas podrían tener sobre los objetivos del European Green Deal.

Los resultados de los dos estudios llevados a cabo por consultoras independientes se centran en el impacto ambiental y sobre el mercado único de ambas medidas, concluyéndose que el retorno obligatorio de camiones y la imposición de cuotas al cabotaje en operaciones de transporte combinado es muy probable que generen efectos negativos, incluyendo un incremento en las emisiones del transporte.

El análisis sobre la obligación de retorno de vehículos muestra como escenario más probable que la medida genere viajes adicionales, lo que potencialmente puede suponer la emisión de 2.9 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> adicionales en 2023 (un incremento del 4,6% sobre las emi-

siones del transporte internacional de mercancías por carretera). En los tres escenarios estudiados, los incrementos de CO<sub>2</sub> varían entre un 0,8% y un 4,6%.

El estudio acerca de la imposición de cuotas de cabotaje en las operaciones de transporte combinado, estima que un uso extendido entre los Estados Miembros de la introducción de estas cuotas podría suponer la emisión de 397.000 toneladas adicionales de CO<sub>2</sub> y tener efectos negativos a largo plazo sobre el transporte ferroviario e intermodal de mercancías.

El resultado combinado de ambas medidas, de acuerdo con las conclusiones de ambos informes, podría llegar a suponer un incremento anual de emisiones de CO<sub>2</sub> de 3,3 millones de toneladas y generar hasta 704 toneladas anuales de dióxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y 251 toneladas de partículas (PM<sub>2.5</sub>).

A la vista de estas conclusiones, la Comisión ha manifestado que su intención es abrir un debate con los Estados Miembros, el Parlamento Europeo y todas las partes afectas para analizar posibles vías de avance, teniendo en cuenta la necesidad de alcanzar los objetivos del Green Deal, asegurar el buen funcionamiento del mercado único y garantizar el bienestar de los conductores.

## La Comisión Europea multa a tres compañías ferroviarias por un cártel en el sector del transporte de mercancías entre países de la UE

El pasado 20 de abril de 2021, la Comisión Europea multó a las compañías Deutsche Bahn (DB) y Société Nationale des Chemins de fer belges (SNCF) con un total de 48 millones de euros por participar en un cártel de asignación de clientes. En el acuerdo ilegal también participó la compa-

ñía Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) que sin embargo fue exonerada del pago de una multa de 37 millones de euros por haber presentado a tiempo una solicitud de clemencia.

El cártel, que estuvo activo durante casi seis años, afectó al transporte transfronterizo de mercancías en trenes bloque en corredores clave de la Unión Europea bajo el modelo de reparto de mercancías mediante trenes bloque. Los trenes bloque son trenes que transportan bienes desde las fábricas de producción hasta su destino sin ser detenidos ni divididos. Este modelo de reparto de mercancías está previsto en la legislación ferroviaria internacional y permite a las empresas ferroviarias que prestan servicios ferroviarios transfronterizos fijar un precio global único para el servicio requerido en el marco de un único contrato multilateral. La Comisión constató que las tres empresas mencionadas se coordinaron intercambiando información sobre las solicitudes de ofertas de sus clientes y se transmitían entre ellas las más altas para proteger sus respectivos negocios.

Ha de destacarse que la multa impuesta a DB se incrementó en un 50%, ya que se consideró reincidente por haber sido declarada responsable en 2012 de otro cártel por fijación de precios.

## La CNMC valida que las VTC puedan repartir pequeñas mercancías

Las empresas de VTC pueden realizar transporte de pequeñas mercancías con los vehículos de su flota cargándola en sus maleteros. Así se desprende del informe con fecha de 10 de febrero de 2021 elaborado por la CNMC a raíz de la medida implementada por la Comunidad de Madrid que ordenó el cese de la actividad de envíos de pequeñas mercancías llevada a cabo por Cabify por considerarla incompatible con la ley sectorial.

Según la CNMC, esta decisión de la Comunidad de Madrid debe considerarse como innecesaria y desproporcionada, al menos para el envío realizado en maleteros de turismos de menos de dos toneladas de Masa Máxima Autorizada (MMA).

En este sentido, para la CNMC, la interpretación de que los vehículos adscritos a la actividad de VTC deban emplearse exclusivamente para el transporte de viajeros, sin que puedan efectuar el transporte de pequeñas mercancías, no sería conforme con la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado. Por otro lado, añade que el uso del compartimento específico de carga de los

vehículos de turismo permitiría realizar la actividad con seguridad, de modo que estos vehículos serían “adecuados” para el transporte de pequeños envíos.

Finalmente, y teniendo en cuenta las quejas de los transportistas y de los taxistas que entendían que las empresas VTC estaban realizando competencia desleal, la CNMC concluye su informe recordando que la normativa sectorial de transporte excluye la necesidad de autorización para el transporte de pequeñas mercancías en vehículos de MMA no superior a dos toneladas.

## Reseña laboral

### **Breve comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de abril de 2021 en materia del pago de la tasa para la renovación del certificado de aptitud profesional (cap) del sector de transportes de viajeros por carretera**

La sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo de 29 de abril de 2021 núm. 464/2021 (JUR\2021\146672) ha venido a resolver que es el empresario quien debe asumir el importe de la tasa que grava la renovación del certificado de aptitud profesional (CAP) de la plantilla, y ello con independencia de lo que disponga el Convenio Colectivo.

A este respecto, el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera establece, en aplicación de la

normativa comunitaria, la obligación de que los conductores de transportes por carretera, para el debido ejercicio de sus funciones, deban estar en posesión del carnet de conducir, del certificado de aptitud profesional (CAP) así como superar un curso de una duración de treinta y cinco horas (35) cada cinco (5) años. Además, para la acreditación de este curso de renovación del CAP, es necesaria la emisión de una tarjeta sujeta al pago de una tasa, fijada de acuerdo con la normativa tributaria.

En el supuesto enjuiciado, se planteaba si la empresa debía asumir el abono de la tasa relativa

a la renovación del CAP en la medida en que el Convenio Colectivo del Sector de Transporte de viajeros por carretera de los servicios de transporte regular permanente de uso general urbano o interurbano de la Comunidad Autónoma de Madrid no se pronunciaba al respecto. En ese sentido, el Convenio Colectivo enjuiciado solo obligaba al empresario a sufragar el coste formativo y docente del curso en cuestión, pero no se pronunciaba sobre el pago de la tasa correspondiente.

Brevemente, a los efectos que nos interesan, se han de subrayar las siguientes conclusiones del Alto Tribunal:

1. El curso de renovación del CAP responde a una obligación general del empresario en materia de salud y seguridad respecto de su personal derivadas del propio contrato de trabajo, por lo que deben encuadrarse dentro del ámbito de los artículos 14.5 y 19 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales. Dichos preceptos establecen, a su vez, el deber del empresario de garantizar a las personas trabajadoras una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, sin que su coste pueda recaer sobre quienes la reciben, es decir, en dichas personas trabajadoras. Además, concluye que el tiempo de dicha formación debe considerarse como tiempo efectivo de trabajo con cargo a la jornada laboral ordinaria.
2. La Sala descarta que la repercusión de la tasa correspondiente al CAP a la empresa pueda constituir una vulneración del artículo 26.4 del Estatuto de los Trabajadores (recordemos que este precepto declara

nulos los pactos que eximan a la persona trabajadora del abono de las cargas fiscales que le correspondan).

3. En relación con los argumentos anteriores, el Tribunal mantiene que esta formación tiene una íntima relación con el contrato de trabajo, de manera que:
  - a) La formación de referencia es solo útil si va acompañada de la expedición de la correspondiente Tarjeta administrativa, por lo que se puede considerar que la misma es, por ende, necesaria para desarrollar las tareas inherentes al contrato de trabajo.
  - b) La vinculación de esta formación con la actividad preventiva exige que su coste se asuma por la empresa (ex. artículo 14.5 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales y del apartado d) del artículo 23.1 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores).
  - c) Además, argumenta que la formación revierte en beneficio de la propia empresa, ya que la misma acredita a los conductores para la ejecución del servicio de transporte de viajeros objeto de su actividad.

En definitiva, a la vista de los argumentos anteriores, en términos generales, será el empresario quien, asumiendo el coste principal de la formación, deba también reembolsar la tasa correspondiente a la renovación del CAP.

# Práctica societaria<sup>1</sup>

## El nuevo régimen de sociedades de capital (Ley 5/2021)

En el *Boletín Oficial del Estado* de 13 de abril de 2021 se ha publicado la Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y otras normas financieras, en lo que respecta al fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas en las sociedades cotizadas. Se trata de una reforma largamente esperada que trae causa de la incorporación al Derecho español del contenido de la Directiva (UE) 2017/828 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo, por la que se modifica la Directiva 2007/36/CE en lo que respecta al fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas en las sociedades cotizadas.

Hacemos referencia a continuación a las principales modificaciones introducidas por esta norma:

### Sociedades de capital

La Ley 5/2021 modifica los artículos 182, 231 y 315 de la Ley de Sociedades de Capital e introduce unos nuevos artículos 182 bis y 231 bis.

- **Juntas exclusivamente telemáticas**
  - Transcurrida la *vacatio legis* de la Ley 5/2021, contaremos con dos normas respecto a la posibilidad de celebrar juntas exclusivamente telemáticas: la primera, resultado de la legislación del

estado de alarma, permite su celebración, excepcionalmente y aunque no estuviera expresamente prevista esta posibilidad en los estatutos, hasta el 31 de diciembre del 2021 (art. 3.1 del Real Decreto Ley 34/2020, de 17 de noviembre).

- La segunda, que requiere expresa previsión estatutaria, permite a todas las sociedades de capital celebrar juntas exclusivamente telemáticas, sin asistencia física de sus socios o representantes, de acuerdo con el régimen establecido en el nuevo artículo 182 bis. «La modificación estatutaria mediante la cual se autorice la convocatoria de juntas exclusivamente telemáticas deberá ser aprobada por socios que representen al menos dos tercios del capital presente o representado en la reunión». La reforma amplía a las sociedades de responsabilidad limitada el régimen previsto en el artículo 182 de la Ley de Sociedades de Capital para las sociedades anónimas.

- **Operaciones vinculadas**

- Se amplía el listado de los sujetos que tienen la consideración de personas vinculadas a los administradores (art. 231 LSC) a las sociedades o entidades en las cuales el administrador posee directa o indirectamente, incluso por persona interpuesta, una partici-

---

<sup>1</sup> Para más información consultar el Boletín trimestral elaborado por el Área Mercantil de GA\_P que incluye trabajos de análisis, comentarios de jurisprudencia y notas o reseñas sobre práctica societaria en materias de interés para nuestros clientes, en <https://www.ga-p.com/tag/derecho-de-sociedades/>.

pación que le otorgue una influencia significativa o desempeña en ellas o en su sociedad dominante un puesto en el órgano de administración o en la alta dirección. Se presume que otorga influencia significativa cualquier participación igual o superior al 10 % del capital social o de los derechos de voto o en atención a la cual se haya podido obtener, de hecho o de derecho, una representación en el órgano de administración de la sociedad. Además, como se indica en el preámbulo de la Ley 5/2021, «resulta igualmente oportuno incluir expresamente entre las personas vinculadas al administrador aquellas que han procurado su nombramiento para que las represente en el órgano de administración, que son fuente de un conflicto de intereses por cuenta ajena genéricamente contemplado en el artículo 228e y específicamente previsto en el actual artículo 529 ter.1h».

- El nuevo artículo 231 bis de la Ley de Sociedades de Capital introduce el régimen de aprobación de las operaciones intragrupo. Refiere el preámbulo de la Ley 5/2021 que la Directiva 2017/828 permite que el deber de abstención de los consejeros de la matriz en la filial (cotizada) no sea aplicable a las operaciones intragrupo, por entender que no se puede privar a la matriz de participar en este tipo de decisiones estratégicas a través de sus consejeros dominicales. Por ello es preciso no privar del voto a los consejeros afectados en estos casos, para lo cual el Derecho nacional debe proporcionar una protección adecuada de la filial y de sus accionistas externos. Esta protección debe consistir en la previsión de una regla de la inversión de la

carga de la prueba o *entire fairness test* similar a la prevista en el artículo 190.3. Las dos reglas especiales o excepciones anteriores no deberían quedar circunscritas a las sociedades cotizadas y, en particular, a las filiales cotizadas, que apenas existen en nuestro país. Deben generalizarse a todo tipo de sociedades. De hecho, la práctica totalidad de las filiales de las sociedades cotizadas son sociedades no cotizadas. En el nuevo artículo 231 bis se recogen estas reglas. Este nuevo régimen no es aplicable a las operaciones entre sociedades íntegramente participadas, puesto que estas operaciones no están sujetas, por definición, a conflictos de intereses.

- **Inscripción simultánea del acuerdo de aumento del capital social y de su ejecución**
  - Se reduce el contenido del artículo 315 de la Ley de Sociedades de Capital, dedicado a la inscripción simultánea del acuerdo de aumento del capital social y de su ejecución, al ámbito de las sociedades cerradas. Para las sociedades cotizadas en mercados regulados y en sistemas multilaterales de negociación, el nuevo artículo 508 de dicha ley permite la inscripción en el Registro Mercantil del acuerdo de aumento de capital antes de su ejecución, «salvo que se hubiera excluido la posibilidad de suscripción incompleta».

## Sociedades anónimas cotizadas

- **Concepto, régimen jurídico aplicable y derecho de la sociedad a conocer la identidad de sus accionistas (arts. 495, 496, 497 y nuevo 497 bis)**

- Se incorpora el derecho de la sociedad a identificar a sus accionistas —reconocido en la Directiva 2017/828— con la finalidad de permitir una comunicación directa con todos ellos para facilitarles el ejercicio de sus derechos y su implicación en la sociedad. El artículo 497 *bis* faculta a la sociedad para conocer no sólo a quien formalmente aparece como accionista en el registro contable, por ejemplo, el intermediario financiero, sino también al beneficiario último («socio real»). Para ello puede dirigirse, bien al intermediario financiero, bien al depositario central de valores. Se aclara que el conocimiento por la sociedad de la identidad del beneficiario último «no afectará en modo alguno a la titularidad ni al ejercicio de los derechos económicos y políticos que le correspondan a la entidad intermediaria o persona legitimada como accionista en virtud de la normativa reguladora del registro contable de las acciones. [...] Las obligaciones establecidas respecto del beneficiario último incumben únicamente a la entidad o entidades intermediarias, que habrán de cumplirlas bajo su responsabilidad. La sociedad no queda obligada frente a los beneficiarios últimos» (art. 497 *bis*, apdos. 4 y 5, respectivamente).
- **Régimen del derecho de suscripción preferente (arts. 503 a 506 LSC)**
  - El plazo mínimo para el ejercicio del derecho de suscripción preferente queda reducido de quince a catorce días (art. 503).
  - En relación con la exclusión del derecho de suscripción preferente, ya no se requiere informe de experto independiente cuando el acuerdo de ampliación de capital o de emisión de obligaciones convertibles con exclusión del derecho de suscripción preferente sea por un importe inferior al 20 % del capital social (arts. 504 y 510 LSC). Sí es necesario por encima de dicho umbral.
- Como excepción a la no obligatoriedad de informe de experto independiente cuando el importe de la operación sea inferior al 20 % del capital social, aquél es preceptivo a) cuando el valor de mercado no resulte suficientemente representativo del valor razonable (valor razonable establecido por referencia a la cotización bursátil, siempre que no sea inferior en más de un 10 % al precio de dicha cotización) y b) cuando el interés social exija no sólo la exclusión del derecho de suscripción preferente, sino también la emisión de las nuevas acciones a un precio inferior al valor razonable.
- **Delegación en los administradores de la facultad de excluir el derecho de suscripción preferente en las emisiones de nuevas acciones y de obligaciones convertibles**
  - De forma coherente con lo indicado anteriormente, la delegación en los administradores no puede referirse a más del 20 % del capital de la sociedad en el momento de la autorización (arts. 506 y 511 LSC). No se requiere informe de experto independiente en estos casos, sin perjuicio de que la sociedad lo obtenga voluntariamente.
- **Aumento de capital social**
  - Se establece la eficacia del aumento de capital, aunque la suscripción haya sido incompleta, siempre y cuando en el acuerdo no se haya previsto expresamente lo contrario. Además, se extiende la posibilidad, ya prevista para las

emisiones de obligaciones, de permitir la entrega y transmisión de las nuevas acciones una vez otorgada la escritura de ejecución del aumento del capital y antes de su inscripción en el Registro Mercantil (arts. 507 y 508 LSC).

- **Junta general**

- Además de modificaciones terminológicas (sustitución de la expresión *mercado secundario oficial*, art. 512) y de la referencia al número de votos adicionales por lealtad en la información previa a la junta que ha de suministrar la cotizada (art. 518), los nuevos artículos 520 bis y 520 ter prevén, respectivamente, la transmisión de información de la sociedad a los accionistas y beneficiarios últimos y la transmisión a la sociedad, por parte de las entidades intermediarias legitimadas como accionistas en virtud del registro contable, de la información relacionada con el ejercicio de los derechos que hayan recibido directamente de los beneficiarios últimos o de otras entidades intermediarias. Además, las entidades intermediarias han de facilitar el ejercicio de los derechos del socio, incluidos el de asistencia y el de voto en la junta general, a los beneficiarios últimos (nuevo art. 522 bis).
- Se introduce como obligación de la cotizada en las juntas celebradas telemáticamente que el acta sea levantada por un notario (art. 521).

- **Acciones de voto adicional por lealtad**

- Se reconocen por primera vez en derecho español las acciones de voto adicional por lealtad (arts. 527 ter a 527 undecies LSC).

- **Reformas respecto al régimen del consejo de administración de la cotizada**

- Se amplían las funciones de la *Comisión de auditoría*, que ha de informar sobre el informe de gestión (que incluirá, cuando proceda, la información no financiera de carácter obligatorio que ha de suministrar la cotizada), así como sobre las operaciones vinculadas «que deba aprobar la junta general o el consejo de administración y supervisar el procedimiento interno de la cotizada en los casos de delegación de su aprobación» (nuevas letras g y h de los arts. 529 *quaterdecies* y 529 *duovicies*).
- En relación con el *régimen de remuneración de los consejeros* (arts. 529 *sexdecies*, a 529 *novodecies*), tras la reforma, se mejora el régimen jurídico de la política de remuneraciones al indicarse expresamente que las propuestas de nuevas políticas de remuneraciones de los consejeros deberán ser sometidas a la junta general de accionistas con anterioridad a la finalización del último ejercicio de aplicación de la precedente, pudiendo la junta determinar que la nueva política sea de aplicación desde la fecha misma de aprobación y durante los tres ejercicios siguientes. Se recoge el supuesto del rechazo por la junta de la nueva política de remuneraciones y la posibilidad de establecer «excepciones temporales» a la política aprobada siempre que esas excepciones sean necesarias «para servir a los intereses a largo plazo y la sostenibilidad de la sociedad en su conjunto o para asegurar su viabilidad» (art. 529 *novodecies*). La norma detalla además los requisitos que debe cumplir esta política de remuneraciones.

- **Nuevo régimen de las operaciones vinculadas**
  - Respecto al nuevo régimen de las operaciones vinculadas (uno de los temas capitales de la directiva), para reforzar su transparencia se ha introducido un nuevo capítulo VII bis en el título XIV de la Ley de Sociedades de Capital (arts. 529 vicies a 529 ter vicies). Se definen estas operaciones de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera en el artículo 529 vicies y se regula de forma separada el régimen de publicidad de estas operaciones (529 un vicies) y el de su aprobación (529 duovicies).
  - La junta general ha de aprobar las operaciones vinculadas cuyo importe o valor sea igual o superior al 10 % del total de las partidas del activo de la cotizada. La competencia para aprobar el resto de las operaciones vinculadas corresponde al consejo de administración, que no podrá delegarla (arts. 529 duovicies y 529 ter.1h LSC). Como excepción a esta prohibición de delegación, se recogen dos supuestos en el apartado 4 del artículo 529 duovicies: a) operaciones entre sociedades que formen parte del mismo grupo que se efectúen en el ámbito de la gestión ordinaria y en condiciones de mercado, y b) operaciones que se concierten en virtud de contratos cuyas condiciones estandarizadas se apliquen en masa a un elevado número de clientes, que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate y cuya cuantía no supere el 0,5 % del importe neto de la cifra de negocios de la sociedad.
- **Gobierno corporativo**
  - Además de la obligatoria inclusión del Informe Anual de Gobierno Corporativo (IARGC) y del Informe sobre Remuneraciones de los Consejeros (IARC) en el informe de gestión (art. 538), la reforma amplía el contenido de estos documentos de acuerdo con lo establecido en la directiva. La Comisión Nacional del Mercado de Valores ha anunciado en su Plan de Actividades para este año la aprobación de la Circular de modificación de las vigentes Circulares 5/2013 y 4/2013 para adaptar el contenido de los modelos de Informe Anual de Gobierno Corporativo y de Informe Anual sobre Remuneraciones de Consejeros, respectivamente, a los cambios legales introducidos en los artículos 540 y 541 de la Ley de Sociedades de Capital.
  - En relación con las comisiones obligatorias del consejo de administración, la nueva disposición adicional novena indica que, para las sociedades emisoras de valores distintos de las acciones admitidos a negociación en mercados regulados, no es necesario constituir la comisión de nombramientos y retribuciones en las sociedades que estén exentas de constituir la comisión de auditoría.

### **Nuevo impulso al régimen sancionador por falta de depósito de cuentas anuales en el Reglamento de la Ley de Auditoría de Cuentas**

El artículo 283 LSC regula el régimen de imposición de multas a las sociedades mercantiles por el incumplimiento por el órgano de administración de la obligación de depositar las cuentas anuales.

les en el Registro Mercantil, dentro del plazo establecido —un mes desde la aprobación de las cuentas—.

La incoación de los expedientes sancionadores corresponde al Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), de conformidad con el procedimiento previsto en la Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC). Dentro del primer mes de cada año, los Registradores Mercantiles deben remitir a la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública —y esta, a su vez, al ICAC—, una relación de las sociedades incumplidoras, para la incoación del correspondiente expediente sancionador (art.371 RRM).

En la práctica, hasta ahora, no ha sido frecuente la imposición de sanciones por parte del ICAC debido, en parte, a la falta de recursos humanos y económicos de este organismo —solo se sancionaron a 162 sociedades durante 2019—.

El Real Decreto 2/2021, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas —en sus disposiciones adicionales décima y undécima—, pretende dar un impulso al régimen de imposición de sanciones a aquellas sociedades que incumplan la obligación de depósito de cuentas, con la introducción de una serie de medidas que completan el régimen sancionador regulado en el artículo 283 LSC. Las novedades introducidas son las siguientes:

- 1) Podrá encomendarse la gestión y la propuesta de decisión sobre los expedientes sancionadores por incumplimiento del deber de depósito de cuentas a los registradores mercantiles del domicilio de la sociedad incumplidora (la DGSJFP y el ICAC acordarán los aranceles por esta gestión), cobrando de esta manera los registradores mercantiles un nuevo protagonismo en este proceso.
- 2) El plazo total para resolver y notificar la resolución en el procedimiento sancionador será de seis meses a contar desde la adopción por el Presidente del ICAC del acuerdo de incoación, sin perjuicio de la suspensión del procedimiento y de la posible ampliación de dicho plazo según lo establecido en la LPAC.
- 3) Se establecen los criterios para determinar el importe de la sanción (que en la práctica son los que venía aplicando el ICAC), dentro de los límites establecidos en el artículo 283.1 LSC —entre 1.200 euros a 60.000 euros (cuando la sociedad o, en su caso, el grupo de sociedades tenga un volumen de facturación anual superior a 6.000.000 euros el límite de la multa para cada año de retraso se elevará a 300.000 euros)—:
  - a) La sanción será del 0,5 por mil del importe total de las partidas de activo, más el 0,5 por mil de la cifra de ventas de la entidad incluida en la última declaración presentada ante la Administración Tributaria, cuyo original deberá aportarse en la tramitación del procedimiento.
  - b) En caso de no aportar la declaración tributaria citada en la letra anterior, la sanción se establecerá en el 2 por ciento del capital social según los datos obrantes en el Registro Mercantil.
  - c) En caso de que se aporte la declaración tributaria, y el resultado de aplicar los mencionados porcentajes a la suma de las partidas del activo y ventas fuera mayor que el 2 por ciento del capital social, se cuantificará la sanción en este último reducido en un 10 por ciento.

De conformidad con el apartado 3 del artículo 283 LSC, si las cuentas anuales hubiesen sido

depositadas con anterioridad a la iniciación del procedimiento sancionador, la sanción se impondrá en su grado mínimo y reducida en un cincuenta por ciento. Las infracciones por falta de depósito de cuentas prescribirán a los tres años (art. 283.4 LSC)

## **Los estatutos-tipo aprobados por Real Decreto 421/2015, de 29 de mayo, no son objeto de calificación registral (salvo los puntos que admitan variabilidad en su redacción)**

El registrador Mercantil suspende la inscripción de una escritura de constitución de una sociedad limitada a la que se incorpora el modelo de estatutos-tipo en formato estandarizado aprobado por Real Decreto 421/2015, de 29 de mayo, por el que se regulan los modelos de estatutos tipo y de escritura pública estandarizados de las sociedades de responsabilidad limitada, se aprueba el modelo de estatutos tipo, se regula la Agenda Electrónica Notarial y la Bolsa de denominaciones sociales con reserva (RD 421/2015) —si bien no se hace constar en la escritura que se trataba de estatutos-tipo, ni que la sociedad se constituye de conformidad con el procedimiento «express» previsto en la Ley de Emprendedores— por considerar contradictoria la referencia que se hace en el título del artículo 8 —«modo de deliberar y adoptar acuerdos los órganos colegiados»—, al no figurar dichos órganos colegiados de entre los previstos en el artículo 6 de los estatutos, por lo que solicita aclaración. Mediante diligencia subsanatoria, el notario confirma la redacción de los estatutos de conformidad con el modelo de estatutos-tipo previsto en el RD 421/2015 y cambia la redacción del título del artículo 8 por «modo de deliberar y adoptar acuerdos por los órganos sociales». El registrador defiende su calificación y eleva el expediente al Centro Directivo, porque se sigue utilizando el plural —«órganos sociales»—.

La Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública mediante resolución de 13 de abril de 2021 (BOE núm. 107, de 5 de mayo), reprocha, en primer lugar, la actitud de notario y registrador en este caso concreto, pues «un pilar básico para conseguir que el sistema funcione ágilmente es la colaboración entre notarios y registradores Mercantiles, y en este caso se ha producido todo lo contrario». Continúa diciendo que, aunque un recurso no pueda parecer el medio más oportuno, «debe recordarse a ambos su deber de colaboración para conseguir la finalidad prevista en el Real Decreto 421/2015: “necesidad de agilizar el inicio de la actividad emprendedora”, y mediante el uso adecuado de los instrumentos regulados en el mismo».

Confirma la Dirección General que la escritura se ha limitado a reproducir literalmente el modelo de estatutos-tipo, y que los artículos estatutarios discutidos no incluyen ningún campo de los denominados como variables, por lo que no pueden ser objeto de calificación registral, ya que, si los mismos fueran modificados «ya no se trataría de estatutos tipo, y en consecuencia no se podrían acoger a los beneficios del Real Decreto 421/2015».

## **Reducción de capital por amortización de acciones del socio moroso**

La resolución de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública de 30 de marzo de 2021 (BOE núm. 101, de 28 de abril) se enfrentó con la cuestión de si debe aplicarse, a la reducción de capital por amortización de acciones en caso de falta de desembolso de los dividendos pasivos, el régimen de amortización de las acciones propias adquiridas a título gratuito. En particular, se trataba de determinar si resultaba aplicable al caso lo dispuesto en el artículo 335.c) de la Ley de Sociedades de Capital (LSC) y si, por tanto,

resultaba necesario dotar la reserva prevista en dicho precepto.

Según la registradora el supuesto contemplado en el último párrafo del artículo 84 LSC vendría a equivaler a una amortización de acciones adquiridas a título gratuito, por lo que la respuesta a la anterior cuestión debería ser afirmativa. De ahí que se denegara la inscripción del acuerdo de reducción de capital por amortización de las acciones del socio moroso tras la celebración infructuosa de la subasta notarial de aquellas. La Dirección General, por el contrario, consideró en la Resolución antes citada que no cabía someter ambos supuestos al mismo régimen jurídico por no existir identidad de razón. En consecuencia, estimó el recurso y revocó la calificación negativa.

El Centro Directivo puso de manifiesto, en primer lugar, que el artículo 335.c) LSC parte de la previa adquisición por la sociedad, a título gratuito, de las acciones objeto de amortización posterior. A este respecto debe recordarse que la compañía podrá adquirir libremente las acciones propias «que estén íntegramente liberadas» (art. 144.c LSC) si la adquisición se lleva a cabo a título gratuito (en caso de que sólo estuvieren parcialmente liberadas su adquisición únicamente será eficaz si, además de cumplirse los requerimientos del art. 146 LSC, la adquisición se produce a título lucrativo —esto es, sin comportar para la sociedad adquirente la pérdida económica que supone la extinción del crédito al desembolso futuro por confusión—). Pues bien, el artículo 335.c) LSC tiene como premisa la titularidad previa por la sociedad de unas acciones propias adquiridas a título gratuito.

De tal forma que su amortización no supone disposición alguna de los activos sociales, sino que, por el contrario, se concreta en un asiento contable de desafectación de fondos adscritos al capital social (y en su adscripción, por el mismo importe y en garantía de terceros, a una reserva de la que sólo será posible disponer con los mismos requisitos exigidos para la reducción del capital).

Esta configuración de la operación de reducción de capital poco tiene que ver con la prevista en el artículo 84 LSC. En este último caso la premisa necesaria es el fracaso del intento de cobro de los desembolsos pendientes a través del ejercicio del peculiar *ius distrahendi* previsto en el propio precepto (enajenación por medio de fedatario público cuando las acciones no cotizan, con sustitución del título originario por un duplicado si procediera). Pero, y este es un punto determinante, la amortización recae sobre acciones que no son titularidad de la compañía acreedora sino, hasta el momento en que culmine el proceso, del socio moroso. Las cantidades desembolsadas quedan, por lo demás, en favor de la compañía y no es necesario dotar con ellas un fondo especial de reserva sometido a algún género de inmovilización. Simplemente, la Ley se limita a establecer la obligatoriedad de la reducción del capital ante el intento fallido de venta. Por lo demás, en un caso como este (en el que no parecían existir motivos para suponer que se pretendía defraudar la Ley enmascarando una reducción voluntaria del capital mediante condonación de dividendos pasivos), probablemente no resultaba razonable reconocer a los acreedores el derecho de oposición.

Para cualquier duda, por favor, póngase en contacto con alguno de los siguientes letrados:

**Miguel Ángel García Otero**

Derecho Administrativo y Regulatorio  
Director del Grupo de Transportes

magarcia@ga-p.com

**Irene Fernández Puyol**

Derecho Administrativo y Regulatorio

ifernandez@ga-p.com

**Estíbaliz Aranburu Uribarri**

Derecho Mercantil

earanburu@ga-p.com

**Fernando Herrero Suárez**

Banca y Mercado de Capitales

fherrero@ga-p.com

**Mariana Díaz Moro**

Derecho Fiscal y Tributario

mdiazmoro@ga-p.com

**Laura Castillo Navarro**

Derecho Laboral

lcastillo@ga-p.com

---

*Advertencia legal:* Este boletín sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2021. Todos los derechos reservados.