

TRIBUNAL SUPREMO
Sala de lo Contencioso-Administrativo
Sección Cuarta
Sentencia núm. 684/2020

Fecha de sentencia: 05/06/2020

Tipo de procedimiento: R. CASACION

Número del procedimiento: 5571/2017

Fallo/Acuerdo: Sentencia Estimatoria Parcial

Fecha de Votación y Fallo: 28/04/2020

Ponente: Excma. Sra. D.^a Celsa Pico Lorenzo

Procedencia: T.S.J.MADRID CON/AD SEC.2

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Josefa Oliver
Sánchez

Transcrito por:

Nota:

Resumen

Ordenanza Taxi Madrid. Efectos Decreto 35/2019.

R. CASACION núm.: 5571/2017

Ponente: Excm. Sra. D.^a Celsa Pico Lorenzo

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Josefa Oliver
Sánchez

TRIBUNAL SUPREMO
Sala de lo Contencioso-Administrativo
Sección Cuarta
Sentencia núm. 684/2020

Excmos. Sres. y Excmas. Sras.

D. Jorge Rodríguez-Zapata Pérez, presidente

D. Pablo Lucas Murillo de la Cueva

D.^a Celsa Pico Lorenzo

D.^a María del Pilar Teso Gamella

D. Rafael Toledano Cantero

En Madrid, a 5 de junio de 2020.

Esta Sala ha visto el recurso de casación, registrado bajo el número RCA-5571/2017, interpuesto por la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi, D. José Antonio Parrondo Rojo y el Ayuntamiento de Madrid, representados respectivamente por los procuradores D. Ignacio María Batlló Ripoll, D.^a Silvia González Milara y el Letrado del Ayuntamiento de Madrid, contra la sentencia 564/2017, de fecha 17 de julio de 2017 de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que estimó parcialmente el recurso contencioso-administrativo núm. 75/2013 interpuesto contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi.

Han sido partes recurridas la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi y D. José Antonio Parrondo Rojo, representados respectivamente por los procuradores don Ignacio Batlló Ripoll y doña Silvia González Milara.

Ha sido ponente la Excm. Sra. D.^a Celsa Pico Lorenzo.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En el recurso contencioso-administrativo número 75/2013, la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, dictó sentencia el 17 de julio de 2017, cuyo fallo dice literalmente:

«Que estimamos en parte el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Procuradora doña Silvia González Milara en nombre y representación la «Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi» representados en la actualidad por el Procurador don Gonzalo Herraiz Aguirre y en su virtud ANULAMOS los siguientes preceptos:

1º.- El artículo 4.1.c) del Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012 y el artículo 10. 1.c) del Decreto Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio , por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo,, en lo referido a Estar domiciliado en el territorio de la Comunidad de Madrid.

2º.- El artículo 28.3.c) del Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012 y el artículo 31.1.b) del Decreto Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio , por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo,, en lo referido a Carecer de antecedentes Penales.

3º.- *El artículo 37 del Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012, referido al régimen de descanso obligatorio* 4º.- *El artículo 47 del Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012 respecto de las obligaciones de las emisoras de radio.*

Procédase a la publicación del fallo de esta sentencia, en el Boletín oficial de la Comunidad de Madrid, en el plazo de los diez días siguientes a la firmeza de la presente Sentencia.

No se efectúa especial pronunciamiento en cuanto a las costas por lo que cada parte abonará las causadas a su instancia y las comunes lo serán por mitad.»

SEGUNDO.- Contra la referida sentencia prepararon las representaciones procesales de la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi, D. José Antonio Parrondo Rojo y el Ayuntamiento de Madrid, recurso de casación, que la Sección segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid tuvo por preparado mediante Auto de 2 de noviembre de 2017 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 5 de noviembre de 2018, cuya parte dispositiva dice literalmente:

«Primero. - Admitir a trámite el recurso de casación preparado por la representación procesal de la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi, de D. José Antonio Parrondo Rojo y del Ayuntamiento de Madrid contra sentencia núm. 564/2017, de 17 de julio, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Segunda) del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el recurso contencioso administrativo 75/2013.

Segundo. - Precisar que las cuestiones en las que se entiende que existe interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia son las siguientes:

Primera. Determinar si, resulta respetuosa con los principios de libertad de establecimiento, igualdad y limitación de restricciones establecidos en el Tratado de

Funcionamiento de la Unión Europea, y con nuestro ordenamiento jurídico interno, la regulación contenida en la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid.

Segunda. Precisar si, la competencia municipal ejercida a través de esa regulación normativa, respeta el marco competencial estatal y autonómico establecido.

Tercero.- Identificar como normas jurídicas que, en principio, serán objeto de interpretación los artículos 49, 54, 102 y 106 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea; 10 del Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor, por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modificado por el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008; 14, 38, 149.1.21 y 29 de la Constitución; 26 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid; 42 y 43 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres; y el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local. Ello sin perjuicio de que la sentencia haya de extenderse a otras normas jurídicas si así lo exigiere el debate finalmente trabado en el recurso.

Cuarto. - Publicar este auto en la página web del Tribunal Supremo.

Quinto. - Comunicar inmediatamente a la Sala de Instancia la decisión adoptada en este auto.

Sexto. - Para su tramitación y decisión, remitir las actuaciones a la Sección Cuarta de esta Sala, competente de conformidad con las normas de reparto.»

CUARTO.- Admitido el recurso, por diligencia de ordenación de 20 de noviembre de 2018, se concede a las partes recurrentes un plazo común de treinta días para presentar los escritos de interposición, lo que efectuaron las representaciones procesales de la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi y de D. José Antonio Parrondo Rojo, en sendos escritos de fecha 10 de febrero de 2019, en los que, tras exponer los motivos de impugnación que consideraron oportunos, lo concluyeron con el siguiente SUPPLICO: *«tenga por presentado este escrito, y por INTERPUESTO RECURSO DE CASACION contra los preceptos de la sentencia número 564/2017, de 17 de julio, de la sección 2ª del TSJ de Madrid que se enumeran en el mismo, por los motivos*

alegados, y tras los trámites se acuerde la estimación en los términos manifestados para cada uno de ellos.»

Asimismo, por escrito de 10 de enero de 2019, el Letrado del Ayuntamiento de Madrid interpone recurso en el que, tras exponer los motivos de impugnación que consideró oportunos, lo concluyó con el siguiente SUPPLICO:

«1º) con estimación del presente recurso de casación se anule en el extremo objeto del presente recurso la sentencia impugnada, con imposición de las costas del recurso a la parte recurrida;

2º) como consecuencia de la estimación del recurso de casación y la consiguiente anulación de la sentencia impugnada en el extremo objeto del presente recurso, el Tribunal Supremo se sitúe en la posición procesal propia del Tribunal de instancia, y entre al examen del fondo del asunto, procediendo a la resolución del litigio en los términos en que quedó planteado el debate procesal en la instancia;

3º) y, en consecuencia, desestime el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi, contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 13 de diciembre de 2012, también en lo que se refiere a la impugnación del artículo 37 de la Ordenanza referido al régimen de descanso obligatorio, y declare la conformidad a Derecho del Acuerdo recurrido, con imposición también de las costas de la instancia a la parte recurrente.»

QUINTO.- Por providencia de 20 de febrero de 2019, se acuerda dar traslado de los escritos de interposición a las partes recurridas a fin de que, en el plazo común de treinta días, puedan oponerse a los recursos, lo que efectuó la representación procesal de la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi en escrito presentado el 11 de abril de 2019, en el que tras efectuar las manifestaciones que consideró oportunas, termina suplicando se confirme la sentencia de instancia respecto al precepto anulado y recurrido por dicha Administración municipal, con expresa condena en costas.

Por escrito de 10 de abril de 2019 la representación procesal de D. José Antonio Parrondo Rojo, manifiesta que considera ajustada a derecho la sentencia de instancia impugnada por el Ayuntamiento de Madrid en cuanto al régimen de libranzas.

SEXO.- De conformidad con el artículo 92.6 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, por providencia de 13 de febrero de 2020 se señala este recurso para votación y fallo el día 28 de abril de 2020.

SÉPTIMO.- El 2 de junio de 2020 ha tenido lugar la deliberación y fallo del presente recurso conforme a la disposición adicional segunda del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación sanitaria ocasionada por el COVID-19.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. *Planteamiento del recurso y sentencia.*

La representación procesal de la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi, la de D. José Antonio Parrondo Rojo, y el letrado del Ayuntamiento de Madrid, interponen recurso de casación contra la sentencia estimatoria parcial del TSJ Madrid de 17 de julio de 2017 recaída en el recurso contencioso-administrativo 75/2013 en que la Asociación de empresarios madrileños del Taxi impugna la Ordenanza Reguladora del Taxi publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 13 de diciembre de 2012. La Sala declaro la nulidad de los artículos 4.1 c) del Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012, por el que se aprueba la Ordenanza Reguladora del Taxi y 10.1 c) del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, en lo relativo a estar domiciliado en el territorio de la Comunidad de Madrid; artículos 28.3 c) de la Ordenanza y

31.1 b) del Decreto, en lo relativo a carecer de antecedentes penales; el artículo 37 de la Ordenanza referido al régimen del descanso obligatorio; el artículo 47 de la Ordenanza respecto a las obligaciones de las emisoras de radio.

La sentencia, completa en cendoj (ROJ. STSJ M 7512/2017 – ECLI:ES:TSJM:2017:7512) en sus fundamentos PRIMERO A SEXTO despeja las dudas sobre la posibilidad de impugnación del Decreto cuestionado.

En los fundamentos SÉPTIMO a NOVENO rechaza que la prohibición de la titularidad de licencias por personas jurídicas, 4.a) vulnere la normativa de la Unión Europea ya que las sentencias esgrimidas hacen referencia a la discriminación por nacionalidad o residencia y la cuestión debatida se referencia la exclusión de obtención de licencia por personas jurídicas. Tampoco entiende exista discriminación porque la distinción entre personas físicas y jurídicas se encuentra justificada en razón del número de autorizaciones y su control.

Ya en el DÉCIMO analiza el art. 4. C) que finalmente anula.

En el UNDÉCIMO descarta que el art. 5, número máximo de licencias, afecte a la libertad de establecimiento, así como que el número máximo de la Ordenanza encuentra su cobertura en el art. 10,3 del Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005. Adiciona que las restricciones están justificadas como instrumento para garantizar un servicio público.

En el DUODÉCIMO afirma que la recurrente no justifica porque se afectan al derecho de establecimiento, libertad de servicio y proporcionalidad en las medidas previstas en el art.7 (transmisión).

En el DECIMOTERCERO rechaza las infracciones atribuidas al art. 16.

En el DECIMOCUARTO enjuicia el art. 17 (características de los vehículos) refuta la nulidad por falta de cobertura legal en razón de la

disposición final Tercera de la Ley 20/98, de 27 de noviembre, de Ordenación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid en cuya virtud fue dictado el Decreto 74/2005, de 28 de julio cuyo art. 23 establece las características de los vehículos.

Tampoco acepta se produzca la infracción de normas europeas reseñadas en materia de la competencia, puesto que el Ayuntamiento de Madrid no ejercerá funciones de homologación, ni siquiera de selección de marcas sino solo de verificación de los modelos que cumplen los estándares mínimos establecidos en la ordenanza. Recalca que no todos los modelos de vehículos homologados pueden utilizarse para el servicio (vehículos de dos puertas, de reducidas dimensiones, sin elementos de comodidad o salubridad) y que el monopolio que los titulares de las licencias ejercen en virtud de las autorizaciones expedidas por el Ayuntamiento de Madrid, lo es en razón del servicio público, cuyos destinatarios son los usuarios, siendo legítima la esperanza de éstos de que el servicio se preste por vehículos que cumplan unos estándares mínimos.

Destaca que la intervención municipal se justifica "en la necesidad de comprobar que el vehículo mantiene las características generales de los modelos autorizados, manteniendo los estándares que permiten la prestación del servicio y aunque la parte indique que se infringe el derecho comunitario porque *la Administración Municipal no se encuentra autorizada para otorgar autorización sobre modificaciones en el vehículo siempre que cumplan éstos la normativa europea. De tal manera que los requisitos técnicos, en todo caso, deben obligatoriamente cumplir la mencionada normativa superior, quedando vedado el acceso a estos (autorización) por la citada Administración por no ser competente.* Es cierto que la facultad de autorizar las modificaciones en el vehículo, no le corresponde al Ayuntamiento, pero sí mantiene competencia para determinar si el vehículo modificado cumple con los requisitos necesarios para destinarlos al servicio público."

También examina el art. 19 (modificaciones) al que la Sala da cobertura en el art. 24 del Decreto 74/2005, de 28 de julio.

Dedica el DECIMOQUINTO al art. 18 (número de plazas) señalando que es el art. 22 del Decreto 74/2005 el que regula el número de plazas no existiendo contradicción con el Decreto antedicho.

En el DECIMOSEXTO Y DECIMOSÉPTIMO considera el art. 20 no aceptando su impugnación.

En el DECIMOCTAVO enjuicia el art. 21, vehículos adaptados, rechazando exista vulneración de derecho de la Unión Europea pues la norma Euro 6 no resulta exigible en la fecha de publicación de la ordenanza en razón del calendario establecido en el Reglamento CE 715/2007, de 20 de junio de 2007, del Parlamento europeo y del Consejo.

En los DECIMONOVENO, VIGÉSIMO, VIGÉSIMO-PRIMERO, VIGÉSIMO-SEGUNDO, VIGÉSIMO-TERCERO, VIGÉSIMO-CUARTO razona sobre el art. 22 (elementos mínimos obligatorios) y la disposición transitoria cuarta (implantación de impresoras para la impresión de tiques). Entiende que el aparato lector de tarjetas deriva de la ley que exige dicho requisito (art. 18 Ley 20/1998, de 27 de noviembre). Rechaza la infracción de derecho de la Unión por cuanto el taxímetro no es un elemento propio del vehículo. Y respecto al control del taxímetro se remite a la STSJ Madrid 10 de julio de 2012, procedimiento ordinario 352/2011 que reproduce parcialmente por lo que desestima la impugnación al igual que el alegato respecto al contenido del tique que ha de cumplir con el art. 7 RD 1619/2012, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento que regula las obligaciones de facturación. Tampoco acepta que la cesión de datos en las relaciones de sujeción especial contravenga normativa alguna, dado el tenor del art. 4 de la Ley 20/98, de 27 de noviembre.

En el VIGÉSIMO-QUINTO indaga sobre la validez de los arts, 23,24, y disposición transitoria quinta de la Ordenanza con cobertura en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre y artículos 27 y 28 del Decreto autonómico 74/2005, de 28 de julio este último precepto relativo a las mamparas de seguridad.

En el VIGÉSIMO-SEXTO entiende que el art. 25 del Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio confiere cobertura al art. 25.5. de la Ordenanza.

En el VIGÉSIMO-SÉPTIMO y VIGÉSIMO-OCTAVO contesta a la nulidad del art. 26 que no prospera.

En el VIGÉSIMO-NOVENO tampoco acepta la nulidad del art. 27

En el TRIGÉSIMO refuta que contraría el derecho europeo, relativo al derecho de establecimiento por tratarse de un sector regulado en que existe relación especial de sujeción.

En los TRIGÉSIMO-PRIMERO, TRIGÉSIMO-SEGUNDO y TRIGÉSIMO-TERCERO otorga validez a los art. 29 (validez y renovación) y 31 (tarjeta de identificación del conductor de autotaxi) a los que se imputa infracción del derecho interno con apoyo en art. 30 del decreto autonómico 74/2005, de 28 de julio por cuanto la duplicidad de documentos, permiso y tarjeta, no justifica su nulidad. Concluye que el régimen establecido por el Ayuntamiento es equivalente al Decreto autonómico 74/2005, art. 31.2, a salvo de lo que dirá en el siguiente fundamento sobre los antecedentes penales.

En el TRIGÉSIMO-CUARTO analiza la carencia de antecedentes penales prevista en el 28.3. c que anula.

En el TRIGÉSIMO-QUINTO continúa con la tarjeta identificativa concluyendo que se trata de un documento que tiene fines identificativos frente a terceros usuarios del servicio, se impone a quien está prestando un servicio público, y constituye un derecho del usuario, en cierta medida equiparable al establecido en el hoy vigente artículo 53 1 b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas *Derecho a identificar a las autoridades y al personal al servicio de las Administraciones Públicas bajo cuya responsabilidad se tramiten los*

procedimientos, antes establecido en el artículo 35 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común .

Respecto a la colocación de la tarjeta en el TRIGÉSIMO-SEXTO dice que la previsión de que se coloque "en la parte inferior derecha de la luna delantera del vehículo de forma que resulte visible tanto desde el interior como desde el exterior del mismo, no parece que prive de visibilidad al conductor y permite el conocimiento de los datos por parte del usuario, pues de nada serviría el establecimiento de dicha obligación si se deja al conductor la selección del lugar de colocación y esta se realiza en un lugar de difícil visión por parte del interesado, debiendo indicarse que la necesidad de que los datos sean visibles, no sólo desde el interior por quienes ya son usuarios del servicio, sino también desde el exterior, se debe al interés en la identificación, personas que sin haber llegado a contratar el autotaxis, tenían intención de hacerlo -por ejemplo aquellas que resulten rehusadas en una parada y también para facilitar la labor de inspección y control por parte de los agentes de la autoridad, debiendo además indicarse que el artículo 42 1º e) del Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio , por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo ya establece que debe portarse la Tarjeta municipal identificativa del conductor, si la Ordenanza municipal la establece obligatoria, que se deberá adherir a la parte derecha de la luna delantera del vehículo de forma que resulte visible tanto desde el interior como desde el exterior del mismo."

El TRIGÉSIMO-SÉPTIMO lo dedica al art. 32.

En el TRIGÉSIMO-OCTAVO analiza el 37 descanso obligatorio. "Se impugna también el régimen de descansos establecido en el artículo 37 de la ordenanza que señala :

1.-Las licencias de auto-taxi tendrán el siguiente régimen de descanso:

a) De lunes a viernes, un día, con la siguiente distribución:

1.- Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 7 y 8, los lunes.

2.- Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 9 y 0, los martes.

3.- Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 1 y 2, los miércoles.

4.- Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 3 y 4, los jueves.

5.- Las licencias cuyos ordinales terminen en los números 5 y 6, los viernes.

b) Los sábados y domingos, un día, con la siguiente distribución:

1.- Las licencias cuyos ordinales terminen en número par, descansarán los sábados y domingos impares.

2.- Las licencias cuyos ordinales terminen en número impar, descansarán los sábados y domingos pares.

El periodo máximo de descanso será de 24 horas, comprendido entre las 6.00 y las 6.00 horas del día siguiente.

2. Se autoriza a la Junta de Gobierno u órgano en quien delegue, para establecer dentro del periodo máximo indicado en el último párrafo del apartado b) anterior, la duración del descanso obligatorio los sábados y domingos, así como el régimen de los días festivos entre semana.

3. Previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores, el Ayuntamiento de Madrid podrá establecer la obligación de prestar servicios en ciertas áreas, zonas o paradas de modo permanente, o a determinadas horas del día, debiendo en este supuesto fijar las oportunas reglas de coordinación entre los titulares de licencias, de acuerdo con criterios de equidad que permitan asegurar la efectividad de tales servicios."

Rechaza la vulneración del principio de libertad de establecimiento, puesto que la intervención administrativa del servicio del taxi se concreta en normas que contienen importantes restricciones a la competencia. Señala que el régimen de descanso "es una forma de organización del servicio para garantizar la prestación continuada del mismo, lo que no se conseguiría si todos los titulares de las licencias coincidieran en el mismo día de descanso, tal y como establece el artículo 41 del Decreto de la Comunidad de Madrid 74/2005, de 28 de julio , por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo que indica que los municipios establecerán, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social que, en su caso, resulte de aplicación, reglas de regulación y organización del servicio, previo informe de las asociaciones representativas del sector en materia de horarios, calendarios, descansos y vacaciones, siempre que el servicio quede garantizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 40."

Deduce de la Ley 20/1998, que los Ayuntamientos tienen competencia para establecer un régimen obligatorio de descansos, pero no está motivado ni justificado que los titulares de las licencias deban dejar de prestar el servicio un día determinado de la semana, en atención al número en que termina la licencia, cuando notoriamente la carga de trabajo es diferente un martes, de un jueves o un viernes, razones éstas que llevan a la anulación del precepto.

En el TRIGÉSIMO-NOVENO valora el art. 38. Concluye que respecto a los aspectos técnicos sobre taxímetros, funcionamiento y operatividad, remite

a lo indicado en la Sentencia dictada por dicha Sala y sección el 10 de julio de 2012 (ROJ: STSJ M 8887/2012 - ECLI:ES:TSJM :2012:8887) en el Procedimiento Ordinario 352/2011, que entendía conforme a derecho la posibilidad de utilizar el aparato taxímetro para estos fines.

Dedica el CUADRAGÉSIMO a la disposición transitoria tercera, descansos y regulación horaria con reproducción parcial de la STJ Madrid de 10 de julio de 2012, procedimiento ordinario 352/2011 concluyendo "Aún cuando, se indicó que el establecimiento de un régimen diferenciado no suponía infracción al principio de igualdad, tampoco puede sostenerse que el establecimiento de un régimen uniforme, sin tener en cuenta el número de conductores suponga infracción de dicho principio. En casos en lo que los supuestos de hechos son diferentes, si se establece un régimen uniforme, no puede establecerse la infracción de dicho principio que no se conculca por tratar de forma igual a los diferentes, sino de forma diferente a los iguales."

En el CUADRAGÉSIMO PRIMERO rechaza la nulidad del art. 41

En el CUADRAGÉSIMO SEGUNDO analiza el 47, emisoras de radio que finalmente anula.

En los fundamentos CUADRAGÉSIMO-TERCERO hasta CUADRAGÉSIMO-NOVENO confiere validez a los art. Párrafo tercero art. 2 del art. 30 bis, 52, 60, 65, 67. Y respecto del art. 49 (paradas en aeropuertos y estaciones de ferrocarril) señala que "La parte presupone que las paradas en Aeropuertos y Estaciones, no se va a realizar en una zona de dominio público municipal, debiendo indicarse que respecto del establecimiento de paradas existen títulos concurrentes que habilitan al Ayuntamiento de Madrid de conformidad con el artículo 25 de de la 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local como son la Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas que justifica que la subida y bajada de viajeros se realice en determinados lugares, la gestión de dominio público municipal y las propias en materia de auto-taxi. Por otra parte, respecto de las paradas en Aeropuertos y Estaciones, la competencia no puede otorgarse de forma exclusiva a AENA y ADIF, si estas se establecen dentro de sus propias instalaciones, pues el Ayuntamiento de Madrid mantendría las mismas en materia de gestión del servicio de auto-taxis, de forma que dicho precepto no incurre en nulidad alguna, si se interpreta en el sentido de que en estos casos, la fijación de las paradas se realizara con la voluntad concurrente de dichos entes públicos."

SEGUNDO- *La cuestión sometida a interés casacional en el ATS 5 noviembre de 2018.*

Se trata de determinar si, resulta respetuosa con los principios de libertad de establecimiento, igualdad y limitación de restricciones establecidos en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y con nuestro ordenamiento jurídico interno, la regulación contenida en la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid.

También si, la competencia municipal ejercida a través de esa regulación normativa, respeta el marco competencial estatal y autonómico respeta el marco competencia establecido.

Identifica como normas jurídicas que, en principio, serán objeto de interpretación los artículos 49, 54, 102 y 106 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea; 10 del Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor, por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modificado por el Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008; 14, 38, 149.1.21 y 29 de la Constitución; 26 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid; 42 y 43 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres; y el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

TERCERO. *La representación procesal de la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi y la de don Antonio Parrondo Rojo formulan recurso de casación idénticos.*

1. Un conjunto de preceptos reglamentarios entiende conculcan la normativa de la Unión Europea.

Sostiene que la sentencia vulnera la normativa europea y la jurisprudencia del TJUE en los artículos 4 a), (prohibición titularidad de licencia por personas jurídicas); 5 (número máximo de licencias); 7.1 (transmisión de las licencias), 7.3 (abono de sanciones para su limitación) y 7.5 (limitación temporal) en relación a los artículos 49 y 54 TFUE (antiguos 43 y 48) sobre libertad de establecimiento y la jurisprudencia del TJUE en sentencias C-140/03; C-84/11; C/48-11; C-9/11; C-9/11 y Sala 2ª, S 21-4-2005, nº C-140/2003.

También la infracción en los artículos 17 (características de los vehículos), 18 (número de plazas) y 19 (modificaciones) en relación a los artículos 43 y 101, 102 y 106 del TFUE y Directiva 46/2007, de 5 de septiembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco), así como la sentencia del TJUE de 3 de abril de 2014 recaída en el asunto C-428/12 sobre antigüedad de los vehículos.

Adiciona la vulneración en los artículos 22 (elementos mínimos obligatorios) 23 (modulo luminoso) y artículo 24 (elementos de seguridad) en relación al Reglamento (CE) nº 661/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos a motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados e infracción de la Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero (anteriores Directivas derogadas 2004/22/CE y 98/34/CE) sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de medida (refundición) en materia de taxímetros y de información de legislación en el mercado interior. Junto a lo anterior, denuncia la infracción de los artículos 27 y 28 de la Ordenanza local impugnada en relación al artículo 43 del TFUE y Directiva 2003/59, de 15 de julio de 2003.

2. Otro bloque de impugnación lo centra en la infracción de la normativa estatal y jurisprudencia.

El artículo 1, párrafo segundo (objeto de la ordenanza) al sostener la vulneración de los artículos 12.1 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, y 9.3 de la Constitución (principio de jerarquía normativa);

El artículo 4 a) (requisitos para ser titular de licencia) en relación con los artículos 14 y 38 de la Constitución, artículos 1, 2, 3, 5 y 18 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado y doctrina del TS en sentencias 24 de diciembre de 1985 y 30 de octubre de 1987.

Los artículos 5 (número máximo de licencias) y 7 (transmisión de licencias) por ausencia de cobertura legal al no haber norma con rango legal que lo limite, y por infracción de los artículos 1, 2, 5, 17 y 18 de la Ley de Garantía de Unidad de Mercado -Ley 20/1998, de 9 de diciembre;

Los artículos 17 (características vehículo) y 19 (modificaciones en el vehículo) por falta de cobertura legal de los preceptos reglamentario, así como por infracción de los artículos 1, 2 y 18 de la LGUM, y 38 de la Constitución;

El artículo 18 (número de plazas) en relación con el art. 22.3 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por infracción del art. 9.3 de la Constitución (principio de jerarquía normativa), y artículo 149.1.21 en materia de vehículos, y la definición de vehículo turismo y taxi en los anexos del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos;

El artículo 21 (vehículos eurotaxi o adaptados) por infracción del principio de Igualdad.

El artículo 22 (elementos mínimos obligatorios) y DT 4ª (implantación de impresoras para la impresión de tiques) por infracción de la competencia estatal en materia de elementos de los vehículos (art. 149.1.21 Constitución,

art. 1170 del Código Civil sobre pago, y Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero (anteriores Directivas derogadas 2004/22/CE y 98/34/CE) sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de medida (taxímetros) y sentencias del Tribunal Supremo de fechas 1 de abril de 2003;

Los artículos 23 (módulo luminoso) 24 (elementos de seguridad), 28 (mamparas) y DT 5ª (módulos luminosos y mamparas) por infracción de la competencia municipal, y del artículo 149.1.21 de la Constitución, así como de las Órdenes Ministeriales de 17 de julio de 1978, 13 de septiembre de 1978, así como la sentencia TC 59/85, de 6 de mayo, en materia de elementos de los vehículos;

El artículo 25.2 (pinturas, distintivos y adhesivos) de la Ordenanza por infracción del art. 149.1.21 de la Constitución sobre competencia en materia de vehículos del Estado;

Los artículos 29 y 31 por infracción de los artículos 30 y 31 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, en relación a la confusión permiso y tarjeta identificativa, falta de cobertura legal sobre datos personales y sobre colocación en los vehículos auto-taxis, así como infracción de los artículos 6, 7 y 18 de la LGUM y artículo 22 del Decreto 74/2005, de 28 de julio;

El artículo 38 así como la DT 3ª por infracción del principio de igualdad entre titulares con y sin conductores asalariados, incompetencia municipal en materia de taxímetros, infracción de la Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero (anteriores Directivas derogadas 2004/22/CE y 98/34/CE) sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de medida (taxímetros) y sentencias del Tribunal Supremo de fechas 1 de abril de 2003, así como infracción de los artículos 1, 3, 5, 17 y 18 de la LGUM y sentencia TC 79/17, de 22 de junio;

Finalmente, el artículo 49 por falta de competencia municipal para fijar paradas en espacios de aeropuertos y estaciones de ferrocarril por ser competencia de ADIF y AENA.

CUARTO.-. *El recurso de casación del Letrado del Ayuntamiento de Madrid y la oposición de los otros recurrentes personados como recurridos que aquí presentan escrito por separado.*

1. Limita su recurso a la anulación del artículo 37 de la Ordenanza referido al régimen del descanso obligatorio

Arguye que el sistema de libranza establecido en el artículo 37 de la Ordenanza Reguladora del Taxi no sólo garantiza la adecuada prestación del servicio, como significa el artículo 41 del Decreto 74/2005, de 26 de noviembre, sino que afecta al nivel de equilibrio entre la rentabilidad media del sector, la calidad del servicio y, además la contaminación o la evitación del colapso del tráfico, e igualmente la dedicación y el ejercicio profesional de la actividad. Por tanto, el sistema de descanso establecido en Madrid está justificado como instrumento para garantizar un servicio público de modo universal en condiciones de igualdad, ajustado a los principios de necesidad y proporcional, basado en una mínima intervención de la Administración en la adopción de la medida.

Recalca que da confianza al sector y favorece la vigilancia, pues todos los taxis deben llevar la letra indicativa del día de libranza, permitiendo un fácil seguimiento y control en calle del cumplimiento de la norma, en una flota tan amplia de 15.723 vehículos taxi.

Sostiene que favorece la conciliación familiar y social, pues da seguridad jurídica a quienes adquieren una licencia de taxi pues el conocimiento previo de su régimen de descanso aplicable les permite organizar la vida privada, siendo que en más de un 60 % de los titulares de licencia son autónomos que conducen su propio taxi sin conductores asalariados.

El mercado de licencias es amplio siendo que siempre se venden licencias con todos los números ordinales de terminación de la licencia, produciéndose una media mensual de 80 transmisiones, lo que les permite comprar la que consideran más adecuada a sus intereses personales. Si cada año tuvieran que cambiar su día semanal de libranza haría más difícil y complicada la conciliación de su vida personal.

Aduce que las consideraciones jurídicas que han conducido al Tribunal de instancia a la declaración de nulidad del artículo 37 de la Ordenanza carecen de trascendencia alguna, porque se cimientan en una declaración de principio no demostrada: la afirmación de que “notoriamente la carga de trabajo es diferente un martes, de un jueves o un viernes”, presupuesto de hecho no acreditado con práctica de prueba alguna. Reputa desprovista de acierto la tesis de que “no resulta ni motivado ni justificado que los titulares de las licencias deban dejar de prestar el servicio un día determinado de la semana, en atención al número en que termina la licencia”, como demuestra la Resolución de 26 de diciembre de 2018 del Secretario General Técnico del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad por la que se ordena la publicación de la *“Resolución de 21 de diciembre de 2018 del Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación por la que se establece para el año 2019 el régimen ordinario de descansos en días festivos de lunes a viernes, el correspondiente a los sábados y los domingos y los turnos de descanso durante el período estival”*, publicada en el BOAM núm. 8.305 27 de diciembre de 2018, pág. 52 y ss.

Adiciona que puesto que en la actualidad, Madrid cuenta con 15.723 licencias de autotaxi que prestan servicio en el Área de Prestación Conjunta (APC) que es un ámbito territorial único de prestación del servicio del taxi conformado por el municipio de Madrid y 45 municipios más:

Ajalvir - Alcobendas - Alcorcón - Algete - Arganda del Rey - Arroyomolinos - Boadilla del Monte - Brunete - Campo Real - Chinchón - Ciempozuelos Colmenar Viejo - Coslada - Fuenlabrada - Getafe - Humanes -

Las Rozas - Leganés - Loeches - Madrid - Majadahonda - Mejorada del Campo - Moraleja de Enmedio - Morata de Tajuña - Móstoles - Navalcamero - Parla - Paracuellos del Jararna - Pinto - Pozuelo de Alarcón - Quijorna - Rivas Vaciamadrid - San Fernando de Henares - San Martín de la Vega - San Sebastián de los Reyes - Serranillos del Valle - Titulcia - Torrejón de la Calzada - Tones de la Alameda Tres Cantos - Valdemoro - Velilla de San Antonio - Villaconejos - Villalbilla - Villanueva del Pardillo - Villa viciosa de Odón.

Dado que las licencias de autotaxi de Madrid prestan servicio en el Área de Prestación Conjunta, su ámbito de actuación comprende:

Población: 5,5 millones

85% de la población de la Comunidad de Madrid

46 municipios de la Comunidad de Madrid

15.723 licencias de autotaxi

El 22,5% del total de licencias de taxi de España (en torno a 70.000)

98,5% del total de licencias de la Comunidad de Madrid (15.962)

2,8 licencias por cada 1.000 habitantes (considerando el total de licencias).

Por tanto, la anulación del régimen de descanso afectaría no solo a la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi recurrente, como representante acreditado de sus asociados, que se cifra en el 7,15 % sino a todas las licencias de taxi de Madrid, que representan el 98,5 % del total de las licencias de la Comunidad de Madrid, dado su ámbito territorial de prestación del servicio. Además hay que considerar los sistemas de libranzas existentes en otros municipios que regulan regímenes obligatorios y no optativos, que también se verían perturbados, afectando a su capacidad y autonomía municipal para ordenar los servicios urbanos de transporte para garantizar su adecuada prestación.

El régimen jurídico aplicable a las libranzas en otros municipios presenta diferentes particularidades orientadas a las necesidades de

prestación del servicio en cada localidad pero en todas ellas hay una nota común: son regímenes obligatorios y no opcionales, como se sugiere por el TSJ: Madrid, Barcelona, Valencia, Alicante, Sevilla, Málaga, Murcia, Palma de Mallorca recogen en sus respectivas regulaciones regímenes obligatorios y no opcionales, adaptados a sus necesidades garantizando la adecuada prestación del servicio de taxi.

2. La representación procesal de D. José Antonio Parrondo Rojo presenta escrito en el que se limita a manifestar que considera ajustada a derecho la sentencia de instancia en cuanto al régimen de libranzas.

3. La representación de la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi.

Tras prolijas argumentaciones pide la desestimación del recurso del Ayuntamiento.

Insiste en que se infringe el principio de igualdad entre los titulares de taxi al exigirles librar cada uno de los días durante toda la existencia de la licencia.

Sostiene que la administración no tiene en cuenta la Ley 20/2013, de 9 de diciembre de garantía de la unidad de mercado, en su disposición derogatoria, arts. 5, 16 y 18.

Sostiene que no se ha justificado los motivos por los que se debe librar.

Invoca las STTJUE 1 de junio 2010, 570/2007, 21 abril de 2005, asunto 140/2003, 13 de octubre de 2011, asunto 9/2011, respecto libertad establecimiento.

QUINTO. – *El descanso obligatorio a través de un día fijo semanal.*

Ya hemos dejado constancia de la argumentación del Ayuntamiento de Madrid acerca de la razón para establecer un día fijo de descanso obligatorio en la Ordenanza del Taxi.

Entra dentro de las facultades de organización de la Corporación Municipal no existiendo norma de rango superior que establezca un criterio que deba ser seguido

Tiene razón la Corporación municipal cuando sostiene que el razonamiento anulatorio de que es distinta la carga de trabajo según el día de la semana carece de prueba alguna en el proceso. Puede haber una amplia carga de trabajo cualquier día de la semana si acontece alguna actividad de las múltiples que, constituye hecho notorio, se desarrollan en la ciudad de Madrid (eventos deportivos, ferias comerciales, congresos, etc.).

El argumento del Ayuntamiento acerca de que un día fijo permite una adecuada conciliación de la vida familiar, controlar el día de libranza y de que cualquier comprador de licencia sabe desde el primer momento cuál es de día de libranza del taxi se encuentra en las facultades de organización bajo el marco regulador aquí cuestionado con la cobertura del art. 41 del Decreto 74/2005, de 28 de julio en su versión primigenia.

Cuestión distinta es lo que acontezca con la futura Ordenanza a aprobar por el Ayuntamiento de Madrid que exige la adaptación al nuevo Reglamento aprobado por la Comunidad de Madrid, Decreto 35/2019 que tras modificar el anterior Decreto 74/2005, de 28 de julio, desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a las normas dictadas al efecto por el correspondiente municipio u órgano supramunicipal, las cuales deberán seguir las reglas establecidas en el antedicho Reglamento.

Así a tenor de la disposición Final Primera del Decreto 35/2019, de 9 de abril del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público urbano en Automóviles de turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, los municipios no solo deben adaptar sus Ordenanzas al Decreto, sino que también quedan sin efecto las vigentes en lo que se opongan al antedicho Decreto.

Respecto a la regulación y organización del servicio por los municipios, respetando la legislación laboral y la de Seguridad Social, sobre coordinación de descansos, calendarios, horarios y vacaciones el nuevo art. 41 hace especial hincapié en el “previo informe de las asociaciones representativas del sector”

En consecuencia, se estima el recurso de casación en este punto y se declara ajustada a derecho los términos de la Ordenanza

SEXTO.- *Inexistencia de infracción de derecho de la Unión Europea o del derecho interno español en los preceptos no anulados por el TSJ de Madrid.*

La extensa sentencia del TSJ de Madrid, ochenta y ocho páginas, da prolija respuesta a las múltiples impugnaciones de la Asociación recurrente, alguna de las cuales fue admitida, y luego consentida por el Ayuntamiento de Madrid que solo ha recurrido la anulación de un precepto, mientras las que no fueron aceptadas fueron objeto de amplia respuesta.

En el recurso de casación se reiteran los argumentos efectuados en instancia acerca de la infracción del derecho de la Unión Europea sin hacer crítica a la sentencia que no los acepta.

No se arguye acerca de que los razonamientos de la Sala de Madrid incurran en error al rechazar que la regulación establecida no respete los principios de libertad de establecimiento, art. 49, igualdad entre los nacionales de los distintos Estados Miembros, art. 54, posición dominante mercado interior por una empresa nacional (art. 102) y prohibición de libre competencia

(art. 106), Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea 13 diciembre de 2007 que modificada el Tratado constitutivo de 25 de marzo de 1957, si bien se invoca la STS de 15 de junio de 2018 posterior a la sentencia impugnada y a la Ordenanza que la analiza.

La antedicha STS de 15 de junio de 2018, casación 2312/2016 recuerda que, en relación con la interpretación del artículo 49 TFUE, la STS nº 870/2016, de 21 de abril (RC 2574/2012) estableció:

«De acuerdo con jurisprudencia reiterada del TJUE, recogida entre otras en las sentencias de 30 de noviembre de 1995 (asunto C-55/94 - Gebhard), apartado 37 y de 22 de octubre de 2009 (asunto C-438/08), apartado 46, las medidas restrictivas del ejercicio de las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado, en este caso de la libertad de establecimiento, deben reunir las cuatro siguientes condiciones para ser compatibles con el Derecho de la Unión Europea: que se apliquen de manera no discriminatoria, que estén justificadas por razones imperiosas de interés general, que sean adecuadas para garantizar la realización del objetivo que persiguen y que no vayan más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo».

Y la referida STS de 15 de junio de 2018 declara que la Directiva de servicios excluye claramente de su ámbito de aplicación al sector del taxi y como lo ha declarado esta Sala, entre otras, en su sentencia nº 921/2018, de 4 de junio, (RO 438/2017). Y añade otra cuestión también válida para el presente recurso relativo a la infracción de la doctrina jurisprudencial europea, citando la STJUE C-140/2003 sobre las ópticas en Grecia. Tampoco aquí esta invocación puede ser acogida. Dicha sentencia no resulta de aplicación por estar referida a la legislación griega reguladora de los establecimientos de óptica, en los que se prestan servicios que sí están incluidos en la Directiva de Servicios 2006/123/CE, a diferencia del servicio de taxi que ahora nos ocupa.

Y la sentencia del TSJ Madrid da adecuada respuesta a la no aplicación en la fecha de aprobación de la Ordenanza de las cuestiones relativas a emisiones contenidas en las normas Euro 5 y Euro 6 , art. 10 del Reglamento 715/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se

refiere a las emisiones procedentes de turismo y vehículos comerciales ligeros, así como a que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia sobre libertad de establecimiento giran sobre la nacionalidad o residencia del solicitante.

No se vislumbra como los genéricos contenidos de los arts.42 y 43 de la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de Transportes Terrestres incide en los preceptos cuya nulidad insta. Son preceptos de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. Capítulo III. Transporte de viajeros en automóviles de turismo. Capítulo IV. De las condiciones ambientales. Capítulo V. Régimen sancionador los que acertadamente entiende la sentencia de instancia que dan cobertura a las múltiples cuestiones suscitadas (mamparas, características de los vehículos, etc.) en razón de la competencia municipal, art. 25 II) Ley Bases Régimen Local, sobre el transporte público de viajeros respetando aquella normativa autonómica.

También son certeras las respuestas de la Sala de instancia, con apoyo en múltiples pronunciamientos anteriores de la propia Sala del TSJ Madrid, devenidos firmes ,sobre las limitaciones de la transmisibilidad de las licencias lo que no conlleva conculcación de los principios reflejados en la Ley 20/1998, de 9 de diciembre, Garantía de Unidad de Mercado, arts. 1, objeto, 2, ámbito de aplicación, 5, principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes, 17, instrumentación del principio de necesidad y proporcionalidad, 18 actuaciones que limitan la libertad de establecimiento y la libertad de circulación. Y tampoco de los arts. 14 y 38 CE.

La reiterada invocación de la disposición adicional quinta de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre de Garantía de Unidad de Mercado carece de proyección en el recurso de casación a tenor de su:

«Disposición final séptima. Entrada en vigor. 1. Esta Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». 2. No obstante, el artículo 20, los apartados 2 y 3 del artículo 21 y el artículo 26 entrarán en vigor a los tres meses de la publicación de esta Ley excepto para aquellos servicios regulados en la Ley 17/2009, de 23 de

noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Por tanto, Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar»

La Ley se publicó el 10 de diciembre de 2013 por lo que no se encontraba en vigor al aprobarse la Ordenanza, 28 de noviembre de 2012, ni al publicarse en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid, el 13 de diciembre de 2012. Ello comporta que no pueda invocarse lesión alguna de la misma por la Ordenanza cuestionada.

Y la norma legal regula la adaptación a la normativa vigente:

«Disposición final quinta. Adaptación de la normativa vigente. En el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, se procederá a la adaptación de las disposiciones vigentes con rango legal y reglamentario a lo dispuesto en la misma. Disposición final sexta. Desarrollo normativo. El Gobierno podrá aprobar las normas de rango reglamentario que resulten necesarias»

SÉPTIMO.- *Los efectos del Decreto 35/2019 , de 9 de abril del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público urbano en Automóviles de turismo aprobado por Decreto 74/2005.*

Nada han dicho sobre el citado Decreto 35/2019, de 9 de abril los distintos recurrentes (Ayuntamiento de Madrid, D. José Antonio Parrondo Rojo y Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi) en sus respectivos escritos presentados todos ellos (interposición de los recursos de casación y oposición al recurso de casación) con anterioridad a la aprobación del Decreto 35/2019 ni tampoco con posterioridad.

Mas el citado Decreto da nueva redacción a los artículos 10 (requisitos obtención de licencias) 17 (transmisión de licencias de autotaxi), 22 (número de plazas) 25 (pintura y distintivos) tal cual explicita su Preámbulo.

«se lleva a cabo una actualización de los requisitos exigidos para la obtención de las licencias municipales de autotaxi, tanto en relación con los solicitantes como con los conductores, como en la forma de acreditar los mismos, eliminando cargas burocráticas al

posibilitar que la Administración pueda recabar los datos de forma electrónica a través de las correspondientes plataformas de intermediación de datos. Así, se eliminan las exigencias relativas a estar domiciliado en la Comunidad de Madrid y a carecer de antecedentes penales para el ejercicio de la profesión, anuladas por la sentencia número 564/2017 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, se contempla la posibilidad de que las personas jurídicas puedan ser titulares de las licencias de autotaxi, en aplicación de la sentencia número 1018/2018 del Tribunal Supremo y que un mismo titular pueda tener más de tres licencias salvo en los casos en los que se traten de herederos forzosos de su titular y las adquieran en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de aquel. Para combatir el intrusismo y la competencia desleal entre las empresas, se introducen nuevas causas de extinción de las licencias municipales de autotaxi y se viabiliza que este tipo de servicios, a elección del titular de la licencia de autotaxi, puedan ser prestados con vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor. Se establece que todos los vehículos con licencia de autotaxi de la Comunidad de Madrid sean de color blanco y se recogen los signos identificativos que deben llevar en el exterior. Por último, se introduce una cierta flexibilización en el régimen de prestación de los servicios por los vehículos con licencia de autotaxi ya que, al existir medios tecnológicos que permiten garantizar en todo caso los derechos de los usuarios, ha parecido conveniente establecer la posibilidad de que los servicios previamente contratados puedan ser realizados con contratación por plaza y pago individual. Asimismo, en ellos las tarifas tendrán el carácter de máximas de forma que el usuario podrá conocer el precio del servicio antes de su realización y se podrá recoger a los viajeros en municipios distintos de aquellos en los que se encuentran domiciliadas las autorizaciones siempre que el destino del servicio se encuentre en el municipio en el que está domiciliada la autorización de transporte interurbana.»

Ya hemos dicho en el FJ Quinto que la disposición Final Primera del Decreto 35/2019, de 9 de abril del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público urbano en Automóviles de turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, los municipios no solo deben adaptar sus Ordenanzas al Decreto, sino que también quedan sin efecto las vigentes en lo que se opongan al antedicho Decreto.

Ello comporta que los preceptos de la Ordenanza que contravengan el Decreto quedaron sin efecto desde la entrada en vigor del mismo, esto es al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, 11 de abril de 2019, sin que sea preciso pronunciamiento expreso alguno de este Tribunal dado el tenor de la redacción reglamentaria.

En consecuencia, se produce una estimación parcial del recurso de casación en razón de los efectos de la antedicha disposición Final Primera del Decreto 35/2019, de 9 de abril.

OCTAVO.- *Las Costas procesales.*

No hay razones para la imposición de costas de los recursos de casación, art. 139 LJCA, dada la estimación del recurso del Ayuntamiento de Madrid y la estimación parcial del recurso de la Asociación recurrente y de don Antonio Parrondo Rojo.

En cuanto a las de instancia se mantiene el pronunciamiento allí recaído.

FALLO

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

PRIMERO.- Se estima el recurso de casación del Ayuntamiento de Madrid contra la Sentencia de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 17 de julio de 2017, recurso núm. 75/2013, en lo relativo a la anulación del precepto sobre el día obligatorio de descanso semanal, art. 37 de la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid, lo que conduce a la desestimación del recurso contencioso administrativo de la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de noviembre de 2012 en ese concreto apartado.

SEGUNDO.- Se estima parcialmente el recurso de la Asociación de Empresarios Madrileños del Taxi y de don Antonio Parrondo Rojo en razón de las modificaciones operadas por el Decreto autonómico 35/2019, de 9 de abril,

que deja sin efecto las Ordenanzas en cuanto se opongan al mismo en los términos expresados en el penúltimo fundamento de derecho, desestimando los recursos en lo no afectado por el Decreto.

TERCERO.- En cuanto a las costas estése a los términos señalados en el último de los Fundamentos de Derecho.

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

Así se acuerda y firma.

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada ha sido la anterior sentencia por la Excm. Sra. Magistrada Ponente de la misma, Doña Celsa Pico Lorenzo, hallándose celebrando audiencia pública, lo que como Letrada de la Administración de Justicia, certifico.

