



Roj: **STSJ ICAN 3421/2015 - ECLI:ES:Tsjican:2015:3421**

Id Cendoj: **38038330012015100649**

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

Sede: **Santa Cruz de Tenerife**

Sección: **1**

Fecha: **07/12/2015**

Nº de Recurso: **46/2013**

Nº de Resolución: **407/2015**

Procedimiento: **PROCEDIMIENTO ORDINARIO**

Ponente: **PEDRO MANUEL HERNANDEZ CORDOBES**

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: 0000046/2013

NIG: 3803833320130000065

Materia: Sin especificar

Resolución: Sentencia 000407/2015

Intervención: Interviniente: Procurador:

Demandante Benigno PATRICIA CABRERA AGUIRRE

Demandado CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

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

SENTENCIA

ILMO. SR. PRESIDENTE

D. Pedro Hernández Cordobés (Ponente)

ILMO. SRES. MAGISTRADOS/AS

D. Rafael Alonso Dorronsoro

D. ^a María Pilar Alonso Sotorrío

En Santa Cruz de Tenerife, a 7 de diciembre de 2015.

La Sección Primera del TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CANARIAS, Sala de lo Contencioso-Administrativo en Santa Cruz de Tenerife, integrada por los Sres. Magistrados anotados al margen, ha visto el recurso Contencioso - Administrativo **46/2013**, interpuesto en nombre de D. Benigno , representado por la Procuradora Sra. Cabrera Aguirre y dirigido por Letrado, contra la Comunidad Autónoma de Canarias, representada y dirigida por Sra. Letrada de su Servicio Jurídico, personándose como parte codemandada la FEDERACIÓN REGIONAL DE TAXIS DE CANARIAS (FEDETAX), representado por el Procurador Sr. Beautell



López y dirigida por el Letrado Sr. Saavedra San Miguel, que tiene por objeto la impugnación del Decreto **72/2012**, de 2 agosto, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, 17 mayo, de Ordenación del Transporte por **Carretera** de Canarias, y;

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- I. Interpuesto recurso contencioso-administrativo frente a la actuación a que antes se ha hecho referencia y reclamado a la Administración el expediente administrativo, se puso de manifiesto a la parte actora para formalizar la demanda, lo que verificó mediante escrito en el que después de exponer los hechos y alegar los fundamentos de derecho que estimó oportunos, terminó solicitando se dicte sentencia por la que se estime el recurso y deje sin efecto el Decreto 2/2012, de 2 agosto, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, 17 mayo, de Ordenación del Transporte por **Carretera** de Canarias, en lo que se refiere a los artículos 105 apartados 1.a) 2, 3 y 4, 107 y 108 apartados 1 y 2.

II. La representación procesal de la Administración demandada se opone a las pretensiones deducidas por la actora y solicita se dicte sentencia que inadmita el recurso en el caso de que concurre alguno de los motivos opuestos o, subsidiariamente lo desestime con imposición de las costas.

III. FEDETAX formuló escrito de contestación a la demanda oponiéndose a sus pretensiones y solicitando se dicte sentencia que la desestime con imposición de las costas procesales.

SEGUNDO.- Pruebas propuestas y practicadas.

Practicada la prueba pertinente, las partes formularon conclusiones quedando el recurso pendiente de señalamiento para votación y fallo, acto que tuvo lugar en la reunión del Tribunal del día 11/09/2015, con el resultado que seguidamente se expone. Aparecen observadas las formalidades de tramitación. Ha sido ponente el Ilmo. Sr. D. Pedro Hernández Cordobés.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Opone la Comunidad Autónoma de Canarias como posible motivo de inadmisibilidad la extemporaneidad del recurso.

El Reglamento impugnado fue publicado en el Boletín Oficial de Canarias del día 10 de agosto de 2012 y el escrito de interposición fue presentado el 7 de septiembre de 2012. Es evidente que no es extemporáneo.

SEGUNDO.- Fondo del recurso.

La demanda pretende la nulidad del Decreto **72/2012**, de 2 de agosto, 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, en cuanto a los artículos 105 apartados 1.a) 2, 3 y 4, 107 y 108 apartados 1 y 2.

En apoyo de su pretensión aduce en la demanda, en cuanto al artículo 105 apartados 1.a) 2, 3 y 4, que la exigencia de un número de diez vehículos, para la Isla de Lanzarote, resulta desproporcionada en cuanto a la realidad existente y el número de turistas anuales que visita la isla, inferior en más del 50% -afirma- a las islas capitalinas "a las que se les exige el mismo número de vehículos con más del doble de visitantes". Supondría una inversión de más de un millón de euros y unos gastos fijos elevadísimos en una isla en la que sólo existen cuatro hoteles de cinco estrellas, que son en realidad a los que va dirigido este servicio.

El artículo 107, refiere que establece una serie de exigencias en cuanto a la capacidad de los garajes que son desproporcionadas y en nada benefician a las empresas ni mejoras el servicio prestado a los clientes. Supondría un desembolso elevadísimo.

El artículo 108.a) exige un valor mínimo de 50.000 € para los vehículos de cinco plazas, incrementado en 6.000 € por cada plaza adicional. Supone un esfuerzo económico excesivo en la coyuntura económica actual, sin que se base en requisitos técnicos de seguridad, confortabilidad o de cualquier otro tipo que redunde en beneficio del cliente o transporte.

El artículo 108.c) de un conductor para cada vehículo de la flota resulta desproporcionado, solo aceptable en época de máxima afluencia turística, pero en temporada baja resulta imposible mantener dicha contratación, además de ser contraria a la lógica económica y situación de crisis actual. En cuanto a la exigencia de conocimiento de al menos un idioma extranjero (108-c), si bien podría ser conveniente, la imposibilidad de adquirirlo de la noche a la mañana dificulta su cumplimiento por muchos trabajadores y llevaría a su despido.

TERCERO.- En su contestación, la Comunidad Autónoma de Canarias reprocha que la demanda no alega ningún motivo de nulidad de los preceptos reglamentarios impugnados limitándose a referirse al carácter



desproporcionado de los requisitos que establece y su repercusión nociva en el sector. En concreto, en cuanto al artículo 105, precisa que las alegaciones sólo se refieren a su apartado 1.a) pese a citar el 2,3 y 4. La fijación de un número mínimo de vehículos tiene su fundamento en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por **Carretera** de Canarias, artículo 95, y la necesidad de dar una dimensión mínima a la actividad y su diferenciación del taxi, sometido al régimen de tarifas obligatorias y cuyo ámbito de actuación es más limitado, siendo el resultado del trámite de información pública a interesados y afectados.

Por lo que se refiere a la impugnación del artículo 107, nuevamente señala que su fundamento se encuentra también en lo establecido en el artículo 95.4 de la Ley 13/2007. La exigencia de garajes con capacidad para el 75% de la flota (25% más que lo establecido en el Decreto 148/1994), supone un paso más hacia el objetivo de que la totalidad de este tipo de vehículos sean aparcados fuera de las vías públicas, siendo aplicable lo anteriormente referido sobre la necesidad de diferenciación con el servicio de taxi.

El artículo 108 encuentra también su cobertura legal en el artículo 95.4 y 5 en cuanto a la exigencia de requisitos referidos al desarrollo de la actividad, asegurar calidad del servicio y 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".

La fijación de la calidad en función del valor del vehículo tiene sustento en que, en particular en las zonas turísticas, los requisitos técnicos y de seguridad de los vehículos existentes en el mercado son parejos, diferenciándose en cuanto calidades y dotaciones complementarias que tienen un reflejo en su precio, no siendo suficiente la diferencia que contempla la regulación estatal basada en la potencia y tamaño, frecuente en los taxis de las zonas turísticas de las islas, además de requisitos relacionados con la dimensión empresarial de la actividad de arrendamiento con conductor y las características de los vehículos que deben responder a un servicio de alta calidad.

También persigue cumplir con el requisito de diferenciación con el servicio de taxi la exigencia de un sistema de gestión de flota, propio de un servicio de transporte no de taxi que tiene una única licencia, y el conocimiento de un idioma extranjero, sin requerir nivel mínimo que queda a la decisión empresarial.

Las exigencias de calidad fueron objeto de debate en la fase de elaboración del reglamento.

La contestación a la demanda de FEDETAX alude también a la exigencia legal de diferenciación con el servicio de taxis, sujeto a un régimen de precios autorizados y limitación territorial de su prestación -el servicio ha de iniciarse, por regla general, en el municipio que concede la licencia-.

En relación a la regulación anterior (decreto 148/1994) se han añadido algunos requisitos y han desaparecido otros (exigencia de un tiempo de uso no inferior a cuatro horas), teniendo en todo caso sustento legal.

Que en el expediente administrativo (folios 676 a 694, 790 a 798 del documento PDF contenido en el CD aportado por la Administración como expediente), consta un escrito conjunto del que resalta la solicitud de regulación de la calidad del servicio vía precio del vehículo.

Llama la atención sobre la disposición transitoria 10ª del decreto que respeta las condiciones concurrentes al momento de la adjudicación de autorizaciones de explotación de arrendamiento de vehículo con conductor con vigencia de 10 años.

En cuanto a la exigencia de un número mínimo de vehículo responde igualmente al mandato de los artículos 4.2-k) y 22 de la Ley 13/2007, sobre la promoción por los poderes públicos de la agrupación de las empresas dedicadas al transporte y asegurar su competitividad.

En la calidad del servicio -afirma- incide tanto la exigencia de conocimiento de un idioma como que el titular tenga un número de conductores asalariados coincidente con el número de vehículos de que disponga, cuando el decreto anterior exigía (artículo 14.1-f) la disponibilidad de conductores en número que no inferior al número de vehículo menos uno. La exigencia de un GPS la relaciona igualmente con la calidad del servicio y garantía del usuario.

CUARTO.- Las cuestiones planteadas en la demanda [teniendo en cuenta que, como matiza la Comunidad Autónoma de Canarias, la impugnación del artículo 105 sólo se argumenta en relación a su apartado 1.a)] fueron objeto de examen por la Sala y Sección en el recurso 87/2013, sentencia de 8 de octubre de 2015, sobre otra impugnación del Decreto **72/2012**, de 2 de agosto, Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por **Carretera** de Canarias, diversos artículos contenidos en la Sección 1ª, Capítulo II, del Título IV, relativo al arrendamiento de vehículos con conductor. Entonces declaramos la nulidad de los artículos 106.2 sobre antigüedad de los vehículos, 108.2-a) sobre valor mínimo de adquisición, y 108.2-c) sobre número de conductores de la flota.



Sus argumentamos sirven de fundamento a la presente sentencia. Entonces dijimos:

« 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 2ª 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 limite 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? elevadas eléctricas 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 sí 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 la 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.»

QUINTO.- No procede especial imposición de costas procesales a las partes, conforme al número 1 del artículo 139 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa .

FALLAMOS

Sin apreciar causa de inadmisibilidad, que ESTIMAMOS en parte el recurso contencioso-administrativo interpuesto en nombre de D. Benigno , declarando la nulidad de los artículos 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, del Decreto **72/2012**, de 2 de agosto , 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; desestimando las demás pretensiones deducidas, sin especial imposición de las costas procesales causadas.

Así, por esta nuestra sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos. Cabe recurso de casación previa constitución del depósito establecido en la disposición adicional 15ª de la Ley Orgánica del Poder Judicial .