



Roj: **STS 193/2018 - ECLI:ES:TS:2018:193**

Id Cendoj: **28079130032018100022**

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

Sede: **Madrid**

Sección: **3**

Fecha: **24/01/2018**

Nº de Recurso: **276/2016**

Nº de Resolución: **80/2018**

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

Ponente: **JOSE MANUEL BANDRES SANCHEZ-CRUZAT**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **STSJ PV 2915/2016,**  
**ATS 4482/2017,**  
**STS 193/2018**

## **TRIBUNAL SUPREMO**

**Sala de lo Contencioso-Administrativo**

**Sección Tercera**

**Sentencia núm. 80/2018**

Fecha de sentencia: 24/01/2018

Tipo de procedimiento: R. CASACION

Número del procedimiento: **276/2016**

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 16/01/2018

Ponente: Excmo. Sr. D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat

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

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

Transcrito por: ELC

Nota:

R. CASACION núm.: **276/2016**

Ponente: Excmo. Sr. D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat

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

## **TRIBUNAL SUPREMO**

**Sala de lo Contencioso-Administrativo**

**Sección Tercera**

**Sentencia núm. 80/2018**

Excmos. Sres. y Excma. 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 24 de enero de 2018.

Esta Sala ha visto el recurso de casación registrado bajo el número **276/2016**, interpuesto por el procurador don Manuel Francisco Ortiz de Apodaca García, en representación de la DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA, bajo la asistencia letrada de don Jorge Alciturri Imaz, contra la sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 1 de septiembre de 2016, que estimó el recurso contencioso-administrativo número 342/2015, formulado por la representación procesal de la mercantil VTC SERVICIOS BILBAO, S.L. contra la Orden Foral 2778/2015, de 11 de junio, del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia, que desestimó el recurso de alzada planteado contra la precedente resolución del Director General de Transportes de 30 de marzo de 2015, que denegó la solicitud de diez nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Ha sido parte recurrida la mercantil VTC SERVICIOS BILBAO, S.L., representada por el procurador don Ignacio María Batlló Ripoll, bajo la dirección letrada de don José Andrés Díez Herrera.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat.

#### ANTECEDENTES DE HECHO

**PRIMERO.-** En el proceso contencioso-administrativo número 342/2015, la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco dictó sentencia el 1 de septiembre de 2016, cuyo fallo dice literalmente:

«ESTIMAMOS el recurso contencioso-administrativo nº 342/15 interpuesto por la representación procesal de "VTC SERVICIOS, S.L." contra la Orden Foral nº 2778/2015, de 11 de junio, del departamento de obras públicas y transportes de la Diputación Foral de Bizkaia, desestimatoria del recurso de alzada presentado frente a la resolución de 30 de marzo de 2104, del Director General de Transportes, que deniega la solicitud de diez autorizaciones de transporte para vehículos de arrendamiento con conductor de ámbito nacional (VTC-N), y declaramos disconforme a derecho y anulamos en lo necesario dicha resolución, con el alcance que se deriva del último párrafo del F.J. tercero de la presente, sin hacer especial imposición de costas.».

**SEGUNDO.-** Contra la referida sentencia preparó la representación procesal de la DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA recurso de casación, que la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco tuvo por preparado mediante Auto de 5 de diciembre de 2016 que, al tiempo, ordenó remitir las actuaciones al Tribunal Supremo, previo emplazamiento de los litigantes.

**TERCERO.-** Recibidas las actuaciones y personadas las partes, la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, dictó Auto el 4 de mayo de 2017, cuya parte dispositiva dice literalmente:

«1º) Admitir el recurso de casación nº **276/2016** interpuesto por la Diputación Foral de Vizcaya contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco nº 358/2016 de 1 de septiembre de 2016 (recurso núm. 342/2015).

2º) Declarar que la norma jurídica que *en principio* debe ser objeto de interpretación es el artículo 48. 2 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, y que la cuestión que reviste interés casacional objetivo consiste en dilucidar si las limitaciones que recoge, para la actividad consistente en alquiler de vehículos con conductor, resultan de aplicación conforme al desarrollo reglamentario anterior (ROTT y Orden/FOM/36/2008) o, si bien, su vigencia y aplicación se encuentra supeditadas al desarrollo reglamentario al que remite la Disposición final Primera de la Ley 9/2013, de 4 de julio (RD 1057/2015, 20 noviembre, y la Orden FOM/2799/2015, 18 noviembre).

3º) Se ordena publicar este auto en la página web del Tribunal Supremo.

4º) Comunicar inmediatamente a la Sala de instancia la decisión adoptada en este auto.



5º) Para la sustanciación del recurso, remítanse las actuaciones a la Sección tercera de esta Sala Tercera, a la que corresponde con arreglo a las normas sobre reparto de asuntos.».

**CUARTO** .- Por diligencia de ordenación de 31 de mayo de 2017, se acuerda que, recibidas las presentes actuaciones procedentes de la Sección Primera de esta Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, y una vez transcurra el plazo de treinta días que el artículo 92.1 de la Ley de esta Jurisdicción establece para la presentación del escrito de interposición del recurso de casación, se acordará. El procurador don Manuel Francisco Ortiz de Apodaca García, en representación de la DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA, presentó escrito de interposición del recurso de casación el 2 de junio de 2017, en el que tras exponer los motivos de impugnación que consideró oportunos, lo concluyó con el siguiente SUPPLICO:

« Que habiendo presentado este escrito, con sus copias, se sirva admitirlo, y, en su virtud, me tenga por personada y parte, y tenga por **INTERPUESTO RECURSO DE CASACIÓN**, en tiempo y forma, contra la Sentencia nº 358/2016 dictada el 1 de septiembre, por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco- Sección Primera, en el recurso nº 342/2015, previos los trámites procesales procedentes, en su día dictar Sentencia por la que, casando y anulando la Sentencia recurrida ya referenciada, se estime plenamente nuestro recurso en los términos interesados y se acuerde la conformidad a derecho de la Orden Foral 2778/2015, de 5 de julio, de la Diputación Foral de Bizkaia desestimatoria del recurso de alzada interpuesto contra resolución denegatoria de la solicitud de diez nuevas autorizaciones para realizar la actividad de alquiler con conductor en el municipio de Bilbao. Por ser de Justicia que pido en Bilbao a, treinta de mayo de dos mil diecisiete. » .

**QUINTO**.- Por Providencia de 7 de junio de 2017, se tiene por interpuesto recurso de casación, y se acuerda dar traslado del escrito de interposición a la parte recurrida y personada, la mercantil VTC SERVICE BILBAO, S.L., para que pueda oponerse al recurso en el plazo de treinta días, lo que efectuó el procurador don Ignacio Batlló Ripoll por escrito presentado el 21 de julio de 2017, en el que tras efectuar las manifestaciones que consideró oportunas lo concluyó con el siguiente SUPPLICO:

« tenga por presentado en tiempo y forma este escrito, con las referencias jurisprudenciales de los Tribunales Superiores de Justicia de las Comunidades Autónomas, y por formulada **OPOSICION AL RECURSO DE CASACION DE LA DIPUTACION FORAL DE VIZCAYA**, y tras los trámites legales se desestime el motivo, confirmando la sentencia de instancia con imposición de costas causadas. » .

**SEXTO**.- Por providencia de 6 de septiembre de 2017, se acuerda, de conformidad con el artículo 92.6 de la Ley de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, no haber lugar a la celebración de vista pública, al considerarla innecesaria atendiendo a la índole del asuntos, y, por providencia de 20 de octubre de 2017, se designó Magistrado Ponente al Excmo. Sr. D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat, señalándose este recurso para votación y fallo el día 16 de enero de 2018.

**SÉPTIMO**.- Por diligencia de 10 de enero de 2018, habiéndose dictado sentencia por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea el 20 de diciembre de 2017, en el asunto C- 434/15, se acordó dar traslado a las partes para alegaciones sobre la incidencia que dicha sentencia pudiera tener en la resolución de este recurso, evacuándose dicho trámite con el siguiente resultado:

**1º**.- El procurador don Manuel Francisco Ortiz de Apodaca García, en representación de la DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA, presentó escrito el 17 de enero de 2018, en el que tras efectuar las manifestaciones que consideró oportunas lo concluyó con el siguiente SUPPLICO:

« que tenga por efectuadas las anteriores Alegaciones a los efectos oportuno. » .

**2º**.- El procurador don Ignacio Batlló Ripoll, en representación de VTC SERVICES BILBAO, S.L., presentó escrito el 17 de enero de 2018, en el que tras efectuar, asimismo, las manifestaciones que consideró oportunas lo concluyó con el siguiente SUPPLICO:

« tenga por presentado este escrito, y por cumplido el requerimiento efectuado por providencia de la Sala de fecha 10/01/2018, con las manifestaciones en el contenidas. » .

**OCTAVO**.- El 16 de enero de 2018, tuvo lugar la votación y fallo del presente recurso de casación, acordada por providencia de 20 de octubre de 2017, continuando la deliberación el día 23 de enero de 2018.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO**.- Sobre el objeto y el planteamiento del recurso de casación: El asunto litigioso y la sentencia impugnada dictada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del País Vasco de 1 de septiembre de 2016 .



El recurso de casación que enjuiciamos, interpuesto por la representación procesal de la DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA, al amparo del artículo 92 de la Ley 29/19098, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en la redacción introducida por la disposición final de la Ley Orgánica 7/2015, de 21 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, tiene por objeto la pretensión de que se revoque la sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 1 de septiembre de 2016, que estimó el recurso contencioso-administrativo formulado por la representación procesal de la mercantil VTC SERVICIOS BILBAO, S.L. contra la Orden Foral 2778/2015, de 11 de junio, del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia, que desestimó el recurso de alzada planteado contra la precedente resolución del Director General de Transportes de 30 de marzo de 2015, que denegó la solicitud de diez nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

La Sala de instancia fundamenta la decisión de declarar la nulidad de las resoluciones impugnadas, ordenando a la Diputación Foral de Bizkaia que tramite la solicitud formulada por VTC SERVICIOS BILBAO, S.L., resolviendo el expediente conforme a la normativa reguladora del régimen de autorizaciones que la propia Diputación Foral considera aplicable, con base en los siguientes fundamentos jurídicos:

« [...] Cuestión sustancialmente idéntica ha sido examinada por esta Sala y Sección en la reciente sentencia nº 193/2016, de 13 de mayo (rec. nº 283/2015); no existiendo razón que imponga cambio de criterio, reproducimos sus fundamentos de derecho tercero, cuarto y quinto, plenamente extrapolables al caso en estudio:

"TERCERO.- Dicho lo anterior, se puede abordar ya la cuestión de si la denegación "ad limine" de esas 46 autorizaciones responde o no válidamente al estado legislativo y jurisprudencial de la cuestión referido al momento de la solicitud el 12 de Junio de 2.014, con respuesta que vamos a tomar de los propios precedentes muy recientes de esta misma Sala que han afectado igualmente a los territorios forales de Gipuzkoa y Álava.

Aludimos para ello a la Sentencia de 2 de Mayo de 2.016 en el R.C A nº 144/2.015, en que se dice;

"Por remitirnos a las más recientes, y en la misma continuada línea que enfatiza la parte recurrente, la STS de 25 de enero de 2016 (ROJ : STS 131/2016) en Recurso de Casación nº 134/2.014, ratifica los siguientes extremos que, por abreviar su extenso formato, seleccionamos;

"El rechazo a concederlas que contienen los actos ahora objeto de litigio fue motivado, según consta en ellos, por aplicación de lo dispuesto en la Orden FOM/3 6/2008, de 9 de enero, orden ministerial reguladora de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, mediante la cual se adecuaron los criterios hasta entonces vigentes para el ejercicio de dicha actividad "[...] al nuevo marco jurídico definido por la modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres", modificación producida por virtud del Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre.

En concreto, era el artículo 14 de la Orden FOM/36/2008 el que específicamente dotaba de cobertura a la denegación de las solicitudes presentadas. A tenor de él dichas solicitudes podían ser rechazadas "[...] 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".

(...) A juicio del Letrado de la comunidad de Madrid, la Orden FOM/36/2009 mantenía su vigencia tras la aprobación de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, ley esta última que, a su vez, incorporó parcialmente al Derecho español la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.

La Administración Autonómica se apoyaba en la "resolución de coordinación 1/2010" dictada por el Ministerio de Fomento, para entender -al igual que dicho Ministerio- que, no habiéndose modificado por las leyes 17/2009 y 25/2009 los artículos 3 y 5 de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito de la Comunidad de Madrid podían seguir siendo denegadas en tanto en cuanto se mantuviera la situación de "desproporción" a la que se refería la Orden FOM/36/2008, apreciada por la Administración competente en cada caso.

La Sala de instancia, por el contrario, reiterando las consideraciones expuestas en otras sentencias previas sobre la misma cuestión, razonó en la ahora impugnada por qué, a su juicio, las modificaciones contenidas en las antes citadas leyes 17/2009 y 25/2009 implicaban la derogación o la imposibilidad de aplicar las normas



precedentes (en síntesis, el artículo 49 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, el artículo 181.1 de su Reglamento de desarrollo y el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008) que hasta ese momento habían dotado de "título legal habilitante" a las restricciones cuantitativas para prestar el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor.

(...) En primer lugar conviene situar el debate en la aplicación estricta de las normas nacionales pues, sea cual fuere la interpretación que se dé a la Directiva 2006/123/CE, en ningún caso podría deducirse que impedía al legislador español trasladar -si lo consideraba pertinente dentro de su libertad de configuración normativa- los criterios "liberalizadores" en ella contenidos a servicios profesionales o empresariales no incluidos dentro de su ámbito de aplicación. La Directiva 2006/123/CE, por el contrario, tendría un impacto significativo en el litigio si el legislador interno hubiera adoptado medidas contrarias a sus reglas respecto de los servicios expresamente incluidos en el ámbito de aplicación de la propia Directiva.

(...) El núcleo del debate se centra, pues, en precisar la incidencia del artículo 21 de la Ley 25/2009 (en lo que supone de modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres) y, por lo tanto, de las normas dictadas anteriormente en desarrollo de ésta. Aun cuando el artículo 2.2 de la Ley 17/2009 exceptuaba de su aplicación a los "servicios en el ámbito de los transportes", la ulterior aprobación de la Ley 25/2009 ha optado por someter también estos servicios -como acabamos de explicar en el fundamento jurídico precedente- a determinadas medidas "liberalizadoras" o de "buena regulación".

En el fundamento jurídico sexto de nuestra sentencia de 14 de febrero de 2012 (RO. 427/2010) abordamos esta misma cuestión, con referencia precisamente a una modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (la llevada a cabo por el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio) aprobada para adaptarlo a la Ley 25/2009, en lo relativo al alquiler de vehículos con conductor. Dijimos entonces lo siguiente:

«[...] Hemos de partir de la declaración general a la que ya nos hemos referido del preámbulo de la Ley [25/2009], en el que se afirma que el acceso y ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos es libre. Es verdad, sin duda, que luego la propia Ley desmiente en su regulación esta plena libertad, puesto que somete al arrendamiento con conductor a la regulación existente para el transporte discrecional de viajeros, lo que supone la necesidad de autorización. Ello no obstante, no deja de ser un pronunciamiento que debe tenerse en cuenta a la hora de interpretar los concretos preceptos de la Ley. En particular, incluso para el arrendamiento de vehículos con conductor, hay que entender que *sólo caben los requisitos que deriven de la regulación de la propia Ley sobre el transporte discrecional de viajeros a que se remite en artículo 134.2 de la Ley*.»

Analizábamos en aquella sentencia el artículo 21.9 de la Ley 25/2009 en cuanto priva de contenido a los artículos 135 y 136 de la Ley 16/1987 y redacta su artículo 134 de modo que, a partir de su entrada en vigor, *"el arrendamiento de vehículos con conductor tendrá, a efectos de la legislación de ordenación de los transportes por carretera, la consideración de transporte discrecional de viajeros y su ejercicio estará sujeto a todas las reglas contenidas en esta Ley que resulten de aplicación a dicha clase de transporte."* Y, dada la derogación de los referidos artículos 135 y 136 deducíamos que *"resulta contrario a la modificación legislativa operada por la Ley 25/2009 que, habiendo quedado suprimidos los preceptos legales en los que se apoyaban estas exigencias, el Gobierno las establezca de nuevo por vía reglamentaria"*.

Tal conclusión nos conducía a anular determinados requisitos que, impuestos por el Reglamento de desarrollo de la Ley 16/1987 en su versión aprobada por el Real Decreto 919/2010, considerábamos carentes de cobertura legal. Se trataba, en concreto, de la exigencia de disponer de al menos un local dedicado en exclusiva a la actividad de arrendamiento de vehículos (artículo 181.1.a); la preceptiva disposición de un número mínimo de vehículos y que los vehículos deban tener carácter representativo ( artículo 181.1.b); y del requisito de disponer de dos conductores por cada tres vehículos ( artículo 181.1.f ). Las anulamos porque se trataba de restricciones que, permitidas en virtud del "antiguo" artículo 135 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, a) carecían de "una apoyatura adecuada" una vez que aquél fue uno de los preceptos expresamente suprimidos por la Ley 25/2009; y b) tampoco disponían de dicha cobertura en los artículos de la Ley 16/1987 relativos a los transportes discretionales de viajeros (artículos 90 a 97 ), ninguno de los cuales contenía *"una habilitación que pueda entenderse sustitutiva del anterior artículo 135 y que dé amparo legal a lo ahora establecido por los referidos incisos 181.1.a) y b) [del Reglamento de desarrollo]"*.

Las consideraciones expuestas en nuestras precedentes sentencias antes reseñadas son trasladables al presente supuesto. Las modificaciones que la Ley 25/2009 ( artículo 21) introdujo en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en lo que se refiere al régimen jurídico del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor, han de ser interpretadas, según entonces afirmamos, a la luz de que el ejercicio de aquella actividad es libre y que los únicos requisitos subsistentes para desempeñarla son los que deriven de la regulación de la propia Ley 16/1987 sobre el transporte discrecional de viajeros, regulación a la que remite el artículo 134.2 de dicha Ley en su nueva redacción.



Desde esta perspectiva, ninguna norma de rango legal permitía, a partir de la entrada en vigor de la Ley 25/2009, que el número de autorizaciones para prestar el servicio de alquiler de vehículos con conductor pudiera condicionarse cuantitativamente en los términos que disponían tanto el artículo 181.2 del Reglamento de desarrollo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en la versión previa a la incluida en el aprobado por Real Decreto 1211/1990, no modificada por éste) cuanto el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008. Uno y otro han de considerarse, por lo tanto, derogados desde que entró en vigor la Ley 25/2009, como acertadamente resolvió el tribunal de instancia.

Más en concreto, la limitación cuantitativa al número de autorizaciones no encuentra apoyo en los artículos 3.a), 5.1 y 15.1 y 2.c) de la Ley 16/1987 .

A) En cuanto al artículo 3.a), porque se limita a sentar un principio (el "establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que los integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes") en términos tan generales que de suyo resultan inapropiados para resolver el concreto punto objeto de litigio.

B) En lo que respecta al artículo 5 porque la actuación de la Administración del Estado para coordinar sus competencias con las de las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales no puede, lógicamente, traducirse en actos o resoluciones que adopten criterios interpretativos, o normativos, contrarios a las exigencias legales o carentes de la necesaria cobertura. La mera coordinación interadministrativa no puede servir de título para imponer a los operadores económicos en un régimen de libre mercado restricciones que no tengan una expresa cobertura legal.

C) En lo que se refiere a los diversos apartados del artículo 15, el hecho de que la Administración pueda programar o planificar la evolución y desarrollo de los distintos tipos de transportes terrestres, a fin de facilitar el desarrollo equilibrado y armónico del sistema de transportes, tampoco le autoriza de suyo a imponer restricciones cuantitativas para una actividad específica (el alquiler de vehículos con conductor) como las que son objeto de litigio, una vez que la propia Ley 16/1987 considera, en su nueva redacción, que la prestación de aquel servicio empresarial es libre y sólo queda sometida a las pautas aplicables a los transportes discrecionales de viajeros. La Administración recurrente no invoca, a estos efectos, en su apoyo ninguna de las disposiciones legales que regulan el transporte discrecional de viajeros como base habilitante para someter el número de autorizaciones VTC a restricciones cuantitativas.

A ello se añade que, como acertadamente expresa la Sala de instancia, las modificaciones introducidas por la Ley 25/2009 sobre la Ley 16/1987, al suprimir el artículo 49 de esta última, dejaron sin efecto los supuestos de restricción y condicionamiento del acceso al mercado del transporte (y de las actividades auxiliares y complementarias) que en él se establecían previamente. Restricciones y condicionamientos que eran -hasta ese momento- admisibles por razones económicas ligadas, entre otras hipótesis, a los desajustes entre la oferta y la demanda; a la búsqueda de "una situación de mercado equilibrado" para evitar que el aumento de la oferta fuera susceptible de producir aquellos desajustes y disfunciones; y a la voluntad administrativa de implantar un "*dimensionamiento idóneo de la capacidad de las empresas*" o *promover " la mejor utilización de los recursos disponibles"* .

Por mucho que se pretenda diferenciar de aquellas medidas limitativas (a las que se referirá más en concreto el artículo 50 de la Ley 16/1987 , asimismo suprimido por la Ley 25/2009) las contenidas en la Orden FOM/36/2008, como pretende la Dirección General de Transportes del Ministerio de Fomento en su resolución de coordinación 1/2010, lo cierto es que la finalidad y el sentido de estas últimas es el mismo al que respondían los artículos 49 y 50: ajustar la oferta y la demanda de una determinada clase de transporte armonizando su desarrollo del modo "equilibrado" que la Administración considera más adecuado, a cuyo efecto ésta restringe las autorizaciones VTC de modo que no superen una determinada proporción de los servicios de taxis.

Tal designio, sin embargo, no era alcanzable a la vista de la reforma acometida por la Ley 25/2009 y de hecho el propio legislador ha tenido, años después, que introducir una nueva modificación de la Ley 16/1987 para que la regulación de los transportes terrestres de viajeros vuelva a permitir limitaciones reglamentarias a las autorizaciones para arrendamiento de vehículos con conductor. El renacer de estas limitaciones se vincula, según la nueva Ley 9/2013 (inaplicable *ratione temporis* a este litigio, como resulta obvio) a las restricciones cuantitativas que, en el ámbito autonómico o local, se puedan establecer para el transporte público de viajeros en vehículos de turismo.

La redacción que la nueva Ley 9/2013, de 4 de julio, ha dado al artículo 48 de la Ley 16/87, de Ordenación de los Transportes Terrestres , legítima por lo tanto, a partir de su entrada en vigor y con las reservas que se desprenden de su contenido, las limitaciones a las que la Ley 25/2009 privó de cobertura normativa y que la

Sala de instancia, con acierto, consideró inaplicables a las autorizaciones denegadas por la Comunidad de Madrid en el año 2010.

(...) Se aduce la vulneración de los arts. 15 y 16 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, *"que otorga a los órganos competentes del Ministerio de Fomento, en aras al interés general, una facultad interpretativa que debe ser respetada por las Comunidades Autónomas entre ellas la Comunidad de Madrid"*.

En las sentencias de esta Sala antes mencionadas, de fecha 14 de febrero de 2012 ( RO. 427/10), de 27 de enero de 2014 ( RC. 5892/2011), de 30 de enero de 2014 ( Recursos de Casación 110/2012 y 4163/2012), de 7 de febrero de 2014 ( RC. 2115/2012), de 5 de mayo de 2014 ( RC. 1438/2012 y 3309/14 ) y de 17 de noviembre de 2014 ( RC. 3802/11 ), ya resolvimos esta cuestión, con un criterio que debemos reiterar.

El Letrado de la Comunidad de Madrid afirma que se habrían infringido los artículos 15 y 16 de la Ley Orgánica 5/1987, que regula la delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera. Sostiene que las competencias delegadas han de ser ejercidas con sujeción a las normas e instrucciones del órgano delegante, y la Comunidad de Madrid dictó el acto impugnado en seguimiento de una resolución de coordinación dictada por la Administración del Estado y cuyo respeto le viene impuesto por el artículo 16.2 de la citada Ley de delegación.

No tiene razón la Administración recurrente y debe decaer el motivo. Lo que está en discusión es precisamente si las normas que dan respaldo al contenido de la resolución impugnada están o no en vigor tras la reforma operada en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, lo que ya ha sido examinado en el fundamento anterior. Y derogada dicha base normativa la restricción al número de licencias de arrendamiento de vehículos con conductor es contraria a derecho, aunque siga las instrucciones (no válidas ya) de la Administración delegante. Y, por otro lado, en ningún caso se conculca la Ley invocada por anular una resolución contraria a derecho, aunque siga las instrucciones del órgano delegante.

En síntesis el letrado de la Comunidad de Madrid sostiene que las modificaciones llevadas a cabo por la ley 25/2009 no afectaban al régimen jurídico de la actividad y que continuaban vigentes las normas reglamentarias precedentes (artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008) que legitimaban las restricciones cuantitativas impuestas al arrendamiento de vehículos con conductor. Frente a este planteamiento no nos queda sino remitirnos a las consideraciones anteriormente expuestas." » .

El recurso de casación se fundamenta, en primer término, en la infracción del artículo 120.3 de la Constitución, por falta de motivación de la sentencia impugnada, en cuanto no alude a las condiciones que el peticionario no cumplía en su solicitud como si se tratara de un hecho intrascendente.

Se aduce también que la sentencia recurrida infringe el artículo 24.1 de la Constitución, al causar indefensión el defecto de motivación.

Se considera infringido el artículo 48 de 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, en cuanto ignora la aplicación de dicho precepto, presumiendo una autorización administrativa sin limitaciones cuantitativas, cuando las mismas eran expresa y específicamente vigentes, contraviniendo el contenido literal de la citada ley.

También se aduce la infracción del artículo 181.3 del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, así como de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Como última infracción de carácter sustantivo se invocan los artículos 19 y 20 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

En lo que concierne a la infracción de jurisprudencia, se citan las sentencias la de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 13 de febrero de 2015 (RCUD 2076/2014) y de 25 de enero de 2016 (RC 134/2014).

## **SEGUNDO.- Sobre la formación de jurisprudencia relativa a la interpretación del artículo 48.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres .**

La cuestión sobre la que esta Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo debe pronunciarse, con el objeto de la formación de jurisprudencia, consiste en determinar si resultan de aplicación las



limitaciones al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículos con conductor, contenidas en el artículo 48.2 de la Ley 16/197, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en la redacción introducida por la Ley 9/2013, de 4 de julio), conforme al desarrollo reglamentario anterior (ROTT y Orden FOM/36/2008), o se encuentran supeditadas al desarrollo reglamentario a que se refiere la disposición final primera de la Ley 9/2013, de 4 de julio (RD 1057/2015, de 20 de noviembre y Orden FOM/2799/2015, de 18 de noviembre).

A tal efecto, resulta pertinente poner de manifiesto que la respuesta jurisdiccional que demos a esta cuestión, que presenta interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia, comporta resolver si, tal como propugna la defensa letrada de la Diputación Foral de Bizkaia, la sentencia de la Sección Primera del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco impugnada, ha infringido el artículo 48.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres al ignorar la aplicación de dicho precepto, así como la jurisprudencia de esta Sala formulada en la sentencia de 13 de febrero de 2015 (RCUD 2076/2014) y de 25 de enero de 2016 (RC 134/2014), que declaran que la nueva Ley 9/2013 legitima las limitaciones a las que la Ley 25/2009 privó de cobertura normativa.

Debe quedar al margen de este proceso casacional la denunciada infracción de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, en cuanto entendemos que la cuestión, tal como advierte la sentencia impugnada de la Sala Primera del Tribunal Superior de Justicia del país Vasco, ha sido resuelta por esta Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo resolviendo, entre otros, los recursos de casación 3802/2011, 110/2012, 1438/12, 2115/2012, 4163/2012 y 3309/2014.

En estas sentencias se sostiene que las competencias delegadas en materia de ordenación de transportes terrestres de las Comunidades Autónomas (u otros entes públicos de relevancia constitucional y estatutaria), deben ser, en todo caso, ejercitadas con sujeción a la legislación básica del Estado, sin que el reparto competencial entre el Estado y la Comunidad Autónoma del País Vasco permita apartarse de dichas consideraciones.

Consideramos irrelevante la queja casacional fundada en la alegación de que la sentencia impugnada ha infringido el artículo 120.3 de la Constitución por incurrir en falta de motivación, ya que no alude -según se aduce- «a las condiciones que el peticionario no cumplía en su solicitud».

Cabe señalar, al respecto, que el pronunciamiento del Tribunal de instancia, que se contiene en el fallo, por remisión al último párrafo del fundamento jurídico tercero de la sentencia, que ordena a la Diputación Foral de Bizkaia que tramite la solicitud, sometida al régimen de autorización que la propia institución destaca en sus alegaciones. Ello comporta que esta Administración foral deberá pronunciarse sobre la concurrencia de los requisitos legales y reglamentarios exigidos para obtener dichas autorizaciones, lo que evidencia que no se le ha causado indefensión -como se aduce- por la falta de motivación.

En primer término, cabe referir que esta Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo considera que el Tribunal de instancia no ha incurrido en error de Derecho al sostener, acogiendo en su integridad los razonamientos expuestos por ese órgano judicial en la precedente sentencia de 13 de mayo de 2016 (RCA 283/2015), y con base en los criterios expuestos por este Tribunal Supremo en las sentencias de 14 de febrero de 2012 (RCA 427/2010) y 25 de enero de 2016 (RC 134/2014), que la solicitud de las autorizaciones debe tramitarse conforme a lo dispuesto en los artículos 42 y 43 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en su actual redacción, introducida por la Ley 9/2013, así como al artículo 181 del Reglamento de la referida ley, en la parte no anulada por la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2012, y por la parte aplicable de la Orden FOM/36/2008.

En este sentido, procede subrayar que el criterio seguido por el Tribunal de instancia es plenamente acorde con los razonamientos expuestos por esta Sala del Tribunal Supremo en las sentencias de 13 de noviembre de 2017 (RC 3542/2015) y 14 de noviembre de 2017 (RC 3923/2015).

En la mencionada sentencia de esta Sala de 13 de noviembre de 2017 (RC 3542/2015), dijimos:

«[...] 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 a aquellas normas reglamentarias, de manera que la previsión contenida en el nuevo artículo 48.2 LOTT, redactado por Ley 9/2013, de 4 de julio, no tiene efectividad





hasta que se produzca el desarrollo reglamentario que en ella se anuncia y que finalmente tuvo lugar por Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre (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 Ordenación de los Transportes Terrestres (en la versión previa a la incluida en el aprobado por Real Decreto 1211/1990, no modificada por éste) cuanto el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008. Uno y otro han de considerarse, por lo tanto, derogados desde que entró en vigor la Ley 25/2009, como acertadamente resolvió el tribunal de instancia>>.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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 ello, cabe rechazar que la sentencia impugnada haya conculcado los criterios expuestos en las precedentes sentencias dictadas por esta Sala de lo Contencioso- Administrativo del Tribunal Supremo de 13 de febrero de 2015 (RC 2076/2014) y de 25 de enero de 2016 (RC 134/2014).

En estas sentencias se considera que la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley 17/2009, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio en supuestos similares, priva de contenido a los artículos 49 y 50, 135 y 136 de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, llegando a la conclusión de que suprimido el título legal habilitante del artículo 14.1 de la Orden FOM 36/2008 (art.49 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres) no se puede estimar tal virtualidad habilitante que se contiene en los artículos 3 y 15 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Asimismo, cabe subrayar que el pronunciamiento que se contiene en la sentencia de 25 de enero de 2016, relativo a entender que «la redacción que la nueva Ley 9/2013, de 4 de julio, ha dado al artículo 48 de la Ley 16/87, de Ordenación de los Transportes Terrestres, legitima por lo tanto, a partir de su entrada en vigor y con las reservas que se desprenden de su contenido, las limitaciones a las que la Ley 25/2009 privó de cobertura normativa», no determina, sin embargo, entender que revivan las limitaciones establecidas en la regulación anterior.

Conforme a los razonamientos jurídicos expuestos, esta Sala, dando respuesta a la cuestión planteada en este recurso de casación, que presenta interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia, declara que:

El artículo 48.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en la redacción introducida por la Ley 9/2013, de 4 de julio, debe interpretarse en el sentido de que la aplicación de las limitaciones reglamentarias establecidas al ejercicio de la actividad de transporte de viajeros realizada en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor se encuentra condicionada al desarrollo reglamentario ulterior, que ha sido objeto de adopción con la publicación del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, y la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

En último término, consideramos que el pronunciamiento del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, formulado en la sentencia de 20 de diciembre de 2017 (C-434/15), no resulta determinante para resolver



este recurso de casación, en cuanto resuelve una cuestión jurídica que no es objeto de controversia en este proceso, referida a la calificación de los servicios de intermediación que tienen por objeto conectar mediante una aplicación para teléfonos integrales a cambio de una remuneración a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desea efectuar un desplazamiento urbano.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea concluye que un servicio de esta índole está indisolublemente vinculado a un servicio de transporte, y, por lo tanto, ha de calificarse de servicio en el ámbito de los transportes, con los efectos del artículo 58 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, confirmando el criterio ya expuesto por este Tribunal Supremo de entender que el ejercicio de esa actividad está sometido al régimen jurídico establecido en la regulación del transporte terrestre.

En consecuencia con lo razonado, debemos rechazar las pretensiones deducidas y declarar no haber lugar al recurso de casación interpuesto por la representación procesal de la DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA contra la sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 1 de septiembre de 2016, dictada en el recurso contencioso-administrativo número 342/2015.

#### **TERCERO.- Sobre las costas procesales.**

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 93.4 y 139.1 de la Ley de la Jurisdicción, la Sala acuerda que no procede la imposición de las costas de casación a ninguna de las partes, abonando cada una las causadas a su instancia y las comunes por mitad, y tampoco procede la imposición de las costas de instancia, pues la controversia planteada suscitaba dudas de derecho suficientes como para considerar improcedente la condena en costas al litigante vencido.

#### **FALLO**

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

**Primero.- Declarar no haber lugar al recurso de casación** interpuesto por la representación procesal de la DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA contra la sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 1 de septiembre de 2016, dictada en el recurso contencioso-administrativo número 342/2015.

**Segundo.- No efectuar expresa imposición de las costas procesales** causadas en el presente recurso de casación ni las originadas en la instancia.

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

**PUBLICACIÓN.-** Leída y publicada fue la anterior sentencia, estando constituida la Sala en Audiencia Pública, lo que, como Letrada de la Administración de Justicia, certifico.