

El TSJ Extremadura condena a la Junta a pagar a Renfe dos facturas que adeudaba por un importe de 3,4 millones de euros

La Sala Contencioso-Administrativa del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura ha estimado parcialmente el recurso formulado por Renfe Viajeros, Sociedad Mercantil Estatal, SA, contra la Resolución de la Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda de la Junta de Extremadura de 10 de septiembre de 2019.

Órgano: Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso

Sede: Cáceres

Sección: 1

Fecha: 13/11/2020

Nº de Recurso: 457/2019

Nº de Resolución: 298/2020

Procedimiento: Recurso contencioso-administrativo

Ponente: DANIEL RUIZ BALLESTEROS

Tipo de Resolución: Sentencia

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA

Sala de lo Contencioso

SENTENCIA

En Cáceres a trece de noviembre de dos mil veinte.

Visto el recurso contencioso administrativo número 457/19, promovido la procuradora Sra. Muñoz García, en nombre y representación de SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL RENFE VIAJEROS S.A., siendo demandada la JUNTA DE EXTREMADURA, representada y defendida por el Sr. Letrado de la Junta de Extremadura, recurso que versa sobre: Resolución de la Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda de la Junta de Extremadura de fecha 10 de septiembre de 2019.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la parte actora se presentó escrito, mediante el cual interesaba se tuviera por interpuesto recurso contencioso administrativo contra el acto que ha quedado reflejado en el encabezamiento de esta sentencia.

SEGUNDO.- Seguido que fue el recurso por sus trámites, se entregó el expediente administrativo a la representación de la parte actora para que formulara la demanda, lo que hizo seguidamente dentro del plazo, sentando los hechos y fundamentos de derecho que estimó pertinentes y terminando suplicando se dictara una sentencia por la que se estime el recurso con imposición de las costas a la parte demandada.

Dado traslado de la demanda a la parte demandada de la Administración para que la contestase, evacuó dicho trámite interesando se dictara una sentencia desestimatoria del recurso, con imposición de las costas a la parte actora.

TERCERO.- Recibido el recurso a prueba, se practicaron todas las propuestas y admitidas: documentales y el expediente administrativo, obrando en los ramos separados de las partes. Declarándose concluso este período, se pasó al de conclusiones, donde las partes evacuaron por su orden interesando cada una de ellas se dictara sentencia de conformidad a lo solicitado en el suplico de sus escritos de demanda y de contestación a la misma, señalándose día para la votación y fallo del presente recurso, llevándose a efecto en el fijado.

CUARTO.- En la tramitación del presente recurso se han observado las prescripciones legales.

Siendo Ponente para este trámite el Ilmo. Sr. Magistrado DON DANIEL RUIZ BALLESTEROS, que expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La entidad demandante Renfe Viajeros, Sociedad Mercantil Estatal, SA, presenta recurso contencioso- administrativo contra la Resolución de la Consejería de Movilidad, Transportes y Vivienda de la Junta de Extremadura de fecha 10 de septiembre de 2019.

La parte actora solicita la revocación de la actuación administrativa impugnada y que le sean abonadas las cantidades solicitadas. La Junta de Extremadura se opone a las pretensiones de la parte demandante.

SEGUNDO.- La parte actora solicita en el presente juicio contencioso-administrativo el pago de dos facturas.

Las dos facturas responden a conceptos diferentes, por lo que deben examinarse por separado.

La primera factura de fecha 12-9-2018 se gira por el importe de 1.359.428,09 euros y el concepto consiste en el abono de los cánones ferroviarios previstos en los artículos 71 y 72 de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017. Los cánones que se solicitan son los correspondientes al año 2017.

Ante ello, no se discute y existe prueba documental, que en dicho año existía un contrato de servicio público con el operador de servicio público.

El contrato de servicio público entre la Junta de Extremadura y Renfe Viajeros, SA, para la prestación de servicios ferroviarios de transporte de viajeros de media distancia en la Comunidad Autónoma de Extremadura pacta en la estipulación 5.1 el precio de 4.100.000 euros por la diferencia entre los gastos de explotación y los ingresos comerciales generados por los viajeros. La estipulación 5.1 recoge que se trata de una cantidad máxima a pagar por la Junta de Extremadura.

La estipulación 5.3 indica literalmente:

"En el supuesto de cambios en la normativa que influyan en los costes del operador del transporte, estas desviaciones serán asumidas por la Comunidad Autónoma de Extremadura, sin que, en ningún supuesto, puedan superarse las cantidades máximas a que se refieren la cláusula 5.1" La cláusula 6 vuelve a referirse al importe de 4.100.000 euros como importe máximo que abonará la Junta de Extremadura. Estas estipulaciones del contrato vigentes para el año 2016 fueron mantenidas en la prórroga vigente hasta el día 31- 12-2017, en que nuevamente se establece que el importe señalado es el máximo a pagar por la Junta de Extremadura.

Añadimos que el informe de la Jefatura de Servicio de Transportes que obra en el folio 77 del expediente administrativo -en respuesta al informe desfavorable de la Intervención General de la Junta de Extremadura que obra en el folio 76- recuerda que se va a incluir la cláusula 5.3 que fija el límite máximo de 4.100.000 euros. El oficio de la Dirección General de Transportes a Renfe de fecha 18-5-2018 (folio 176 del expediente administrativo) también muestra que la cuantía máxima del contrato era por importe de 4.100.000 euros, sin que pueda pretender cobrarse una cantidad superior a dicho precio aunque los gastos de explotación hubieran aumentado.

Por tanto, la parte demandante no puede desconocer que tanto el contrato previsto para el año 2016 como la prórroga prevista para el año 2017 contemplan expresamente que no se podrá abonar por la actividad desarrollada por Renfe una cantidad superior a 4.100.000 euros. Así se desprende con claridad de las estipulaciones 5 y 6 del contrato donde se reitera en varias ocasiones que este importe es el límite máximo que la Junta de Extremadura está obligada a abonar a la parte recurrente.

Por este motivo, la pretensión de abonar la totalidad de esta factura no puede ser admitida, pues iría en contra de lo pactado por las partes, estando vinculadas por el contenido de las cláusulas contractuales que de forma clara establecen ese importe máximo en cuanto a la compensación económica que la Junta de Extremadura realizará por la diferencia entre los gastos de explotación y los ingresos comerciales generados por los viajeros.

Así pues, el canon abonado por Renfe es una obligación que a ella corresponde soportar, sin que exista título en las estipulaciones del contrato que permite repercutir dicho importe en la Administración cuando dicho importe sea superior al precio máximo pactado de 4.100.000 euros.

No obstante lo anterior, y así lo reconoce la Administración, la Junta de Extremadura debe abonar la cantidad de 6.259,57 euros que es el importe pendiente de abonar por encima de la cantidad ya pagada de 4.093.740,43 euros, pero lo que Renfe Viajeros no puede pretender es cobrar el importe reclamado de manera íntegra, pues, reiteramos, ello es contrario a lo pactado.

En consecuencia, se estima parcialmente el pago de la primera factura por el importe de 6.259,57 euros.

TERCERO.- La segunda factura se refiere al servicio público prestado por el operador ferroviario durante el año 2018. Para este año 2018, las dos partes coinciden en que no se llegó a firmar un nuevo contrato o la prórroga del anterior debido a las discrepancias que surgieron entre las partes sobre los términos del contrato.

Sin embargo, teniendo en cuenta los antecedentes consistentes en el Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Extremadura de fecha 29 de abril de 2014 y los documentos que ahora vamos a examinar apreciamos que las dos partes estaban dispuestas a mantener la obligación de servicio público a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general por la Comunidad Autónoma de Extremadura.

No de otra manera puede entenderse que Renfe continuara prestando un servicio de transporte de viajeros, la continuación de las negociaciones que las partes habían entablado para celebrar un nuevo contrato y la aceptación del mantenimiento del servicio de transporte ferroviario por la Junta de Extremadura que en ningún momento manifiesta su intención de poner fin al servicio que estaba prestando Renfe Viajeros, incluso, todo lo contrario, muestra que era concedora del servicio, lo aceptaba y buscaba la determinación de los términos y condiciones del nuevo contrato a firmar para el año 2018.

Tengamos en cuenta lo siguiente:

1. En el punto 5 de la Resolución de la Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda de fecha 10-9-2019, se recoge que han existido negociaciones para formalizar una nueva prórroga del contrato en 2018.

También reconoce en el punto 8 que Renfe Viajeros, SA, ha continuado manteniendo en circulación hasta el día de hoy todos los trenes no declarados OSP por el Estado en la región, lo que hace necesario su regularización, tanto a nivel jurídico como económico.

2. El documento número 3 de la demanda es un Acta de la Comisión de Seguimiento de fecha 31-5-2018, en el que consta que se entregó a la Junta de Extremadura una propuesta de borrador para la prórroga del contrato de servicio público para el año 2018.

3. El documento 4 de la demanda es una carta al Ministerio de Fomento de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura de fecha 6-2-2018, en la que se reitera la firme voluntad de mantener la colaboración para mantener los servicios ferroviarios regionales.

4. El Pacto social y político por el ferrocarril en Extremadura de fecha 14-3-2016 (documento número 3 de la contestación), establece en el punto 7 que la Junta de Extremadura se compromete durante los próximos cuatro años a dotar los recursos económicos necesarios para abordar un nuevo convenio con los organismos estatales gestores competentes en materia ferroviaria, que permita mantener al menos la actual red ferroviaria regional de viajeros.

5. El documento número 8 de la contestación es una carta de la Dirección General de Transportes, Junta de Extremadura, de fecha 7-2-2017, en la que se recoge la posibilidad de abordar un nuevo marco de negociación.

Todo ello acredita que la intención de las dos partes litigantes era mantener el servicio ferroviario durante el año 2018, en atención al interés que dichas líneas tenían para la vertebración de la Comunidad Autónoma de Extremadura y a fin de garantizar el transporte de viajeros por ferrocarril dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Por ello, hay obligación de resarcir a Renfe Viajeros por el déficit de explotación y de compensar económicamente la obligación derivada de la prestación del servicio público ferroviario. La Junta de Extremadura debe hacerse cargo del déficit generado por el operador que ha mantenido en funcionamiento el servicio de transporte ferroviario regional. Se trata de un servicio que en condiciones normales un operador no ofrecería en el mercado por ser deficitario y si se mantiene es por ser declarado obligación de servicio público que la Administración se obliga a compensar económicamente por el interés en mantener el servicio.

CUARTO.- La sentencia del Tribunal Supremo de fecha 28-1- 2016, Roj: STS 166/2016, ECLI:ES:TS:2016:166, N.º de Recurso:

2603/2015, expone lo siguiente:

"TERCERO.- La sentencia alegada de contraste de 17 de septiembre de 2001 de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, sala con sede en Sevilla, estima la pretensión de la recurrente de que se le abone una obra realizada conforme a la redacción de un Proyecto supervisado por el Jefe de Servicio de Construcción y acta de replanteo, tácitamente recibidas por la Administración y abiertas al público, sin que pese a ser encargadas por la Administración existiera aprobación económica y consignación presupuestaria, ni la realización de los demás trámites exigidos por la Ley de Contratos del Estado, y que eran complementarias de otras inicialmente contratadas.

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana de 3 de octubre de 2002, dictada por la Sección Tercera en el recurso 3350/1998, condena a la Administración a abonar los

servicios realizados por la demandante al Hospital Clínico de Valencia en base a la buena fe que cabía presumir dado que venía prestando servicios anteriormente en el mantenimiento y reparación de equipos, aunque no existiera para los reclamados contrato administrativo válidamente celebrado, en virtud de la doctrina del enriquecimiento injusto.

CUARTO.- Como hemos visto anteriormente el fundamento de la sentencia para negar el enriquecimiento injusto, niega dar validez al documento presentado por la recurrente, en que se admite la cuantía de la deuda reclamada, negando la potestad para el reconocimiento al firmante de la misma, considerando en consecuencia que el exceso de gasto al no estar aprobado debía imputarse a la recurrente, dado que era conoedora del procedimiento de contratación por ser prestadora habitual de servicios, y no debió aceptar, sin proceder al cumplimiento de las exigencias formales de los contratos administrativos la modificación de los términos del contrato original. Sin embargo, la Sala discrepa de la consideración de que para que exista un enriquecimiento injusto sea preciso someterse a los criterios formales de contratación, pues en ese caso no sería necesario acudir a dicha doctrina, sino a la reclamación en términos de cumplimiento contractual. Es evidente que la falta de sometimiento a los criterios formales de contratación no convalida la actuación de la Administración. Ni frente a terceros, ni respecto a una posible responsabilidad de quienes así actúan. Sin embargo de lo que se trata es de determinar si la Administración puede beneficiarse de los vicios originados por ella misma, aceptando los servicios prestados por el contratista en exceso, a solicitud de la propia Administración, que exige los mismos, aunque no los formalice conforme a derecho. Esta actuación, en efecto como se dice en las sentencias de contraste, supone un enriquecimiento injusto por parte de la Administración que ha de ser debidamente resarcido, máxime si por funcionarios de la propia Administración se acredita la existencia del gasto en la cuantía solicitada por la recurrente.

En consecuencia, procede estimar el recurso de unificación de doctrina, casar y anular la sentencia recurrida, y dictar otra que estime el recurso contencioso- administrativo...".

La doctrina del enriquecimiento sin causa requiere la existencia de buena fe en la parte que se empobrece, lo que aquí sucede a la vista de la intención de la Junta de Extremadura de mantener el servicio ferroviario regional, y la parte actora mantuvo el servicio en la voluntad real y manifestada de la Administración de seguir colaborando y celebrando contratos con la finalidad de mantener el servicio público ferroviario en beneficio del interés general regional.

QUINTO.- Citamos también la fundamentación jurídica de la sentencia del TSJ de Extremadura de fecha 6-5-2004, Roj: STSJ EXT 1928/2004, ECLI:ES:TSJEXT:2004:1928, N.º de Recurso:

389/2001, N.º de Resolución: 671/2004, que guarda similitud con el presente supuesto de hecho y es aplicable al mismo. La sentencia mencionada señala lo siguiente:

"TERCERO.- La recurrente considera que, aunque formalmente se denunciase el Acuerdo, se ha rehabilitado por actos propios de las partes, que mantienen una relación contractual viva, si bien sin soporte documental escrito, dado que son numerosas las circulaciones de trenes que, diariamente, benefician a los habitantes de la Comunidad, sin que ésta haga frente a los pagos a que viene obligada, existiendo, por lo tanto, una prestación del servicio sin compensación económica.

La deuda del Capítulo I traía su causa de convenios suscritos entre la Junta de Extremadura y RENFE acogiéndose al Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 (apartado 1-c), quedando sin efecto el 1-1-95, da ahí, la necesidad de llegar a un nuevo acuerdo para esa fecha.

El Capítulo II se acoge al citado Acuerdo del Consejo de Ministros de 30-9-84, que prevé, en el citado apartado 1- c, que las líneas cuya supresión se preveía para el 1-1-1985, podrían mantenerse, por razones de interés regional, a través de convenios con los Consejos de Gobierno de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con la cláusula decimoséptima del convenio Estado-RENFE, para la prestación de servicios subvencionados, por razones de interés regional o local.

Frente a las reclamaciones de la recurrente, la Junta de Extremadura alega que RENFE incumplió la obligación de entregar mensualmente 1.500 bonos de viaje de ida y vuelta a utilizar en los días y trayectos previstos en la estipulación 5 a del Capítulo II, no pudiendo producir efectos económicos desde que quedó sin vigencia el Acuerdo, careciendo de sentido que RENFE emitiera facturas por servicios ferroviarios prestados desde el 29-4-97.

Según consta en el Capítulo II, estipulación sexta, el convenio tendrá una vigencia desde el 1-1-95, anual, salvo denuncia en tiempo y forma de alguna de las partes, renovándose de forma automática anualmente. La denuncia del convenio podrá ser planteada, al menos, cuatro meses antes de su vencimiento, que en caso de denunciarse por la Junta producirá la subrogación formal por cuenta y cargo de ella de los gastos que tal cierre origine a la Red, utilizando como criterio de cuantificación, los criterios que sirvieron para la determinación de la subvención otorgada por la Administración Central.

Tal y como se constata por la Sala, la filosofía del Acuerdo del Consejo de Ministros de 1984 determinaba el cierre de estas líneas, salvo que, por razones de interés regional, la Comunidad Autónoma subvencionase el servicio, como ya se había hecho durante 9 años en 1995, de ahí que deba considerarse, al haberse seguido prestando el servicio con aquiescencia de la contraparte, y teniendo presente que la denuncia no se había hecho con la antelación de 4 meses contractualmente prevista, que deba abonar la Comunidad Autónoma el coste previsto en el Acuerdo.

El artículo 8.1 de la Ley 30/92 establece que los convenios, en ningún caso suponen la renuncia a las competencias propias de las Administraciones intervinientes. En esta misma línea interpretativa, menos aún puede una Administración renunciar a sus competencias cuando tal convenio no está vigente.

RENFE ha sido durante muchos años la encargada de prestar el servicio público ferroviario en España, de ahí que, en una interpretación ordinaria de ese concepto de servicio público debía llevar a cabo unas prestaciones a la población, que en ocasiones suponían ganancias y en otras pérdidas, ya que por, este concepto de servicio público se supone que los entes públicos prestan servicios, incluso a precios inferiores a los de mercado. Ahora bien, según se deduce del Acuerdo del Consejo de Ministros de 1984 y de los Contratos-Programas que después se han venido celebrando, serían los entes públicos territoriales los que llevarían a cabo las compensaciones por la prestación de estos servicios públicos regionales.

La Junta de Extremadura conocía que las líneas de referencia, merced al Acuerdo del Consejo de Ministros de 1984, con efectos de 1-1-1985, se debían suprimir o quedar sin servicio desde esa fecha, a salvo que el Gobierno Regional celebrase un convenio o acuerdo con RENFE, con el fin de mantener la línea; por esta razón celebró los correspondientes convenios, que dieron lugar a la deuda a que hemos hecho mención en los fundamentos anteriores y que se recogen en el capítulo I del Acuerdo de marzo de 1.995 que nos ocupa.

La Junta de Extremadura conocía que estas líneas solamente se mantendrían en servicio si las subvencionaba, y por ello celebró los correspondientes convenios.

Con posterioridad a la denuncia, la Junta conocía que el servicio se estaba prestando, ya que se hacía a su vista, ciencia y paciencia, y no solicitó la aplicación de lo dispuesto en la Disposición Séptima del Capítulo II, previsto para el cierre de la línea.

La Junta de Extremadura, por lo tanto, era la responsable de que tales líneas ferroviarias se encontrasen activas, al ser titular de la competencia por razones de interés regional, ya que, de otro modo, RENFE se encontraba obligada, merced al Acuerdo del Consejo de Ministros de 1984, al cierre de estas líneas, de ahí que, derivado de este Acuerdo del Consejo de Ministros de 1.984, quien únicamente se encontraba obligada a defender el interés regional en el desenvolvimiento de este servicio público era la Administración Autónoma.

Al ser una competencia autonómica, voluntariamente asumida primero, y que, posteriormente, se presta en interés de la Comunidad Autónoma, a vista, ciencia y paciencia de ésta, de acuerdo con la doctrina de los actos propios y buena fe, que ha de presidir- todas las relaciones, de acuerdo con las Sentencias del Tribunal Constitucional 67/84, 73/88 y 198/88, así como la Sentencia del Tribunal Supremo de 23-5-2001, que daña ser la Comunidad la que abone el servicio.

Debe tenerse presente que la denuncia, que se lleva a cabo del Convenio, lo es con la finalidad, por ambas partes, de llegar a uno nuevo, teniendo presente los resultados del Estudio, a que se había comprometido la Junta sobre el Plan de Actuación Ferroviaria en Extremadura", y el Plan Estratégico Regional de Transportes", que debería estar finalizado el 30 de junio de 1995 y daría lugar, según el Acuerdo de 30 de marzo de 1995 a un nuevo convenio, que la Junta, como hemos dicho, no concluyó y se solicitó por el Consejero la prórroga Hasta finales de 1995 (folio 28 del expediente administrativo, obrante al informe del Gabinete Jurídico).

Con relación a los 1.500 bonos, de un viaje de ida y vuelta cada uno, que RENFE se comprometía a entregar para su reparto por la Comunidad Autónoma, no supone, en ningún caso, un elemento sustancial que facultase para resolver el contrato, ya que, para ello, se precisa que el incumplimiento le sea de un aspecto esencial y con una voluntad rebelde de cumplimiento, de acuerdo con las Sentencias del Tribunal Supremo de 11-10-1982 , 10-6-1996 o 21-11-2000, que precisa que el incumplimiento se cierna sobre el fin económico del contrato, que en el caso de referencia viene determinado por la prestación del servicio público a precio más bajo que el coste, con un carácter general. Prueba de ello es que, el aspecto que comentamos de los bonos, aparece en el Cap. II, estipulación quinta, en la rúbrica de "otras condiciones económicas".

Por otro lado, para la entrega de estos bonos era preciso que, previamente, las partes acordaran las condiciones técnicas de utilización, no constando que lo llevaran a cabo, tampoco, en la reunión que tuvieron ambas el de 15-11-1995, en donde no consta, írtenos aún, que la Junta de Extremadura suscitase la cuestión, y por lo tanto, no se debe deducir una voluntad de Rente de incumplir este aspecto.

En cualquier caso, al pactarse en la estipulación tercera de este Capítulo II, que la Junta se obligaba a abonar a RENFE la diferencia entre los gastos derivados de la explotación de los servicios y los ingresos comerciales generados por los viajeros, carecería de sentido acordar un abono en compensación a favor de la Junta de Extremadura.

Respecto de las sumas reclamadas debe tenerse presente, que son derivadas de la contabilidad de una empresa pública, con las garantías de autenticidad derivadas de las mismas, por el control público al que se someten.

La Administración Autónoma no las ha impugnado expresamente en su cuantía y si respecto de las fechas a que se emitieron o prestaron los servicios, lo que determina, en ausencia de otra prueba y de acuerdo con lo expuesto, que accedamos a lo solicitado en este punto.

CUARTO.- La reclamación del Capítulo III, la basa en la Resolución del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente de 21 de febrero de 1.995 sobre reestructuración de servicios ferroviarios regionales, acordados con lo previsto en el contrato programa Estado-RENFE 1994- 1998, que otorgaba a RENFE, según se deduce del Acuerdo de 30- 3-1995, la autorización para llevar a cabo el reajuste correspondiente. Asimismo la funda en la cláusula 37 del Contrato- Programa Estado-RENFE 1999-2000.

Se menciona en el citado Acuerdo, que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente ha establecido la posibilidad de colaborar entre RENFE y otras Administraciones para el mantenimiento de los Servicios Regionales, habiendo manifestado la Junta, su intención de elaborar un estudio sobre el Plan de Actuación Ferroviaria en Extremadura, siendo aconsejable esperar a que

dicho estudio esté concluido, para poder determinar el alcance de esta colaboración mediante la firma del correspondiente convenio, estimándose, en el mencionado Acuerdo, que la Junta de Extremadura elaborarla un Estudio sobre el "Plan de Actuación Ferroviaria en Extremadura" que deberla estar finalizado el 30-6-95, determinándose que, el mantenimiento de los servicios ferroviarios regionales, derivados de la planificación que, corro consecuencia de las conclusiones del mencionado Estudio, la Junta de Extremadura determine, se realizará mediante la formalización de un nuevo convenio, cuyo contenido y determinación se definirán, de acuerdo con las previsiones ydirectrices contempladas en el Contrato- Programa Estado-RENFE 1994-1998, teniendo el convenio una duración hasta 1998, comprometiéndose RENFE, a mantener los actuales servicios regionales hasta la fecha en que concluida la redacción del Estudio sobre el Plan de Actuación, se formalice el convenio, que deberá estar firmado antes del 15 de septiembre de 1995.

Alega la recurrente que al estudio nunca se realizó por la Junta de Extremadura, e imposibilitó la formación del oportuno convenio, de ahí que se tratase de servicios que deberían haber quedado suprimidos en virtud de lo que se disponía por Resolución de 21-2-95 de la Secretaría General para los Servicios de Transportes del entonces denominado Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente.

Al prestarse estos servicios originaron unos déficits de explotación que se reclaman.

A su juicio, la no realización del Plan de Actuación Ferroviaria por la Junta de Extremadura y la no elaboración del convenio es responsabilidad de ésta, de ahí que, al ampare del citado Contrato-Programa 1994-1998, la cláusula 37 del Contrato-Programa Estado-Renfe 1999-2000 y los beneficios sociales que el mantenimiento del servicio produce, deba ser la Comunidad Autónoma, la que abone las diferencias entre los costes de explotación y los ingresos comerciales.

No consta que la Junta de Extremadura elaborara el Plan de Actuación Ferroviaria en Extremadura, de ahí que si no se firmó el correlativo convenio al que estaba supeditado sea responsabilidad de la Junta, ya que ésta se comprometía, según el Acuerdo de 30-3-1995, a tener tal estudio finalizado el 30- 5-95 y firmado el convenio de acuerdo con ese Estudio, el 15- 9-95 A juicio de la Sala, a pesar de no haber elaborado el Estudio y suscrito el Convenio, RENFE, siguió prestando estos servicios deficitarios, cuya cobertura era el concierto con una Administración, que al conocer la situación y consentir la prestación del servicio, tácitamente, recibía el mismo, de ahí que no nos encontremos ante una ausencia de contraprestación o enriquecimiento sin causa que menciona la demandada. Precisamente al tratarse de un interés regional que compete, en su titularidad, a la Comunidad Autónoma, al haberse prestado, efectivamente, en beneficio de ésta, si no se abonasen las cantidades correspondiente al prestatario se produciría un enriquecimiento injusto a favor de ese ente titular de la competencia, que no abona los costes que conlleva la misma.

Para la estimación de este apartado valga lo ya expuesto respecto del Capítulo II, al mantenerse y reconocerse por la Junta de Extremadura que, desde el Acuerdo de 1984 y en los sucesivos programas, el mantenimiento de estas líneas solopedía hacerse por el reconocimiento de que tenían interés regional y eran subvencionadas por la Administración Regional.

La postura que mantuvo la Administración Autonómica en la reunión de 15 de noviembre de 1995 sobre estas líneas del Capítulo III, vendría también a respaldar la postura que aquí sostenemos (obrante al ramo de prueba, anexo 2).

Respecto de las cantidades reclamadas por este concepto han sido liquidadas de acuerdo con los parámetros previstos en el capítulo II, diferencia entre gastos de explotación e ingresos comerciales generados por los viajeros, de ahí que, de acuerdo con lo que expusimos en el fundamento jurídico anterior sobre la cuestión, deba precederse a su abono".

SEXTO.- La única cuestión que queda por determinar es la cantidad que la parte demandada tiene que abonar a Renfe.

La parte actora solicita el importe de 3.407.304,14 euros. Este importe está debidamente motivado y resulta de la liquidación practicada por el operador del servicio, conforme a la prueba documental que obra en autos.

La Junta de Extremadura en el escrito de conclusiones presenta un documento en el que aplica los criterios económicos de los años 2016 y 2017, lo que hace que resulte una cantidad inferior a la pedida por la parte recurrente. La diferencia surge debido a que la Junta de Extremadura no aplica el importe de los cánones ferroviarios del año 2018 y mantiene los vigentes de los años anteriores. Esta posición no puede ser asumida, pues de los términos de los contratos vigentes para 2016 y 2017 resulta que la Junta de Extremadura asumía el pago de los cánones ferroviarios aunque lo hacía hasta el importe máximo de 4.100.000 euros. Así pues, para la liquidación del año 2018 tendrá que acudir a la liquidación que hace Renfe, debido a que los costes de explotación incluyen los cánones ferroviarios, impuestos e importes de las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares que ADIF puede cobrar por el servicio, siendo asumidos por la Junta de Extremadura.

Si bien no aceptamos el importe pedido por Renfe para el año 2017 por exceder de lo pactado, en lo que afecta al año 2018 es posible aplicar los nuevos cánones ferroviarios y costes de explotación al no exceder del importe de 4.100.000 euros que al igual que era referente máximo en los años 2016 y 2017 sirve como límite máximo para el año 2018 ante la falta de otras condiciones que hubieran pactado las partes.

En cuanto a los retrasos, incidencias y deficiente calidad del servicio a las que hace referencia la parte demandada, nos encontramos con que la mayoría de estas incidencias no son imputables a Renfe Viajeros sino a ADIF y que en los contratos vigentes en los años 2016 y 2017, criterio de referencia para el año 2018, no se incluía una penalización por incidencias. Asimismo, Renfe Viajeros expone en la prueba documental remitida durante el período probatorio y en el escrito de conclusiones que ha asumido los costes por las incidencias a ella imputables. Frente a ello, la Junta de Extremadura alega la deficiente calidad del servicio, pero no ofrece un criterio de cuantificación económica para poder conocer en términos económicos en que forma las incidencias afectan a la valoración económica del servicio de transportes por ferrocarril y deben suponer una reducción del precio de la obligación de servicio público. Por último, aunque no se desconocen por su notoriedad las incidencias y la problemática que ellas generan en el transporte ferroviario, no se ofrecen tampoco datos de los que se desprenda que consistieron en un incumplimiento total y continuado que imposibilitó de manera absoluta la prestación del servicio. Todo ello, hace que no pueda ser reducida la liquidación presentada por Renfe Viajeros, SA.

La conclusión es que se acepta la liquidación del ejercicio 2018 remitida por Renfe que tiene un desglose detallado y justificado de las cantidades, listado de trenes y días que han circulado, justificación de los kilómetros recorridos, ingresos recaudados, costes asumidos por Renfe Viajeros como consecuencia de las incidencias a ella imputables y aplicación de los costes por cánones y demás conceptos que incluyen los gastos de explotación. La liquidación detallada remitida por Renfe no ha sido desvirtuada por prueba en contrario presentada por la Junta de Extremadura.

SÉPTIMO.- La falta de pago en plazo conlleva el abono del interés de demora desde la fecha de presentación de la reclamación administrativa. Una de las cantidades no es estimada íntegramente, pero ello no afecta a que lo concedido responde a una cantidad líquida cuando fue solicitada que la Junta de Extremadura debió haber abonado desde que fue exigida, pues, precisamente respecto a esta cantidad, no surgían dudas en cuanto a su pago.

La liquidación de intereses de demora se practicará por el órgano administrativo competente de la Junta de Extremadura desde el día 18 de junio de 2019 hasta que se proceda al pago del principal.

OCTAVO.- En virtud de lo dispuesto en el artículo 139.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, ante la estimación parcial de las pretensiones de la parte actora, no procede hacer expresa imposición de las costas procesales causadas.

VISTOS los artículos citados y demás preceptos de pertinente y general aplicación, EN NOMBRE DE SM EL REY, por la potestad que nos confiere la CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA,

FALLAMOS

Estimamos parcialmente el recurso contencioso- administrativo formulado por la Procuradora de los Tribunales Sra. Muñoz García, en nombre y representación de Renfe Viajeros, Sociedad Mercantil Estatal, SA, contra la Resolución de la Consejería de Movilidad, Transportes y Vivienda de la Junta de Extremadura de fecha 10 de septiembre de 2019, y declaramos haber lugar a los siguientes pronunciamientos:

1) Anulamos la Resolución de la Consejería de Movilidad, Transportes y Vivienda de la Junta de Extremadura de fecha 10 de septiembre de 2019, por no ser ajustada a Derecho.

2) Condenamos a la Junta de Extremadura al pago de las siguientes cantidades:

A) 6.259,57 euros por los servicios ferroviarios prestados en el año 2017.

B) 3.407.304,14 euros por los servicios ferroviarios prestados en el año 2018.

3) Las cantidades de los apartados A) y B) devengarán el interés legal del dinero desde el día 18 de junio de 2019 (fecha en la que se presentó la reclamación administrativa) hasta el pago definitivo a la parte actora.

El órgano administrativo competente de la Junta de Extremadura deberá practicar la liquidación de intereses de manera motivada, indicando el plazo inicial, el plazo final, el tipo de interés aplicable y los demás elementos que sean precisos para comprobar la corrección de la liquidación de intereses.

4) Las cantidades a las que resulta condenada la Junta de Extremadura deberán abonarse directamente, sin intermediación de este Tribunal, en la cuenta corriente que la parte demandante deberá comunicar a la Junta de Extremadura.

5) Desestimamos el resto de pretensiones formuladas por la parte actora en la demanda.

6) Sin hacer especial pronunciamiento respecto a las costas procesales causadas.

Contra la presente sentencia sólo cabe recurso de casación ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo. El recurso de casación se preparará ante la Sala de lo Contencioso- Administrativo del TSJ de Extremadura en el plazo de treinta días contados desde el día siguiente al de la notificación de la sentencia.

La presente sentencia sólo será recurrible ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo si el recurso pretende fundarse en infracción de normas de Derecho estatal o de la Unión Europea que sea relevante y determinante del fallo impugnado, siempre que hubieran sido invocadas oportunamente en el proceso o consideradas por la Sala sentenciadora.

El escrito de preparación deberá reunir los requisitos previstos en los artículos 88 y 89 LJCA y en el Acuerdo de 19 de mayo de 2016, del Consejo General del Poder Judicial, por el que se publica el Acuerdo de 20 de abril de 2016, de la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo, sobre la extensión

máxima y otras condiciones extrínsecas de los escritos procesales referidos al Recurso de Casación ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo (BOE 6-7-2016).

De conformidad con lo dispuesto en la Disposición Adicional Decimoquinta de la LOPJ, según la reforma efectuada por LO 1/2009, de 3 de noviembre, deberá consignarse el depósito de 50 euros para recurrir en casación. Si no se consigna dicho depósito el recurso no se admitirá a trámite.

Y para que esta sentencia se lleve a puro y debido efecto, remítase testimonio, junto con el expediente administrativo, al órgano que dictó la resolución impugnada, que deberá acusar recibo dentro del término de diez días conforme previene la Ley, y déjese constancia de lo resuelto en el procedimiento.

Así por esta nuestra sentencia, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

PUBLICACIÓN.- En la misma fecha fue publicada la anterior sentencia por el Ilmo. Sr. Magistrado que la dictó.

Doy fe.