

El TS considera que las licencias VTC habilitan para la prestación de un servicio de transporte de pequeñas mercancías

Se plantea en el presente recurso la cuestión de si una autorización de transporte de clase VTC habilita para la prestación de un servicio de transporte de pequeñas mercancías al margen del transporte de viajeros.

Declara la Sala que no existe en la normativa reguladora de los transportes terrestres una prohibición expresa de que los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros transporten objetos y pequeñas mercancías aun en ausencia de viajeros. Señala que, conforme a los arts. 99.2 de la LOTT y 33 de su Reglamento, y demás normativa de aplicación, se permite que los vehículos con licencia VTC pueden transportar tanto el equipaje de los viajeros que lo ocupen como otros objetos o encargos distintos cuando su transporte resulta compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes para los viajeros.

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección 3.ª

Sentencia 1765/2024, de 05 de noviembre de 2024

RECURSO DE CASACIÓN Núm: 6142/2022

Ponente Excmo. Sr. EDUARDO CALVO ROJAS

En Madrid, a 5 de noviembre de 2024.

Esta Sala ha visto el recurso de casación n.º 6142/2022 interpuesto la COMUNIDAD DE MADRID, representada y asistida por su Letrado, contra la sentencia n.º 469/2022, de fecha 28 de abril de 2022, de la Sección 8.ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que resuelve el recurso contencioso-administrativo n.º 784/2021. Se ha personado, como parte recurrida, la entidad PRESTIGE AND LIMOUSINE, S.L., representada por la procuradora D.ª Raquel Díaz Ureña y asistida por el abogado D. Borja Carvajal Borrero.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Eduardo Calvo Rojas.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La Sección 8.ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia 469/2022, de fecha 28 de abril de 2022 (procedimiento ordinario n.º 784/2021) en cuya parte dispositiva se acuerda:

““ Fallo.

1.- Estimar íntegramente el presente recurso contencioso-administrativo interpuesto por la representación procesal de Prestige and Limousine, S.L. contra la desestimación presunta de la reclamación presentada al amparo del artículo 26 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, frente al Requerimiento 27/11, de 27 de noviembre de 2020, en el que se requiere a Prestige and Limousine, S.L. para que, de forma inmediata, deje de prestar el servicio

denominado Envíos by PyL y elimine cualquier alusión al mismo en la página *web*, resolución que anulamos por no ser conforme a derecho.

2.- Con imposición a la administración demandada de las costas causadas en el presente recurso, en los términos expresados en el Fundamento de Derecho correlativo de esta Sentencia””.

Como datos y hechos relevantes para la resolución del litigio planteado en el proceso, la sentencia de instancia destaca en su F.J. 1 los siguientes:

““ (...) De conformidad con lo alegado por las partes y los documentos obrantes al expediente, pueden dejarse sentados los siguientes hechos como relevantes para la resolución de la cuestión planteada:

- el 14 de marzo de 2020 se declaró el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19; que esta declaración implicó la adopción de severas medidas de limitación de la libertad de circulación de las personas;
- esta limitación de la libertad de circulación de personas tuvo como consecuencia directa un desplome de la actividad e ingresos de la entidad MAXI MOBILITY SPAIN, S.L. (MMS), pero a la vez, el confinamiento total o parcial de la población en sus domicilios conllevó un aumento muy significativo de la demanda de los denominados servicios de *delivery*, en los que adquieren una especial relevancia las actividades de transporte de pequeñas mercancías;
- en este contexto el 8 de abril de 2020, MMS anunció el lanzamiento de un servicio, denominado "Cabify Envíos", de envío de pequeñas mercancías en Madrid utilizando vehículos turismo de Masa Máxima Autorizada (MMA) no superior a 2 toneladas; al efecto, se preveía utilizar los vehículos de sus colaboradores empleados en la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC);
- el mismo día 8 de abril de 2020, la Subdirectora General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid remitió un requerimiento a MMS en el que (i) le indicaba que los artículos 119 de la LOTT y 159 del ROTT sometían a autorización administrativa de operador de transporte (Autorización OT) la intermediación en la contratación de transportes de mercancías por carretera, y (ii) le requería para que dejara de publicitar el servicio; el 17 de abril de 2020, MMS dio contestación al Requerimiento 08/04, indicando que (i) no era necesaria Autorización OT para intermediar en transportes realizados en vehículos de MMA no superior a 2 toneladas (art. 33.2 del ROTT), y (ii) a pesar de ello, y como muestra de voluntad de colaborar con la Administración en el seno de una crisis como la generada por la pandemia, se había decidido reorganizar el servicio a través de PRESTIGE (filial de su grupo empresarial que cuenta con vehículos en propiedad y conductores), sin intermediación;
- el 18 de abril de 2020, PRESTIGE recibió un nuevo Requerimiento "(...) para que, de forma inmediata, deje de prestar el servicio denominado Envíos by PyL y elimine cualquier alusión al mismo en la página *web* anteriormente mencionada (...)."
- el 21 de abril de 2020, PRESTIGE recibió un acuerdo de incoación por la supuesta desatención del Requerimiento 18/04; el 23 de abril de 2020, MMS y PRESTIGE dieron contestación, respectivamente, al último escrito de la Subdirectora General y al Requerimiento 18/04;
- con posterioridad al Requerimiento 18/04, la Administración emitió 7 nuevos idénticos requerimientos de cese de actividad los días 28 de abril, 6 y 19 de mayo, 17 de junio, 14 de julio, 29 de septiembre, y 27 de noviembre de 2020; a todos estos requerimientos les siguieron los posteriores acuerdos de incoación por su desatención;
- por considerar que se le estaba produciendo indefensión por la falta de respuesta a cualquier tipo de argumento jurídico por la Administración, el Requerimiento 27/11 fue objeto de la Reclamación cuya desestimación por silencio negativo es objeto del presente procedimiento;

- tal Reclamación se presentó el 4 de enero de 2021, ante la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado; en el marco de la tramitación han sido emitidos Informes por la CNMC y la SECUM que consideran que la prohibición de prestar el servicio de transporte de pequeñas mercancías en vehículos turismo que pretende la Comunidad de Madrid mediante sus requerimientos de cese de actividad es totalmente injustificada desde una perspectiva legal, constituyendo una limitación al acceso de una actividad económica que debe por tanto cumplir con los principios de necesidad y proporcionalidad establecidos en la normativa de garantía de la unidad de mercado, sin que se cumplan dichos requisitos en este caso;
- este expediente concluyó de forma desestimatoria por la inacción de la Comunidad de Madrid, que no contestó el requerimiento de la SECUM;
- después de la presentación de la Reclamación la Administración demandada ha continuado con su actividad administrativa contraria a la continuidad del servicio de PRESTIGE, comprendiendo tal actividad nuevos requerimientos y otras actuaciones;
- la demandada destaca particularmente la Resolución de 16 de agosto de 2021, del Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por la que se desestima el recurso de alzada presentado contra la sanción impuesta por la Dirección General de Transportes y Movilidad, el 3 de febrero de 2021, por desatención del Requerimiento 27/11, aunque esta resolución sancionadora no es objeto de este proceso””.

La sentencia recurrida, después de reseñar los motivos de impugnación que esgrimía la parte actora (F.J. 2), recoge en su F.J. 3 estos otros datos:

““ (...) TERCERO: Antes de abordar el fondo del asunto, conviene precisar el origen de la resolución presunta objeto de este proceso.

Así, puede constatarse que el requerimiento cuestionado ni prevé actuación posterior ni inicio de procedimiento alguno ni ofrece ningún medio de impugnación.

Y la recurrente utilizó uno de los mecanismos de protección de los operadores económicos en el ámbito de la libertad de establecimiento y de la libertad de circulación previstos en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, en concreto, el previsto en el artículo 26, que regula un procedimiento, en todo caso alternativo, en defensa de los derechos e intereses de los operadores económicos por las autoridades competentes; este precepto dispone:

[...]

Es preciso destacar que, en el seno de este mecanismo, la administración de la CAM actuante no emitió informe alguno.

Sin embargo, si se emitieron informes por la misma Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado y por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, centrados principalmente en el ámbito de la unidad de mercado.

No obstante, tales informes deben considerarse muy relevantes, en tanto son emitidos por entidades independientes y de elevada cualificación técnica en su ámbito de actuación.

Así, el informe de la SCUM de 26 de enero de 2021 concluye:

"En la medida en que la exigencia de un requisito de uso de vehículo determinado pueda limitar el acceso o ejercicio de una actividad económica, éste habrá de ajustarse a los principios de LGUM, en especial al principio de necesidad y proporcionalidad recogido en su artículo 5.

En consecuencia, debería señalarse la razón imperiosa de interés general (como puede ser la seguridad pública o la protección de la seguridad de los consumidores) que se pretende salvaguardar,

y analizar el nexo causal entre la razón a proteger y la decisión adoptada, así como la inexistencia de medidas menos distorsionadoras de la actividad económica."

Por su parte, el informe de la CNMC de 10 de febrero de 2021 concluye:

"Esta Comisión considera que el requerimiento de cese de la actividad de transporte de pequeñas mercancías en el maletero de turismos de menos de 2 toneladas de Masa Máxima Autorizada (MMA), empleados habitualmente para la actividad de VTC, podría ser innecesario y desproporcionado.

De un lado, la normativa sectorial de transporte excluye la autorización para el transporte de pequeñas mercancías en vehículos de MMA no superior a 2 toneladas. Por otro lado, la interpretación de que los vehículos adscritos a la actividad de VTC deban emplearse exclusivamente para el transporte de viajeros, sin que puedan efectuar el transporte de pequeñas mercancías, no sería conforme con la LGUM, al considerarse innecesaria y desproporcionada.

Asimismo, el uso del compartimento específico de carga de los vehículos de turismo permitiría realizar la actividad con seguridad, de modo que tales vehículos serían adecuados a los fines del transporte descrito "".

A partir de ahí, la sentencia de instancia fundamenta la estimación del recurso contencioso-administrativo, y consiguiente anulación del requerimiento impugnado, en las siguientes razones:

"" (...) CUARTO: Sentado esto, podemos pasar a analizar el primer motivo de impugnación.

El requerimiento de cese de actividad tiene una motivación escueta consistente en los siguientes puntos:

- PRESTIGE es titular de autorizaciones de transporte VTC, es decir, una empresa habilitada para el transporte de viajeros, no así de mercancías;
- Conforme al artículo 63.1.b) de la LOTT, "son transportes de mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados a tal fin";
- El artículo 55 de la LOTT dispone que "los vehículos con los que se realicen transportes públicos deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad reguladoras de dichas materias", aludiendo en este sentido al Reglamento General de Circulación;
- Dado que "queda constatado que PRESTIGE se trata de una empresa habilitada para el transporte de viajeros y que los vehículos turismo no son vehículos construidos y acondicionados para la realización del transporte de mercancías", se le requiere para cesar inmediatamente la actividad.

Los artículos 55 y 63.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres citados en el requerimiento, disponen lo siguiente:

[...]

Pues bien, en un primer vistazo, tiene razón la recurrente cuando señala que ninguno de esos preceptos prohíbe directa y absolutamente el transporte de mercancías en vehículos VTC.

Así, como preceptos que permiten relativizar considerablemente la tesis de la Administración, podemos citar los artículos 42 y 99 de la misma LOTT:

[...]

En el desarrollo reglamentario previsto en el citado artículo 42.2 de la Ley, el artículo 33 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, dispone

[...]

Es decir, tales preceptos permiten con claridad, por un lado, que los vehículos que cuenten con licencia VTC puedan transportar tanto el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo como otros objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros, frase esta última que no puede interpretarse en el sentido de que los otros objetos o mercancías deban necesariamente pertenecer a los viajeros transportados, pues en ese caso entrarían en la categoría genérica de "equipaje" de los viajeros, siempre que ese transporte no implique molestias para los viajeros, si es que los hay, claro está.

Y, por otro, en ciertos casos pueden transportarse mercancías sin necesidad de autorización, casos entre los que se incluyen expresamente en el RD 1211/1990 -en ejecución del desarrollo reglamentario exigido por la LOTT- los realizados en vehículos con MMA no superior a dos toneladas.

Pues bien, tanto aplicando la primera norma como la segunda, resulta que no encuentra justificación jurídica el requerimiento de cese de actividad impugnado, y menos aun cuando ambas concurren en el supuesto que nos ocupa, pues es evidente que la ley autoriza expresamente tanto el transporte del equipaje de los viajeros como otros objetos o encargos distintos sin exigir expresamente que acompañen a los viajeros y además, y en todo caso, la posesión de una licencia para transporte de viajeros en turismos con conductor no puede privar al titular de la posibilidad de realizar otras actividades no necesitadas de autorización en general, es decir, y en lo que aquí concretamente nos interesa, en el supuesto expresamente previsto de transportes realizados en vehículos con MMA no superior a dos toneladas.

En cuanto a las condiciones técnicas exigibles para el transporte publicitado en la web de Prestige, no invoca la Administración ninguna norma especial que elimine la posibilidad de realizar este transporte de pequeñas mercancías en vehículo turismo de los definidos en el ANEXO II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, que define el "turismo" como aquel Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo y que, siendo distinto de la motocicleta, este especialmente concebido y construido para el transporte de personas, pero tal definición no implica que en un vehículo turismo puedan transportarse cualesquiera objetos que por su naturaleza y tamaño no necesiten condiciones especiales.

Y frente a la conclusión expuesta, nada obstan las conclusiones del Grupo de Trabajo de Apoyo Técnico a la Comisión de Directores Generales de Transporte en materia de Inspección de la sesión celebrada el día 2 de octubre de 2020, invocadas por el Letrado de la CAM en su contestación a la demanda.

Aun cuando desde luego tales conclusiones no son vinculantes, no hay en ellas ningún pronunciamiento concreto que imponga la prohibición de los transportes de pequeñas mercancías como los examinados, pues se limitan a realizar declaraciones apriorísticas referidas al transporte de mercancías en general, sin llegar a entrar en la cuestión realmente debatida, es decir, la posibilidad de transportar pequeñas mercancías en vehículos con autorización VTC.

Por lo expuesto, debemos acoger este primer motivo de impugnación.

QUINTO: Aunque la estimación de este primer motivo, que implica ya la necesaria estimación del recurso, hace innecesario el examen de los demás motivos, en relación con la también invocada vulneración del principio de libertad de establecimiento, por considerar que el Requerimiento 27/11, en la forma genérica e indiscriminada en que viene efectuado, supone una introducción de requisitos innecesarios y desproporcionados para desarrollar la actividad de transporte de pequeñas mercancías en los turismos con licencia VTC, podemos asumir los razonamientos contenidos en los informes de la

SCUM de 26 de enero de 2021 y de la CNMC de 10 de febrero de 2021, a los que ya nos hemos referido antes, por lo que también debe acogerse este motivo de impugnación, declarando que el requerimiento impugnado vulnera el principio de libertad de establecimiento, por no concurrir los requisitos de necesidad y proporcionalidad para el ejercicio de la actividad económica que se pretende llevar a cabo exigidos en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

En efecto, como proclama en el preámbulo, esta Ley busca establecer los principios y normas básicas que, con pleno respeto a las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, garanticen la unidad de mercado para crear un entorno mucho más favorable a la competencia y a la inversión, facilitando que los agentes económicos puedan beneficiarse de las ganancias de una mayor dimensión en términos de productividad y costes, en favor de la creación de empleo y de crecimiento, y en beneficio último de los consumidores y usuarios que tendrán un mayor acceso a productos y servicios de calidad, señalando en el artículo 1.2 que "la unidad de mercado se fundamenta en la libre circulación y establecimiento de los operadores económicos, en la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio español, sin que ninguna autoridad pueda obstaculizarla directa o indirectamente, y en la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica."

Y para ello la ley establece los principios de no discriminación, de cooperación y confianza mutua y de necesidad y proporcionalidad de las autoridades competentes, en los artículos 3, 4 y 5, a cuyo contenido nos remitimos expresamente.

Por último, el artículo 9 "Garantía de las libertades de los operadores económicos", dispone:

[...].

Y por ello, sin necesidad de mayor argumentación puesto que el Letrado de la CAM no contesta a este motivo, debe estimarse que concurre igualmente la vulneración invocada".

SEGUNDO.- Notificada a las partes la sentencia, preparó recurso de casación contra ella el letrado de la Comunidad de Madrid, siendo admitido a trámite el recurso por auto de la Sección Primera de esta Sala de 28 de noviembre de 2023 en el que, asimismo, se acuerda la remisión de las actuaciones a la Sección Tercera.

En la parte dispositiva del auto de admisión se acuerda, en lo que ahora interesa, lo siguiente:

“ (...) 2.º) Precisar que la cuestión sobre la que se entiende existe interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia consiste en interpretar el artículo 99.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y resto de las normas invocadas y que se consideren de aplicación, al objeto de determinar si una autorización de transporte de la clase VTC habilita para la prestación de un servicio de transporte de pequeñas mercancías al margen del transporte de pasajeros.

3.º) Las normas que, en principio, serán objeto de interpretación, son los artículos 63, 55, 99 y 42.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos; sin perjuicio de que la sentencia haya de extenderse a normas si así lo exigiere el debate finalmente trabado en el recurso”.

TERCERO.- La representación procesal de la Comunidad de Madrid formalizó la interposición de su recurso de casación mediante escrito presentado el 2 de marzo de 2023 en el que, tras exponer los antecedentes del caso y los datos que considera relevantes, desarrolla los argumentos en los que basa su impugnación.

En síntesis, el Letrado de la Comunidad de Madrid aduce que las autorizaciones de transporte de la clase VTC no habilitan para la prestación de un servicio de transporte de mercancías. En apoyo de su

alegato, invoca lo dispuesto en los artículos 63, 64, 91 y 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), señalando que en el marco del último precepto citado - artículo 99 LOTT- es en el que debe interpretarse el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT). Y lo argumenta de este modo:

Ese artículo 99 de la LOTT permitiría afirmar sin forzar la literalidad de la norma que: (i) las autorizaciones de la clase VTC constituyen una modalidad de transporte de viajeros; (ii) como regla general los transportes discrecionales deben ser contratados por toda la capacidad del vehículo (lo cual apunta huelga decirlo a la contratación de las plazas de pasajeros disponibles en el mismo); (iii) las autorizaciones de la clase VTC habilita para transportar el equipaje de los pasajeros que "ocupen" el vehículo; y (iv) se pueden transportar cosas distintas del equipaje de los pasajeros cuando, además de ser compatible con las características del vehículo si con ello no cause molestias o inconvenientes a los propios pasajeros (nótese que el precepto utiliza la conjunción copulativa "y" a la que hemos hecho referencia inicialmente, lo que implica la suma de los elementos).

No se está discutiendo que la mercancía transportada tenga que ser del viajero (esto es en realidad intrascendente si utilizamos el término pasajero como equivalente al de viajero). Lo realmente importante es que el artículo 99 de la LOTT permite transportar cosas distintas del equipaje en la medida que *"no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros"*. Este inciso implica necesariamente la existencia de un ocupante pues, como hemos señalado, el servicio que se presta se encuadra en el transporte de viajeros. Es desde esa óptica nuclear desde la que debe observarse toda la normativa so pena de difuminar o diluir la distinción entre transporte de viajeros y de mercancías, con todo lo que ello supone para las empresas que prestan servicio en el último de los sectores.

A mayor abundamiento, el artículo 55 LOTT, encuadrado dentro de la Sección dedicada a "Requisitos generales de ejercicio de la actividad", señala que "Los vehículos con los que se realicen los transportes públicos y privados regulados en esta ley, y, en su caso, las cargas transportadas en los mismos, deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad reguladora de dichas materias". Ello nos lleva al Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (RGV), que en su Anexo II, bajo la rúbrica "Definiciones y categorías de los vehículos", apartado a, "definiciones", define el "turismo" como "Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, 4 ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo". En los mismos términos se pronuncia el Punto 15 del Anexo I del vigente Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Y el apartado B del Anexo I del ya citado Reglamento General de Vehículos (RGV), "Clasificación por Criterios de Construcción", define "10 Turismo" como "Automóvil distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta 9 plazas incluido el conductor".

Así, el Reglamento General de Vehículos especifica los vehículos que están contruidos y acondicionados tanto para el transporte de viajeros (autobuses, taxis, auto turismo) como para el transporte de mercancías (camión, furgón/furgoneta, vehículo acondicionado con temperatura dirigida, derivado de turismo, y mixto adaptable).

Por tanto, la autorización de la clase VTC solo habilita para realizar transporte de viajeros y sus equipajes. En consecuencia, el transporte exclusivo de paquetería solo podrá realizarse en vehículos contruidos y acondicionados a tal fin (camión, furgón/furgoneta, vehículo acondicionado con temperatura dirigida, y derivado de turismo y mixto adaptable), limitándose los supuestos excepcionales a aquellos casos en los que se lleven a cabo transportes particulares de forma puntual.

Finalmente, difícilmente puede hablarse de vulneración de la libertad de establecimiento y de vulneración de los principios de necesidad y proporcionalidad a los que aluden los artículos 17 y 18 de la LGUM, toda vez que dicho establecimiento y el ejercicio por la empresa de la actividad que es propia de la autorización de vehículos VTC de las que es titular no se ven afectados en modo alguno por el requerimiento de cese decretado, que afecta únicamente a una actividad ajena a dicha autorización y a los vehículos en los que se materializa, como sería el transporte de mercancías.

CUARTO.- Recibidas las actuaciones en esta Sección Tercera, mediante providencia de 8 de marzo de 2023 se tuvo por interpuesto el recurso y se dio traslado a la parte recurrida para que pudiese formular su oposición.

QUINTO.- La representación procesal de Prestige and Limousine, S.L. formalizó su oposición mediante escrito presentado el 27 de abril de 2023 en el que, tras exponer las razones y fundamentos jurídicos en los que se sustenta su oposición, aduciendo, en síntesis, que de los mismos preceptos legales y reglamentarios que cita la parte recurrente se desprende que las autorizaciones VTC sí habilitan para el transporte de pequeñas mercancías; y que, en cualquier caso, la normativa permite el transporte de mercancías en vehículos turismo de masa máxima autorizada inferior a dos toneladas sin autorización alguna (artículos 42.1 LOTT y 33.2 ROTT).

Termina solicitando que esta Sala dicte sentencia desestimando el recurso de casación, con condena en costas a la Administración recurrente, y se pronuncie sobre las cuestiones planteadas en los siguientes términos:

- (i) El segundo párrafo del artículo 99.2 de la LOTT habilita a los vehículos con autorización VTC a transportar pequeñas mercancías cuando su transporte sea compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.
- (ii) Los vehículos turismo de MMA inferior a 2 toneladas están habilitados por el artículo 33.2.d) del ROTT para el transporte de pequeñas mercancías sin necesidad de obtener una autorización específica al efecto. Y ello, con independencia de que cuenten o no con autorización VTC.

SEXTO.- Mediante providencia de 10 de junio de 2024 se acordó no haber lugar a la celebración de vista y quedaron las actuaciones pendientes de señalamiento para votación y fallo; fijándose finalmente al efecto el día 29 de octubre de 2024, fecha en que tuvo lugar la deliberación y votación.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Objeto del recurso de casación.

El presente recurso de casación n.º 6142/2022 lo interpone la representación procesal de la Comunidad de Madrid contra la sentencia n.º 469/2022, de 28 de abril de 2022, de la Sección 8.ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, dictada en el recurso contencioso-administrativo n.º 784/2021.

En el antecedente primero hemos visto que la sentencia de la Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, ahora recurrida en casación, estima el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la entidad mercantil Prestige and Limousine, S.L. contra la desestimación presunta de la reclamación presentada al amparo del artículo 26 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, frente al requerimiento 27/11, de 27 de noviembre de 2020, en el que se requiere a Prestige and Limousine, S.L. para que, de forma inmediata, deje de prestar el servicio denominado Envios by PyL y elimine cualquier alusión al mismo en la página web; anulando la sentencia resolución impugnada, con imposición de las costas a la Administración demandada.

En el antecedente segundo hemos reseñado las razones de la Sala de instancia para fundamentar la estimación del recurso contencioso-administrativo y consiguiente anulación del requerimiento que era objeto de impugnación en el proceso.

Procede entonces que entremos a examinar las cuestiones suscitadas en casación, en particular la señalada en el auto de admisión del presente recurso.

SEGUNDO.- Cuestión que reviste interés casacional y normas jurídicas que resultan de aplicación.

Como hemos visto en el antecedente tercero, el auto de la Sección Primera de esta Sala de 28 de noviembre de 2023, que admitió el presente recurso, declara que la cuestión que reviste interés casacional objetivo consiste en interpretar el artículo 99.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y resto de las normas invocadas y que se consideren de aplicación, al objeto de determinar si una autorización de transporte de la clase VTC habilita para la prestación de un servicio de transporte de pequeñas mercancías al margen del transporte de pasajeros.

El auto identifica las normas que, en principio, han de ser objeto de interpretación: artículos 63, 55, 99 y 42.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Todo ello sin perjuicio -señala el propio auto- de que la sentencia haya de extenderse a normas si así lo exigiere el debate finalmente trabado en el recurso.

Sin perjuicio de otras normas que también habremos de tomar en consideración, veamos lo que disponen los preceptos de la Ley 16/1987 a los que se refiere específicamente el auto de admisión del recurso:

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres:

Artículo 42.

1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

[...]

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

b) Transporte realizado en vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros accesorios que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen.

3. La exención de la obligación de estar en posesión de autorización en los casos señalados en el punto anterior no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta Ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 55.

Los vehículos con los que se realicen los transportes públicos y privados regulados en esta ley, y, en su caso, las cargas transportadas en los mismos, deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad reguladora de dichas materias.

Cuando la adecuada prestación de determinados servicios de transporte lo hagan conveniente, la Administración podrá establecer en relación con los vehículos con los que los mismos se realicen y con las cargas transportadas, ya sean éstas divisibles o no, condiciones específicas adicionales o diferentes.

El Gobierno podrá establecer, a propuesta de los ministros competentes, normas especiales de seguridad en relación con aquellas modalidades de transporte que por sus específicas características o naturaleza así lo aconsejen.

Artículo 63.

1. Por razón de su objeto los transportes pueden ser:

a) De viajeros, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas, en su caso sus animales de compañía y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

b) De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

Artículo 99.

1. La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54, como para intermediar en su contratación.

No obstante, los titulares de dicha autorización únicamente podrán prestar alguna de las formas de transporte regular de viajeros definidas en esta ley cuando se cumplan las condiciones legal y reglamentariamente señaladas para ello.

2. En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo utilizado.

Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

3. Los transportes discrecionales de viajeros deberán ser contratados, como regla general, por toda la capacidad del vehículo utilizado.

No obstante lo anterior, reglamentariamente podrán determinarse supuestos excepcionales en que, por razones de la adecuada ordenación del sistema de transportes, pueda admitirse su contratación por plaza con pago individual.

4. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.

El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42, 43.1, en este artículo y en lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.

A efectos de lo dispuesto en la letra d) del citado artículo 43.1, las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento con conductor habrán de disponer en todo momento de un vehículo matriculado en España adscrito a la autorización en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento a largo plazo de conformidad con lo dispuesto en la normativa de tráfico y circulación de vehículos a motor, salvo en los supuestos de sustitución provisional del vehículo por avería, en los que podrá utilizarse un vehículo en arrendamiento ordinario de conformidad con lo establecido reglamentariamente.

Cuando la Administración constate el incumplimiento del requisito del artículo 43.1.d), en relación con la no vinculación de un vehículo a la autorización, deberá notificarlo al interesado comunicándole un plazo de dos meses para subsanarlo transcurrido el cual la autorización perderá definitivamente su validez, conforme a lo dispuesto en esta ley, sin que sea de aplicación lo previsto el artículo 51.2.

5. El otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estará condicionado al cumplimiento de criterios medioambientales sobre mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones de CO₂, así como de gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de la comunidad autónoma en que pretenda domiciliarse la autorización, de conformidad con las siguientes especificaciones:

a) La autorización será denegada si, en el momento del otorgamiento, se supera el valor límite anual de NO₂ o PM_{2,5} o el valor objetivo o valor objetivo a largo plazo del O₃, regulados en la normativa de mejora de la calidad del aire, en alguna zona o aglomeración incluida en la comunidad autónoma en la que pretenda domiciliarse la autorización, de conformidad con el último informe publicado por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

No obstante, las comunidades autónomas podrán establecer, para las autorizaciones que se domicilien en su territorio, otros criterios de mejora de la calidad del aire en el marco de lo previsto en el Derecho comunitario o en las directrices de la Organización Mundial de la Salud.

Estos requisitos no se aplicarán en los supuestos en los que el vehículo sea eléctrico cero emisiones de batería (BEV), de célula de combustible (FCEV) o de combustión de hidrógeno (HICEV), en cuyo caso la autorización únicamente habilitará a efectuar servicios de arrendamiento con conductor si el vehículo adscrito a la misma está incluido en alguna de estas categorías.

b) Asimismo, la autorización podrá ser denegada por aplicación de criterios objetivos relativos a la reducción de emisiones CO₂, gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, establecidos para su ámbito territorial por las comunidades autónomas en que pretenda domiciliarse la autorización.

En relación con la gestión del tráfico, deberá utilizarse un criterio objetivo de congestión viaria que podrá estar basado en un indicador que refleje la diferencia entre la velocidad media en condiciones de flujo libre y la velocidad registrada en distintos momentos del día u otros criterios que se puedan establecer por la comunidad autónoma.

6. Con objeto de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en los apartados anteriores en su ámbito territorial, las comunidades autónomas competentes para el otorgamiento de la autorización podrán, previa motivación y, de forma proporcionada y justificada, limitar cada solicitud a un número máximo de autorizaciones de arrendamiento con conductor.

7. Reglamentariamente podrán establecerse otros criterios objetivos, amparados en razones imperiosas de interés general, determinantes del otorgamiento de la autorización.

En el plano del desarrollo reglamentario previsto en el artículo 42.2 LOTT, el artículo 33 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, establece:

Artículo 33.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42.1 de la LOTT, la realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello (...).

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en ejecución de lo que se establece en el artículo 42.2 de la LOTT, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte público:

(....)

d) Transportes de mercancías realizados en vehículos cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2 toneladas.

TERCERO.- Criterio de esta Sala sobre la cuestión señalada como de interés casacional.

Abordamos ya la tarea de consistente en dilucidar si una autorización de transporte de la clase VTC habilita para la prestación de un servicio de transporte de pequeñas mercancías al margen del transporte de pasajeros.

En una primera aproximación a la cuestión debatida, lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 99 LOTT que antes hemos transcrito lleva a considerar que la autorización de transporte público de viajeros habilita para realizar el transporte de viajeros así como para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo. Además, se podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

La sentencia recurrida, atendiendo a lo dispuesto en el citado artículo 99.2 LOTT y en el artículo 33 ROTT, que también hemos transcrito, considera que tales preceptos permiten con claridad que los vehículos que cuenten con licencia VTC puedan transportar tanto el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo como otros objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros; frase esta última -explica la sentencia- que no puede interpretarse en el sentido de que esos otros objetos o mercancías deban necesariamente pertenecer a viajeros transportados en el vehículo, pues en ese caso entrarían en la categoría genérica de "equipaje" de los viajeros; y siempre que ese transporte no implique molestias para los viajeros, si es que los hay.

Además, señala la sentencia, en ciertos casos pueden transportarse mercancías sin necesidad de autorización; y entre estos casos en los que no se requiere autorización se incluyen expresamente en el Real Decreto 1211/1990 los realizados en vehículos con masa máxima autorizada (MMA) no superior a dos toneladas (artículo 33.2.d/ ROTT). Por ello, concluye la sentencia de instancia, tanto aplicando la primera norma como la segunda, y más aun cuando, como aquí sucede, resultan aplicables ambas, carece de justificación jurídica el requerimiento de cese de actividad impugnado, pues es evidente que la ley autoriza expresamente tanto el transporte del equipaje de los viajeros como otros objetos o encargos distintos sin exigir expresamente que acompañen a los viajeros; y además, y en todo caso, la posesión de una licencia para transporte de viajeros en turismos con

conductor no puede privar al titular de la posibilidad de realizar otras actividades no necesitadas de autorización.

Pues bien, desde ahora dejamos señalado que compartimos y hacemos nuestro el parecer de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Frente a los razonamientos de la sentencia recurrida que acabamos de sintetizar, la Comunidad de Madrid aduce que la redacción del artículo 99.2 LOTT determina que la posibilidad de transportar objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros se contempla presuponiendo la existencia de viajeros, al exigir la norma que aquellos objetos ajenos no causen molestias o inconvenientes injustificados a los viajeros. Sin embargo, esta objeción no puede ser acogida.

Partiendo de que la redacción de la norma legal (artículo 99.2, párrafo segundo, LOTT) no es afortunada, entendemos que el hecho de que el precepto disponga que los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, “ (...) cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros” no comporta una exigencia ineludible de que el vehículo esté ocupado por viajeros en todo momento.

Siendo algo confusa, ya lo hemos señalado, la redacción del precepto, bien puede entenderse que lo que este determina es que, si el vehículo transporta viajeros, para que pueda transportar al mismo tiempo objetos distintos de los equipajes de aquéllos será necesario que el transporte de estos objetos resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros. La norma no excluye de forma expresa, y entendemos que tampoco de forma implícita, que este transporte de objetos pueda hacerse en ausencia de viajeros.

Tampoco en el plano reglamentario hay una norma que excluya o prohíba expresamente esa posibilidad a la que nos venimos refiriendo. Y, más bien al contrario, en concordancia con la previsión del artículo 42.2 LOTT de que reglamentariamente se exima de la obligación de contar con autorización en determinados supuestos, ya hemos visto que el artículo 33.2.d/ del Reglamento aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, establece que no será necesaria la previa obtención de autorización para "transportes de mercancías realizados en vehículos cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2 toneladas". Ahora bien, ese transporte de mercancías eximido de autorización en ningún caso podrá desarrollarse con vulneración de lo dispuesto en el artículo 99.2 LOTT, de manera que, en los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros, el transporte de objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros únicamente podrá tener lugar cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

Así las cosas, y hecha esta última salvedad, entendemos que no existe en la normativa reguladora de los transportes terrestres una prohibición expresa de que los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros transporten objetos o mercancías aun en ausencia de viajeros. Y, partiendo de la constatación de que no existe la prohibición que alega la Administración autonómica recurrente, una interpretación concordada de los preceptos legales y reglamentarios a los que acabamos de referirnos lleva a considerar que aquella opción resulta viable.

Tal conclusión queda fortalecida, qué duda cabe, si se toman en consideración los postulados y preceptos de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, tal y como han sido interpretados en la jurisprudencia de esta Sala del Tribunal Supremo y en la doctrina del Tribunal Constitucional que delimitan el alcance del derecho a la libertad de empresa reconocido en el artículo 38 de la Constitución. Pueden verse, por citar resoluciones recientes, sentencia de esta Sala del

Tribunal Supremo n.º 164/2023, de 13 de febrero (recurso de casación 6718/2021) y STC 112/2024, de 10 de septiembre, del Pleno del Tribunal Constitucional (cuestión de inconstitucionalidad n.º 3263/2023).

El derecho a la libertad de empresa se ejerce dentro de un marco general configurado por las reglas establecidas por el legislador; y la doctrina del Tribunal Constitucional traza la distinción entre aquellas reglas o restricciones que limitan el acceso a la actividad y aquellas que limitan su desarrollo o ejercicio. A partir de esos postulados, el Tribunal Constitucional señala, respecto de la restricciones que limitan el desarrollo o ejercicio de una actividad, que procede “ (...) examinar si la medida limitativa adoptada es adecuada para satisfacer las finalidades pretendidas; esto es, si es útil para salvaguardar los intereses invocados como fundamento para dictarla, de suerte que existe una relación de conexión entre los objetivos que se persiguen y la concreta restricción del art. 38 CE como vía escogida para llevarlo a cabo” (STC 112/2024, de 10 de septiembre, F.J. 5).

En esa misma línea de razonamiento, la STS 164/2023, de 13 de febrero, a la que antes nos hemos referido, viene a señalar que, al tiempo de proceder al análisis de las limitaciones impuestas al ejercicio de una actividad empresarial, debe partirse de que se pueden imponer obligaciones a los operadores económicos que afectan al libre ejercicio de la actividad económica, sin que ello sea contrario a la Constitución ni a la Ley de Garantía de Unidad de Mercado, pues el derecho a la libertad de empresa no garantiza que los poderes públicos no puedan establecer medidas que incidan en este derecho. Ahora bien, las regulaciones públicas que afectan al ejercicio de una actividad empresarial, deben cumplir varias exigencias:

En lo que se refiere al fin público que persiguen, desde una perspectiva constitucional, deben ser adecuadas para promover un objetivo considerado constitucionalmente legítimo y desde la perspectiva de la Ley de Garantía de Unidad de mercado deben estar amparadas en una de las razones de interés general contempladas en el artículo 3.1 de la LGUM y ser adecuadas y necesarias para este fin. Pero, además, las limitaciones al libre ejercicio de una actividad económica no pueden conllevar, debido a su intensidad, una privación del referido derecho a la libertad de empresa contenido en el artículo 38 de la Constitución (STC 89/2017, de 4 de julio) y, desde la perspectiva de la Ley de garantía de unidad de mercado, deben ser proporcionales.

Este juicio de proporcionalidad, según dicha jurisprudencia constitucional, consistiría en determinar si “[...] las restricciones a que puedan quedar sometidos son tolerables siempre que sean proporcionadas, de modo que, por adecuadas, contribuyan a la consecución del fin constitucionalmente legítimo al que propendan, y, por indispensables, hayan de ser inevitablemente preferidas a otras que pudieran suponer, para la esfera de libertad protegida, un sacrificio menor.

De esta forma, para ponderar la constitucionalidad de la prohibición impugnada, tanto en lo que se refiere a la libre circulación de bienes como en lo que atañe a la libertad de empresa y el derecho a la propiedad privada, es preciso efectuar un juicio de proporcionalidad en el que, además del objetivo que al establecerla se persigue y comprobando la legitimidad constitucional del mismo, se verifique también la relación de causalidad y necesidad que con él debe guardar la prohibición en cuanto medio ordenado para hacerlo posible” (STC 26/1981, FJ 15).

Pues bien, partiendo, como ya hemos señalado, de que no existe en la normativa reguladora de los transportes terrestres una prohibición expresa de que los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros transporten objetos o mercancías aun en ausencia de viajeros, el requerimiento dirigido a la recurrente para que, de forma inmediata, deje de prestar ese servicio queda privado de sustento normativo; debiendo añadirse que, aparte de sostener una interpretación de los preceptos legales y reglamentarios en materia de transportes terrestres que esta Sala no comparte, la Comunidad de Madrid no ha ofrecido ninguna razón o argumento que sirva de respaldo a una

restricción como la que viene propugnando, que no resulta adecuada ni razonable, por lo que debe ser considerada contraria al derecho a la libertad de empresa (artículo 38 de la Constitución) así como al artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de unidad de mercado.

CUARTO.- Respuesta a la cuestión de interés casacional.

La razones expuestas en el apartado anterior llevan a que, en respuesta la cuestión señalada en el auto de admisión del recurso de casación, debamos declarar lo siguiente:

Una interpretación conjunta de lo dispuesto en los artículos 42.1, 42.2, 99.1 y 99.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, el artículo 33.2.d/ del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y demás preceptos concordantes, lleva a concluir que no existe en la normativa reguladora de los transportes terrestres una prohibición expresa de que los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros transporten objetos o mercancías aun en ausencia de viajeros, por lo que debe entenderse que una autorización de transporte de la clase VTC habilita para la prestación de un servicio de transporte de pequeñas mercancías al margen del transporte de pasajeros.

QUINTO.- Resolución del recurso y costas procesales.

La doctrina expuesta en el apartado anterior lleva a concluir que procede que declaremos no haber lugar al recurso de casación.

En cuanto a las costas procesales, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 93.4, 139.1 y 139.4 de la Ley reguladora de esta Jurisdicción, entendemos que no procede la imposición de las costas derivadas del recurso de casación a ninguna de las partes; debiendo estarse a lo resuelto en la sentencia recurrida en lo que se refiere a las costas del proceso de instancia.

Vistos los preceptos citados, así como los artículos 86 a 95 de la Ley de esta Jurisdicción,

FALLO

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

1.- No ha lugar al recurso de casación n.º 6142/2022 interpuesto en representación de la COMUNIDAD DE MADRID contra la sentencia n.º 469/2022, de fecha 28 de abril de 2022, de la Sección 8.ª de la Sala de lo Contencioso- Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (recurso contencioso-administrativo n.º 784/2021)

2.- No se imponen las costas derivadas del recurso de casación a ninguna de las partes, manteniéndose el pronunciamiento de la sentencia recurrida en lo que refiere a las costas del proceso de instancia.

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

Así se acuerda y firma.