

ÍNDICE

Consejo de Ministros

**MOVILIDAD**

Se aprueba el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible

[\[pág. 2\]](#)**VIVIENDA.**

ACUERDO por el que se definen las condiciones, los criterios y requisitos aplicables para el acceso a la línea de avales para la cobertura parcial por cuenta del Estado de la financiación para la adquisición de la primera vivienda destinada a residencia habitual y permanente por los jóvenes y familias con menores a cargo.

[\[pág. 5\]](#)

Consultas de la DGT

**IRPF. HONORARIOS ABOGADO. REDUCCIÓN DEL 30%.**

Esta consulta estudia la aplicación de la reducción del 30% a los honorarios percibidos por un abogado implicado en un proceso de desahucio.

[\[pág. 7\]](#)**IRPF. EXENCIÓN POR TRABAJOS EN EL EXTRANJERO**

Aplicación de la exención por trabajos en el extranjero a un consultante dado de alta como residente español pero que va a vivir en un yate en Dubai y trabajará para una empresa inglesa.

[\[pág. 8\]](#)

Resolución del TEAC

**IRPF. EXENCIÓN DEL ART. 7.e) LIRPF.**Supuesto de administradores que también tienen relación laboral de alta dirección. El TEAC asume el criterio del TS sobre la exención de la indemnización en el IRPF en el caso del doble vínculo. **CAMBIO DE CRITERIO**[\[pág. 10\]](#)

Sentencia de interés

**LGT. HIPOTECA UNILATERAL SOBRE MÚLTIPLES FINCAS EN GARANTÍA DE LA SUSPENSIÓN DE LA EJECUCIÓN DE VARIAS LIQUIDACIONES.**

La anulación de una de las liquidaciones en vía judicial no da derecho al recurrente a cancelar parcialmente la hipoteca sobre determinados bienes inmuebles.

[\[pág. 12\]](#)

Consejo de Ministros

MOVILIDAD. Se aprueba el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible



Fecha: 13/02/2024

Fuente: web de La Moncloa

Enlace: [Referencia al Consejo de Ministros](#)



El Consejo de Ministros ha acordado aprobar el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que será remitido a las Cortes Generales para su tramitación **por la vía de urgencia y aprobación en 2024**, cumpliendo así con uno de los objetivos acordados con la Comisión Europea en la Adenda al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. El Gobierno ha aprobado el mismo texto validado en diciembre de 2022, que decayó como Proyecto de Ley al disolverse el Congreso y el Senado por la convocatoria de elecciones de generales.

Durante el trámite parlamentario, el texto legislativo está abierto a las enmiendas que puedan presentar los diputados y grupos parlamentarios para dar respuesta a los retos que han surgido en los últimos meses en un sector tan dinámico como el del transporte.

Los cuatro pilares de la ley

La futura ley constituirá el marco normativo que permitirá a las distintas administraciones responder mejor a las necesidades de movilidad y transporte de los ciudadanos y a los retos del siglo XXI: la sostenibilidad, la digitalización y la cohesión social y territorial.

Así, la norma regulará soluciones innovadoras como el transporte a la demanda, los **coches compartidos, el uso temporal de vehículos o la regulación básica del vehículo autónomo**, y fomentará la digitalización y la promoción de datos abiertos tanto de administraciones, como de gestores de infraestructura y de operadores públicos y privados. Digitalizar y compartir datos ayudará, entre otras cosas, a abrir nuevas oportunidades de negocios y a mejorar la toma de decisiones.

El nuevo marco regulatorio para el transporte y la movilidad en nuestro país se sustenta en cuatro pilares:

- **Un derecho social:** por primera vez, la ley reconocerá la movilidad como un derecho de toda la ciudadanía y un elemento de cohesión social que contribuye a la consecución del Estado del Bienestar. La movilidad deberá ser accesible e inclusiva y ofrecer soluciones para todas las personas de tal manera que las administraciones deberán trabajar de forma coordinada para garantizar este derecho, con especial énfasis en las necesidades de movilidad cotidiana de toda la ciudadanía, incluyendo el ámbito rural. También se pone de manifiesto la importancia estratégica del transporte de mercancías, como sustento de la actividad económica del país.

- **Limpia y sana:** el transporte es responsable del 29% de las emisiones de gases de efecto invernadero en nuestro país, por lo que urge avanzar en la descarbonización del sector para cumplir con los compromisos internacionales y contribuir a mejorar la calidad del aire.

Se busca, así, **priorizar la movilidad activa** (caminar, ir en bici) y un transporte público colectivo accesible y asequible para todas las personas. La Ley trata de promover alternativas atractivas al vehículo privado, como sistemas de transporte público a la demanda, sistemas de movilidad colaborativa o compartida.

También se busca reforzar el papel de las zonas de bajas emisiones que se regulan en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. La Ley abre la puerta a que los ayuntamientos puedan establecer una tasa por la circulación de vehículos en las zonas de bajas emisiones. Para crear esta tasa es necesaria una habilitación con rango de ley, lo que permite garantizar que las condiciones básicas sean homogéneas en todo el territorio, aunque cada municipio podrá decidir si implementa la tasa o no.

- **Un sistema digital e innovador:** la ley incluye la creación del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), donde empresas de transporte, gestores de infraestructuras y administraciones compartirán sus datos, lo que permitirá optimizar la toma de decisiones de todos los actores a la hora de planificar la ejecución de nuevas infraestructuras y la puesta en marcha de nuevos servicios.

La Ley incluirá herramientas para facilitar la innovación. Por ejemplo, **se crea un sandbox de movilidad** para probar soluciones innovadoras de movilidad en un espacio controlado de pruebas y facilitar su llegada al mercado. También recoge los principios que deberán seguir las administraciones para regular y promocionar la introducción de los vehículos autónomos, en todos los modos, priorizando la seguridad, la sostenibilidad ambiental, los derechos de las personas y fomentando la colaboración público-privada. En el caso de automóviles autónomos, el texto establece una ventanilla única para facilitar que se realicen pruebas en vías públicas.

- **Invertir mejor al servicio de la ciudadanía:** el cuarto pilar de la Ley apuesta por mejorar la calidad de las decisiones de inversión y gasto en transporte y movilidad, así como por incluir nuevas herramientas que permitan una mayor participación pública. La Ley recoge gran parte de las recomendaciones de la AIReF y otros organismos, estableciendo análisis ex ante y ex post que garanticen la rentabilidad socioambiental de todas las actuaciones, y mecanismos para reforzar la transparencia y rendición de cuentas.

El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible

Para lograr estos objetivos y constituir una política de transportes y movilidad que ponga al ciudadano en el centro de la esfera de la movilidad, es imprescindible la cooperación entre las tres administraciones: Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos. Para ello la ley crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible que facilitará esta coordinación.

Este sistema consta de varios instrumentos: un foro de cooperación entre todas las administraciones, el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible; un órgano consultivo para facilitar la cooperación de éstas con el sector y los usuarios, el Consejo Superior de Movilidad Sostenible; un instrumento digital para garantizar la compartición de datos relativos a la movilidad (EDIM); y un documento estratégico de orientaciones para la planificación de una movilidad sostenible elaborado de forma coordinada con todas las administraciones (DOMOS).

Otras reformas introducidas por la nueva ley

La nueva ley garantizará la contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano mediante un sistema homogéneo y predecible. Además, establece la obligación de que las administraciones velen por incentivar y promover soluciones sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público colectivo. Se trata de avanzar en la transformación "de la ciudad de los coches" a la "ciudad de las personas".

Asimismo, se establecen mayores exigencias en la planificación de los transportes y la movilidad. A nivel estatal se elaborará un Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM), y

para los municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes se establecen los Planes de Movilidad Urbana Sostenible Simplificados.

A su vez, se establece que los planes de movilidad urbana sostenible deben contener medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías, cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos para facilitar el transporte y la logística de última milla entre núcleos urbanos colindantes.

Vertiente social y digitalización

En la vertiente social, la ley fomenta la realización de campañas de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible y segura, y prevé la introducción de formación en este ámbito, con contenidos de educación vial, convivencia y uso de todos los modos de transporte y movilidad sostenible en condiciones de seguridad.

En cuanto a la digitalización, la ley profundiza en obligaciones ya existentes en la normativa europea relativas a que los proveedores de servicios de transporte de viajeros, así como los gestores de infraestructuras, faciliten la información de los servicios al Punto de Acceso Nacional. Esta información facilita la creación de aplicaciones y otras soluciones de planificación de rutas y viajes, que hacen más sencillo el uso del transporte público y fomentan la intermodalidad. Además, se mejorará la información pública sobre la localización de los puntos de recarga eléctrica.

Movilidad sostenible en el trabajo

La Negociación Colectiva Verde **se incorpora por primera vez a nuestro ordenamiento jurídico y constituye un nuevo ámbito para el desarrollo de la negociación colectiva.**

Las empresas, incluidas las del sector público, deberán disponer, **en el plazo de 24 meses** desde la entrada en vigor de la ley, de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo **con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.**

Estos planes de movilidad sostenible **deben ser negociados con la representación legal de las personas** trabajadoras o, en su defecto, con una comisión integrada por los sindicatos más representativos y representativos del sector, e incluirán medidas concretas de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa o el teletrabajo en los casos en los que sea posible. Estos planes de deberán ser objeto de evaluación y de un seguimiento que permita seguir la implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. También se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.

Obligatoriedad en la negociación colectiva

Para asegurar la negociación de los planes se modifica el art. 85.1 del Estatuto de los Trabajadores, para incorporar dentro del contenido obligatorio de los convenios colectivos el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo.

Los grandes centros de actividad deberán disponer de planes de movilidad sostenible.

Los Ministerios de Trabajo y Economía Social, y Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de estos planes de movilidad sostenible.

Para la fijación de esos criterios se tendrán en cuenta la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas, entre otros factores.

Una norma en línea con los acuerdos internacionales

La ley forma parte de las reformas que el Gobierno se ha comprometido con Europa en el marco del Plan de Recuperación. Es la reforma 2 del Componente 1: Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

Esta nueva norma contribuirá cumplir con los acuerdos internacionales asumidos por España para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible que marca la Agenda 2030 de la ONU y la COP21 de París, y con las estrategias europeas, como el Pacto Verde Europeo o la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea.

VIVIENDA. ACUERDO por el que se definen las condiciones, los criterios y requisitos aplicables para el acceso a la línea de avales para la cobertura parcial por cuenta del Estado de la financiación para la adquisición de la primera vivienda destinada a residencia habitual y permanente por los jóvenes y familias con menores a cargo.



Fecha: 13/02/2024

Fuente: web de La Moncloa

Enlace: [Referencia al Consejo de Ministros](#)



El Consejo de Ministros ha aprobado el acuerdo por el que se fijan las condiciones para que el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana (MIVAU) proceda a la firma con el Instituto de Crédito Oficial (ICO) de una línea de 2.500 millones de euros en **avales para la compra de la primera vivienda por parte de jóvenes menores de 35 años y de familias con menores a su cargo.**

Principales características de los avales

Los avales serán gestionados por el ICO de acuerdo con el convenio que firmará este banco público y el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana. De esta manera, se posibilitará la adhesión a esta línea de las entidades financieras.

El préstamo para avalar con esta línea se formalizará mediante un contrato entre la entidad de crédito y el, o los adquirentes. Asimismo, el aval se entenderá concedido en el mismo acto de concesión del préstamo y no tendrá ningún coste ni para la persona beneficiaria ni la entidad financiera.

Con carácter general, el ICO avalará hasta el 20% del importe del crédito, salvo que la vivienda adquirida disponga de una calificación energética D o superior, en cuyo caso se podrá avalar hasta el 25% de este importe.

El plazo del aval otorgado por MIVAU a la entidad financiera y gestionado por el ICO será de un máximo de 10 años desde que se formalice la operación, con independencia de la amortización del préstamo. Durante este plazo, la vivienda deberá ser la residencia habitual de la persona avalada y su arrendamiento estará limitado a que concurran circunstancias que exijan el cambio de vivienda, tales como celebración de matrimonio, separación matrimonial, traslado laboral u obtención de un empleo más ventajoso, entre otras análogas.

El plazo para formalizar los préstamos que se acojan a esta línea de avales **finalizará el 31 de diciembre de 2025**. En todo caso, el propio convenio recogerá que este plazo podrá ampliarse dos años más.

En el convenio entre el ICO y MIVAU se establecerá un límite máximo de precio de venta o tasación de la vivienda, que podrá fijarse en función del ámbito territorial, pudiendo ser modificado por acuerdo de la comisión de seguimiento.

Límites y condiciones en el acceso a los avales

- Los adquirentes de viviendas deben ser personas físicas y mayores de edad, con residencia legal en España, debiendo acreditarla de manera continua e ininterrumpida durante los dos años anteriores a la solicitud del préstamo.
- **Los ingresos individuales** no pueden superar los 37.800 euros brutos al año (4,5 veces el IPREM). En el caso de que la vivienda sea adquirida por dos personas, el límite de ingresos se elevará al doble. Es decir, los ingresos de los dos adquirentes no podrán superar en conjunto, la suma del límite establecido para cada uno.
- En este punto, la medida cuenta con factores de mejora en función del número de hijos y de si la familia es monoparental. Así, dicho límite se incrementará en 0,3 veces el IPREM (2.520 euros brutos anuales) por cada menor a cargo y, además, en el caso de familia monoparental el límite se podrá incrementar en un 70% adicional.
- El límite de patrimonio del avalado será máximo de **100.000 euros**.
- No podrán acogerse a esta línea de avales **quienes ya sean propietarios de otra vivienda** con anterioridad, independientemente de la forma de adquisición de esta. No obstante, con excepción a lo anterior, **sí podrán acogerse quienes cumpliendo los requisitos concurren en algunas de estas circunstancias:**

Cuando el derecho de propiedad recaiga sobre una parte alícuota de la vivienda y esta se haya obtenido por herencia o transmisión mortis causa sin testamento.

Para aquellas personas que, siendo titulares de una vivienda, acrediten su no disponibilidad por causa de separación o divorcio, por cualquier otra causa ajena a su voluntad, o cuando la vivienda resulte inaccesible por razón de discapacidad de su titular o de las personas que formen parte de su unidad de convivencia.

- El aval se podrá mantener dentro de los límites establecidos en el convenio siempre que sea la vivienda habitual del beneficiario/a, con la excepción de las circunstancias mencionadas anteriormente que puedan exigir el cambio de vivienda.

Consultas DGT

IRPF. HONORARIOS ABOGADO. REDUCCIÓN DEL 30%. Esta consulta estudia la aplicación de la reducción del 30% a los honorarios percibidos por un abogado implicado en un proceso de desahucio.



Fecha: 10/10/2023

Fuente: web de la AEAT

Enlace: [Acceder a Consulta V2776-23 de 10/10/2023](#)



Abogado en EDS que en septiembre de 2020 recibe el encargo de asistir a un cliente en un proceso judicial de desahucio por impago de rentas y, adicionalmente, la asistencia en defensa de sus intereses en el procedimiento judicial para adecuación de rentas a la situación de mercado, acordándose los siguientes honorarios:

- 1) Una cantidad fija, de 9.500 € más IVA, que se devengaron y fueron abonados con la aceptación de la propuesta (*16 de septiembre de 2020*).
- 2) Otra cuantía fija, de 9.500 € más IVA por asistencia letrada en recurso de casación (*16 de septiembre de 2021*).
- 3) Una **cantidad variable**, condicionada al dictado de sentencia favorable al cliente, de 104.000 €, comprensiva del total honorarios fijo (menos los 19.000 euros ya abonados) (*mayo de 2020*).

Se pregunta si es posible la aplicación de la reducción del 30% del artículo 32.1 de la Ley 35/2006 a los honorarios percibidos por el referido encargo.

Por su parte, en lo que se refiere simplemente al hecho de la posible existencia de un período de generación superior a dos años (respecto a estos rendimientos) señala el consultante que “en el supuesto objeto de consulta, es claro que los honorarios pactados se imputan, en su importe variable (85.000 euros, más el Impuesto sobre el Valor Añadido), **a un único proceso de desahucio, y a un único ejercicio, 2023, en el que se procede al pago de su total importe, no obstante haberse dado comienzo a la prestación de dichos servicios en septiembre de 2020**”. Al respecto procede indicar que, **si bien pudiera cumplirse el requisito de existencia de un período de generación superior a dos años, no se cumpliría** —debido a la existencia de una parte fija de los honorarios imputada a otro período impositivo y sin necesidad de entrar a valorar la incidencia que en este aspecto pudieran tener los honorarios correspondientes a la apelación— **la exigencia legal de imputación en un único período impositivo, por lo que solo puede concluirse que la reducción del 30 por 100 del artículo 32.1 de la Ley 35/2006 no resulta aplicable**. En este punto, procede hacer hincapié en que la parte variable de los honorarios no puede desagregarse del importe total

de los mismos y que se han percibido por la intervención profesional en un concreto procedimiento judicial de desahucio.

Por tanto, si se hubiera imputado en un único periodo impositivo, entonces sí hubiera resultado aplicable dicha reducción.

IRPF. EXENCIÓN POR TRABAJOS EN EL EXTRANJERO. Aplicación de la exención por trabajos en el extranjero a un consultante dado de alta como residente español pero que va a vivir en un yate en Dubai y trabajará para una empresa inglesa.



Fecha: 13/12/2023

Fuente: web de la AEAT

Enlace: [Acceder a Consulta V3240-23 de 13/10/2023](#)



El consultante expone que se ha dado de alta, de nuevo, como residente en España, pero que **no va a pasar más de 180 días en territorio español ni en ningún otro país**. Desde abril de 2023, ha trabajado en un yate, que ha estado en Dubai, Francia e Italia. Añade que la empresa para la que trabaja está ubicada en Inglaterra.

Se pregunta si le resultará de aplicación la exención regulada en el [artículo 7 p\)](#) de la Ley del IRPF.

En el presente caso, de acuerdo con lo señalado en su escrito, el consultante habría trasladado su residencia a España en el año 2023, por lo que su permanencia en territorio español más de 183 días dentro del año 2023 determinará que sea considerado residente fiscal en

España en dicho período impositivo 2023. Como se ha indicado, para el cómputo de dicho plazo de permanencia se tienen en cuenta las ausencias esporádicas salvo que el contribuyente acredite su residencia fiscal en otro país.

No obstante, si, de acuerdo con los criterios anteriores, el consultante fuese residente fiscal en España, pero, además, de conformidad con la legislación interna de otro país, también, fuera considerado residente en ese país, entonces el conflicto de residencia se resolvería de acuerdo con lo que dispusiera el Convenio para evitar la doble imposición que España pudiera tener firmado y en vigor con ese otro país. Así, si el conflicto de residencia se produjera con Reino Unido, resultaría de aplicación el artículo 4, apartado 2, del Convenio entre el Reino de España y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio y su Protocolo, hechos en Londres el 14 de marzo de 2013 (BOE de 15 de mayo de 2014).

Una vez señalado lo anterior, en relación con la cuestión planteada, ha de tenerse en cuenta que un primer requisito, para poder aplicar la exención del artículo 7 p) de la LIRPF, es que el consultante sea residente fiscal en España y, en consecuencia, contribuyente por el IRPF en el período impositivo, para lo cual se estará a lo indicado con anterioridad.

Según su escrito, el consultante ha trabajado en el extranjero (en un yate que ha estado en Dubái -Emiratos Árabes Unidos-, Francia e Italia), por lo que puede entenderse cumplido este requisito de que los trabajos son efectivamente prestados en el extranjero.

Al mismo tiempo, es preciso que el trabajo se preste para una empresa o entidad no residente, o un establecimiento permanente radicado en el extranjero.

Respecto de si es necesario que los rendimientos del trabajo hayan tributado en el extranjero, **debe señalarse que el precepto únicamente exige que en el territorio en que se realicen los trabajos se aplique un impuesto de naturaleza idéntica o análoga a la de este Impuesto y no se trate de un país o territorio que haya sido calificado reglamentariamente como paraíso fiscal**, no que sean gravados de manera efectiva en el mismo, considerándose cumplido en particular este requisito cuando el país o territorio en el que se realicen los trabajos tenga suscrito con España un convenio para evitar la doble imposición internacional que contenga cláusula de intercambio de información; circunstancia que se cumple en el caso de Emiratos Árabes Unidos, Francia e Italia.

Por tanto, **la aplicación de la exención regulada en el artículo 7 p) de la LIRPF dependerá del cumplimiento, según lo indicado, de todos los requisitos mencionados.**

Resolución del TEAC

IRPF. EXENCIÓN DEL ART. 7.e) LIRPF. Supuesto de administradores que también tienen relación laboral de alta dirección. El TEAC asume el criterio del TS sobre la exención de la indemnización en el IRPF en el caso del doble vínculo. **CAMBIO DE CRITERIO**



Fecha: 18/12/2023

Fuente: web de la AEAT

Enlace: [Acceder a Resolución TEAC de 18/12/2023](#)



En el caso concreto, la AEAT negó la aplicación de la **exención en el IRPF** a la **indemnización por despido** percibida por un **alto directivo** (con contrato de **alta dirección**), que a su vez pertenecía al **consejo de administración (doble vínculo)**.

El directivo percibió de la empresa una indemnización por despido que consideró aplicable la exención del **artículo 7.e) de la Ley del IRPF**, según el cual están exentas *“las indemnizaciones por despido o cese del trabajador, en la cuantía establecida con carácter obligatorio en el Estatuto de los Trabajadores, en su normativa de desarrollo o, en su caso, en la normativa reguladora de la ejecución de sentencias, sin que pueda considerarse como tal la establecida en virtud de convenio,*

pacto o contrato”.

En el caso analizado, se apreció un mutuo acuerdo entre trabajador-empresa con lo que se determinó la pérdida lógica de la exención. El TEAC ratifica este extremo pero, en lo que aquí interesa, analiza la invocación de la “teoría del vínculo” que corrige tanto a la inspección como a su propia doctrina.

El TEAC razona que debe rechazarse que, sin mayor análisis, la sola invocación de la “teoría del vínculo”, sostenga que la relación laboral especial de alta dirección ceda ante la mercantil que une a los Administradores y/o miembros del Consejo de Administración con la sociedad, todo ello de acuerdo con la reciente jurisprudencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo.

Este TEAC, acogiendo el criterio del Tribunal Supremo en [sentencia de 27 de junio de 2023](#) (recurso de casación 6442/2021) y de [2 de noviembre de 2023](#) (recurso de casación 3940/2022), **modifica su criterio sentado en la reclamación 00/3759/2013, de 06/11/2013, de modo que no basta con la mera existencia del vínculo mercantil para que**, en atención a la prioridad de la relación orgánica, de carácter mercantil, que une a los Administradores y miembros de los Consejos de Administración con la sociedad, **se prescinda de la relación laboral de alta dirección y de la posible exención de parte de la indemnización recibida a la que ella pueda conducir**. Asimismo, tampoco puede sostenerse, modificando el criterio de la Resolución 00/7014/2015, de 16 de enero de 2019, que no sea aplicable la jurisprudencia del TJUE (Sentencias del TJUE, de [11](#)

[de noviembre de 2010](#), Asunto C-232/09, "caso Danosa", y de [9 de julio de 2015](#), Asunto C-229/14, "caso Balka) que niega que la relación mercantil que une a los miembros de los Consejos de Administración y Administradores con las respectivas sociedades absorba la relación laboral especial de alta dirección. CAMBIO DE CRITERIO respecto a RG 1471/2020 de 23/11/2021, RG 7014/2015, de 16-01-2019, RG 3759/2013, de 06/11/2013 y RG 6796/2011 de 8-05-2014.

Sentencia de interés

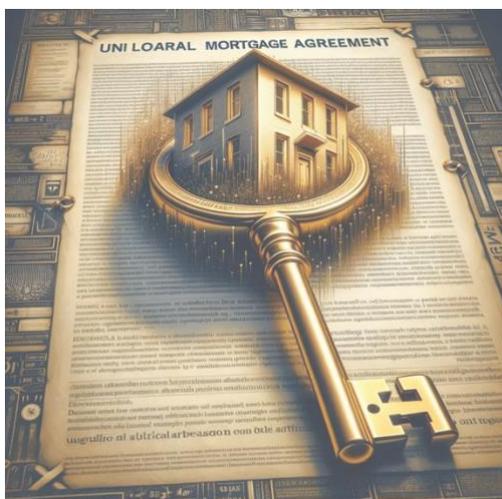
LGT. HIPOTECA UNILATERAL SOBRE MULTIPLES FINCAS EN GARANTÍA DE LA SUSPENSIÓN DE LA EJECUCIÓN DE VARIAS LIQUIDACIONES. La anulación de una de las liquidaciones en vía judicial no da derecho al recurrente a cancelar parcialmente la hipoteca sobre determinados bienes inmuebles.



Fecha: 23/01/2024

Fuente: web del Poder Judicial

Enlace: [Acceder a Sentencia del TS de 23/01/2024](#)



Determinar si, cuando ha sido formalizada una hipoteca unilateral sobre varias fincas en garantía de la suspensión de la ejecución de varias liquidaciones, la anulación de una de ellas en vía judicial da derecho al recurrente a cancelar parcialmente la hipoteca sobre determinados bienes inmuebles o, por el contrario, la cancelación debe hacerse de forma proporcional sobre todos los bienes hipotecados.

Hemos de fijar como doctrina jurisprudencial que en los casos en que **se ha otorgado hipoteca unilateral** sobre varias fincas registrales, para la suspensión de la ejecución de varias obligaciones tributarias, **la anulación de una de ellas en vía judicial, subsistiendo la garantía**

otorgada respecto a otras liquidaciones tributarias, no otorga a la parte que ha constituido la garantía el derecho a que sea cancelada parcialmente la hipoteca sobre determinados bienes hipotecados.