



Roj: **STSJ ICAN 3168/2015 - ECLI:ES:Tsjican:2015:3168**

Id Cendoj: **38038330012015100491**

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

Sede: **Santa Cruz de Tenerife**

Sección: **1**

Fecha: **08/10/2015**

Nº de Recurso: **87/2013**

Nº de Resolución: **286/2015**

Procedimiento: **PROCEDIMIENTO ORDINARIO**

Ponente: **MARIA DEL PILAR ALONSO SOTORRIO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

?

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA. SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO. SECCIÓN PRIMERA

Plaza San Francisco nº 15

Santa Cruz de Tenerife

Teléfono: 922 479 385

Fax.: 922 479 424

Procedimiento: Procedimiento ordinario

Nº Procedimiento: 0000087/2013

NIG: 3803833320130000112

Materia: Otros actos de la Admon

Resolución: Sentencia 000286/2015

Intervención: Interviniente: Procurador:

Demandante LIMOUSINES TURÍSTICAS CANARIAS, S.L PATRICIA CABRERA AGUIRRE

Demandante SERVICIOS TURÍSTICOS GC, SL

Demandante TRANSPORTES TURÍSTICOS ISLAS CANARIAS, SL.

Demandante BUSISNESS CLUB TRASLADOS DE LUJO. SL

Demandante Abelardo

Demandado CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Codemandado FEDERACIÓN REGIONAL DE TAXIS DE CANARIAS JUAN MANUEL EMILIO BEAUTELL LOPEZ

SENTENCIA

Ilmo. Sr. Presidente Don Pedro Hernández Cordobés

Ilmo. Sr. Magistrado Don Rafael Alonso Dorronsoro

Ilma. Sra. Magistrado Doña María del Pilar Alonso Sotorrío (Ponente)

En Santa Cruz de Tenerife a 8 de octubre de 2015, visto por esta Sección Primera de la SALA DE LO CONTENCIOSO- ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CANARIAS, con sede en Santa Cruz de Tenerife, integrada por los Señores Magistrados anotados al margen, el recurso Contencioso-Administrativo seguido con el nº 87/2013, interpuesto por SERVICIOS TURÍSTICOS GC S.L.; LIMOUSINES TURÍSTICAS CANARIAS S.L.; TRANSPORTES TURÍSTICOS ISLAS CANARIAS S.L.; BUSISNESS CLUB TRASLADOS DE LUJO S.L. Y DON Abelardo , representado/a por el Procurador de los Tribunales



Doña Patricia Cabrera Aguirre y dirigido/a por el Abogado Don Mario Ramírez Molina, habiendo sido parte como Administración demandada CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE y en su representación y defensa el letrado de sus Servicios Jurídicos, habiendo intervenido como CODEMANDADO FEDERACIÓN PROFESIONAL DE TAXIS DE CANARIAS actuando bajo la representación y defensa de Don Juan Manuel Beautell López y Don Rafael Saavedra San Miguel, se ha dictado EN NOMBRE DE S.M. EL REY, la presente sentencia con base en los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: Pretensiones de las partes y hechos en que las fundan

A.- Por el Gobierno de Canarias se aprobó el **Decreto 72/2012** de 2 de agosto por el que se desarrolla la Ley 13/2007 de 17 de mayo de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, siendo publicada en el BOC del 10 de agosto del 2012.

B.- La representación de la parte actora interpuso recurso contencioso-administrativo, formalizando demanda con la solicitud de que se dictase sentencia en virtud de la cual, estimando en todas sus partes el recurso, se declarase la nulidad de la regulación contenida en la Sección I del Capítulo II del Título IV del **reglamento** impugnado por no ser conforme a derecho y ello con expresa condena en costas si hubiera oposición temeraria.

C.- La representación procesal de la Administración demandada y codemandada se opusieron a la pretensión de la actora e interesaron que se dictase sentencia por la que se desestimase el recurso interpuesto por ajustarse a Derecho el acto administrativo impugnado, condenando en costas a la recurrente.

SEGUNDO: Pruebas propuestas y practicadas

Recibido el juicio a prueba se practicó la propuesta y admitida con el resultado que consta en las actuaciones.

TERCERO: Conclusiones, votación y fallo

Practicada la prueba y puesta de manifiesto, las partes formularon conclusiones, quedando las actuaciones pendientes de señalamiento para la votación y fallo, teniendo lugar la reunión del Tribunal en el día de hoy, habiéndose observado las formalidades legales en el curso del proceso, dándose el siguiente resultado y siendo ponente el Ilmo. Sra. Magistrado Doña María del Pilar Alonso Sotorrío que expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO: Objeto del recurso

Constituye el objeto del recurso determinar la adecuación o no a derecho del **Decreto 72/2012** de 2 de agosto dictado la administración demandada por el que se aprueba el **Reglamento** de desarrollo de la Ley 13/2007 de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

La representación procesal de la parte actora postula la nulidad de dichos actos por las consideraciones siguientes:

Nulidad de pleno derecho por vulneración del principio de seguridad jurídica, jerarquía normativa y restricción de derechos individuales del contenido de la Sección I, Capítulo II del Título IV, al no tener en cuenta las inversiones económicas efectuadas; excluir los derechos reconocidos hasta el momento ya que debió reconocer las autorizaciones concedidas bajo la vigencia de la ley nacional, así como las obtenidas por canje de las antiguas licencias municipales de clase C.

Se impugna el art. 104 apartados e) y g) por carecer de cobertura legal y serle de aplicación la sentencia del TS de 14/2/2012 que estimó el recurso interpuesta en relación a idéntica cuestión regulada en el RD 919/2010 de desarrollo de la LOTT ley 25/2009.

Es un artículo restrictivo que va contra la competencia dado que el ejercicio de la actividad es libre.

Los requisitos suponen un detrimento, restringiendo lo señalado en el art. 95.5 de la Ley 13/2007 que solo exige que se permita su diferenciación del servicio de taxi, sin fijar obligación en cuanto a lo regulado en el 104.

Se impugna el art. 105 en cuanto a número mínimo de vehículos por vulnerar la legalidad, carece de justificación, la legislación venía exigiendo, sin justificación, el número de 5 vehículos, aumentándolo sin justificación alguna salvo subyugar a las pequeñas empresas.

El incremento de flota ha de ser potestativo no obligatorio.



Impugnación del art. 106 de la ley en relación a la antigüedad de los vehículos por vulnera la legalidad. No existe justificación alguna. Tampoco en lo relativa al valor del vehículo e incremento del valor si se incrementan una plaza o más.

Impugnación del art. 107 en relación a la capacidad de los garajes. Frente a la legislación anterior que exigía un mínimo del 50% se incrementa al 75% sin justificación.

No resulta compatible con la regulación legal del transporte discrecional conforme a la sentencia del TS de 14/2/2012 .

La mayor parte de la flota va a estar constantemente prestando servicios.

Impugnación del art. 108 en relación a los requisitos técnicos de calidad y control de vehículos y número de conductores exigidos. Dichos requisitos no viene contemplado en el art. 95 de la Ley. Careciendo de amparo legal.

La Administración demandada se presenta escrito de contestación a la demanda señalando que:

Inadmisibilidad por falta de capacidad procesal de los recurrentes.

Conformidad a derecho del **decreto** impugnado.

La CCAA tiene competencia exclusiva en materia de transportes conforme al art. 30.18 del Estatuto de Autonomía y sentencia del TC 118/96 .

En caso de fallecimiento del titular el art. 112.5 prevé la subrogación siempre que cumplan los requisitos subjetivos.

No se vulnera la seguridad jurídica, al haber previsto un régimen transitorio en la DT 4º del **decreto 72/2012** .

El art. 104 e) y g) es conforme a derecho, y a lo exigido en el art. 95.4 y 5 de la Ley 13/2007 .

Existe habilitación expresa para regular la materia conforme a la Ley territorial 13/2007.

La sentencia 14 de febrero del 2012 no es de aplicación en Canarias, dado que allí se discutía un **reglamento** de desarrollo de una ley, la Ley 25/2009, que no habilitaba para regular los artículos anulados, circunstancia que no concurren en Canarias en donde si existe cobertura legal.

La Directiva Europea se ha incorporado a nuestro ordenamiento con un régimen de comunicación previa del inicio de actividades salvo en la actividad turística con incidencia territorial, como es el caso de Canarias, en el que si es necesario la autorización, tal como recoge la Exposición de Motivos de la Ley 14/2009.

El art. 105 es conforme a derecho, tiene por objeto dar una dimensión empresarial mínima a la actividad diferenciándolo del taxi individual y autónomo.

Se trata de una decisión de oportunidad razonable a fin de diferenciarlo del servicio de taxi, conforme al art. 95.5 de la Ley 13/2007 .

El art. 106 es conforme a derecho, y conforme a la evolución técnica y de calidad, siendo la antigüedad máxima de los taxis de 12 años.

El art 107 incrementa la capacidad de los garajes en un 25% en relación al **Decreto** 148/94 , con el objeto de apartar los vehículos de las vías públicas eliminando el uso intensivo y gratuito del espacio.

El art. 108 es conforme al derecho y al art. 95.5, intentado diferenciarlo del servicio de taxi que en zonas turísticas cuenta con vehículos de alta gama.

El sistema de GPS y el conomiendo de idiomas de los conductores, sin que se fije un nivel mínimo, tiene por objeto diferenciarse del servicio de taxi, y es necesario para un servicio de calidad en un territorio donde el turismo es una actividad primordial.

La DT4ª se ocupa de la adaptación de las empresas existentes a la nueva normativa concedido dos años para ello.

La codemandada se presenta escrito de contestación a la demanda señalando que:

Con anterioridad a la aprobación del **Decreto** impugnado han existido otras regulaciones sobre idéntica cuestión en la CA Canaria, así el **Decreto** 148/94 y **Decreto** 161/2004.

El **Decreto** 13/89 ya exigió que los titulares con autorización nacional no residentes en Canarias debieran solicitar permiso temporal.

Por tanto ya debían haber obtenido los visados y cumplido los requisitos y exigencias del **Decreto** 148/94.



La Sentencia del TS de 14/2/2012 no resulta de aplicación en Canarias, por cuanto aquí si existe cobertura legal a las exigencias, constituida por la Ley 13/2007, artículos 94.4 y 95 .

La Directiva 2006/123/CE excluye de su ámbito los servicios de transporte.

La Ley 13/2007 regula en sus art. 29 y 30.2 las condiciones de acceso al mercado y las excepciones.

Los art. 105 a 108 constituyen el cumplimiento de lo exigido en el art. 30.2 y 94 y 95 de la Ley.

El número de vehículos exigido responde al mandato de los art. 4.2 k) y 22 de la Ley 13/2007 en los que se insta que los poderes públicos promuevan las agrupaciones de empresas de transporte a fin de asegurar la competitividad.

Ya el Preámbulo de la Ley 13/2007 insiste en la necesidad de diferencia el arrendamiento con conductor del servicio de taxi.

No resulta arbitraria la necesidad de los requisitos que se establecen en el **reglamento**, siendo su finalidad cumplir con el contenido de la Ley 13/2007.

SEGUNDO: Se alega en primer lugar por la administración la concurrencia de una causa de inadmisibilidad, cual es la contemplada en el art. 69 b) en relación al 45.2 de la LJCA , al ser cuatro de las recurrentes personas jurídicas, sin embargo, basta examinar el escrito de interposición del recurso para apreciar que el mismo fue acompañado de acuerdos adoptados por las Juntas Generales Extraordinarias debidamente celebradas en las que se adoptó el acuerdo de interponer recurso contencioso administrativo frente al **Decreto 72/2012**.

Así el acuerdo de LIMOUSINES TURÍSTICAS CANARIAS S.L. obra al folio 58; TRANSPORTES TURÍSTICOS ISLAS CANARIAS S.L. al folio 60; BUSINESS CLUB TRASLADOS DE LUJO S.L. AL FOIO 61; SERVICIOS TURÍSTICOS GC S.L. folio 59, folios todos ellos del principal.

TERCERO: El objeto del presente recurso lo constituye la impugnación del **Decreto 72/2012**, en concreto de los artículos contenidos en la Sección 1ª, Capítulo II, del Título IV, relativo al arrendamiento de vehículos con conductor, se concreta la impugnación en los artículos 104 letras e) y g), al disponer que "Los solicitantes de la autorización para el arrendamiento de vehículos regulada en esta sección deberán cumplir los siguientes requisitos: e) Cumplir las condiciones relativas a los vehículos previstas en este **Reglamento** y en las disposiciones en materia de tráfico e industria. Entre estas disposiciones se deberán cumplir las relativas al mínimo de vehículos para desarrollar la actividad, su antigüedad y características técnicas especiales. g) Disponer en todo momento de uno o varios garajes con la capacidad suficiente para albergar la flota de vehículos, en los términos previstos en este **Reglamento**, dependiendo de la modalidad de arrendamiento."

El art. 105 letra a), al señalar que "1. Los solicitantes de las autorizaciones a que se refiere esta sección deberán acreditar estar en posesión mediante título jurídico suficiente del número mínimo de vehículos siguiente: a) En el caso de arrendamiento de vehículos con conductor: diez vehículos."

El artículo 106 al disponer en relación a la antigüedad de los vehículos que "1. Los vehículos adscritos a la actividad de arrendamiento a que se refiere esta sección en el momento de solicitar la autorización no podrán tener una antigüedad superior a un año, contada desde la fecha de primera matriculación. 2. Igualmente, los vehículos adscritos a arrendamiento con conductor o en caravana no podrán superar la antigüedad de diez años, debiendo mantenerse esta exigencia durante la vigencia de la autorización."

El art. 107 por cuanto exige que "1. Los solicitantes deberán acreditar que los garajes tienen la capacidad necesaria para albergar el setenta y cinco por ciento de los vehículos en el arrendamiento con conductor y los de caravana. 2. Al objeto de determinar la capacidad del garaje para albergar los vehículos según lo previsto en el apartado 1 del presente artículo, se entiende que cada vehículo ocupa un espacio de ocho metros cuadrados en el mismo. 3. La obligación a que se refiere este artículo es exigible en relación con los vehículos que estén prestando servicio en cada isla. 4. En el supuesto de traslado temporal de toda o parte de la flota a otra isla, queda condicionado al cumplimiento de los requisitos de capacidad previstos en el apartado 1 de este artículo. El traslado deberá comunicarse al Cabildo Insular de la isla receptora con anterioridad a su realización efectiva."

Y el art. 108 conforme al cual "1. Los vehículos destinados al arrendamiento con conductor deberán cumplir con las disposiciones exigidas en materia de industria y tráfico según sus características y las específicas previstas en los apartados siguientes del presente artículo. 2. Los vehículos deben cumplir los siguientes requisitos de calidad: a) Valor mínimo de adquisición, impuestos incluidos: cincuenta mil euros por vehículo de hasta cinco plazas, incrementándose seis mil euros por plaza adicional. Estas cantidades se actualizarán automáticamente cada año de acuerdo con el Índice de Precios de Consumo canario general o índice que lo sustituya. b) Dotación: sistema de gestión de flota por GPS o equivalente. c) Conductor: un conductor por cada vehículo de la flota. Los conductores deberán acreditar conocimientos de, al menos, un idioma extranjero. 3. En



el caso de prestación de servicios en puertos y aeropuertos, los vehículos deberán disponer de un documento transfer indicativo del nombre y apellidos de cada uno de los pasajeros, número de pasajeros a recoger, identificación del vuelo o buque, así como el destino del servicio. Este documento debe estar cumplimentado al momento de acceder a los recintos portuarios o aeroportuarios. Los carteles empleados para identificarse ante los clientes deberán ser personalizados con el nombre y apellidos del cliente y destino."

CUARTO: Se alega la vulneración del principio de seguridad jurídica por cuanto no tiene en cuenta las situaciones existentes hasta el momento ya que debió reconocer las autorizaciones concedidas bajo la vigencia de la ley nacional así como las obtenidas por canje de las antiguas licencias municipales de clase C.

Ahora bien ha de señalarse que la regulación contenida en el **Decreto** discutida no es la primer dictada por la CA Canaria, ya con anterioridad la materia fue objeto de regulación a través de los **Decreto** 148/1994 de 15 de julio regulador de la actividad y régimen de las autorizaciones de arrendamiento con conductor de vehículos de turismo en cuya Disposición Transitoria Primera se tuvo en cuenta la situación de titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor obtenidas por canje de las antiguas licencias municipales de la clase "C", y en la DT 2º se tuvo en cuenta a Los titulares de autorizaciones de arrendamiento con conductor obtenidas con anterioridad a la entrada en vigor de este **Decreto** no incluidos en la Disposición Transitoria anterior.

De modo que la situación aludida por los recurrentes ya fue contemplada por la regulación anterior a la ahora impugnada, y ya debieron, en su día, adaptarse a la misma, por lo que no procede estimar dicha quebra del principio de seguridad jurídica alegada.

Por otra parte, el propio **Decreto** impugnado prevé en su Disposición Transitoria 4º, al señalar que "1. Las autorizaciones de arrendamiento con conductor actualmente vigentes podrán continuar con los vehículos adscritos hasta que estos superen la antigüedad de diez años. Tales vehículos se podrán sustituir ajustándose a las disposiciones del presente **Reglamento**. La transmisión de la autorización se regirá por lo dispuesto en este **Reglamento**. 2. Las empresas de arrendamiento de vehículos deberán adaptarse a las disposiciones del presente **Reglamento** en los siguientes plazos: a) Arrendamiento de vehículos con conductor: dos años, salvo la instalación de sistemas de navegación por satélite y acreditación de conocimiento de un idioma extranjero por los conductores, que habrá de quedar cumplimentado en un año."

Y en relación a los supuestos de fallecimiento del titular el artículo 112.5 del **Decreto** establece que ". No obstante lo recogido en los apartados anteriores del presente artículo, en el supuesto de fallecimiento, jubilación o incapacidad de la persona titular de la autorización, la misma podrá ser transmitido a los herederos forzosos, de forma conjunta, por un plazo máximo de dos años. Transcurrido dicho plazo, o antes si se produce la adjudicación hereditaria, deberá cumplirse con los requisitos subjetivos exigidos por este **Reglamento** o, en caso contrario, se procederá a revocar la autorización.

Por otra parte el **Decreto** ha sido dictado en el uso de las competencias que tiene atribuida el gobierno de Canarias, y al amparo de la Ley 13/2007.

Debiendo desestimarse la vulneración del principio de seguridad jurídica señalada.

QUINTO: Se alega que resulta de aplicación la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero del 2012, en dicha sentencia se examina y se declara la anulación parcial del RD 919/2010, de 16 Jul., por el que se modifica el **Reglamento** de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 Dic., de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Concretamente, se anula el precepto del Real **Decreto** impugnado en lo que respecta a las modificaciones que introduce en el **Reglamento** de Transportes y referidas a la exigencia de disponer de, al menos, un local dedicado en exclusiva a la actividad de arrendamiento de vehículos, la preceptiva disposición de un número mínimo de vehículos y que los vehículos deban tener carácter representativo y la disposición de 2 conductores por cada 3 vehículos, al no encontrar apoyo alguno en la regulación de la Ley relativa al transporte discrecional de viajeros y ello por cuanto "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".

La Ley 13/2007 de 17 de mayo de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, desarrollada por el **Decreto** impugnado, establece en su art. 4 que la regulación aprobada tiene por objeto "k) La promoción de la agrupación y redimensionamiento de las empresas de transporte por carretera en orden a asegurar su competitividad y su proyección exterior"; principio reiterado en el art. 21 al señalar que "Los poderes públicos promoverán el asociacionismo entre los operadores de transportes, así como de quienes desarrollen actividades complementarias y auxiliares, a fin de canalizar la participación de los mismos en la definición de los objetivos de política general de los transportes en Canarias así como en las normas que afecten a sus



intereses en el marco de esta Ley. Reglamentariamente se establecerán las condiciones de participación de las asociaciones, agrupaciones y federaciones de transportistas en los órganos que se creen a tales efectos."

Añadiendo el art. 22 que " Artículo 22 Cooperación y colaboración entre empresas 1. Las Administraciones competentes promoverán la agrupación y cooperación de los pequeños y medianos operadores de transportes, incentivando fórmulas de cooperación entre ellos, especialmente la constitución de cooperativas, sociedades comercializadoras o agrupaciones de interés económico, que podrán ser las titulares de los títulos administrativos habilitantes.

Finalmente el art. 95 en sus puntos 4 y 5 establece que "4. Reglamentariamente, se establecerán los requisitos que deben cumplirse para realizar cada una de las modalidades de arrendamiento, en particular, las condiciones relativas al desarrollo de la actividad, el número mínimo, antigüedad y características de los vehículos, la obligación de disponer de locales, garajes y oficinas, la capacidad mínima de los garajes en proporción con el número de vehículos disponibles, y las demás que resulten precisas para el adecuado desarrollo de la actividad y para asegurar la calidad del servicio ofertado. En todo caso, la ampliación del número de vehículos, sea con carácter permanente o con carácter temporal o estacional, exigirá la adaptación de las condiciones de espacio y garaje, para su atención, debiendo ser comunicada con carácter previo a la Administración competente. 5. En cuanto al arrendamiento de vehículos con conductor, además de los requisitos generales, su reglamentación debe basarse en requisitos que permitan su diferenciación con respecto al servicio de taxis, en particular, en cuanto a su dimensión empresarial, con oficina abierta al público y las características de los vehículos que respondan a un servicio de alta calidad."

De lo anteriormente señalado se pone de manifiesto que la situación normativa en la CA Canaria difiere de la examinada por el Tribunal Supremo en la sentencia traída a colación, pues a diferencia de lo examinado en aquella, en el presente caso si existe una normativa que ampara la dictada en desarrollo, por ello procede desestimar las alegaciones que los recurrentes han efectuado sobre la falta de cobertura, vulneración del principio de jerarquía y aplicabilidad de la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero del 2014 .

SEXTO: La impugnación efectuada por los recurrentes, una vez desestimada la aplicabilidad de la sentencia del Tribunal Supremo, así como la falta de cobertura legal para su dictado, se centra en la concreción del mandato contenido en los art. 95.4 y 5 de la Ley 13/2007 .

En concreto, el número mínimo, antigüedad y características de los vehículos, la obligación de disponer de locales, garajes y oficinas, la capacidad mínima de los garajes en proporción con el número de vehículos disponibles y de conductores, y las demás que resulten precisas para el adecuado desarrollo de la actividad y para asegurar la calidad del servicio ofertado, añadiendo en su punto 5, que en el supuesto examinado en el presente recurso, ello está orientado a que sus requisitos permitan su diferenciación con respecto al servicio de taxis, en particular, en cuanto a su dimensión empresarial, con oficina abierta al público y las características de los vehículos que respondan a un servicio de alta calidad.

Bajo la regulación reglamentaria anterior a la aprobación del **Decreto 72/2012**, el texto vigente lo constituía el Decreto 148/1994 de 15 de julio, que regulaba en su Artículo 5 los requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones, así se señalaba que debía acreditarse los siguientes requisitos a) Disponer de al menos un local u oficina, con nombre o título registrado, abierto al público en la localidad en donde estén residenciados los vehículos destinados al arrendamiento y un garaje con capacidad no inferior al cincuenta por ciento (50%) de dichos vehículos. Estos locales y dependencias deberán contar con la correspondiente licencia municipal de apertura, otorgada de conformidad con lo previsto, con carácter general, en la normativa sobre apertura de locales. C) Estar en posesión al menos de cinco vehículos que reúnan los requisitos exigidos en el artículo 7, residenciados en el municipio que haya concedido la licencia municipal referida en el apartado a).

De modo paralelo el art. 7 relativo a los requisitos de los vehículos hacía referencia a su longitud; ancho; cilindrada; potencia; motor de gasolina; capacidad de maletero; sistema de compensación de frenado ABS; aire acondicionado o climatización; elevalunas eléctricos independientes; carrocería de tres volúmenes diferenciados y teléfono a disposición del usuario. Añadiendo en su punto 3 que "los vehículos no podrán tener una antigüedad superior a un año desde la fecha de su primera matriculación."

Y en el art. 14,1 f) se establecía que "los conductores, que en ningún caso podrá ser inferior a uno menos que el número de vehículos que se ostente dedicados a la actividad de arrendamiento".

Si se comparan ambos textos se observa que los requisitos contenidos en aquel art. 7 no eran habituales en la mayoría de los vehículos que en aquella época se vendían, sin embargo, la longitud, existencia de elevalunas eléctricos, aire acondicionado es algo que, de modo habitual, en el año 2012 ofrecían la mayoría de los vehículos.



Por otra parte, la intención del legislador es que el arrendamiento de vehículos con conductor se diferencia del servicio que prestan los taxis, y así se exige en el art. 95.5 de la Ley debiendo ser desde ese principio inspirador de la norma como ha de examinarse los requisitos establecidos en el **decreto** impugnado.

SÉPTIMO: El examen de la impugnación efectuada debe realizarse partiendo de que el control judicial de la discrecionalidad de la que goza la administración en el ejercicio de la potestad reglamentaria es siempre un control de los elementos reglados con que la atribución legal de la potestad correspondiente ha sido atribuida (Auto del TS de 18 de enero del 2001), habiendo acogido igualmente la jurisprudencia como límite de dicha potestad reglamentaria, conforme señala en alto tribunal en sentencia de 7 de octubre del 2008 y 15 de julio del 2010 , la interdicción de la arbitrariedad, establecida para todos los poderes públicos en el artículo 9.3 CE . Principio que supone la necesidad de que el contenido de la norma no sea incongruente o contradictorio con la realidad que se pretende regular, ni con la "naturaleza de las cosas" o la esencia de las instituciones.... nuestro control jurisdiccional, en el extremo que se analiza, se extiende a la constatación de la existencia de la necesaria coherencia entre la regulación reglamentaria y la realidad sobre la que se proyecta" de modo que respetando dichas exigencias el titular de la facultada puede utilizar las diversas opciones legítimas que permiten la discrecionalidad que es inherente a dicha potestad, de modo que el control jurisdiccional se centrara en la "necesaria coherencia entre la regulación reglamentaria y la realidad sobre la que se proyecta".

De igual modo la impugnación se examinará poniéndola en relación a la redacción de la Ley 7/95 vigente al momento de su aprobación dado que la misma ha sido posteriormente modificada por la Ley 14/2009 de 30 de diciembre.

OCTAVO: Pues bien, impugnada la exigencia de que se cuente con un conductor por vehículo de la flota, es lo cierto que la actividad regulada en el **decreto** impugnado tiene carácter estacional, de modo que el mantenimiento del mismo número de conductores que de vehículos se disponga a lo largo de todo el año no tiene justificación alguna a lo largo del expediente remitido, en la regulación anterior se hablaba de uno menos que el número de vehículos que se ostente dedicados a la actividad de arrendamiento, sin que exista habilitación legal en el art. 95 de la Ley, que señala que "Reglamentariamente, se establecerán los requisitos que deben cumplirse para realizar cada una de las modalidades de arrendamiento, en particular, las condiciones relativas al desarrollo de la actividad, el número mínimo, antigüedad y características de los vehículos, la obligación de disponer de locales, garajes y oficinas, la capacidad mínima de los garajes en proporción con el número de vehículos disponibles, y las demás que resulten precisas para el adecuado desarrollo de la actividad y para asegurar la calidad del servicio ofertado."

Lo mismo cabe señalar en relación a lo señalado en el art. 108,2 a) valor de adquisición, a pesar de que en el informe sobre el proyecto de **Decreto** se habla que el mismo afecta a la libertad de empresa y libre prestación de servicios "dentro de los márgenes admitidos al **reglamento**", es lo cierto que frente a la regulación contenida en el **Decreto** anterior donde se hacía referencia a longitud; ancho; cilindrada; potencia; motor de gasolina; capacidad de maletero; sistema de compensación de frenado ABS; aire acondicionado o climatización; elevaduras eléctricos independientes; carrocería de tres volúmenes diferenciados y teléfono a disposición del usuario, en la presente regulación se modifican los requisitos establecido para dichos vehículos, y sin informe, justificación o memoria alguna a lo largo del expediente administrativo, se cambia a un criterio monetario, pasándose a exigir que "valor mínimo de adquisición, impuestos incluidos: cincuenta mil euros por vehículo de hasta cinco plazas, incrementándose seis mil euros por plaza adicional. Estas cantidades se actualizarán automáticamente cada año de acuerdo con el Índice de Precios de Consumo canario general o índice que lo sustituya", dicha exigencia atenta frontalmente al libre mercado, sin que exista cobertura legal, pues se reitera el art. 95 de la Ley habla de que reglamentariamente se fijaran las características de los vehículos, y el precio no es ciertamente una característica, como si lo puede ser disponer de sillones de cuero, techo panorámico o cualquier otra características. Ello nos lleva a considerar que dicha exigencia si es arbitraria y restringe la libertad de empresa, atentando contra la ley de oferta y demanda impidiendo la existencia de ofertas o descuentos.

En relación a la exigencia de garaje que acoja al menos al 75% por ciento de la flota, entendemos que queda amparado en la ley.

La exigencia de que los vehículos cuenten con GPS no es extraña y continúa la senda implantada en el **decreto** anterior cuanto se exigió a dichos vehículos, con la finalidad de distinguirlo de los taxis, determinadas características que no eran usuales en los vehículos en aquel momento, hoy en día, contar con el sistema de GPS no es extraño, y desde luego si conveniente, y en todo caso queda amparado en el art. 95 de la ley su exigencia.

Lo mismo cabe decir en relación al número de vehículos, si bien es cierto que se aumenta el número mínimo respecto a la anterior regulación, es lo cierto que responde al mandato legal que establece en sus art. 4, 21 y



22, que inciden, de modo reiterado, en la promoción de la agrupación y redimensionamiento de las empresa, promover el asociacionismo y la agrupación y cooperación entre los operadores del transporte.

Se impugna la exigencia de conocimiento de un idioma por los conductores, en este punto, no cabe estimar el recurso, debiendo tener en cuenta que el servicio de arrendamiento de conductor en Canarias se desarrolla en un ámbito eminentemente turístico, siendo un requisito claramente diferenciador del ámbito del taxi, y amparado en lo establecido en la Ley. En todo caso señalar que el **Decreto** no exige acreditar nivel alguno, ni examen, ni control, basta con conocimiento de un idioma extranjero, que desde luego le será ventajosa.

En relación al transfer, queda totalmente amparado en la exigencia establecida en la ley de que dicho servicio se diferencia del prestado por los vehículos auto taxi, de modo que no pueden acudir a puertos y aeropuertos de modo libre y en competencia directa con los taxis, sino previa contratación de sus servicios, identificando al cliente.

Finalmente en relación a la antigüedad de los vehículos requerido por el **Decreto**, teniendo en cuenta que en el sector del taxi la antigüedad se fija en un número de años superior, con un uso más intensivo del que se le supone al servicio de arrendamiento con conductor, habiendo igualmente modificado dicha antigüedad en relación a al regulación anterior, sin que conste a lo largo del expediente informe alguno de justificativo, teniendo se considera justificada, dado que los vehículos a los que se refiere el **Decreto** han de ser de alta gama, cuya amortización se prolonga en el tiempo, por otro lado, su uso no va a ser, o no se presume que sea, tan intenso como el de un taxi, por lo que no se explica ni justifica en el **Decreto** el por qué de dicho plazo más corto y sin que tenga amparo legal dicha modificación y exigencia.

Debiendo, en consecuencia, anular dicho inciso.

NOVENO: Sobre las costas procesales. De conformidad con lo previsto en el art. 139 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , no procede hacer expresa condena en costas a ninguna de las partes.

FALLO

En atención a lo expuesto, la Sala ha decidido:

1º.- estimar parcialmente el recurso anulando lo establecido en el art. 106,2 en relación a la antigüedad de los vehículos; 108.2 a) relativo al valor de los vehículos y c) en relación al número de conductores.

2º.- desestimar el resto de las impugnación efectuadas.

No procede hacer expresa imposición de las costas causadas.

NOTIFICACIÓN Y DEPÓSITO CASACIÓN

Notifíquese esta resolución a las partes en legal forma haciéndoles saber que la misma no es firme y que contra ella cabe interponer ante esta Sala, por escrito y en el plazo de diez días hábiles, recurso de CASACIÓN del que conocerá la Sala correspondiente del Tribunal Supremo, debiendo, en su caso, la parte actora realizar el depósito previo de 50 euros en la cuenta de consignaciones de esta Sección abierta en la entidad bancaria BANESTO, acreditándolo al interponer el recurso, sin lo cual no se admitirá a trámite el mismo, de conformidad con lo establecido en la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley Orgánica del Poder Judicial .