



Roj: **STS 5450/2014** - ECLI: **ES:TS:2014:5450**

Id Cendoj: **28079130062014100748**

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

Sede: **Madrid**

Sección: **6**

Fecha: **22/12/2014**

Nº de Recurso: **1972/2013**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **CONTENCIOSO**

Ponente: **JUAN CARLOS TRILLO ALONSO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **STSJ M 18693/2012,**
STS 5450/2014

SENTENCIA

En la Villa de **Madrid**, a veintidós de Diciembre de dos mil catorce.

Visto por la Sala Tercera del Tribunal Supremo, constituida por los Señores al margen, el recurso de casación para la unificación de doctrina que con el número 1972/2013 ante la misma pende de resolución, interpuesto por la representación procesal de la COMUNIDAD DE **MADRID** contra la Sentencia de fecha 27 de diciembre de 2012, dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de **Madrid**, Sección Décima, en el recurso contencioso administrativo nº 433/10 . Siendo partes recurridas don Ildefonso y Zurich Insurance PLC, Sucursal en España

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La Sentencia recurrida contiene Parte Dispositiva que copiada literalmente dice: "*Desestimando las causas de inadmisibilidad, estimamos parcialmente el recurso contencioso administrativo interpuesto por don Ildefonso contra las resoluciones dictadas en fechas de 14 de febrero y 30 de abril de 2008 por la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transporte e Infraestructura de la Comunidad de **Madrid**, que inadmitieron a trámite la reclamación de responsabilidad patrimonial a que este proceso se refiere, las cuales anulamos, condenando a la Administración demandada al pago de la cantidad de 150.000 euros, como indemnización de daños y perjuicios, la cual devengará el interés legal desde la fecha de esta sentencia hasta que haya sido totalmente abonada. Condenamos a la entidad <<Zurich Insurance, PLC, Sucursal en España>> al abono solidario de la cantidad fijada como indemnización, más los intereses legales devengados por esta suma hasta que haya sido completamente pagada, devengándose los intereses del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro a partir del día en que la citada compañía la aseguradora incurra en mora, conforme a lo declarado en el fundamento jurídico noveno de esta sentencia. No se formula condena en costas*".

SEGUNDO.- Por la representación procesal de la Comunidad de **Madrid** se presentó escrito ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de **Madrid**, Sección Décima, interponiendo recurso de casación para la unificación de doctrina contra la referida resolución, en el que formuló sus consideraciones fácticas y jurídicas y terminó suplicando a la Sala de instancia que elevara los autos a esta Sala para la substanciación del recurso.

TERCERO.- Admitido el recurso a trámite, se concedió a las partes recurridas el plazo de treinta días a fin de que formalizaran su oposición, verificándolo la representación procesal de don Ildefonso , conforme puede verse en las actuaciones.

CUARTO.- La Sala de instancia dictó Providencia acordando elevar las actuaciones y el expediente a la Sala Tercera del Tribunal Supremo.



QUINTO.- Recibidas las actuaciones en esta Sala y repartidas a esta Sección, se ordenó formar el rollo de Sala.

SEXTO.- Concluidas las actuaciones, se señaló para votación y fallo del presente recurso la audiencia del día **DIECISIETE DE DICIEMBRE DE DOS MIL CATORCE**, en cuyo acto tuvo lugar, habiéndose observado las formalidades legales referentes al procedimiento.

Siendo Ponente el Excmo. Sr. D. **Juan Carlos Trillo Alonso** , .

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Es objeto de impugnación en el presente recurso de casación para unificación de doctrina la sentencia dictada el 27 de diciembre de 2012, por la Sección Décima de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de **Madrid**, en el recurso contencioso administrativo nº 433/2010 , deducido por el ahora recurrido contra resolución de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de **Madrid**, de 30 de abril de 2008, desestimatoria del recurso de reposición interpuesto contra la de 14 de febrero de 2008, por la que se inadmite la reclamación indemnizatoria formulada en concepto de responsabilidad patrimonial y fundamentada en accidente sufrido por el reclamante en las instalaciones del metro de **Madrid**.

Se argumenta en la resolución que pone fin al procedimiento administrativo que *"Tal y como ya se hizo constar en la Orden por la que se inadmitía la reclamación, hay que reiterar que Metro de **Madrid** es una entidad de derecho privado, sometida, por tanto, a las normas del derecho civil y mercantil, y es a ella a quien corresponde tramitar la reclamación del recurrente, La Consejería de Transportes no es competente para tramitar una reclamación presentada contra una sociedad anónima, sometida al Derecho Civil y Mercantil, a la que, en consecuencia, no se le aplica las normas contenidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común"* .

Los hechos que fundamentaron la reclamación consisten, a efectos de lo que aquí interesa, en que hallándose el reclamante el día 28 de abril de 2006 en la estación de metro de Sol, línea 1, dirección a Tirso de Molina, cuando se disponía a subir a un convoy, resbala por la existencia de un papel u otro objeto que se encontraba en el suelo, sin poder evitar su caída entre el andén y el tren, siendo atropellado por éste, con causación de lesiones.

Inadmitida la reclamación en vía administrativa, se interpone el recurso contencioso administrativo en el que recae la sentencia ahora recurrida en casación, en cuya demanda se sostiene la competencia de la Administración autonómica para resolver la reclamación indemnizatoria formulada, para concluir en su suplico, que se anulen las resoluciones recurridas y se condene a la Comunidad de **Madrid** y a la Compañía de Seguros Zurich a que indemnicen al recurrente, con responsabilidad solidaria, en 441.436,32 euros.

La sentencia aquí recurrida estima parcialmente el recurso contencioso administrativo, anula las resoluciones administrativas y condena a la Administración autonómica al pago de la cantidad de 150.000 euros, con responsabilidad solidaria de la compañía aseguradora "Zurich Insurance, PLC, Sucursal en España".

Las razones para apreciar la responsabilidad patrimonial de la Administración autonómica y, en consecuencia, la anulación de las resoluciones recurridas, las exterioriza el Tribunal de instancia en los fundamentos derecho quinto y sexto, que literalmente dicen así:

*" **QUINTO.-** Como se ha dicho, no es éste un caso en el que la Administración haya reconocido cualquier relación con el ámbito en el que pudo originarse la responsabilidad que se reclama: no ha dictado una resolución declarando la responsabilidad de <<METRO DE **MADRID**, S.A.>> e imponiéndosela, aplicando las disposiciones legales en materia de contratación administrativa que le permitan imputar al concesionario de un servicio público la responsabilidad por los daños y perjuicios causados a terceros en la gestión del servicio concedido; es decir, no es que haya inadmitido la reclamación por considerarse exonerada de toda responsabilidad debido a que la intervención de la entidad que presta el servicio público, cuya titularidad le corresponde a la Administración demandada, ha dado lugar a la ruptura del nexo causal, sino por considerarse absolutamente ajena al tema.*

*Pero, en realidad, la Comunidad de **Madrid** no es tan extraña al caso como ha pretendido en su resolución y como mantiene en el proceso, porque en el supuesto que nos ocupa se hallaba vinculada con <<METRO DE **MADRID**, SA>> por la relación jurídica existente entre la Administración titular de un servicio público y la entidad que lo gestiona, de manera que, en el momento en que se produjeron los hechos litigiosos, la Comunidad de **Madrid** tenía la titularidad del servicio público de transportes de viajeros en metro, y dicho servicio lo gestionaba la entidad <<METRO DE **MADRID**, SA>>. Así resulta de lo que sigue:*

*El artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de **Madrid**, atribuye a la Comunidad de **Madrid**, en los términos establecidos en el mismo, la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo*



itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de **Madrid** y, en los mismos términos, el transporte terrestre y por cable, centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes terrestres en el ámbito de la Comunidad, correspondiendo a la Comunidad de **Madrid**, en el ejercicio de tales competencias, la potestad legislativa, la reglamentaria y la función ejecutiva que se ejercerán respetando, en todo caso, lo dispuesto en la Constitución Española.

Cuando el artículo 6 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de **Madrid**, define las modalidades de gestión, establece en su punto 2 que la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros de uso general se realizará, como regla general, por la empresa pública o privada a la que se atribuye la correspondiente concesión administrativa para su prestación.

Y el artículo 3 del Decreto 49/1987, de 8 de mayo, por el que se aprobó el Reglamento de Viajeros del Ferrocarril Metropolitano de **Madrid**, establece que <<METRO DE **MADRID**, SOCIEDAD ANÓNIMA>>, es la empresa explotadora del ferrocarril metropolitano de **Madrid** y de Metrosur, y está obligada a cumplir y hacer cumplir a sus agentes todo lo previsto en dicho Reglamento, en la forma que resulte más adecuada a los medios técnicos y a la estructura organizativa existentes en cada momento en la red, y siempre de la manera más acorde con los principios que inspiran sus normas.

Sin referirlo expresamente, la demanda recoge la información que de sí misma da en internet la entidad <<METRO DE **MADRID**, S.A.>>: Se presenta como <<una empresa pública que está integrada en el Consorcio Regional de Transportes de **Madrid**, organismo creado en 1986 para agrupar los esfuerzos de las instituciones públicas y privadas relacionadas con el transporte público con el fin de coordinar servicios, redes y tarifas, con el objetivo de ofrecer al usuario una mayor capacidad y mejor calidad de la oferta>>; reconoce a la Comunidad de **Madrid** como su Administración tutelar y declara que <<tiene como principales funciones la explotación de las líneas de la red de Metro en funcionamiento, la planificación y mejora de la calidad del servicio de transporte y el mantenimiento y optimización de las instalaciones de la red del suburbano>>.

En otra página dice:

<<Metro de **Madrid**, S.A. fue constituida el 24 de enero del año 1917 como Sociedad Anónima Mercantil de carácter privado. Con la aprobación del Real Decreto Ley 13/1978, de 7 de junio, la Ley 32/1979, de 8 de noviembre, se declaró la utilidad y la necesidad de ocupación con carácter de urgencia, a los efectos de expropiación forzosa, de la adquisición de las acciones de la Empresa, ostentando el carácter de beneficiarios de la citada expropiación la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de **Madrid**, en porcentajes respectivos del veinticinco y del setenta y cinco por ciento.

Con posterioridad, en 1986 se hizo entrega de las acciones de la Compañía Metropolitano de **Madrid**, S.A. a la Comunidad de **Madrid** y al Ayuntamiento de la capital.

El Real Decreto 869/1986, de 11 de abril, entre otros dispuso en su artículo 2º-1 . el traspaso a la Comunidad de **Madrid** de los bienes del Estado afectos a la explotación del servicio.

Posteriormente, en los días 24 y 30 de diciembre de 1986, la Comunidad y el Ayuntamiento de **Madrid** transfirieron los derechos sobre las acciones, de la anteriormente denominada Compañía Metropolitano de **Madrid**, S.A., al Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de **Madrid**.

La Sociedad, según dispone el artículo 2 de sus Estatutos, tiene por objeto:

- a) La gestión y explotación del servicio público del ferrocarril metropolitano de **Madrid**.
- b) El diseño, construcción, gestión y explotación de medios de transporte para personas o equipajes.
- c) El diseño, construcción, gestión y explotación de medios de transporte, por cable o sin él, de señales o comunicaciones, ya directamente, ya en colaboración con terceros, previa la obtención de las oportunas licencias, cuando ello fuera necesario.
- d) La gestión y rentabilización de su patrimonio por cualquier medio, directamente o en colaboración con terceros y la realización de todo tipo de obras y construcciones civiles, con exclusión de aquellas actividades para cuyo ejercicio la ley exija requisitos especiales que no queden cumplidos por esta Sociedad.

La actividad principal de la Empresa es la explotación integral del transporte público ferroviario en la Comunidad de **Madrid** y que se encuentra regulado mediante un Acuerdo Marco firmado con el Consorcio Regional de Transportes de **Madrid**>>.

El Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de **Madrid** fue creado por la Ley 5/1985, de 16 de mayo, cuyo artículo 13 bis), relativo a la prestación del servicio de transporte público a través de la red explotada por <<METRO DE **MADRID**, S.A.>>, dispone literalmente lo siguiente:

<<1. El servicio de transporte público de viajeros por ferrocarril que se presta a través de la red explotada por Metro de **Madrid**, S.A. tiene la consideración de supramunicipal, correspondiendo a la Comunidad de **Madrid** la competencia en relación con el mismo y con sus futuras ampliaciones, al amparo del artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de **Madrid**.

2. La Comunidad de **Madrid** prestará este servicio en la Ciudad de **Madrid** sin perjuicio de las competencias y funciones atribuidas al Consorcio Regional de Transportes en el artículo 2 de esta Ley.

A tal fin, y en tanto tenga atribuida la titularidad de este servicio la Administración autonómica, el Ayuntamiento de **Madrid** le transferirá la titularidad del conjunto de bienes y derechos inherentes a la prestación del servicio de transporte de la red explotada por Metro de **Madrid**, S.A., de los que el Ayuntamiento es titular, incluyendo las acciones representativas del capital social de Metro de **Madrid**, S.A., ostentadas por el Ayuntamiento, eximiéndose, por tanto, al Ayuntamiento de la obligación económica relacionada con los costes derivados de esta prestación.

3. Se crea la Comisión Mixta de transferencias integrada paritariamente por cuatro miembros: dos en representación de la Comunidad de **Madrid** y dos en representación del Ayuntamiento de **Madrid** con las siguientes funciones:

a. Identificar y valorar los medios financieros, materiales y, en su caso, personales que se traspasen como consecuencia de la transferencia.

b. Realizar un inventario detallado de los bienes, derechos y obligaciones de la Administración municipal que se transfieren, con especificación de los datos que permitan la correcta identificación de los bienes inmuebles.

c. Realizar un inventario de la documentación administrativa relativa al servicio o competencias transferidas.

d. Impulsar el adecuado desarrollo del proceso de transferencia proponiendo la suscripción de aquellos convenios y negocios jurídicos que sean necesarios para la mejor prestación del servicio.

e. Proponer, por unanimidad de ambas Administraciones, los acuerdos que correspondan en el proceso de transferencias.

4. La entrega de bienes, derechos y obligaciones y documentación deberá formalizarse mediante la correspondiente acta de entrega y recepción.

5. Será título suficiente para la inscripción en el Registro de la Propiedad del traspaso de bienes inmuebles de la Administración del Ayuntamiento de **Madrid** o del Consorcio Regional de Transportes a la Comunidad Autónoma la certificación expedida por la Comisión Mixta de los acuerdos de traspaso debidamente adoptados. Esta certificación deberá contener los requisitos exigidos por la legislación hipotecaria.

6. El funcionamiento de la Comisión Mixta se rige por lo dispuesto en el Capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común>>.

La referencia en el artículo 13 bis al artículo 2 de la misma Ley aconseja dejar constancia tanto del mismo como de su artículo 1. Dicen así:

<<Artículo 1. El Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de **Madrid**.

1. El Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de **Madrid**, que se crea mediante la presente Ley, es la entidad con personalidad jurídica y patrimonio propios, mediante la que se articula la cooperación y participación de la Comunidad de **Madrid** y de los Ayuntamientos de la misma en la gestión conjunta del servicio de transporte público regular de viajeros.

2. La gestión y prestación del servicio se llevará a cabo mediante las empresas públicas municipales o supramunicipales actualmente existentes o que puedan crearse en el futuro, así como mediante empresas privadas, en los términos previstos en la presente Ley.

3. El Consorcio tendrá la condición de organismo autónomo de la Comunidad de **Madrid**, de los de carácter comercial, industrial y financiero, previstos en el artículo 4.2 de la Ley 1/1984, de 19 de enero, reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de **Madrid**, adscrito a la Consejería de Obras Públicas y Transportes. En lo no previsto por la presente Ley le será de aplicación la citada Ley 1/1984.

4. El ámbito territorial de actuación del Consorcio será el de la Comunidad de **Madrid**.

Artículo 2. Competencias y funciones del Consorcio

1. El Consorcio ejercerá sobre el transporte público regular de viajeros, que circule por toda clase de vías cualquiera que sea la titularidad de éstas, las siguientes competencias:



- a) Las que corresponden o le sean delegadas a la Comunidad de **Madrid**.
- b) Las que correspondan a los Ayuntamientos de la Comunidad de **Madrid** que se hayan adherido voluntariamente al Consorcio mediante acuerdo plenario.

2. El Consorcio realizará en el marco de las competencias definidas en el número 1 de este artículo las siguientes funciones:

- a) La planificación de la infraestructura del transporte público de viajeros, definiendo las directrices de la política a seguir; la programación de las inversiones y la supervisión de los correspondientes proyectos.
- b) La planificación de los servicios y el establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas prestadoras de los mismos.
- c) La elaboración y aprobación de un marco tarifario común que defina los ingresos tarifarios a percibir de los usuarios.
- d) La tramitación y resolución de las autorizaciones y concesiones.
- e) La inspección y sanción.
- f) La recaudación de los ingresos de los títulos combinados que afecten a más de una empresa.
- g) La distribución entre las empresas públicas dependientes del Consorcio, de los ingresos por tarifas y la realización de compensaciones que procedan entre todo tipo de empresas, como consecuencia de los sistemas tarifarios combinados que se establezcan.
- h) El establecimiento de un régimen especial de compensación económica a las empresas que tengan asignada una tarifa a cargo del usuario inferior a la de equilibrio.

En ningún caso se establecerán subvenciones, financiación o apoyos que cubran déficit imputables a una inadecuada gestión empresarial.

- i) El control de los ingresos y los costes de las empresas prestadoras del servicio a los efectos de lo dispuesto en los dos apartados anteriores.
- j) La publicidad, la información y las relaciones con los usuarios.
- k) La superior dirección y control de las empresas públicas dependientes del Consorcio, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 de la presente Ley.
- l) La coordinación, mediante acuerdo, de la actividad inversora de los distintos organismos de la Administración del Estado, Autonómica y Local, cuyas competencias en materia de transportes no hayan sido transferidas al Consorcio.
- m) La coordinación mediante acuerdo con cuantos organismos desarrollen programas de actuación que incidan directamente en el transporte, tales como la ordenación del territorio, las inversiones de nueva red viaria de competencia estatal, autonómica y local, y la gestión de la circulación en los grandes municipios de la Comunidad.
- n) La elaboración de propuestas de convenios con otras Comunidades Autónomas sobre materias propias de la presente Ley.
- o) Cualquiera otra que se le atribuya mediante Decreto del Consejo de Gobierno, dando cuenta a la Comisión de Urbanismo, Vivienda y Obras Públicas de la Asamblea de **Madrid**.

3. El Consejo de Gobierno podrá, previo informe del Consejo de Administración del Consorcio y audiencia de la Comisión correspondiente de la Asamblea, dictar Decreto reservándose funciones propias de la Comunidad de **Madrid** en esta materia de las no comprendidas en el número 2 de este artículo>>.

SEXTO.- La circunstancia de la distinción entre la titularidad y la prestación del servicio público no exonera de responsabilidad a la Comunidad de **Madrid**, como tampoco el hecho de que la responsabilidad derive de una relación privada entre <<METRO DE **MADRID**, S.A.>> y el recurrente, pues es pacífica la doctrina jurisprudencial que, al hilo del alcance general y unitario del principio de responsabilidad patrimonial de la Administración Pública que se desprende de los artículos 106.2 y 149.1.18ª de la Constitución, considera indiferente el contexto en que haya tenido lugar la actividad administrativa, incluida la de las autoridades o personal a su servicio - artículo 145.1 de la Ley 30/1992 -, bien lo haya sido en el estricto ejercicio de una potestad administrativa, en forma de una mera actividad material, en omisión de una obligación legal, en actuaciones de autoridades o personal a su servicio, y siendo también indiferente la naturaleza, pública o privada, de la relación de que la responsabilidad derive pues, en caso de relaciones de Derecho Privado, las Administraciones públicas también



responderán directamente de los daños y perjuicios causados por el personal que se encuentre a su servicio, ya que la actuación del mismo se consideran legalmente como actos propios de la Administración, debiendo exigirse la responsabilidad de conformidad con lo previsto en los artículos 139 y siguientes de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común -artículo 144 de la misma-.

Así, a título de ejemplo, en la sentencia del Tribunal Supremo de 21 de julio de 2009, dictada en un recurso de casación en interés de Ley, y relativa a un caso en que un Ayuntamiento desestimó una reclamación de responsabilidad patrimonial por considerar que la resolución le correspondía a la entidad mercantil local que había asumido la gestión deportiva municipal, y en que, habiéndose demandado a ambos, el órgano judicial de instancia declaró la competencia de la Jurisdicción respecto de lo decidido por dicha entidad y rechazó la excepción de falta de legitimación pasiva del Ayuntamiento, lo que se discutía en el recurso de casación, el Tribunal Supremo, con cita de las sentencias de 26 de septiembre y de 21 de noviembre de 2007, consideró que el criterio aplicado por el Juez a quo en la sentencia recurrida se ajustaba a la doctrina jurisprudencial sobre la competencia de la Jurisdicción Contencioso Administrativa y también consideró justificado el reconocimiento de legitimación pasiva al Ayuntamiento, como titular del servicio público.

En la sentencia dictada por el Tribunal Supremo en fecha de 5 de junio de 2001, relativa a un caso en que el Consejo de Ministros había estimado la reclamación de responsabilidad patrimonial -por daños causados a un vehículo que circulaba por una autopista de peaje, debido a la inopinada existencia de un obstáculo en la calzada- y había ordenado su pago a la concesionaria, que discutía la competencia de la Administración para conocer de la reclamación formulada porque la consideraba atribuida a la Jurisdicción Civil, se declaró que tal cuestión carecía de todo fundamento en la normativa reguladora de la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública representada por los artículos 106.2 de la Constitución, por los artículos 139 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por los artículos 1 y 19 y siguientes del Reglamento de los Procedimientos en materia de responsabilidad patrimonial, aprobado por Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, e incluso en el 123 de la Ley de Expropiación Forzosa, que el Tribunal Supremo consideró no derogado.

La precitada sentencia de 5 de junio de 2001, citaba la doctrina uniforme reiterada en su sentencia de 18 de mayo de 2001, en la que se decía que <<la Ley 30/1992, efectivamente, ha vuelto al sistema de unidad jurisdiccional en una materia de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas que instaurara la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 1956 y lo ha hecho claramente por una doble vía: unificando, en primer lugar, el procedimiento para la reclamación de la indemnización y, en segundo lugar, unificando también la jurisdicción y el régimen jurídico aplicable, sin duda con el decidido propósito de terminar... con el "lamentable peregrinaje jurisdiccional", en gráfica expresión de la Sala Primera de este Tribunal y expresábamos a continuación que "el primer aspecto unificador, el del procedimiento, aparece patente en el artículo 145.1 de la Ley 30/1992 cuando dice que para hacer efectiva la responsabilidad a que se refiere el capítulo I de este Título, los particulares exigirán directamente a la Administración Pública correspondiente las indemnizaciones por daños y perjuicios causados por las autoridades y personal a su servicio". Al tener un alcance general y unitario el principio de responsabilidad patrimonial de la Administración (artículo 106.2 de la Constitución) no sólo no es esencial sino que resulta indiferente, que la actividad administrativa haya tenido lugar en el estricto ejercicio de una potestad administrativa o en forma de una mera actividad material o en omisión de una obligación legal, del propio modo que también es indiferente (artículo 142.6 de la Ley 30/1992) la naturaleza pública o privada de la relación de que la responsabilidad derive. Hay que destacar también que este procedimiento unitario, que es previo y obligado al planteamiento jurisdiccional de toda reclamación de esta naturaleza, hasta el punto que ha desaparecido la posibilidad de la acción jurisdiccional autónoma de resarcimiento que la normativa derogada preveía - artículo 402) y 3) de la Ley de Régimen Jurídico de 1957 no puede equivaler a las vías administrativas previas a las reclamaciones judiciales civiles o laborales contra las Administraciones Públicas, por la elemental razón de que existe una regulación específica de las mismas sujeta a procedimientos y principios diferentes de los que rigen las reclamaciones de responsabilidad patrimonial -capítulos II y III del Título VIII, de la propia Ley 30/1992->>.

Con base en doctrina anterior, la sentencia de 5 de junio de 2001 rechazó la incompetencia de la Administración para entender de la reclamación formulada y consideró la decisión administrativa conforme a derecho porque en el caso concurrían los presupuestos necesarios para dar lugar a la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas -incluida la imputación del daño a la Administración, ya que el concepto de servicios públicos había de entenderse en su más amplio sentido-, la cual había sido debidamente declarada, en aquél caso a cargo de la concesionaria por no haber conservado la vía en perfectas condiciones de utilización.

Por haber sido profusamente citada en numerosas sentencias posteriores, también haremos referencia a la sentencia del Tribunal Supremo de 9 de mayo de 1989, dictada en un recurso de apelación cuyo tema era la responsabilidad patrimonial en materia de servicio público concedido pues, aunque el problema de los



sujetos imputables se regulaba aquél caso por las disposiciones de la Ley de Expropiación Forzosa sobre la responsabilidad patrimonial de la Administración, también se contemplaron en ella las de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado sobre la materia, destacándose que su artículo 40 silenciaba el supuesto de existencia de concesionario interpuesto, como acontece en la Ley 30/1992.

Consideramos que en lo sustancial la doctrina de la sentencia de 9 de mayo de 1989 que, como se ha dicho, ha sido seguida en sentencias posteriores, entre ellas, la sentencia de 12 de febrero de 2000, es aplicable al caso de autos dado que los preceptos de la Ley 30/1992 son tributarios de la Ley de Expropiación Forzosa y de la de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, y que en los distintos cuerpos normativos sobre contratación administrativa general existen disposiciones sobre la responsabilidad de los contratistas por los daños causados a terceros que son similares al artículo 121.2 y 123 de la Ley de Expropiación Forzosa, tales como el artículo 162.c) de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas; el artículo 161.c) del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; el artículo 256.c) de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público; y el artículo 280.c) del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, que aprobó el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

Pues bien, teniendo en consideración que el párrafo 2 del artículo 121 de la LEF decía que <<en los servicios públicos concedidos correrá la indemnización a cargo del concesionario, salvo en el caso en que el daño tenga su origen en alguna cláusula impuesta por la Administración al concesionario y que sea de ineludible cumplimiento para éste>>, la citada sentencia de 9 de mayo de 1989 lo interpretó en el sentido de que, dado que la finalidad de la Ley era la de asegurar la integridad patrimonial de los particulares frente a la actividad de las Administraciones públicas y que éstas conservan la titularidad de los servicios públicos concedidos, había de concluirse que a la Administración le alcanza la responsabilidad por los hechos o actos del concesionario-gestor, incluso cuando éste causa daños en el seno de una actividad no vinculada -es decir, cuando no es un mero ejecutor de cláusulas o medidas impuestas o de órdenes dictadas por la Administración concedente, sino que lo hace gestionando competencias de titularidad administrativa con la libertad de decisión propia del giro o tráfico normal de su empresa- y entra en relaciones de derecho privado porque, aunque la Administración no gestione, no queda al margen de la actuación del concesionario, <<sino que sigue siendo responsable de esta situación de riesgo que ha creado, sin perjuicio, claro está, de repetir contra el concesionario, cuando corresponda>>, ya que <<el concesionario es en todo caso -y no sólo cuando actúa poderes públicos extraconcesionales cuyo ejercicio específicamente se le haya transferido (policía, recaudación, etc.)- un delegado de la Administración>>.

Por eso, la sentencia continúa así:

<<Estamos ya en condiciones de aclarar el sentido que debe darse a esa enigmática expresión -"correrá la indemnización a cargo del concesionario"- que emplea el artículo 121.2 de la Ley de Expropiación Forzosa. Porque a la vista de lo que ha quedado expuesto en el fundamento precedente acerca de la naturaleza del concesionario hay que rechazar cualquier interpretación que pretendiera que la Administración queda siempre libre de responsabilidad por los daños causados a tercero en virtud de esa actividad del concesionario que se ha calificado de no vinculada.

En efecto, si la gestión de servicios públicos mediante contrato exige la previa atribución de las competencias administrativas, y la Administración conserva la titularidad en todo momento, resultará que, con independencia de la delegación de otras posibles competencias, la concesión implica ya por sí sola una delegación, esto es una transferencia del ejercicio de la competencia cuya gestión se encomienda a esa persona -natural o técnica, según el caso- que es el concesionario.

Y si esto es así, los actos del delegado se considerarán como dictados por la autoridad que haya conferido la delegación (art. 32,2 Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado), es decir, por la Administración concedente, por lo que resulta explicable que ésta no pueda quedar exenta de responsabilidad por la actuación del concesionario como tal, aunque sea en relaciones de derecho privado.

Que todo esto es como decimos se confirma por la simple lectura del artículo 41 de la Ley de Régimen Jurídico : "Cuando el Estado actúe en relaciones de derecho privado, responderá directamente de los daños y perjuicios causados por sus autoridades, funcionarios o agentes, considerándose la actuación de los mismos como actos propios de la Administración. La responsabilidad, en este caso, habrá de exigirse ante los Tribunales ordinarios".

Pues bien, lo que el artículo 41, nos dice es lo siguiente: a) Que la actuación de esos agentes -no obstante producirse en relaciones de derecho privado- se considera como actuación propia de la Administración. b) Que de los daños y perjuicios que origine tal actuación de derecho privado responderá directamente la Administración.

Y si esto es así, la aplicación del artículo 40 de la Ley de Régimen Jurídico y del artículo 106 de la Constitución que obliga a la Administración a responder de los daños causados a los particulares por el funcionamiento normal o

anormal de los servicios públicos, resulta ineludible. Todo ello sin perjuicio de repetir contra el concesionario ya que la indemnización en este caso es de cargo del mismo, según dice el artículo 121,2 de la Ley de Expropiación Forzosa y sus concordantes.

Y esto es así también cuando el concesionario actúa dentro del giro o tráfico normal de su empresa.

En definitiva: tanto desde un punto de vista teórico como desde el punto de vista del derecho positivo, la Administración no puede de ninguna manera desentenderse de los daños que cause la actuación del concesionario, daños de los que, en principio responde directamente>>.

*En conclusión, como resulta de todo lo anterior, la titularidad del servicio público de transportes de viajeros de uso general en el seno del cual se produjeron los hechos de los que dimanar la responsabilidad patrimonial que se pretende, corresponde a la Comunidad de **Madrid** y, aunque el servicio se preste por <<METRO DE **MADRID**,SA>>, es porque la Comunidad Autónoma le ha atribuido la correspondiente concesión administrativa, por lo que, aunque dicha entidad sea privada y actúe sometida al Derecho Privado en sus relaciones con los viajeros, es claro que el Consorcio Regional de Transportes Públicos de **Madrid** no debió rechazar <<a limine>> la reclamación del recurrente, sino que debió tramitarla y resolver la cuestión de fondo".*

SEGUNDO.- Disconforme la Comunidad de **Madrid** con la sentencia referenciada en el precedente fundamento de derecho, interpone el recurso de casación que ahora nos ocupa, aportando como sentencia de contraste la también dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de **Madrid** el 23 de febrero de 2006, en el recurso contencioso administrativo nº 231/2002, si bien por la Sección Novena de la indicada Sala.

Resulta del texto de esta sentencia, firme en derecho, según hace constar la Sra. Secretaria de la Sección Décima, que el tema esencial de debate en la litis se circunscribió, al igual que en el recurso en el que recae la sentencia ahora recurrida en casación, a la existencia o no de responsabilidad patrimonial de la Administración autonómica por un accidente sufrido en una estación del metro de **Madrid**.

Los hechos en que se fundamenta la reclamación administrativa, en lo que aquí interesa, son que el día 30 de enero de 1997, cuando la reclamante se encontraba en la estación de metro de la Plaza de Castilla, en el andén de la línea 9, al acceder al vagón introduce el pie entre éste y el andén, con causación de lesiones.

Formulada la reclamación administrativa a la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, mediante resolución de 26 de julio de 2001, se desestima el recurso de reposición deducido contra la de 8 de febrero de 2001, por la que se considera inadmisibles la reclamación, al apreciar, según se recoge en la sentencia, que *"... los daños han sido presuntamente padecidos (sic) por la Compañía Metro de **Madrid** S.A. empresa pública con forma de sociedad anónima y por haberse utilizado la vía inadecuada de los arts. 139 y siguientes de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, no constituyendo Metro de **Madrid** S.A. una Administración Pública"*.

Recurridas las resoluciones administrativas por la reclamante, en el entendimiento de que sí concurre responsabilidad por parte de la Administración autonómica, la sentencia aportada como de contraste aborda la cuestión en los fundamentos de derecho cuarto, quinto y sexto del siguiente tenor literal:

" CUARTO.- Entrando en el examen del fondo de la cuestión planteada son dos las cuestiones que han de analizarse, en primer lugar, la de si la Administración de la CAM ha de responder o no por la actuación de la entidad Metro de **Madrid** S.A y la segunda, en caso afirmativo, la de si concurren o no los restantes requisitos exigidos normativa y jurisprudencialmente para el nacimiento de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración.

*En lo que a la primera de tales cuestiones se refiere ha de partirse de que la conducta lesiva se imputa por la actora a la conducta de la entidad Metro de **Madrid** S.A por el, a su juicio, defectuoso funcionamiento del servicio que dio lugar a la introducción por la actora de su pie entre el andén y el vagón del metro cuando accedía al mismo en la estación de Plaza de Castilla, lo que causa el traumatismo que deriva en la Artritis Reumatoide Seropositiva que padece.*

La Ley 1/84 de 19 de enero reguladora de la Administración Institucional de la CAM dispone en su art. 2 que constituyen la Administración Institucional de la CAM <<c) las empresas públicas>>, entre las que se incluyen:

1) Las Sociedades anónimas en cuyo capital sea mayoritaria directa o indirectamente la participación de la Comunidad o de sus organismos autónomos.

2) Las entidades de Derecho Público con personalidad jurídica propia que por la naturaleza de su actividad y en virtud de Ley hayan de ajustar sus actividades al ordenamiento jurídico privado.

Por su parte el art. 58.1 de la citada Ley 1/84 de 19 de enero dispone que <<las empresas públicas, de la CAM se regirán por las normas de Derecho Mercantil, Civil y Laboral....>>.



En consecuencia, la entidad Metro de **Madrid** S.A es una sociedad anónima que forma parte de la Administración Institucional de **Madrid** y así figura adscrita a la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, como establece el art. 4 del Decreto 104/99 de 9 de julio , y el art. 20 del Decreto 215/2000 de 21 de septiembre . Por otra parte, resulta evidente su naturaleza mercantil sometida a las normas de Derecho privado, en lo que se incluye la responsabilidad derivada de sus actuaciones y asimismo el art. 2 g) del Reglamento de viajeros del ferrocarril metropolitano de **Madrid** (Decreto 49/87 de 8 de mayo), dispone que los viajeros del Ferrocarril Metropolitano en caso de accidentes tienen derecho a la indemnización que corresponda de acuerdo con los términos de la póliza de seguros que al efecto tendrá suscrita Metro de **Madrid**.

QUINTO.- Por otra parte el art. 139 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre dispone que los particulares tienen derecho a ser indemnizados por <<las Administraciones Públicas correspondientes de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos>>; asimismo el art. 2 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre en su apartado 2 que, <<las Entidades de Derecho Público con personalidad jurídica propia vinculadas o dependientes de cualquiera de las Administraciones Públicas, tendrán asimismo la consideración de Administración Pública>>.

Así pues, ha de entenderse que Metro de **Madrid** S.A no es una entidad de Derecho Público, sino una sociedad anónima que se rige por la normativa propia del Derecho privado (art. 2 y 58 de la Ley 1/84 de 19 de enero), y por ello no se incluye entre las entidades de Derecho Público, a que se refiere el art. 2.2 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre , no tratándose por ello de una Administración Pública y no siendo de aplicación lo dispuesto en el art. 139 de la citada ley 30/92 , que sólo contempla el derecho de los particulares a ser indemnizados por las Administraciones Públicas, lo que se deduce asimismo del art. 55 de la Ley 1/83 de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la CAM según la redacción dada por la Ley 8/99 de 9 de abril, que regula la responsabilidad patrimonial de la CAM, haciendo referencia a la Administración Autonómica, Organismos Autónomos y Entes de Derecho Público, y no por el contrario a las empresas públicas, debiendo tenerse en cuenta que los actos que pueda realizar una sociedad mercantil pública sólo se imputarán a ella misma, salvo que una norma expresamente disponga que la actuación como tal se imputara a la Administración titular de la sociedad.

SEXTO.- El criterio expuesto ha sido ya reiterado por varias resoluciones de esta Sala (Sentencias de 4 de mayo de 2004 , y 11 de noviembre de 2004 de la Sección 2^a) en asuntos de análoga naturaleza al contemplar actuaciones de la sociedad anónima <<Empresa Municipal de Transportes de **Madrid**>>, en relación con el Excmo., Ayuntamiento de **Madrid** que aún tratándose de una Administración local es plenamente aplicable al caso presente. En dichas resoluciones viene a concluirse en que la citada empresa no es una entidad de Derecho Público <<sino una sociedad mercantil sometida al Derecho Privado por más que su accionista sea el Ayuntamiento de **Madrid**, concretando en el ámbito de la Responsabilidad patrimonial de la Administración conforme a Sentencias de la A.P de **Madrid** (entre otras de 15 de enero de 2002) que la Ley 30/1992 de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común en su artículo 2 dice: "Ambito de aplicación: 1.- Se entiende a los efectos de esta Ley por Administraciones Públicas: a) La Administración General del Estado, b) las Administraciones de las Comunidades Autónomas, c) Las Entidades que integran la Administración local. 2.- Las Entidades de Derecho público con personalidad jurídica propia vinculadas o dependientes de cualquiera de las Administraciones públicas tendrán asimismo la consideración de Administración pública. Estas Entidades sujetarán su actividad a la presente Ley cuando ejerzan potestades administrativas, sometiéndose en el resto de su actividad a lo que dispongan sus normas de creación". De la lectura de este precepto resulta claro sin necesidad de interpretaciones que no están sujetos a la Ley indicada las Entidades mercantiles con personalidad jurídica privada, porque están sometidas al Derecho privado>>.

De conformidad con lo expuesto ha de concluirse en la corrección jurídica del acto administrativo impugnado en cuanto inadmitió la reclamación de Responsabilidad Patrimonial formuladas por la actora por un supuesto accidente acaecido en las instalaciones de Metro de **Madrid** S.A."

TERCERO.- El artículo 96, apartado 1, de la Ley Jurisdiccional , dispone que "Podrá interponerse recurso de casación para la unificación de doctrina contra las sentencias dictadas en única instancia por las Salas de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, Audiencia Nacional y Tribunales Superiores de Justicia cuando, respecto a los mismos litigantes u otros diferentes en idéntica situación y, en mérito a hechos, fundamentos y pretensiones sustancialmente iguales, se hubiere llegado a pronunciamientos distintos" .

La finalidad de dicho recurso no es otra que la de evitar que prospere una interpretación jurídica que se ha consolidado en anteriores sentencias dictadas en idénticas situaciones, respecto a hechos, fundamentos de derecho y pretensiones sustancialmente iguales.



Es esa finalidad lo que ha llevado a este Tribunal a ser riguroso a la hora de examinar si el escrito de interposición contiene, conforme exige el 97 de la Ley Jurisdiccional, ya no solo una relación precisa y circunstanciada de las identidades determinantes de la contradicción alegada, si no también una exposición de la infracción legal que se imputa a la sentencia.

Pues bien, en atención a lo expuesto en los precedentes fundamentos de derecho, debemos concluir que el escrito de interposición da cumplimiento a los requisitos de viabilidad referenciados, por lo que, formulado contra sentencia dictada por una Sala de lo Contencioso Administrativo de Tribunal Superior de Justicia en única instancia (artículo 98.1); sobre asunto cuya cuantía supera los 30.000 euros y que no alcanza los 600.000 exigidos para el recurso de casación ordinario (artículo 98.3); en materia no expresamente excluida (artículo 98.4); en plazo y ante la Sala que dictó la sentencia (artículo 97.1) y mediante la aportación de certificación de la sentencia de contraste en la que consta su firmeza (artículo 97.2), nada cabe objetar a su viabilidad procesal.

CUARTO.- El artículo 13 bis de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de **Madrid**, prevé en su apartado 1 que *"El servicio de transporte público de viajeros por ferrocarril que se presta a través de la red explotada por Metro de **Madrid**, S.A. tiene la consideración de supramunicipal, correspondiendo a la Comunidad de **Madrid** la competencia en relación con el mismo y con sus futuras ampliaciones, al amparo del artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de **Madrid**"*, y en su apartado 2, párrafos primero y segundo, que *"La Comunidad de **Madrid** prestará este servicio en la Ciudad de **Madrid** sin perjuicio de las competencias y funciones atribuidas al Consorcio Regional e Transportes en el artículo 2 de esta Ley" y que "A tal fin, y en tanto tenga atribuida la titularidad de este servicio la Administración autonómica, el Ayuntamiento de **Madrid** le transferirá la titularidad del conjunto de bienes y derechos inherentes a la prestación del servicio de transporte de la red explotada por Metro de **Madrid**, S.A., de los que el Ayuntamiento es titular, incluyendo las acciones representativas del capital social de Metro de **Madrid**, S.A., ostentadas por el Ayuntamiento, eximiéndose, por tanto, al Ayuntamiento de la obligación económica con los costes derivados de esta prestación" .*

La circunstancia de que esa prestación del servicio se realice por medio de "Metro de **Madrid**, S.A.", empresa pública que junto con los organismos autónomos y los órganos de gestión sin personalidad jurídica distinta de la Comunidad de **Madrid** y, en su caso de los organismos autónomos, constituyen, conforme expresa el artículo 2 de la Ley autonómica 1/1984, de 19 de enero de 1984, la Administración institucional de la indicada Comunidad; empresa pública que, según prevé el artículo 116/2004, de 29 de julio, vigente a la fecha del acaecimiento de los hechos que dan origen a la reclamación de responsabilidad que examinamos, está adscrita a la Consejería de Transportes e Infraestructuras e integrada en el Consorcio Regional de Transportes de **Madrid**, creado por la citada Ley 5/1985; entidad, el Consorcio, con personalidad jurídica y patrimonio propios, y que ostenta la condición de organismo autónomo, al que corresponden las competencias previstas en el artículo 2 de la indicada Ley, entre ellas la inspección del transporte, nos lleva a considerar como no conforme a derecho la resolución recurrida por la que se declara la inadmisibilidad de la reclamación con apoyo, según puede leerse en la transcripción que de ella hacíamos en el fundamento de derecho primero de esta nuestra sentencia, en que *"... Metro de **Madrid** es una entidad de derecho privado, sometida, por tanto, a las normas del derecho civil y mercantil, y es a ella (a Metro de **Madrid**) a quien corresponde tramitar la reclamación de la recurrente" .*

Con independencia de que se equivoca la resolución recurrida al afirmar que Metro de **Madrid** es una entidad de derecho privado, en cuanto como empresa pública se califica en la Disposición Adicional Primera del Decreto Autonómico 116/2004, de 29 de julio, y así resulta de la Ley 1/1984, de 19 de enero, Reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de **Madrid**, al definir como empresas públicas *"Las sociedades mercantiles en cuyo capital sea mayoritaria la participación, directa o indirecta, de la Comunidad de **Madrid**, sus Organismos Autónomos, Entidades de Derecho Público y demás Entes Públicos"*, su carácter de Administración Pública no admite discusión en todo lo que se refiere a la prestación del servicio público de transporte a través de la red del metro, por lo que, en consecuencia, tampoco puede ofrecerla la responsabilidad de la Administración cuando deriva, como es el caso, del funcionamiento del servicio.

La constitución de la sociedad anónima fue la fórmula adoptada para conseguir una mayor eficacia administrativa, pero no por ello permite eludir el régimen específico de la responsabilidad patrimonial de la Administración, en huida del derecho administrativo, y mucho menos tras las reformas normativas emprendidas por la Ley Orgánica 6/1998, modificativa del artículo 9.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, y por la Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre, modificativa del artículo 2.e) de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, que tratan de evitar lo que se conoce con el nombre de *"peregrinaje jurisdiccional"*.

La prestación del servicio de transporte de viajeros por las líneas del metro es, sin discusión, un servicio público que proporciona la Administración, con independencia de que lo facilite valiéndose de la creación, en aras



de conseguir una mayor eficacia, de una sociedad anónima pública, cuyo capital y estructura responde a las características propias de los entes institucionales.

Pues bien, al ser en el momento de la prestación del servicio cuando se produce el accidente que origina la reclamación y, precisamente, en las instalaciones o infraestructuras que la Administración ha dotado como soporte necesario para prestar aquél en las condiciones debidas, mal puede aceptarse como doctrina correcta la que se recoge en la resolución recurrida y que se asume en la sentencia de contraste, debiéndose advertir que la producción del accidente en aquellas instalaciones e imputándose a un defectuoso estado de las mismas, impide en todo caso entender que los daños y perjuicios cuya reparación se reclama derivan de una relación de derecho privado, en cuanto las instalaciones o infraestructuras en los que se prestan los servicios públicos se integran en el significado propio de éstos.

Recordemos que el artículo 2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, bajo el epígrafe "Ámbito de aplicación", expresa en el apartado 1 que "Se entiende a los efectos de esta Ley por Administraciones Públicas: a) La Administración General del Estado. b) Las Administraciones de las Comunidades Autónomas. c) Las Entidades que integran la Administración Local", y en el apartado 2 que "Las Entidades de Derecho Público con personalidad jurídica propia vinculadas o dependientes de cualquiera de las Administraciones Públicas tendrán asimismo la consideración de Administración Pública. Estas entidades sujetarán su actividad a la presente Ley cuando ejerzan potestades administrativas, sometiéndose en el resto de su actividad a lo que dispongan sus normas de creación".

QUINTO.- La desestimación del recurso conlleva la imposición de las costas a la parte recurrente (artículo 139.2 LRJCA), si bien, en atención a la complejidad del tema de debate, y haciendo uso de la facultad que al Tribunal confiere el apartado 3 del indicado artículo, se fija como cuantía máxima a reclamar por la parte recurrida que formuló oposición, por todos los conceptos, la cantidad de 4.000 euros.

FALLAMOS

NO HA LUGAR al recurso de casación para unificación de doctrina interpuesto por la representación procesal de la COMUNIDAD DE **MADRID** contra la Sentencia de fecha 27 de diciembre de 2012, dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de **Madrid**, Sección Décima, en el recurso contencioso administrativo nº 433/10 ; con imposición de las costas a la parte recurrente en los términos establecidos en el fundamento de derecho quinto de la presente resolución.

Así por esta nuestra sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos D. Octavio Juan Herrero Pina D^a. Margarita Robles Fernandez D. Juan Carlos Trillo Alonso D. Jose Maria del Riego Valledor D. Wenceslao Francisco Olea Godoy D. Diego Cordoba Castroverde D^a. Ines Huerta Garicano

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada ha sido la anterior sentencia por el Excmo. Sr. Magistrado Ponente D. **Juan Carlos Trillo Alonso**, estando la Sala celebrando audiencia pública en el mismo día de su fecha, de lo que, como Secretario, certifico.