

BASE DE DATOS NORMACEF FISCAL Y CONTABLE

Referencia: NFJ056562

TRIBUNAL ECONÓMICO-ADMINISTRATIVO CENTRAL

Resolución de 13 de noviembre de 2014

Vocalía 9.^a

R.G. 8360/2012

SUMARIO:

Tasas. Tasas aeroportuarias. Una entidad determinada considera que las liquidaciones de la Administración incluyen las cuantías resultantes de aplicar los importes de las tasas aeroportuarias introducidos por la Ley 2/2012 (PGE para 2012) a billetes vendidos con anterioridad a la entrada en vigor de dicha norma. Bien, pues si se sigue la regla general sobre el devengo de las tasas, recogida en el art. 15 de la Ley 8/1989 (Tasas y Precios Públicos), hay que atender a la naturaleza de su hecho imponible para determinar en qué momento ha de considerarse devengada y, con ello, cuáles son las normas aplicables para determinar sus elementos esenciales, entre los cuales se encuentra la cuantificación. Resulta indudable que, independientemente de cuándo se vendieran los billetes, las liquidaciones aquí impugnadas, referidas al mes de septiembre de 2012 se refieren a servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes, utilizaciones de zonas terminales aeroportuarias y servicios adicionales que se utilizaron y se prestaron, efectivamente, en dicho mes, cuando ya resultaban de aplicación las cuantías e importes que entraron en vigor el 1 de Julio de 2012 en virtud de la Ley 2/2012 (PGE para 2012). Por tanto, estando obligada al pago la entidad en cuestión como compañía aérea que transportaría a los pasajeros en un aeropuerto o helipuerto gestionado por AA, S.A. resulta también improcedente estimar su pretensión en cuanto a que debiera atenderse a la fecha de emisión de los billetes correspondientes para liquidar las prestaciones patrimoniales debidas. **(Criterio 1 de 1)**

PRECEPTOS:

Ley 21/2003 (Seguridad Aérea), arts. 68, 82 y 83.

Ley 1/2011 (Se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio).

Ley 2/2012 (PGE para 2012).

Ley 8/1989 (Tasas y Precios Públicos), art. 15.

En la Villa de Madrid, en la fecha arriba señalada, en la Reclamación Económico-Administrativa que pende ante este Tribunal Económico-Administrativo Central, interpuesta por **D. L., AG**, con domicilio a efectos de notificaciones en ..., contra liquidación emitida por **A A, S.A.** en relación a la prestación pública por Estacionamiento y Pasarelas correspondiente a Agosto de 2012 por importe de 172.439,38 €

ANTECEDENTES DE HECHO**Primero.**

El 7 de Septiembre de 2012 **A. A, S.A.** emite, a cargo de **D. L., AG** liquidación por los servicios prestados durante el mes de Agosto de 2012 en los aeropuertos en que tiene encomendada la gestión, de conformidad con la Ley 21/2003, de 7 de Julio, de Seguridad Aérea y considerando la Disposición Vigésima Primera, apartados 1.4 y 2, de la Ley 2/2012, de 29 de Junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012.

Concretamente, se liquida el concepto "Estacionamiento" y "Pasarelas" por un importe global de 172.439,38 € (Liquidación Nº ...).

La notificación consta producida el 12 de Septiembre de 2012.

Segundo.

El 9 de Octubre de 2012 **D. L., AG** interpone, contra dicho acto, la presente reclamación económico – administrativa ante este Tribunal Central.

Tras recibir la notificación de la puesta de manifiesto del expediente, y dentro del preceptivo trámite de audiencia, la entidad reclamante presenta su escrito de alegaciones, refiriendo, en primer lugar, que dictar unas liquidaciones al amparo de lo dispuesto en la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea según la redacción dada por la Ley 2/2012, de 30 de Junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012, supone una vulneración de la

preeminencia del derecho de la Unión Europea, ya que contraviene lo dispuesto en el artículo 6 Directiva 2009/12/CE, de 11 de Marzo, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las tasas aeroportuarias, el cual reúne las condiciones para su invocación directa por un particular ante los Tribunales (efecto directo). Y es que, según expresa la reclamante, dicho precepto contiene dos claros mandatos para los estados miembros que aquí no se han respetado y que se refieren a los siguientes puntos:

1) Por un lado, la exigencia de que se estableciera un procedimiento obligatorio de consulta periódica entre la entidad gestora del aeropuerto y los usuarios del aeropuerto (como mínimo, una vez al año), llegando incluso a concretar que, siempre que fuera posible, la modificación del nivel de las tasas se efectuase mediante acuerdo entre ambos (presentando la entidad gestora a los usuarios toda propuesta de modificación del nivel de tasas, en principio, con una mínima antelación a su entrada en vigor);

2) Por otro lado, la obligatoriedad de que la decisión sobre la modificación de las tasas se publicara, a más tardar, dos meses antes de su entrada en vigor

Trata, asimismo, de acreditar que ninguna de las condiciones antedichas se han respetado en la actuación por la que se ha llevado a cabo la modificación sustancial de las tasas vigentes hasta 30 de Junio de 2012, procediéndose a aplicar, y de ahí la liquidación objeto de impugnación, las nuevas tarifas fijadas por la Ley 2/2012 (en su Disposición Final Vigésimo Primera) a partir del 1 de Julio de 2012. Admite que la Ley 1/2011 llevó a cabo una adecuada transposición de la Directiva 2009/12/CE, añadiendo a la Ley 21/2003 un Capítulo IV, relativo a "Procedimiento de transparencia, consulta y supervisión de determinadas tarifas aeroportuarias", pero remarca que la referida Disposición Final Vigésimo Primera de la Ley 2/2012 prescindió y omitió todas las exigencias que se derivaban de la Directiva y que la Ley 1/2011 había incorporado al ordenamiento interno. Reconoce que la Disposición Transitoria Primera 3 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea contiene, efectivamente, una remisión a la Ley de Presupuestos Generales del Estado para la actualización de la cuantía de las tasas aeroportuarias, pero discute el alcance de tal remisión pues entiende que, en todo caso, habría de haberse respetado las exigencias derivadas de la normativa comunitaria citada.

Por otro lado, entiende que la regularización de las tasas, tal y como se ha hecho, lesiona el principio de irretroactividad pues se exige, conforme a las cuantías establecidas en la Ley 2/2012 (que entró en vigor el 30 de Junio de 2012), en relación a billetes expedidos con anterioridad a dicha fecha. En este sentido, señala que si la liquidación hubiera sido girada con arreglo al mismo precepto de la Ley de Seguridad Aérea, pero en su versión vigente antes de la entrada en vigor de la Ley 2/2012 (establecida según redacción dada por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil) la liquidación hubiera alcanzado un importe muy inferior al que se ha regularizado. Poner el énfasis en el momento del embarque (y exigir la tasa conforme esté vigente en esa fecha) es una actuación, a su juicio, difícilmente justificable pues es más razonable entender, como momento de devengo, partiendo de que no se concreta ni en la Ley de Seguridad Aérea ni en ninguna otra norma, la fecha de emisión y venta del billete, habida cuenta de la relación entre tal concepto (el devengo) y el derecho de la compañía a repercutir, a los pasajeros, el importe de la tasa. Expone que, dado que la repercusión de un tributo por un obligado tributario a un particular exige, obviamente, que aquél (en este caso, la compañía aérea) lo haya soportado, sólo puede repercutirse un tributo efectivamente devengado. La repercusión de la tasa (que el artículo 77 Ley 21/2003 permite hacer, por la compañía aérea al particular) sólo puede llevarse a cabo al vender el billete por lo que no es admisible considerar que a billetes vendidos en una fecha se le puedan considerar de aplicación, a efectos del cálculo de la tasa, las cuantías aprobadas en un momento posterior.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.

Concurren los requisitos de competencia, cuantía, interposición en plazo y legitimación que son presupuesto para la admisión a trámite de la presente reclamación, de acuerdo a lo dispuesto en los **artículos 226 y siguientes de la Ley 58/2003, de 17 de Diciembre, Ley General Tributaria** (en adelante, LGT) promovida contra liquidaciones emitidas por **AA, S.A.**

Segundo.

Alega la entidad reclamante que la liquidación que le ha sido girada por las prestaciones públicas seguridad (definidas en el **artículo 68.2 Ley 21/2003, de 7 de Julio, de Seguridad Aérea**) ha de considerarse nula ya que supone una modificación de las preexistentes no habiendo respetado, para establecer tal modificación, un procedimiento regulado (hace referencia, especialmente, a la ausencia de un trámite previo de consultas entre la entidad gestora de los aeropuertos y las propias aerolíneas).

En lo que se refiere a la tasa objeto de liquidación por parte de AA, S.A, se encuentra regulada en los **artículos 82 y 83 Ley 21/2003**, en los que se dispone (según su versión introducida por la **Ley 1/2011, de 4 de Marzo**) que, para la Prestación Pública por Servicios de Estacionamiento lo siguiente

“Artículo 82. Obligados al Pago

Vendrán obligados al pago de esta prestación las compañías aéreas, Administraciones, organismos y particulares cuyas aeronaves estacionen en las zonas habilitadas al efecto en los aeropuertos o helipuertos.

Cuando una aeronave aterrice en un aeropuerto por cuenta de un explotador y, tras un determinado tiempo de estacionamiento debido tanto a razones operativas como judiciales, se flete por distinto operador del de llegada, la deuda acumulada pendiente por los estacionamientos no liquidados deberá ser satisfecha en todo caso antes de producirse la salida de la aeronave

Artículo 83. Importe

1. En los aeropuertos de Madrid- Barajas, Barcelona- El Prat, Alicante, Gran Canaria, Málaga- Costa del Sol, Palma de Mallorca, Tenerife Sur, Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia, la cuantía de la contraprestación de estacionamiento, en función del peso y el tiempo de permanencia de la aeronave en posición de estacionamiento, será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$E= e \times Tm \times F t$$

Donde:

E: contraprestación total a pagar por el servicio e: coeficiente unitario.

Tm: peso máximo al despegue de la aeronave, expresado en toneladas.

Ft: tiempo de estancia de la aeronave en posición de estacionamiento expresado en períodos de 15 minutos o fracción.

El importe de los coeficientes unitarios será el siguiente:

| Aeropuerto | Por períodos de 15 minutos o fraccion |
|--|--|
| Madrid - Barajas | 0,117760 € |
| Barcelona - El Prat | 0,112333 € |
| Alicante, Gran Canaria, Málaga - Costa del Sol, Palma de Mallorca, y Tenerife Sur | 0,111309 € |
| Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia | 0,061850 € |

(...)”.

Por su parte, para la Prestación Pública por Uso de Pasarelas dispone:

“Artículo 86. Obligados al Pago

Está obligada al pago de la prestación por uso de pasarelas la compañía aérea explotadora de la aeronave para cuyo embarque o desembarque del pasaje, se facilite la utilización de la pasarela o que haga uso de la posición de plataforma que impida la utilización de la pasarela por terceros usuarios.

Artículo 87. Importe

El importe de la presente contraprestación, en función del peso y el tiempo de permanencia de la aeronave en posición de pasarela, será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$P= (p 1+ p 2 \times Tm) \times F t$$

Donde:

P: contraprestación total a pagar por el servicio.

p 1: cuantía unitaria por tiempo de estancia en pasarela.

p 2: cuantía por peso de la aeronave y tiempo de estancia en pasarela.

Tm: peso máximo al despegue de la aeronave, expresado en toneladas, conforme se define en el artículo 2 de la presente Ley.

F t: tiempo de estancia de la aeronave en pasarela expresado en periodos de 15 minutos o fracción.

Las cuantías unitarias de los elementos p 1 y p 2 son las siguientes:

| Aeropuerto | P1 | P2 |
|--|-------------|-----|
| Madrid - Barajas | 30,6278 € | - € |
| Barcelona - El Prat | 27,768300 € | - € |
| Alicante, Gran Canaria, Málaga - Costa del Sol, Palma de Mallorca, y Tenerife Sur | 24,420700 € | - € |
| Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia | 23,481400 € | - € |
| A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada- Jaén, Jerez, La Palma, Murcia- San Javier, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza | 23,481400 € | - € |
| Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca- Pirineos, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Torrejón, Valladolid, Vitoria y resto de aeropuertos gestionados por AA, S.A. | 23,481400 € | - € |

Para aquellas aeronaves susceptibles de ser conectadas a dos pasarelas simultáneamente que estacionen en posiciones de pasarelas especialmente diseñadas para esta finalidad, las cuantías anteriores se incrementarán en un veinticinco por ciento.

Entre las cero y las seis, hora local, cuando, encontrándose una aeronave ocupando una posición de pasarela, la compañía explotadora solicite una posición de estacionamiento en remoto y no hubiera en ese momento ninguna disponible, o si por razones operativas, no procediera el cambio a juicio de la autoridad aeronáutica, el aeropuerto desconectará de la aeronave el servicio de pasarelas e interrumpirá el cómputo de tiempo a efectos de aplicación de la tarifa. No obstante, la compañía quedará obligada a trasladar la aeronave a un puesto de estacionamiento en remoto, en el momento en que se le indique, por haber quedado libre o haber desaparecido las razones anteriores. En caso de no realizar esta operación y, por ello, no poder ser utilizada la pasarela por otros usuarios que la solicitaran, se le aplicará la cuantía que hubiera correspondido a esas utilidades no efectuadas”.

A este respecto, y en cuanto a la cuestión planteada, este Tribunal Central no puede más que confirmar la actuación llevada a cabo por **AA, S.A.** a la hora de liquidar las tasas según las condiciones concretadas tras la modificación de la **Ley de Seguridad Aérea** operada por la **Ley 4/2011**, cuya entrada en vigor se produjo el 6 de Marzo de 2011. El argumento esgrimido por el reclamante alude a una posible irregularidad en la tramitación que, en vía legislativa, debía haberse seguido para hacer efectiva una modificación de las tasas aeroportuarias y se trata de una cuestión que excede el ámbito competencial que corresponde a este Tribunal Central. Este órgano, de naturaleza estrictamente revisora de los actos de naturaleza tributaria de la Administración Pública, no puede entrar a valorar la validez o legalidad de una disposición del ordenamiento jurídico ni la adecuada transposición al derecho interno de una norma comunitaria. Siendo la obligación de este Tribunal, como órgano económico – administrativo, resolver las cuestiones que se le planteen con arreglo a derecho en la defensa de los derechos e intereses legítimos de los interesados, no puede más que concluirse que no resulta procedente llevar a cabo un pronunciamiento que corresponde a otro ámbito, bien el judicial (Tribunal Supremo) bien la propia vía constitucional (Tribunal Constitucional).

En definitiva, en este caso encontramos que las actuaciones de **AA, S.A.** impugnadas resultan de la aplicación de una norma de derecho interno vigente por lo que no puede más que rechazarse las impugnaciones de la entidad reclamante, instando su nulidad por un defecto de técnica legislativa sobre el que deberá pronunciarse, si llega el caso, el órgano que corresponda.

Tercero.

En cuanto al segundo de los motivos esgrimidos por la entidad reclamante (que las liquidaciones incluyen las cuantías resultantes de aplicar los importes de las tasas aeroportuarias introducidos por la **Ley 2/2012, de Presupuestos Generales del Estado para 2012** a billetes vendidos con anterioridad a la entrada en vigor de dicha norma) este Tribunal Central debe también pronunciarse en sentido desestimatorio.

Si se sigue la regla general sobre el devengo de las tasas, recogida en el **artículo 15 Ley 8/1989, de 13 de Abril, de Tasas y Precios Públicos del Estado**, hay que atender a la naturaleza de su hecho imponible para determinar en qué momento ha de considerarse devengada y, con ello, cuáles son las normas aplicables para determinar sus elementos esenciales, entre los cuales se encuentra la cuantificación.

Resulta indudable que, independientemente de cuándo se vendieran los billetes, las liquidaciones aquí impugnadas, referidas al mes de Septiembre de 2012 se refieren a servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes, utilizaciones de zonas terminales aeroportuarias y servicios adicionales que se utilizaron y se prestaron, efectivamente, en dicho mes, cuando ya resultaban de aplicación las cuantías e importes que entraron en vigor el 1 de Julio de 2012 en virtud de la **Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2012**. Por tanto, estando obligada al pago la entidad reclamante como compañía aérea que transportaría a los pasajeros en un aeropuerto o helipuerto gestionado por **AA, S.A.** resulta también improcedente estimar su pretensión en cuanto a que debiera atenderse a la fecha de emisión de los billetes correspondientes para liquidar las prestaciones patrimoniales debidas.

Por lo expuesto,

EL TRIBUNAL ECONÓMICO-ADMINISTRATIVO CENTRAL, EN SALA, en la Reclamación Económico-Administrativa promovida por **DL, AG**, contra liquidación emitida por **A.A., S.A.**

ACUERDA:

Desestimarla, confirmando el acto impugnado.

Fuente: Sitio web del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.