



Roj: **STS 1563/2018** - ECLI: **ES:TS:2018:1563**

Id Cendoj: **28079130032018100172**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **3**

Fecha: **03/05/2018**

Nº de Recurso: **2830/2016**

Nº de Resolución: **723/2018**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **FERNANDO ROMAN GARCIA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **STSJ PV 1614/2016,**  
**STS 1563/2018**

## **TRIBUNAL SUPREMO**

**Sala de lo Contencioso-Administrativo**

**Sección Tercera**

**Sentencia núm. 723/2018**

Fecha de sentencia: 03/05/2018

Tipo de procedimiento: RECURSO CASACION

Número del procedimiento: 2830/2016

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 17/04/2018

Ponente: Excmo. Sr. D. Fernando Roman Garcia

Procedencia: T.S.J.PAIS **VASCO** CON/AD SEC.1

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Martín Contreras

Transcrito por:

Nota:

RECURSO CASACION núm.: 2830/2016

Ponente: Excmo. Sr. D. Fernando Roman Garcia

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Martín Contreras

## **TRIBUNAL SUPREMO**

**Sala de lo Contencioso-Administrativo**

**Sección Tercera**

**Sentencia núm. 723/2018**

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Eduardo Espin Templado, presidente



D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat

D. Eduardo Calvo Rojas

D<sup>a</sup>. Maria Isabel Perello Domenech

D. Diego Cordoba Castroverde

D. Angel Ramon Arozamena Laso

D. Fernando Roman Garcia

En Madrid, a 3 de mayo de 2018.

Esta Sala ha visto el recurso de casación núm. 8/2830/2016, interpuesto por la procuradora D.<sup>a</sup> Isabel Juliá Corujo, en representación de la Diputación Foral de Guipúzcoa, bajo la dirección letrada de D. Ramón Ciprián Ansoalde, contra la sentencia de fecha 17 de mayo de 2016, dictada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso- Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País **Vasco** en su recurso núm. 42/2015 , sobre 5 autorizaciones de transporte para vehículos de arrendamiento con conductor (VTC).

Han sido partes recurridas la Asociación Guipuzcoana del Taxi y Vallina Hermanos, S.L., representadas por la procuradora D.<sup>a</sup> Nuria Munar Serrano, y D. Salvador , ahora sucedido por la mercantil Euskal Herria VTC, S.L. representada por el procurador D. Ignacio Batlló Ripoll, bajo la dirección letrada de D. José Andrés Herrera.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Fernando Roman Garcia.

## ANTECEDENTES DE HECHO

**PRIMERO.-** En el proceso contencioso-administrativo antes referido la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País **Vasco** (Sección Primera ) dictó sentencia el 17 de mayo de 2016 , cuyo fallo literalmente establecía:

«Estimamos en parte el recurso contencioso-administrativo nº 42/15 interpuesto por la procuradora de los tribunales D<sup>a</sup>. Rakel Regidor Llamosas, en representación de D. Salvador , frente a la desestimación presunta del recurso de alzada formulado frente a la resolución del Director General de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa, de fecha 20 de octubre de 2014, que deniega cinco autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC-N) de ámbito nacional en Gipuzkoa, y declaramos disconforme a derecho y anulamos dichas resoluciones, con desestimación de las demás pretensiones. sin hacer especial imposición de costas.»

**SEGUNDO.-** Contra la referida sentencia la Diputación Foral de Guipúzcoa presentó escrito preparando recurso de casación, el cual fue tenido por preparado en diligencia de ordenación de fecha 9 de septiembre de 2016, en la que se mandó remitir las actuaciones al Tribunal Supremo, previo emplazamiento de los litigantes.

**TERCERO.-** Emplazadas las partes, la recurrente (Diputación Foral de Guipúzcoa) compareció en tiempo y forma ante este Tribunal Supremo y con fecha 26 de octubre de 2016 presentó escrito de interposición de recurso de casación, al amparo del siguiente motivo de impugnación:

Motivo único. Fundado en el artículo 88.1.d) LJCA , por infracción de los siguientes preceptos:

-los artículos 48.2 y 99.4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en la redacción dada a ambos por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea;

-la disposición final primera, apartado 1, de la citada Ley 9/2013, de 4 de julio ; -el artículo 181.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en su redacción original, anterior a la que le dio el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre;

-y el artículo 14.1 de la Orden FOM 36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V del ROTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, en la redacción original del precepto, anterior a la que le dio la Orden FOM12799/2015, de 18 de diciembre.

Termina el escrito suplicando: «[...] que se dicte en su día sentencia por la que, estimando el presente recurso de casación, case y anule la recurrida y, en su lugar, desestime íntegramente el recurso contencioso-administrativo.»

**CUARTO .-** Por providencia de fecha 22 de diciembre de 2016, se admitió el recurso de casación, y en diligencia de ordenación de fecha 17 de enero de 2017, se ordenó entregar copia del escrito de formalización del recurso a las partes comparecidas como recurridas, a fin de que en plazo de treinta días pudiera oponerse al recurso,

lo que hizo el procurador D. Ignacio Baltló Ripoll, en representación de D. Salvador , en escrito presentado el 26 de febrero de 2017, con las alegaciones que estimó convenientes a su derecho y solicitó: « [...] por formulada oposición al recurso de casación de la Diputación Foral de Guipúzcoa, y tras los trámites legales se desestime el motivo, confirmando la sentencia de instancia con imposición de costas causadas. » .

Por diligencia de ordenación de 7 de marzo de 2017, se declaró caducado el trámite de oposición para la Asociación Guipuzcoana del Taxi y Vallina Hermanos, S.L.

**QUINTO.-** Por decreto de 6 de octubre de 2017 se acordó aprobar la sucesión procesal de D. Salvador por la mercantil Euskal Herria VTC, S.L., que pasa a ocupar la posición procesal de aquél como parte recurrida en el presente recurso de casación.

**SEXTO.-** Por providencia de fecha 16 de marzo de 2018 se designó nuevo Magistrado ponente al Excmo. Sr. D. Fernando Roman Garcia y se señaló para votación y fallo de este recurso el día 17 de abril de 2018, fecha en que tuvo lugar.

**SÉPTIMO.-** En la sustanciación del juicio no se han infringido las formalidades legales esenciales.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

### **PRIMERO.- Objeto del recurso de casación.**

La Diputación Foral de Guipúzcoa interpone recurso de casación contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 17 de mayo de 2016 (recurso núm. 42/2015).

La cuestión debatida se centra en determinar si a la solicitud de las autorizaciones de transporte para vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) de ámbito nacional, - formulada por D. Salvador el 20 de octubre de 2014, esto es, con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 9/2013, de 4 de julio y antes de la entrada en vigor del Reglamento de Transporte (aprobado por Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre)- le eran aplicables las limitaciones cuantitativas amparadas por el art. 48 de la LOTT y previstas en el art. 14 de la Orden Ministerial FOM/36/2008 y, por ende, las contempladas en la Orden de 11 de febrero de 2005 del Consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

### **SEGUNDO .- Motivo de casación único.**

La recurrente argumenta que -en esencia- tras la Ley 9/2013 las limitaciones reglamentarias previstas en el art. 48.2 de la LOTT volverían a ser de aplicación, limitaciones que son las contempladas en la Orden FOM/36/2008 y en la normativa autonómica. Asimismo, considera que la falta de un desarrollo reglamentario de la Ley estatal 9/2013 (que no se produjo hasta el RD 1057/2015) no impide que la disposición autonómica que establecía una limitación cuantitativa del número de licencias, desplazada temporalmente por la falta de habilitación normativa, recobre su vigencia desde el momento en las limitaciones cuantitativas objeto de delegación han recuperado su habilitación legal por vía de la Ley 9/2013.

Este Tribunal ha tenido ocasión de pronunciarse en numerosas sentencias sobre la cuestión fundamental que vuelve a plantear la parte recurrente, consistente en determinar si conforme a la previsión contenida el artículo 48.2 de la LOTT cabe considerar subsistentes o renacidas las limitaciones que establecían los artículos 181.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) aprobado por Real Decreto 1211/1990 y 14.1 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, o si, por el contrario, la supresión de los artículos 49 y 50 de la Ley 16/1987, de 30 de julio (LOTT) por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ley Ómnibus), dejó privadas de todo respaldo y cobertura a aquellas normas reglamentarias, de manera que la previsión contenida en el nuevo artículo 48.2 LOTT, redactado por Ley 9/2013, de 4 de julio , no tiene efectividad hasta que se produzca el desarrollo reglamentario que en ella se anuncia y que finalmente tuvo lugar por Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre.

En nuestras sentencias nº 1711/2017, de 13 de noviembre de 2017 (RC 3542/2015 ), nº 116/2018, de 29 de enero de 2018 (RC 1344/2017 ), nº 118/2018 de 29 de enero de 2018 (RC 896/2017 ), nº 517/2018, de 23 de marzo de 2018 (RC 474/2016 ) entre otras muchas, hemos sostenido al respecto que :

«[...] ninguna norma de rango legal permitía, a partir de la entrada en vigor de la Ley 25/2009, que el número de autorizaciones para prestar el servicio de alquiler de vehículos con conductor pudiera condicionarse cuantitativamente en los términos que disponían tanto el artículo 181.2 del Reglamento de desarrollo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en la versión previa a la incluida en el aprobado por Real Decreto 1211/1990, no modificada por éste) cuanto el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008. Uno y otro



han de considerarse, por lo tanto, derogados desde que entró en vigor la Ley 25/2009, como acertadamente resolvió el tribunal de instancia.

Es cierto que esos preceptos reglamentarios en los que dice ampararse la resolución denegatoria impugnada ( artículos 181.2 del Reglamento aprobado por Real Decreto 1211/1990 y 14.1 de la Orden FOM/30/2008, de 9 de enero) no fueron formalmente derogados por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre. Y, por otra parte, la Disposición final primera de la Ley 9/2013, de 4 de julio , que modifica la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestre, declara vigentes el Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y las disposiciones dictadas para su ejecución, en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley ni en las disposiciones aprobadas por la Unión Europea que resulten de aplicación en la materia. Conjugando ambos datos, la Administración autonómica pretende relativizar el alcance de aquella declaración jurisprudencial de que los citados artículos 181.2 del ROTT y 14.1 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero "han de entenderse derogados" aduciendo que si bien fueron inaplicables durante el periodo que se inició a raíz de la Ley 25/2009 , que los dejó sin respaldo legal, luego volvieron a encontrar ese respaldo con la Ley 9/2013, de 4 de julio, de manera que en tanto no se produjese el desarrollo reglamentario de ésta volverían a ser de aplicación aquellas anteriores disposiciones reglamentarias que no estaban formalmente derogadas.

El planteamiento de la Administración autonómica demandada (recurrente en casación) no puede ser compartido.

Debemos recordar que la disposición final primera de la Ley 9/2013, de 4 de julio , declara vigentes el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y las disposiciones dictadas para su ejecución "...en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley ni en las disposiciones aprobadas por la Unión Europea que resulten de aplicación en la materia".

Pues bien, no cabe sostener que las limitaciones y restricciones que resultan de los artículos 181.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) aprobado por Real Decreto 1211/1990 y 14.1 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, sean compatibles con lo dispuesto concordadamente en la Ley 9/2013, de 4 de julio, y en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

Por lo pronto debe destacarse que el artículo 48.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres , según redacción dada por Ley 9/2013, de 4 de julio, no autoriza cualquier clase de limitaciones o restricciones que se establezcan por vía reglamentaria, pues la remisión que hace el precepto legal contiene determinadas reservas y cautelas: de un lado, el establecimiento de limitaciones por vía reglamentaria habrá de hacerse "(...) de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación"; de otra parte, el posible establecimiento reglamentario de limitaciones no se contempla de forma amplia sino acotada, esto es, "(...) cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local".

Por otra parte, el artículo 99.4 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres , redactado también por la Ley 9/2013, establece que "(...) El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 43.1 y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte".

Ello significa que la posibilidad de establecimiento de limitaciones por vía reglamentaria queda acotada en los preceptos de la propia Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres redactados por Ley 9/2013. Pero además, y en estrecha relación con lo anterior, procede también destacar la incidencia en este ámbito de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

El Preámbulo de esta Ley 20/2013 admite que la sujeción a "autorización" puede ser instrumento adecuado para garantizar la concurrencia competitiva en determinados ámbitos o sectores, entre otros, el de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor. Pero la propia Ley 20/2013 establece luego en sus artículos 16 , 17 y 18 una serie de pautas y criterios sobre la base de los principios de libre iniciativa económica y de necesidad y proporcionalidad, a fin de impedir que se establezcan restricciones o requisitos que resulten injustificados o desproporcionados. No ignoramos que, por sentencia del Tribunal Constitucional STC 79/2017, de 22 de junio de 2017 , han sido declarados inconstitucionales y nulos algunos de los puntos del citado artículo 18 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre -en concreto, las letras b/, c/ y e/ del apartado segundo-, pero nuestro razonamiento viene referido a aquellos otros apartados del artículo 18 no afectados por la declaración de inconstitucionalidad, además de a lo dispuesto en los artículos 16 y 17 la propia Ley 20/2013 , que también hemos citado.



Así las cosas, no cabe aceptar que los artículos 181.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por Real Decreto 1211/1990 y 14.1 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, hayan renacido y vuelvan a ser de aplicación a raíz de la nueva redacción dada al artículo 48.2 LOTT, redactado por Ley 9/2013, de 4 de julio, pues las limitaciones y restricciones establecidas en tales preceptos reglamentarios no se ajustan a las pautas y criterios establecidos en las normas de rango legal a las que acabamos de referirnos, lo que, por lo demás, no debe extrañar habida cuenta que tanto el Real Decreto 1211/1990 como la Orden FOM/36/2008 son anteriores en el tiempo a esas normas legales que deben ser tomadas en consideración para llevar a cabo el desarrollo reglamentario previsto en el artículo 48.2 LOTT redactado por Ley 9/2013 » .

En definitiva en la STS nº 159/2018, de 5 de febrero de 2018 (RC 281/2017) concluíamos que:

«No cabe aceptar que los artículos 181.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por Real Decreto 1211/1990 y 14.1 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, hayan renacido y vuelvan a ser de aplicación a raíz de la nueva redacción dada al artículo 48.2 LOTT, redactado por Ley 9/2013, de 4 de julio, pues las limitaciones y restricciones establecidas en tales preceptos reglamentarios no se ajustan a las pautas y criterios establecidos en las normas legales -Ley 9/2013, de 4 de julio, que modifica la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestre y en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado- que deben ser tomadas en consideración para llevar a cabo el desarrollo reglamentario previsto en el artículo 48.2 LOTT redactado por Ley 9/2013 » .

Ello nos lleva a rechazar la pretendida infracción del art. 48.2 y la Disposición Final Primera de la LOTT, en su redacción dada por la Ley 9/2013, así como la del art. 14 y Disposición Adicional 2ª de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero.

**TERCERO.- Sobre la alegación referida a la vigencia de las limitaciones cuantitativas a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor establecidas en la normativa del País Vasco.**

La Diputación Foral argumenta que, en todo caso, la falta de un desarrollo reglamentario de la Ley estatal 9/2013 (que no se produjo hasta el RD 1057/2015) no impide que la disposición autonómica -Orden del Consejero de Transportes de 11 de febrero de 2005, desplazada temporalmente por la falta de habilitación normativa-, recobre su vigencia desde el momento en que las limitaciones cuantitativas objeto de delegación han recuperado su habilitación legal por vía de la Ley 9/2013. A su juicio, la Ley Ómnibus no podía derogar, ni expresa ni tácitamente, una norma autonómica del País **Vasco**, pues la relación entre los ordenamientos estatal y autónomo no se rige por el principio de jerarquía, sino por el de competencia. En definitiva, sostiene que la regulación autonómica en la que se establecen limitaciones cuantitativas a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, no estaría supeditada al desarrollo reglamentario en el ámbito estatal.

La argumentación de la Diputación recurrente no puede ser acogida.

Es cierto que las relaciones entre las normas del ordenamiento jurídico autonómico y el estatal no se rigen por el principio de jerarquía sino por el de competencia, pero precisamente por ello la Comunidad Autónoma tan solo puede dictar tales normas en el uso de las competencias asumidas por el Estatuto de Autonomía o, como en este caso, en el marco de la delegación de facultades acordada por el Estado (Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las CCAA en materia de transportes por carretera). Como acertadamente señala la sentencia de instancia, por remisión a la sentencia dictada por la misma Sala en fecha 2 de mayo de 2016, en el recurso número 144/2015 :

«[...] ni la LPV 2/2.000, de 29 de Junio y el Decreto del Gobierno **Vasco** 243/2002, ni la Orden del Consejero de Transportes y Obras Públicas de 11 de Febrero de 2.005, pueden ser esgrimidas en este caso como normativa propia y exclusiva del País **Vasco** cuya aplicabilidad derive del principio de competencia autonómica y cuya aplicabilidad quede extramuros de las vicisitudes experimentadas por la legislación del Estado representada por la LOTT 16/1.987 y su Reglamento aprobado por Real Decreto 1.211/1.990, de 28 de setiembre, sino que la entrada en escena de aquellas disposiciones del País **Vasco**, y particularmente de la última, solo se ha podido producir bajo el imperio de esa delegación de competencias estatales, en la perspectiva de la soberana remisión que a ellas haya hecho el legislador estatal o el titular de la potestad reglamentaria, - artículo 97 CE -, completamente al margen del esquema legislación básica- legislación de desarrollo, y con asimilación al simple reenvío hacia el contenido de tales normas de desarrollo en el ámbito territorial de las CC.AA. en línea de una potencial encomienda de actuación reglamentaria o ejecutiva limitada y predispuesta por la norma del Estado.

En esa perspectiva debe entenderse el papel de la mencionada Orden del Gobierno **Vasco** de 2.005, cuya aplicación para el ejercicio de la competencia delegada por el Estado provenía exclusivamente del llamamiento



que el artículo 14.1 de la Orden 36/2008, de 9 de Enero, hacia a la C.A de cara a la posibilidad de, "elaborar y aprobar un plan o programación de transporte en que se establezcan limitaciones al otorgamiento de autorizaciones o criterios relativos a la prestación de la actividad, así como de su distribución territorial" .

Por ello, la aplicabilidad de las limitaciones impuestas por la Orden de 11 de febrero de 2005 del Consejo de Transportes (BOPV de 4 de marzo), al igual que sucede con las establecidas en las normas reglamentarias dictadas en su día por el Estado, no revive como consecuencia de la nueva redacción dada al artículo 48.2 LOTT, redactado por Ley 9/2013, de 4 de julio , pues, aunque dicha norma no fue expresamente derogada, se dictó por delegación tomando como base las previsiones contenidas en la normativa estatal que posteriormente ha sido modificada.

Como ya dijimos en nuestra STS de 29 de enero de 2014 (RC 2169/2012 ):

«Lo que está en discusión es precisamente si las normas que dan respaldo al contenido de la resolución impugnada están o no en vigor tras la reforme operada en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, lo que ya ha sido examinado en el fundamento anterior. Y derogada dicha base normativa la restricción al número de licencias de arrendamientos de vehículos con conductor es contraria a derecho, aunque siga las instrucciones (no válidas ya) de la Administración delegante» .

Las competencias autonómicas en esta materia han de ser ejercidas con sujeción a las normas de la Administración delegante que ostenta la competencia originaria, por lo que, tal y como señalamos en nuestra jurisprudencia antes citada, ni las normas reglamentarias estatales en su día dictadas, ni consecuentemente la normativa autonómica dictada por delegación del Estado, puede desconocer que las limitaciones y restricciones que se adopten han de respetar las normas estatales y, en este caso, tales limitaciones han de ser compatibles con las previsiones contenidas en la Ley 9/2013, de 4 de julio y su reglamento de desarrollo.

De nuevo hay que dar la razón a la sentencia de instancia cuando sostiene que si la delegación competencial por Ley Orgánica vincula la posibilidad de programación o limitación cuantitativa por las CCAA a una autorización normativa estatal que reenvíe a ella, tal llamamiento a los criterios de las Comunidades Autónomas o los entes locales solo se produce respetando los criterios sentados tras la aprobación de la Ley 9/2013 y conforme a los límites marcados por el artículo 181.3 del ROTT por virtud del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre , que emplea la fórmula combinada de atribuir facultades a las CCAA en base a las limitaciones que tengan establecidas en la oferta de transporte de viajeros en vehículos de turismo y, en todo caso, fijar el propio ROTT la ratio limitativa ya tradicional («cuando la relación entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas» ) que opera como un límite máximo. De modo que, al igual que sucedía con la normativa estatal, no puede considerarse que la Orden de 11 de febrero de 2005 del Consejo de Transportes de la Comunidad Autónoma Vasca siga siendo una norma aplicable para regular esta materia pues se trata de una regulación anterior en el tiempo a esas normas legales que deben ser tomadas en consideración para llevar a cabo el desarrollo reglamentario previsto en el artículo 48.2 LOTT redactado por Ley 9/2013 y se desconoce si las limitaciones introducidas respetan las previsiones dictadas por el Estado.

Por ello también procede rechazar que la sentencia de instancia haya vulnerado el principio de competencia.

#### **CUARTO.- Conclusión y costas.**

Procede, por todo lo expuesto, declarar no haber lugar al recurso de casación y conforme a lo previsto en el artículo 139 de la LJCA , las costas deben ser impuestas a la parte recurrente, al haber sido desestimadas totalmente sus pretensiones, si bien la Sala, haciendo uso de la facultad que le confiere el apartado tercero del citado precepto, limita a 4.000 €, el importe máximo a reclamar por todos los conceptos, más el IVA correspondiente, en su caso.

## **FALLO**

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido

**Primero.- No haber lugar** al recurso de casación nº 2830/2016 interpuesto por la Diputación Foral de Guipúzcoa contra la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso- Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País **Vasco** en fecha 17 de mayo de 2016, en el recurso contencioso-administrativo núm. 42/2015 .

**Segundo.-** Efectuar expresa imposición de las costas procesales causadas en el presente recurso a la parte recurrente, con la limitación establecida en el último Fundamento de esta sentencia.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.



Así se acuerda y firma.

D. Eduardo Espin Templado D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat

D. Eduardo Calvo Rojas D.<sup>a</sup> Maria Isabel Perello Domenech

D. Diego Cordoba Castroverde D. Angel Ramon Arozamena Laso D. Fernando Roman Garcia

**PUBLICACIÓN** .- Leída y publicada fue la anterior sentencia por el Magistrado Ponente Excmo. Sr. D. Fernando Roman Garcia, estando la Sala celebrando audiencia pública, lo que, como Letrado de la Administración de Justicia, certifico.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ