



Roj: **STS 189/2018 - ECLI:ES:TS:2018:189**

Id Cendoj: **28079130032018100021**

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

Sede: **Madrid**

Sección: **3**

Fecha: **29/01/2018**

Nº de Recurso: **1225/2017**

Nº de Resolución: **115/2018**

Procedimiento: **Recurso de Casación Contencioso-Administrativo (L.O. 7/2015)**

Ponente: **MARIA ISABEL PERELLO DOMENECH**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **STSJ M 13169/2016,**

**ATS 4977/2017,**

**STS 189/2018**

## **TRIBUNAL SUPREMO**

**Sala de lo Contencioso-Administrativo**

**Sección Tercera**

**Sentencia núm. 115/2018**

Fecha de sentencia: 29/01/2018

Tipo de procedimiento: R. CASACION

Número del procedimiento: **1225/2017**

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 16/01/2018

Ponente: Excm. Sra. D.<sup>a</sup> María Isabel Perello Domenech

Procedencia: T.S.J.MADRID CON/AD SEC.8

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Aurelia Lorente Lamarca

Transcrito por: BPM

Nota:

R. CASACION núm.: **1225/2017**

Ponente: Excm. Sra. D.<sup>a</sup> María Isabel Perello Domenech

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Aurelia Lorente Lamarca

## **TRIBUNAL SUPREMO**

**Sala de lo Contencioso-Administrativo**

**Sección Tercera**

**Sentencia núm. 115/2018**

Excmos. Sres. y Excm. Sra.

D. Pedro Jose Yague Gil, presidente



D. Eduardo Espin Templado

D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat

D. Eduardo Calvo Rojas

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

D. Jose Maria del Riego Valledor

D. Angel Ramon Arozamena Laso

En Madrid, a 29 de enero de 2018.

Esta Sala ha visto constituida la sección tercera por los magistrados al margen relacionados, el recurso de casación número **1225/2017**, interpuesto por el Letrado de la COMUNIDAD DE MADRID, contra la sentencia de fecha 17 de noviembre de 2016, dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el recurso número 160/2015, sobre petición de 10 autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor en la Comunidad de Madrid. Se ha personado como recurrido el Abogado del Estado en la representación que ostenta de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO; y a DRIVEME SL representado por el Procurador D. Ignacio Maria Batllo Ripoll.

Ha sido ponente la Excm. Sra. D.<sup>a</sup> Maria Isabel Perello Domenech.

### ANTECEDENTES DE HECHO

**PRIMERO.-** El procedimiento contencioso-administrativo número 160/2015, interpuesto por la COMUNIDAD DE MADRID, contra la Resolución de 29 de diciembre de 2014 desestimatoria del recurso de alzada formulada frente a la Resolución de 29 de octubre de 2014 de la Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid desestimatoria de la solicitud de 10 autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor (VTC) en el ámbito de la CAM.

La Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, dictó sentencia de fecha 17 de noviembre de 2016 cuya parte dispositiva dice textualmente:

«Que debemos estimar y estimamos el presente Recurso Contencioso Administrativo, Procedimiento Ordinario número 160/2015 formulado ante la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid por la entidad mercantil DRIVEME SL, representada por el Procurador D. Ignacio Batllo Ripoll, contra la resolución desestimatoria del recurso de Alzada formulado frente a la Resolución de 29 de octubre de 2014 de la Dirección General de transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid desestimatoria de la solicitud de 10 autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor en el ámbito de la CAM. Declaramos la disconformidad a derecho de la resolución recurrida, anulando la misma con todas las consecuencias legales inherentes a dicho pronunciamiento. Todo ello con imposición de costas procesales a la Administración demandada.»

**SEGUNDO.-** Contra la referida sentencia, la representación procesal de la COMUNIDAD DE MADRID preparó recurso de casación que fue admitido a trámite y remitidas las actuaciones al Tribunal Supremo, con emplazamiento de las partes.

Por Auto de la Sala de Admisiones de fecha 18 de mayo de 2017 se admitido a trámite, el recurso de casación, al considerar que la cuestión planteada en el recurso que presenta interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia consiste en determinar las restricciones y/o limitaciones aplicables para autorizar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, las la entrada en vigor de la Ley 9/2013 y antes de la aprobación del Reglamento del año 2015.

**TERCERO .-** En su escrito de interposición de 4 de julio de 2017, la representación de la COMUNIDAD DE MADRID, formuló el motivo de casación siguiente:

Único.- por infracción del artículo 48 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, según la modificación operada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, en relación con el artículo 181 del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y artículo 14 de la orden FOM/36/2008, de 9 de enero, así como de la jurisprudencia relativa a la incidencia de la Ley 9/2013, de 4 de julio.

Manifiesta que la Disposición final primera de la Ley 9/2013, de 4 de julio, conlleva la aplicación del artículo 181.2 del Reglamento de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1222/1990, de 28 de

septiembre (ROTT) y del artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, disposiciones normativas no derogadas y que no se oponen a la nueva regulación.

Suplica a la Sala dicte sentencia por la que revoque la sentencia del TSJ de Madrid, y declare que tras la entrada en vigor de la Ley 9/2013, de 4 de julio, la actuación administrativa consistente en limitar las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de la clase VTC, es ajustada a derecho.

**CUARTO.-** Dado traslado a las recurridas para oposición, el Abogado del Estado se abstiene de formular oposición.

DRIVEME SL en su escrito de 20 de septiembre de 2017, y tras las alegaciones que consideró oportunas, suplicó a la Sala dicte sentencia desestimatoria del recurso de casación, confirmando íntegramente la sentencia de instancia, con imposición de costas.

**QUINTO.-** Por Providencia de 10 de enero de 2018, la Sala acordó oír a las partes personadas para que puedan alegar sobre la incidencia que pudiera tener en el procedimiento la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 dictada en el Procedimiento Prejudicial, asunto C-434/15 .

DRIVEME SL alega que dicha sentencia no afecta a la resolución de este proceso, y el Abogado del Estado manifiesta que al haberse abstenido de formular oposición al recurso, lo procedente resulta que este trámite sea despachado por las demás partes personadas. Se tiene por precluido en el trámite a la Comunidad Autónoma de Madrid.

**SEXTO.** - Se señaló el día 16 de enero de 2018 en que ha tenido lugar, con observancia de las disposiciones legales.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.-** El presente recurso de casación **1225/2017**, lo interpone la representación procesal de la Comunidad de Madrid contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Madrid, de 17 de noviembre de 2016, en el recurso contencioso-administrativo 160/2015 .

La sentencia recurrida estima el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la entidad DRIVEME SL, anulando las resoluciones administrativas impugnadas - Resolución de 29 de diciembre de 2014 del Viceconsejero de Transportes Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, que desestimó el recurso de alzada, confirmando la resolución de 29 de octubre de 2014 del Director General de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid-, por las que se denegaba al actor la concesión de diez nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en el ámbito de la Comunidad de Madrid, solicitadas el día 15 de octubre de 2014.

**SEGUNDO.** - Los antecedentes de la sentencia impugnada son los siguientes:

DRIVEME SL presentó un escrito ante la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid con fecha 15 de octubre de 2014, en el que solicitó la concesión de 10 nuevas autorizaciones VTC, de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional.

El Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, acordó en fecha 29 de octubre de 2014, lo siguiente:

«RESUELVE denegar su solicitud conforme a lo dispuesto en el artículo 48.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres , y el artículo 14 de la Orden 36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, que imposibilita el otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito de la Comunidad de Madrid en tanto en cuanto se mantenga la situación de desproporción descrita.»

Interpuesto recurso de alzada contra dicha resolución, la Secretaría General Técnica de la Viceconsejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, mediante resolución de 29 de diciembre de 2014, resuelve desestimando el recurso de alzada y confirmando la resolución recurrida.

Interpuesto recurso contencioso-administrativo por la representación de la Comunidad de Madrid, frente a las mencionadas resoluciones, fue estimado por la sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 30 de diciembre de 2016 , que declaró la disconformidad a derecho y anuló las resoluciones administrativas impugnadas.

**TERCERO.** - Contra esta sentencia estimatoria ha interpuesto la representación procesal de la Comunidad de Madrid, el presente recurso de casación en el que articula un único motivo, en el que pone de manifiesto que la



sentencia infringe el artículo 48 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en la redacción dada por la Ley 9/2013, de 4 de julio; en relación con el artículo 181 del Reglamento de la ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre; y el artículo 14 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, así como de la jurisprudencia relativa a la incidencia de la Ley 9/2013, de 4 de julio.

Alega que como consecuencia de la trasposición de la Directiva 2006/123/CE, relativa a los servicios del mercado interior, afectada por la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, la Ley 25/2009, de 22 de diciembre suprimió o modificó los artículos 49 , 50 , 134 y otros de la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT), que constituían el título habilitante para el establecimiento de límite cuantitativos en el otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), por cuanto se oponían a la libertad de establecimiento; pero la situación cambió con la Ley 9/2013, de 4 de julio, que revitalizó al atribución a la Administración para que valorara la proporcionalidad en la concesión de licencias VTC, de acuerdo con su disposición final primera , y con la nueva redacción dada al artículo 48 de la LOTT; y, en este caso, la solicitud de autorizaciones se presentó el 15 de octubre de 2014, cuando estaba ya en vigor la Ley 9/2013 , que habilitó las restricciones cuantitativas.

Añade la parte recurrente que, de acuerdo con lo anterior, la cuestión litigiosa exige resolver si la entrada en vigor de la Ley 9/2013 revitaliza el Reglamento de la LOTT, aprobado por RD 122/1990, de 28 de septiembre, o es necesario un nuevo desarrollo reglamentario, estimando la Comunidad Autónoma recurrente que el Reglamento de la LOTT no desplegó su eficacia tras la Ley 25/2009, por carecer de soporte legal que amparara sus restricciones; ahora bien, esa pérdida de vigencia desapareció con la promulgación de la Ley 9/2013, volviendo a tener cobertura legal el desarrollo reglamentario de las restricciones.

Es importante que la solicitud de autorizaciones cuya denegación se impugna en este recurso de casación se presentó en fecha 15 de octubre de 2014, por cuya razón resulta aplicable 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, dicha ley entró en vigor el día 25 de julio de 2013, según su Disposición Final Cuarta .

A propósito de la Ley 9/2013, la sentencia impugnada dice que la entrada en vigor de la misma no altera la conclusión que se deriva de la normativa anterior (no existencia de limitaciones en el otorgamiento de autorizaciones para VTC), toda vez que el artículo 48 de dicha ley requiere y remite a un desarrollo reglamentario posterior que no se ha producido al día de la fecha.

**CUARTO** .- Esta Sala ha dictado ya varias sentencias desestimando los recursos de casación formulados contra las sentencias que anulando la denegación de autorizaciones, estimaron los recursos contencioso-administrativos y declararon el derecho de los actores al otorgamiento de aquéllas. Tales sentencias referidas a solicitudes para las que era aplicable por razones cronológicas la Ley 9/2013, de 4 de julio, son entre otras las de fecha 13 de noviembre de 2017 (recursos de casación 3100/2015 y 3542/2015), de 14 de noviembre de 2017 (casación 3923/2017), y de 16 de noviembre de 2017 (recursos de casación 3356/2015 y 3759/2015), entre otros.

En las mencionadas sentencias se resuelve sobre las solicitudes de autorizaciones presentadas cuando ya había entrado en vigor la nueva redacción del artículo 48 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres dada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, cuyo desarrollo reglamentario, que finalmente vendría dado por Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre. Y este es precisamente el caso que nos ocupa, pues, recordémoslo, la solicitud que examinamos se presentó el 15 de octubre de 2014.

En lo que aquí interesa transcribimos los razonamientos de las sentencias de 13 de noviembre de 2017 :

<<CUARTO.- El artículo 48 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres , según redacción dada por Ley 9/2013, de 4 de julio, dispone lo siguiente:

«Artículo 48.

El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello.

No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.»

Por su parte, el contenido del artículo 181.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, es el que sigue:



«Artículo 181.

[...]

2. El correspondiente Ayuntamiento podrá valorar las circunstancias externas concurrentes a la hora de emitir su informe sobre la procedencia del otorgamiento de las autorizaciones solicitadas, debiendo tenerse en cuenta la distinta naturaleza y el carácter diferenciado del arrendamiento con conductor y de los servicios de transporte en vehículos de turismo.

Cuando el correspondiente Ayuntamiento haya emitido su informe favorable y se cumplan los requisitos a que se refiere el punto anterior, el órgano competente sobre el transporte interurbano otorgará la autorización solicitada, pudiendo únicamente denegarla si existe una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en la zona en que esté situado el municipio de que se trate y los potenciales usuarios del mismo en dicha zona, o se incumple alguno de los requisitos exigibles [...].»

En fin, el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008 dispone:

«Artículo 14. Otorgamiento de las autorizaciones.

1. El órgano competente podrá denegar la autorización solicitada si existe una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en la zona en que esté situado el municipio y los potenciales usuarios del servicio.

En todo caso, se entenderá que es manifiesta la referida desproporción y que, en consecuencia, procede denegar la autorización, cuando la relación entre el número de autorizaciones de esta clase domiciliadas en la comunidad autónoma de que se trate y el de autorizaciones de transporte discrecional interurbano de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en la misma sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

No obstante, aun no concurriendo la circunstancia prevista en el párrafo anterior, cuando el órgano competente para el otorgamiento de las autorizaciones entienda que existen desajustes entre la oferta y la demanda de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor en una determinada zona, el órgano competente de la comunidad autónoma podrá elaborar aprobar un plan o programación de transporte en el que se establezcan limitaciones al otorgamiento de autorizaciones o criterios relativos a la prestación de la actividad, así como de su distribución territorial. Cuando exista dicho plan o programación, la decisión administrativa sobre el otorgamiento de las autorizaciones que hayan de domiciliarse en el territorio afectado tendrá carácter reglado, pudiendo revestir carácter negativo, únicamente, cuando se incumplía alguno de los requisitos previstos en el artículo 5 ó cuando así deba resultar de los criterios previstos en el plan [...].»

La controversia suscitada se contrae a determinar si al amparo de la previsión contenida en el artículo 48.2 que acabamos de transcribir 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 (tesis que sostiene la resolución impugnada y mantenida por la Comunidad de Madrid en el curso del proceso), 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 omnibus), dejó privadas de todo respaldo y cobertura 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 finalmente tuvo lugar por Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre (tesis de la parte demandante).

Como antes hemos visto -sirva de muestra el fragmento que hemos transcrito de la sentencia de 27 de enero de 2014 (casación 5892/2011), luego reproducido en sentencias de 29 de enero de 2014 (casación 105/2012), 13 de febrero de 2015 (casación unificación de doctrina 2076/2014), 21 de enero de 2016 (casación 134/2014) y en otras sentencias que antes hemos citado- esta Sala ha declarado 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 Ordenamiento 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 ( artículo 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 Terrestres, 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 reglamentaria 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 limitaciones no se contempla de forma amplia sino acotada, esto es, "(...) cuando la oferta de transporte público de viajeros de 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 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 establece 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 desarrollada 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.

Así las cosas, no cabe aceptar que los artículos 181.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobados 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 el 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 Real Decreto 1211/1990 como la Orden FOM/36/2008 son anteriores en el tiempo a esas las 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.

El desarrollo reglamentario previsto en el artículo 48.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres redactado por Ley 9/2013 se produjo finalmente, como sabemos, por Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre. Pero no procede que entremos a examinar aquí el contenido de sus disposiciones ni su acomodo



a las normas legales antes señaladas, pues es claro que el citado Reglamento no es aplicable *ratione temporis* al caso que nos ocupa. >>

Por las razones expuestas anteriormente, que son plenamente trasladables al supuesto aquí examinado, procede desestimar el recurso de casación interpuesto por la Comunidad de Madrid, y confirmar la sentencia de instancia que estima el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la mercantil DRIVEME SL, y anula las resoluciones administrativas impugnadas, declarando el derecho de dicha entidad al otorgamiento de las diez nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor solicitadas.

**QUINTO.-** De acuerdo con esa interpretación, debe declararse no haber lugar al recurso de casación. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 93.4 y 139 de la Ley reguladora de esta Jurisdicción, entendemos que no procede la imposición de las costas de casación a ninguna de las partes, debiendo abonar cada una las causadas a su instancia y las comunes por mitad, manteniendo, en cuanto a las costas del proceso de instancia el pronunciamiento de la Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Vistos los preceptos y jurisprudencia citados, así como los artículos 86 a 95 de la Ley de esta Jurisdicción.

## FALLO

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

**PRIMERO.-** NO HA LUGAR al recurso de casación **1225/2017** interpuesto por el Letrado de la COMUNIDAD DE MADRID, contra la sentencia de fecha 17 de noviembre de 2016, dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el recurso número 160/2015, que confirmamos.

**SEGUNDO.-** Sin imponer las costas derivadas del recurso de casación y manteniendo, en cuanto a las costas del proceso de instancia el pronunciamiento de la sentencia recurrida.

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

Así se acuerda y firma.

.-Pedro Jose Yague Gil.- Eduardo Espin Templado.- Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat.- Eduardo Calvo Rojas.- Maria Isabel Perello Domenech.- Jose Maria del Riego Valledor.- Angel Ramon Arozamena Laso.- Rubricado.-

**PUBLICACIÓN.-** Leída y publicada fue la anterior sentencia por la Magistrada Ponente Excm. Sra. D<sup>a</sup>. Maria Isabel Perello Domenech, estando constituida la Sala en audiencia pública de lo que, como Letrada de la Administración de Justicia, certifico.