



Roj: **STSJ M 2197/2019 - ECLI:ES:TSJM:2019:2197**

Id Cendoj: **28079330022019100109**

Órgano: **Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **2**

Fecha: **06/03/2019**

Nº de Recurso: **1131/2017**

Nº de Resolución: **176/2019**

Procedimiento: **Recurso de apelación**

Ponente: **JOSE RAMON CHULVI MONTANER**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SJCA, Madrid, núm. 10, 20-10-2017 ,
STSJ M 2197/2019**

Tribunal Superior de Justicia de Madrid

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Segunda C/ General Castaños, 1 , Planta 1 - 28004

33010280

NIG: 28.079.00.3-2016/0025605

RECURSO 1131/2017

SENTENCIA NÚMERO 176/2019

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE MADRID

SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO

SECCION SEGUNDA

Ilustrísimos señores :

Presidente.

D. José Daniel Sanz Heredero

Magistrados:

D. José Ramón Chulvi Montaner

D^a. María Soledad Gamo Serrano

D^a. Natalia de la Iglesia Vicente

En la Villa de Madrid, a seis de marzo de dos mil diecinueve.

Vistos por la Sala, constituida por los Señores del margen, de este Tribunal Superior de Justicia, los autos de recurso de apelación número 1131/2017, interpuesto por el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID, representado y dirigido por el Letrado de sus Servicios Jurídicos, contra la sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 10 de Madrid, de fecha 20 de octubre de 2017 , dictada en autos de procedimiento ordinario 482/2016. Ha sido parte apelada UNAUTO VTC, representada por el Procurador D. Ignacio Batlló Ripoll y dirigida por el Letrado D. José Andrés Díez Herrera.



ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El día 20 de octubre de 2017, el Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 10 de Madrid en los autos de procedimiento ordinario 482/2016, dictó sentencia por la que se fallaba:

"Que debo estimar y estimo el recurso contencioso-administrativo 482/2016 interpuesto por la representación y defensa de la mercantil contra el Decreto nº 888, de 27 de diciembre de 2016 de la Delegada del Área de Gobierno, de Medio Ambiente, y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid por el que se adoptan en la ciudad de Madrid las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento previstas en el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de Alta Contaminación por dióxido de nitrógeno, aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de enero de 2016, en un determinado periodo temporal, en cuanto a las limitaciones y restricciones de circulación aplicadas al transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de dicho Decreto, declarando, a estos efectos de prevención de la contaminación por dióxido de nitrógeno, que los vehículos de arrendamiento con conductor pueden circular en las mismas condiciones que el servicio de taxi realizado en automóviles de turismo con aparato taxímetro. Con condena en costas".

SEGUNDO.- Por escrito presentado el día 15 de noviembre de 2017, el Ayuntamiento de Madrid interpuso recurso de apelación contra la citada sentencia formulando los motivos de impugnación frente a la resolución recurrida y terminó solicitando en su día, previos los trámites legales se dictara sentencia por la que se estime el recurso de apelación y con revocación de la sentencia apelada, declare ajustado a derecho el acto administrativo recurrido, con imposición de costas a la mercantil recurrente-apelada.

TERCERO.- Por diligencia de ordenación se admitió a trámite el recurso de apelación y se acordó dar traslado del mismo a la parte apelada, presentándose por UNAUTO VTC escrito el 12 de diciembre de 2017, solicitando que se tuviera por presentada oposición al recurso de apelación interpuesto de contrario y se dicte sentencia por la que se desestime el recurso y se confirme la sentencia apelada.

CUARTO.-- Elevadas las actuaciones a este Tribunal, designado finalmente Magistrado Ponente el Ilmo. Sr. D. José Ramón Chulvi Montaner, se señaló el 28 de febrero de 2019 para la deliberación votación y fallo del recurso de apelación, fecha en que tuvo lugar.

QUINTO.- En la tramitación de este recurso se han observado las prescripciones de los artículos 80.3 y 85 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa 29/1.998.

FUNDAMENTO DE DERECHO

PRIMERO.- El recurso contencioso-administrativo tiene por objeto la impugnación del Decreto nº 888, de 27 de diciembre de 2016 de la Delegada del Área de Gobierno, de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid por el que se adoptan en la ciudad de Madrid, las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento previstas en el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de Alta Contaminación por dióxido de nitrógeno, aprobadas por acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de enero de 2016. La impugnación del recurrente se ceñía a lo relativo a su aplicación a los vehículos de arrendamiento con conductor.

La sentencia apelada estima el recurso razonando:

" De las medidas adoptadas por el Decreto se aprecia, como primera aproximación, la especial atención que ha prestado el Ayuntamiento a los taxis, y como segunda la también atención, en consonancia con su auge económico y social, al alquiler de vehículos de conductor, y si esto es así es porque ambos son un medio de transporte público y urbano de viajeros en vehículo de turismo; de hecho la similitud de servicios que se prestan por ambos se aprecia incluso en la propia denominación que al taxi se daba en anteriores ordenanzas, así la Ordenanza Reguladora del Servicio de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro de 27 de junio de 1980, y en las modificaciones introducidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre y por la Ley 9/2013, de 4 de julio.

Partiendo de esta similitud de servicios, debe señalarse que el Ayuntamiento en su contestación a la demanda confunde y mezcla servicios con tipos de vehículos, en especial los "no contaminantes", por cuanto una cosa es el servicio de transporte realizado a través de taxis o del alquiler de vehículos con conductor, y otra cosa son los vehículos "eco", por cuanto que los vehículos no contaminantes pueden prestar el servicio de transporte tanto con la modalidad de taxis, lo que llama el Ayuntamiento ecotaxi, como a través del alquiler de vehículos con conductor. Sentado lo anterior, y desestimando con ello las alegaciones del Letrado Consistorial en ese sentido, lo prioritario en el Decreto impugnado debe ser restablecer la calidad del aire, siendo ésta la única justificación de las medidas restrictivas, de ahí también que en el escenario 4 no se restrinja la circulación de ecotaxis, y siendo esto así, admitiéndose excepciones por el Ayuntamiento, estando dentro de esas excepciones los taxis, y habiéndose equiparado los mismos a los en el escenario 2, no se alcanza a comprender porqué esa



igualdad de trato desaparece en los escenarios 3 y 4 cuando los principios que en este caso, como en toda limitación de derechos, deben regir la actuación administrativa son los de excepcionalidad, proporcionalidad, necesidad y mínima intervención, y la propia Ley en su exposición de motivos viene a equiparar el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor, regidas ambas por autorización y la garantía de concurrencia competitiva. Además, la prioridad deber ser eliminar a los vehículos más contaminantes, tal y como reconoce el Ayuntamiento cuando en el escenario 4 permite circular a los ecotaxis, en lógico seguimiento de la normativa de la Unión Europea, Euro 5 y Euro 6, en materia anticontaminante para todos vehículos, y cuando el RD 1211/1990, de 28 de septiembre, artículo 181, establece para los vehículos de alquiler con conductor limitaciones de antigüedad, fomentando el uso de combustibles alternativos.

Siendo esto así, no apreciándose diferencias, a los efectos contaminantes aquí debatidos, en el servicio público de transporte que prestan los taxis y los vehículos de alquiler con conductor, no están justificadas las diferencias de trato que se contienen en el Decreto de 27 de diciembre de 2016.

En consecuencia, por todo lo expuesto, procede estimar el presente recurso contencioso-administrativo declarando la nulidad del Decreto nº 888, de 27 de diciembre de 2016 de la Delegada del Área de Gobierno, de Medio Ambiente, y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid por el que se adoptan en la ciudad de Madrid las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento previstas en el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de Alta Contaminación por dióxido de nitrógeno, aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de enero de 2016, en un determinado periodo temporal, en cuanto a las limitaciones y restricciones de circulación aplicadas al transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de dicho Decreto, declarando, a estos efectos de prevención de la contaminación por dióxido de nitrógeno, que los vehículos de arrendamiento con conductor pueden circular en las mismas condiciones que el servicio de taxi realizado en automóviles de turismo con aparato taxímetro".

SEGUNDO.- El Ayuntamiento de Madrid apela la sentencia alegando la indebida aplicación del régimen jurídico de la normativa aplicable al servicio de autotaxis y al servicio de arrendamiento de vehículos con conductor. Motivada justificación del diferente trato dado a uno y otro tipo de servicios, en las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento adoptadas en el Decreto recurrido. Considera que existe una plena justificación de las diferencias de trato que se contienen en el Decreto impugnado, en el servicio público de transporte que prestan los taxis y los vehículos de alquiler con conductor, precisamente con base en los efectos contaminantes de los vehículos que prestan uno y otro servicio, para lo que, aunque no constituye el objeto del recurso, conviene tener presente su diferente régimen jurídico.

Expone que el taxi y los VTC presentan características comunes, como afirma la sentencia apelada, pero se someten en diversos ámbitos y en particular en la materia de las características medioambientales de los vehículos utilizados, a un diferente régimen jurídico regulador, con evidentes consecuencias medio ambientales. Así, a diferencia del taxi, las características que al cumplir la flota de vehículos VTC no se regula por el Ayuntamiento de Madrid que, por tanto, no puede incidir en la composición de dicha flota en defensa de la salud de la población. A diferencia el taxi, no se recogen especificaciones medioambientales concretas para los vehículos VTC, sino características de potencia mínima y longitud, así como de antigüedad ligada a la potencia del vehículo, que son precisamente contrarias a los criterios ambientales que se emplean habitualmente para garantizar la minimización de emisiones de los vehículos.

Añade que, con el resultado de esta desigual regulación y a diferencia de la afirmación contenida en la sentencia apelada, se aprecian diferencias, a los efectos contaminantes aquí debatidos, en el servicio público de transporte que prestan los taxis de los vehículos de alquiler con conductor, por lo que entiende que están razonablemente justificadas las diferencias de trato que se contienen en el Decreto impugnado.

La parte apelada se opone al recurso argumentando la correcta interpretación jurídica contenida la sentencia de instancia. Considera que no está justificada la diferencia de trato a los vehículos de arrendamiento con conductor respecto del taxi, en las medidas limitativas del tráfico por motivos medioambientales.

TERCERO.- Para resolver el motivo de la apelación debemos destacar el contenido del Decreto impugnado. Concretamente y en lo que ahora nos importa, es decir, las posibles diferencias de trato entre los vehículos auto taxi y los vehículos VTC, debemos destacar lo siguiente:

-En el escenario 2 se permite el estacionamiento en el interior de la M-30, en horario SER, de los autotaxis que estén de servicio y su conductor esté presente y los vehículos de alquiler de servicio público de alquiler de servicio público con conductor, en idénticas condiciones.

-Para el escenario 3, se restringe la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M 30), del 50% de todos los vehículos, con una serie de excepciones entre las que no se incluyen expresamente ni los autotaxi ni los vehículos de alquiler de servicio público con conductor. La restricción de la circulación

de vehículos dispuesta en ese escenario, se efectuará mediante distinción por matrículas: pudiendo circular en días para los vehículos cuya matrícula acabe en número par y en días impares aquellos vehículos cuya matrícula acabe en número impar. No obstante, se añade un punto segundo en donde se dice: *"Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto ecotaxis y euro taxis, en el interior de la almendra central (área interior de la M-30), pudiendo estos vehículos estacionar en las plazas azules del SER, además de en sus paradas habituales, a la espera de viajeros"* .

-Por último, para el escenario 4, además de establecerse las medidas previstas para los escenarios 1, 2 y 3, se añade la restricción de la circulación por la M- 30 del 50% de los vehículos, de acuerdo con el criterio de distinción en matrículas pares e impares previsto en escenario 3. Y para los taxis se definen las siguientes medidas:

"2)Se restringe la circulación de taxis libres en el interior de la almendra central (área interior de la M-30), excepto Ecotaxis y Eurotaxis.

Los vehículos autotaxi, que no pertenezcan a las categorías excepcionadas, no podrán circular en vacío para captar clientes. Si acceden o salen de la zona de restricción del interior de la M30, sin prestar ningún servicio contratado y en vacío, deberán llevar tanto el taxímetro como el módulo luminoso apagado y no podrán captar viajeros.

Los vehículos autotaxi sin pasajeros que atiendan servicios contratados a través de radioemisoras o medios telemáticos con origen o destino a la almendra central solo podrán circular en posición de ocupado, exhibiendo en el módulo luminoso la tarifa que corresponda y con la luz verde apagada.

Aquellos vehículos autotaxi, que no pertenezcan a las categorías excepcionadas, que deseen captar viajeros en el interior de la almendra central deberán permanecer estacionados, a la espera de viajeros, con la luz verde encendida.

Durante la aplicación de esta medida, los lugares de espera habilitados para captar viajeros serán, además de las paradas de taxi habituales, los espacios libres de las plazas azules del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)" .

Como se puede observar en los escenarios 1 y 2 ninguna diferencia de trato se advierte en relación con los autotaxis y los vehículos VTC. En el escenario 3, en principio tampoco parecería haber una diferencia de trato dado que ni los autotaxis ni los vehículos VTC se encuentran expresamente dentro de las excepciones contempladas para la circulación en el interior de la almendra central. Ahora bien, de esa regulación parece desprenderse que en el escenario 3 pueden circular los vehículos autotaxi pero no así los VTC pues así se deduce del punto segundo del escenario 3 en el que se dice que se recomienda la no circulación de taxis libres excepto ecotaxis y euro taxis en el interior de la almendra central, previsión que no tendría mucho sentido si no fuera porque los auto taxis quedaban excluidos de la prohibición de circulación establecida en el escenario 3.

En el escenario 4 también se aprecia una diferencia de trato respecto de los vehículos autotaxi de los vehículos V TC en cuando a la restricción a la circulación.

Pues bien tal y como dice la sentencia apelada no se advierte justificación suficiente para esa diferencia de trato. Hemos de partir de la consideración que no es objeto de este procedimiento analizar el diferente régimen jurídico del servicio de transporte público por medio de vehículos autotaxi, del servicio de transporte público prestado por vehículos VTC. El amparo normativo del Decreto impugnado tiene su base exclusivamente en razones medioambientales, no siendo objeto de este procedimiento, ni puede serlo del Decreto impugnado, establecer medidas regulatorias de la prestación de uno y otro servicio. Hemos de partir de la consideración, no discutida por el Ayuntamiento, que tanto los vehículos autotaxi como los vehículos VTC prestan el mismo servicio de transporte público. Por ello, lo que debemos analizar es si existen motivos razonables medioambientales para no regular las mismas condiciones de restricciones de tráfico a ambos tipos de vehículos.

CUARTO .- El Decreto ahora impugnado adopta medidas previstas en el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno aprobado por la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 21 de enero de 2016 y dicho Decreto cita al marco normativo que ampara las medidas que ordena, concretamente la Ley 34/2007, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, así como el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local ; el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico , Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. También señala el Decreto impugnado que con fundamento en las nuevas consideraciones medioambientales de la citada legislación y la conveniencia de regular los aspectos medioambientales en la Ordenanza de Circulación, por acuerdo del Pleno 25 de mayo de 2016, se aprobó la modificación de la



Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid. Dicha modificación, entre otras cuestiones, incorpora un nuevo artículo 88 bis, en el que se regulan de forma expresa las medidas de restricción del tráfico del estacionamiento de vehículos en las vías públicas urbanas por motivos medioambientales.

Del marco anterior, se revela que todas las medidas de restricción del tráfico adoptadas en el Decreto impugnado deben ir dirigidas a reducir los niveles de contaminación por razones medio-ambientales, por lo que la diferencia de trato entre los vehículos autotaxi y los vehículos VTC debería, para ser considerada razonable, estar amparada en razones ambientales y no en otras.

Pues bien esas razones medioambientales, en lo referente al diferente trato dispensado a los vehículos autotaxi y a los vehículos VTC en el Decreto impugnado, concretamente en los escenarios 3 y 4, no se aprecian como debidamente justificadas, como acertadamente resalta la sentencia apelada.

Alega el Ayuntamiento en su recurso apelación que existe una plena justificación de las diferencias de trato que se contienen en el Decreto impugnado en el servicio público de transporte que prestan los taxis y los vehículos de alquiler con conductor, precisamente con base en los efectos contaminantes de los vehículos que prestan uno y otro servicio. Esta alegación del Ayuntamiento no puede acogerse pues carece de base probatoria alguna la afirmación de que exista diferencia en los efectos contaminantes de los vehículos autotaxi y de los vehículos VTC. La circunstancia relativa a que la regulación del transporte mediante vehículos autotaxi y mediante vehículos de alquiler con conductor, corresponda diferentes Administraciones, no ampara una diferencia de trato en la adopción de medidas de restricción del tráfico en base a razones puramente ambientales pues como, como ya hemos dicho antes, no hay prueba alguna sobre un mayor efecto contaminante de los vehículos de alquiler respecto de los vehículos autotaxi.

Aduce el Ayuntamiento en apoyo de su afirmación, que desde el 1 de enero de 2015 no se autoriza la sustitución de vehículos taxi por otros cuyas emisiones sean superiores a 160 g/km. de CO₂ y 80 mg/km. de NO_x y que ello no es exigible a los VTC. A esta afirmación hay que responder que ello no significa que, a fecha del Decreto impugnado, el parque de auto taxis y de VTC fuera diferente en cuanto a las emisiones contaminantes. También alega el Ayuntamiento que el 31 de octubre de 2017 el Pleno del mismo Ayuntamiento aprobó por unanimidad el proyecto modificación de la Ordenanza del Taxi señalando disponiendo que a partir del uno enero de 2018 todos los vehículos que se adquieran para prestar servicio de taxi, excepto los euro taxis, deberán ser ecológicos, es decir, tendrán que tener etiqueta "ECO" o "CERO" emisiones de la Dirección General de Tráfico. Esta afirmación tampoco puede servir para probar la afirmación del mayor efecto contaminante de los vehículos VTC respecto a los vehículos autotaxi pues no hay que olvidar que el Decreto recurrido es de fecha 27 de diciembre de 2016, es decir anterior a la fecha de 1 de enero 2018 en la que el Ayuntamiento dice que se va a exigir que todos los vehículos que se adquieran para prestar servicio de taxi deberán ser ecológicos. Además ello no implica que a fecha del Decreto recurrido haya diferencias a efectos contaminantes entre el parque real de los vehículos autotaxi y de los vehículos VTC.

Señala también el Ayuntamiento que diferencia del taxi, las características que ha de cumplir la flota de vehículos VTC no se regula por Ayuntamiento y, por tanto, no puede incidir en la composición de dicha flota en defensa de la salud de la población e incluso señala que las características que el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, concretamente su artículo 181.2, se refiere a los requisitos que deben cumplir los vehículos VTC, son precisamente contrarias a los criterios ambientales. Estas alegaciones no pueden acogerse dado que la circunstancia de que la regulación de las características de los vehículos VTC no sea competencia del Ayuntamiento no significa que dichos vehículos tengan mayor efecto contaminante que los autotaxi y tampoco hay prueba alguna que las características de los vehículos VTC sean diferentes en cuanto a las emisiones que los vehículos autotaxi.

Es más, el artículo 88 bis de la entonces vigente Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, incorporado por Acuerdo del Pleno de 25 de mayo de 2016, que aprobó la modificación de la Ordenanza de movilidad para la ciudad de Madrid, artículo precisamente invocado en el Decreto ahora impugnado, ampara la implantación por motivos medioambientales de medidas extraordinarias y temporales de restricción total o parcial del tráfico; de prohibición de estacionamiento de vehículos y de limitación de la velocidad dentro término municipal de Madrid. Y en su apartado 4 dispone que la Junta de Gobierno podrá excepcionar de la aplicación de las medidas a una serie de vehículos, regulando entre ellos (apartado m), "los autotaxi que estén en servicio y su conductor esté presente y los vehículos de alquiler de servicio público con conductor, en idénticas condiciones". Es la propia Ordenanza de Movilidad vigente en la fecha del Decreto impugnado la que, a la hora de regular la posibilidad de excepcionar de la aplicación de las medidas de restricción del tráfico a los vehículos autotaxi y a los vehículos de alquiler de servicio público con conductor, dispone que sea en "idénticas condiciones".



En definitiva no se aprecian razones medioambientales que justifiquen la diferencia de trato entre los vehículos autotaxi y los vehículos V TC, que se establece en los escenarios 3 y 4 del Decreto impugnado.

Tiene señalado el Tribunal Supremo en sentencia de 18 de febrero de 2013, recurso 736/2011 que:

<< Como recuerda el Fiscal, el derecho fundamental de igualdad del artículo 14 de la Constitución , cuya vulneración denuncia la recurrente, prohíbe toda desigualdad que carezca de justificación objetiva y razonable, siendo condición para la apreciación de tal circunstancia, la de que se ofrezca un término de comparación que permita ilustrar la desigualdad que se denuncia (STS 26/2/2002, Rec.Cas. 653/1988), habiendo destacado el Tribunal Constitucional que el citado precepto constitucional configura el principio de igualdad ante la Ley como un derecho subjetivo de los ciudadanos, evitando los privilegios y las desigualdades discriminatorias entre aquéllos, siempre que se encuentren dentro de las propias situaciones de hecho, a las que deben corresponder un tratamiento jurídico igual, pues en tales supuestos la norma debe ser idéntica para todos, comprendiéndolos en sus disposiciones y previsiones con la misma concesión de derechos que eviten las desigualdades, pues de no actuarse legislativamente de tal manera surgiría un tratamiento diferenciado a causa de una conducta arbitraria, o al menos no debidamente justificada del poder público legislativo. Sólo le resulta posible al legislador, en adecuada opción legislativa, establecer para los ciudadanos un trato diferenciado cuando tenga que resolver situaciones diferenciadas fácticamente, con mayor o suficiente intensidad, que requieren en su solución -por su mismo contenido- una decisión distinta, pero a tal fin resulta indispensable que exista una justificación objetiva y razonable, de acuerdo con criterios y juicios de valor generalmente aceptados, cuya exigencia deba, aplicarse en relación con la finalidad y efectos de la medida considerada, debiendo estar presente por ello una razonable relación de proporcionalidad entre los medios empleados y la finalidad perseguida y dejando, en definitiva, al legislador con carácter general la apreciación de situaciones distintas que sea procedente diferenciar y tratar desigualmente, siempre que su acuerdo no vaya contra los derechos y libertades protegidos en los artículos 53.1 y 9.3 de la Constitución ni sea irrazonada (STC 75/1983)>>.

En el presente caso y como hemos visto antes, no hay una justificación objetiva razonable de la diferencia de trato dispensada en el Decreto impugnado a los vehículos VTC respecto de los auto taxis en los escenarios 3 y 4, pues esa diferencia de trato no responde a criterios objetivos basados en razones medioambientales que son las que justifican las medidas adoptadas en el Decreto, lo que nos debe llevar a desestimar el recurso de apelación, confirmando la sentencia apelada en todos sus términos.

QUINTO .- De conformidad con el artículo 139 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso en segunda instancia se impondrán las costas al recurrente si se desestima totalmente el recurso, salvo que el órgano jurisdiccional, razonándolo debidamente, aprecie la concurrencia de circunstancias que justifiquen su no imposición. En el presente caso, al desestimarse la apelación las costas deben imponerse al Ayuntamiento apelante, si bien con la limitación de los honorarios del Letrado de la parte apelada a un máximo de 1500 €, atendida la complejidad del asunto y la actividad desplegada en la apelación, más los derechos de Procurador que correspondan.

VISTOS.- Los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación.

FALLAMOS

Que DESESTIMAMOS el recurso de apelación interpuesto por el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID contra la sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 10 de Madrid, de fecha 20 de octubre de 2017 , dictada en autos de procedimiento ordinario 482/2016; con imposición de las costas de la apelación al apelante, con la limitación señalada en el FD QUINTO de esta sentencia.

Notifíquese la presente resolución a las partes en legal forma, haciéndoles saber que la misma es susceptible de recurso de casación que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de 30 días contados desde el siguiente al de su notificación; en el escrito de preparación del recurso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , justificando el interés casacional objetivo que se pretenda.

Dicho depósito habrá de realizarse mediante el ingreso de su importe en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones de esta Sección, cuenta-expediente nº 2612-0000-85-1131-17 (Banco de Santander, Sucursal c/ Barquillo nº 49), especificando en el campo **concepto** del documento Resguardo de ingreso que se trata de un "Recurso" 24 Contencioso-Casación (50 euros). Si el ingreso se hace mediante transferencia bancaria, se realizará a la cuenta general nº 0049-3569-92-0005001274 (IBAN ES55-0049-3569 9200 0500 1274) y se consignará el número de cuenta-expediente 2612-0000-85-1131-17 en el campo "Observaciones" o "Concepto de la transferencia" y a continuación, separados por espacios, los demás datos de interés.

Así, por esta nuestra sentencia, juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.



D. José Daniel Sanz Heredero D. José Ramón Chulvi Montaner
D^a María Soledad Gamo Serrano D^a. Natalia de la Iglesia Vicente

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ