

CONTENIDO

- **Euroviñeta incremento mes de Julio.....1**
- **Brexit duro.....3**
- **Desvio obligatorio AP-68.....4**
- **El Tribunal Supremo avala la acción directa.....5**
- **Audiencia Nacional resuelve recurso.....6**

La euroviñeta que utilizan conjuntamente 4 países europeos se incrementa hasta en un 50% desde este mes de Julio.

- La euroviñeta se aplica de forma conjunta en 4 países de la Unión Europea: Dinamarca, Luxemburgo, Holanda y Suecia.
- Los incrementos en las tarifas, entre el 10 y el 50%, se aplicarán en 2 fases en función de la categoría Euro del vehículo: en Julio y el próximo mes de Enero.

Como consecuencia del acuerdo alcanzado entre los países que exigen el pago de la Euroviñeta por la circulación de determinados vehículos de transporte por sus carreteras, en concreto Dinamarca, Luxemburgo, Holanda y Suecia, las tarifas establecidas para la adquisición de la Euroviñeta se modifican a partir de este mes de julio de 2019, estableciéndose dos fases distintas:

FASE 1. Para los vehículos pesados de mercancías categorías EURO 0 a EURO 4, la entrada en vigor de las nuevas tarifas se producirá este mes de julio de 2019.

FASE 2. Para los vehículos pesados de mercancías categoría EURO 5, el incremento de tarifas se producirá a partir de enero de 2020.

La Euroviñeta es un sistema de peaje establecido para el uso de determinadas infraestructuras viarias aplicable a los vehículos pesados de más de 12 toneladas en las carreteras de aquellos países en los que se encuentra implantada, como se ha dicho anteriormente Dinamarca, Luxemburgo, Holanda y Suecia.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS DE ANIMALES

C / Huertas 47 bis

28014 Madrid



En su origen, la Euroviñeta se implantó por razones medioambientales y con el fin de poder hacer frente a los costes derivados del uso de las infraestructuras viarias, razón por la cual, el importe de las tarifas establecidas varían en función del nivel de emisiones del vehículo y el nº de ejes.

Como se recordará, la Euroviñeta puede adquirirse con validez anual, mensual, semanal o diaria, en función de las necesidades de las empresas transportistas. Respecto a la modificación de las tarifas, con incrementos entre el 10 y el 50% respecto a las anteriormente vigentes, los importes quedan fijados del siguiente modo:

TARIFAS EUROVIÑETA DESDE EL 1 DE JULIO A 31 DE DICIEMBRE DE 2019

CLASES DE EMISIONES	EURO 0		EURO 1		EURO 2		EURO 3		EURO 4		EURO 5 Y EURO 6	
	1 a 3	>4	1 a 3	>4	1 a 3	>4	1 a 3	>4	1 a 3	>4	1 a 3	>4
DIA	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €
SEMANA	37 €	62 €	32 €	54 €	28 €	47 €	24 €	41 €	22 €	37 €	20 €	33 €
MES	140 €	235 €	122 €	204 €	106 €	177 €	92 €	154 €	84 €	140 €	75 €	125 €
AÑO	1.407 €	2.359 €	1.223 €	2.042 €	1.065 €	1.776 €	926 €	1.543 €	842 €	1.404 €	750 €	1.250 €

TARIFAS EUROVIÑETA A PARTIR DE 1 DE ENERO DE 2020

CLASES DE EMISIONES	EURO 0		EURO 1		EURO 2		EURO 3		EURO 4		EURO 5		EURO 6	
	1 a 3	>4	1 a 3	>4	1 a 3	>4	1 a 3	>4	1 a 3	>4	1 a 3	>4	1 a 3	>4
DIA	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €	12 €
SEMANA	37 €	62 €	32 €	54 €	28 €	47 €	24 €	41 €	22 €	37 €	21 €	35 €	20 €	33 €
MES	140 €	235 €	122 €	204 €	106 €	177 €	92 €	154 €	84 €	140 €	79 €	132 €	75 €	125 €
AÑO	1.407 €	2.359 €	1.223 €	2.042 €	1.065 €	1.776 €	926 €	1.543 €	842 €	1.404 €	796 €	1.327 €	750 €	1.250 €

Tras 20 años de existencia y funcionamiento de la Euroviñeta, estas actualizaciones de tarifas, según se ha señalado por los países en que se aplica, obedecen a una adecuación que permita tener en cuenta de forma más eficiente las cuestiones medioambientales, de forma que cuanto menos contaminante sea el camión, el incremento de la tarifa será menor.



Los transportistas españoles deben prepararse ante un posible Brexit duro el próximo 31 de Octubre.

- Reunión con la Directora de Aduanas de la Agencia Tributaria para conocer los trámites que deberán llevar a cabo los transportistas a partir de dicha fecha.
- El Reino Unido es el quinto país de destino de los transportistas españoles.

Como se lleva planteando de forma reiterada en los últimos meses, la posibilidad de que finalmente no se alcance un acuerdo entre la Unión Europea y el Reino Unido sobre su salida de la UE antes del próximo 31 de Octubre, lo que coloquialmente se denomina Brexit duro, hace imprescindible adoptar las medidas necesarias, tanto por parte de las instituciones nacionales como por las propias empresas, que permitan dar continuidad a las relaciones tanto comerciales como de tránsito entre España y el Reino Unido a partir de dicha fecha.

Debe tenerse en cuenta que un Brexit sin acuerdo, como defiende el próximo primer ministro británico Boris Johnson, en sustitución de Theresa May tras la elección este martes 23 como nuevo líder del partido conservador, afectará gravemente a los intercambios económicos entre España y Reino Unido, que suponen unos 60.000 millones anuales, que en una gran parte se transportan por carretera.

De hecho, el Reino Unido representa el quinto país de destino de los transportistas españoles, representando el 8'1% del total de las toneladas-kilómetros realizados por los vehículos pesados españoles, que se verán afectados por nuevos trámites aduaneros al paso por la frontera británica, teniendo en cuenta que diariamente son más de 13.000 camiones los que cruzan al Reino Unido desde la Unión Europea, ya sea por ferry o a través del eurotúnel.

A fin de conocer la nueva situación a que se enfrentarán los transportistas ante un posible Brexit duro, se ha mantenido una reunión este martes 23 de Julio con la Directora General de Aduanas de la Agencia Tributaria, Pilar Jurado, para obtener información adecuada sobre los trámites que deberán llevar a cabo los transportistas y la documentación que deberán llevar a bordo del vehículo a partir del próximo 31 de Octubre, salvo que se acordara un nuevo aplazamiento por ambas partes.

Según la información facilitada por la Agencia Tributaria, las Administraciones del Reino Unido y de los diferentes países que integran la Unión Europea están preparando los procedimientos, actuaciones y documentación que desde el día siguiente a la salida del Reino

Unido de la UE habrán de cumplir las empresas y operadores de transporte que realicen tránsitos con ese país.

Ante esta situación, en materia de transporte internacional, el Reino Unido será considerado a todos los efectos como un "tercer país", lo que supondrá para los transportistas españoles un régimen de transporte sometido a regulación aduanera en régimen de importación y/o exportación, así como al control de paso de fronteras. Esto es, los flujos de transporte entre España y el Reino Unido dejarán de tener la consideración de operaciones intracomunitarias para pasar a estar sometidos a las formalidades y declaraciones aduaneras.

Como primer aspecto a tener en cuenta, las empresas transportistas que hayan de efectuar transporte internacional con el Reino Unido, habrá de disponer del **Número de Identificación de Operador Intracomunitario (EORI)** que puede solicitarse de forma telemática a través de la Sede Electrónica de la AEAT. Este número resulta imprescindible para la gestión de cualquier trámite aduanero para el paso de fronteras, ya sea realizado por el propio transportista o a través, como suele ser habitual, de un representante aduanero o transitario.

Asimismo, al reestablecerse las fronteras formales con el Reino Unido, las mercancías estarán sometidas, al margen de los aranceles y derechos de importación y/o exportación correspondientes, a controles específicos de carácter sanitario, fitosanitario, etc..., lo que supondrá un significativo aumento del tiempo que los transportistas habrán de destinar a estas operaciones administrativas.

No obstante, en el específico ámbito del transporte, los convenios CMR, ADR, ATP serán plenamente aplicables al ser el Reino Unido uno de los países firmantes de todos ellos.

El TSJ de Madrid confirma que el 25 de septiembre dictará sentencia sobre la resolución de la DGT que establece los desvíos obligatorios de los camiones a la autopista de peaje AP-68 en la Rioja

- La Resolución de la Dirección General de Tráfico fue recurrida en su día y al considerar que no estaba fundamentada jurídicamente y carecía de datos estadísticos sobre la seguridad vial afectada
- El Tribunal Supremo anuló a principios de este mes el Decreto de convenio negociado entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de la Rioja con la concesionaria de la autopista que establecía determinadas bonificaciones a los transportistas afectados por la restricción



circulatoria, cuya sentencia está pendiente de publicación en el BOE para ser efectiva.

Como se recordará, a principios del mes de Diciembre de 2017 entró en vigor la Resolución de la Dirección General de Tráfico de 24 de noviembre de 2017 por la que se estableció la prohibición permanente de circulación de camiones en las carreteras nacionales N-232 y N-124 y su desvío obligatorio a la autopista de peaje AP-68, en concreto, más de 150 kilómetros de carreteras a su paso por la Comunidad Autónoma de la Rioja, afectando principalmente a los miles de transportistas que utilizan habitualmente dicha ruta para las conexiones entre el Noroeste y el Este peninsular.

Frente a ello, se recurrieron judicialmente la Resolución de la DGT ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, órgano competente para conocer de dicha Resolución administrativa. Los motivos fundamentales en que se basaron dicha impugnación por parte de las asociaciones de transportistas fue considerar que la misma carecía de fundamentación jurídica ni de informes o datos estadísticos sobre congestión de tráfico o seguridad vial que avalaran tal medida. En relación a dicha impugnación judicial, el TSJ ha dictado una providencia por la que notifica a las partes que, una vez concluidos todos los trámites procesales, se acuerda señalar para votación y fallo del recurso el próximo 25 de septiembre.

En este sentido, cabe recordar que el Tribunal Supremo a principios de este mes de Julio declaró nulo el Decreto que establecía las bonificaciones de hasta el 75% en función del trayecto recorrido, destinadas a paliar parcialmente los perjuicios ocasionados a los transportistas por dicha medida restrictiva, por lo que se una vez que la sentencia se publique en el BOE quedarán sin efecto las referidas bonificaciones. A este respecto, según la información facilitada desde el propio órgano judicial, ninguna de las partes personadas en el procedimiento sorprendentemente no han solicitado aclaración alguna sobre el contenido del fallo, pese a que tanto la propia sentencia como la nota de prensa publicada por el Consejo General del Poder Judicial presentan dudas interpretativas sobre el alcance de la misma.

El Tribunal Supremo avala por segunda vez la “acción directa” que faculta al transportista a reclamar el pago de sus servicios contra el cargador principal o cualesquiera de los intermediarios

- La acción directa se introdujo en la reforma de la LOTT de 2013 a instancias de las asociaciones de transportistas

- El Tribunal Supremo considera que el cargador principal sigue siendo responsable del pago al transportista aunque hubiera a su vez pagado al intermediario a través del que contrató el servicio de transporte.

Con ocasión de la última reforma de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobada en 2013, se introdujo un instrumento jurídico novedoso denominado acción directa, que reconoce el derecho del transportista efectivo a reclamar el precio del porte impagado contra el contratista principal, que se constituye así en garante solidario frente al transportista efectivo del pago de la deuda, aunque éste ya hubiera pagado al intermediario al tiempo de recibir la reclamación del transportista.

Como se recordará, dicha medida fue introducida como consecuencia del paquete de medidas que propusieron las asociaciones de transportistas que forman parte del Comité Nacional de Transporte, entre las que se incluyó la limitación de la subcontratación del transporte y el incremento de las garantías de cobro del precio del transporte.

La acción directa, que tiene regulaciones similares en otros países de nuestro entorno, pretende favorecer la transparencia y el control en la subcontratación en el sector del transporte por carretera, haciendo garante del pago del porte, tanto al cargador principal como a todos los que hayan intervenido de manera sucesiva en la cadena de subcontratación; lo que no sólo tiene un efecto directo de justicia material para el transportista que ha soportado todos los gastos del transporte, y que de este modo tendrá una garantía más del cobro de sus servicios, sino que además influye en la limitación de la subcontratación, habida cuenta de que el cargador principal y los intermediarios se cuidarán de limitar la cadena de subcontratación, evitando aquellas subcontrataciones que sean improductivas desde el punto de vista económico.

La Audiencia Nacional resuelve sobre un recurso de la Comisión Nacional de la Competencia en relación a la anterior regulación española de acceso al sector del transporte por carretera.

- La sentencia de la AN declara ilegal el requisito de flota mínima que se exigía hasta el nuevo ROTT amparándose en la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE.
- Sin embargo, la sentencia no cuestiona el requisito de antigüedad máxima de los vehículos que mantiene el nuevo ROTT.

Como se recordará, en el año 2016 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) inició una batalla judicial contra la regulación española existente en aquel momento por



el que se establecía el requisito de flota mínima para acceder al sector del transporte por carretera.

Dicha actuación judicial se llevó a cabo mediante la interposición de dos recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional contra la entonces Orden Ministerial FOM 734/2007 reguladora del régimen de autorizaciones de transporte de mercancías, frente a los cuales sorprendentemente el Ministerio de Fomento no se personó de forma activa, lo que fue denunciado públicamente, obligando a la Federación a personarse en defensa de los intereses de las empresas transportistas españolas y de la necesaria ordenación del sector.

Tras la nulidad de uno de los recursos decretada en su día por la Audiencia Nacional este órgano judicial se ha pronunciado en relación al otro recurso interpuesto por la CNMC, mediante la sentencia 03211/2016 que ha sido notificada a las partes este jueves 25 de Julio.

En la citada sentencia, la Audiencia Nacional resuelve declarar nulas las resoluciones denegatorias del otorgamiento de una autorización de transporte sin cumplir el requisito de flota mínima, por entender que la citada Orden FOM 734/2007, si bien ha sido derogada por el reciente Real Decreto 70/2019 por el que se modifica el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, *"no ha supuesto la nulidad de las resoluciones administrativas que se han dictado durante su vigencia"* por ello, la Audiencia Nacional amparándose en la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 8 de febrero de 2018, por la que se declaró ilegal el requisito de flota mínima, implica *"que el Reino de España ha incumplido el mandato del legislador europeo, concretamente a la hora de exigir un mínimo de tres vehículos para obtener una autorización de transporte de mercancías por carretera"*, lo que supone *"la declaración de nulidad de las resoluciones administrativas impugnadas"*.

En todo caso, se considera que dicha sentencia no tendrá efectos reales en la actual regulación española sobre acceso al sector, ya que tras la aprobación del nuevo ROTT el pasado mes de febrero ha desaparecido el requisito de flota mínima, y por otra parte la Audiencia Nacional no ha cuestionado el requisito de antigüedad máxima de los vehículos que contemplaba la regulación anterior y que se ha mantenido con el nuevo reglamento.