



Tribunal Superior de Justicia de Madrid

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Sexta

C/ General Castaños, 1 , Planta Baja - 28004

33009730

NIG: 28.079.00.3-2021/0061130

Procedimiento Ordinario 1339/2021

Demandante: ASOCIACIÓN EMPRESARIAL VTC ANDALUCIA

PROCURADOR D./Dña. IGNACIO BATLLO RIPOLL

Demandado: MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Sr. ABOGADO DEL ESTADO

ASOCIACION NACIONAL DEL TAXI DE MADRID ("ANTAXI")

PROCURADOR D./Dña. MANUEL SANCHEZ-PUELLES GONZALEZ-CARVAJAL

SENTENCIA Nº 14/2023

Presidente:

D./Dña. M^a TERESA DELGADO VELASCO

Magistrados:

D./Dña. CRISTINA CADENAS CORTINA

D./Dña. RAMÓN FERNÁNDEZ FLOREZ

D./Dña. JOSE RAMON GIMENEZ CABEZON

D./Dña. LUIS FERNÁNDEZ ANTELO

En la Villa de Madrid, a dieciocho de enero de dos mil veintitrés.

VISTO el presente recurso contencioso-administrativo núm. 1339/2021, en los que figura como parte recurrente la [ASOCIACION EMPRESARIAL VTC ANDALUCIA](#), representada por el Procurador Ignacio Batllo Ripoll y defendida por el letrado [José Andrés Díez Herrera](#); como recurrida, la [ADMINISTRACION GENERAL DEL ESTADO](#), representada y defendida por el Abogado del Estado; y, como codemandada, la ASOCIACION NACIONAL DEL TAXI (ANTAXI), representada por el procurador Manuel Sánchez-Puelles González-Carvajal y defendida por el letrado José María Baño León.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Interpuesto el recurso y seguidos los oportunos trámites prevenidos por la Ley Jurisdiccional, se emplazó a la parte demandante para que formalizase la demanda, lo que verificó mediante escrito en el que, tras exponer los hechos y fundamentos de Derecho que estimó de aplicación, terminaba suplicando se dictase Sentencia acogiendo sus pretensiones y condenando a la Administración autora de la resolución recurrida, en los términos y extremos que obran en el suplico de la misma.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



SEGUNDO.- El Abogado del Estado y la codemandada, solicitaron la inadmisión del recurso; y, subsidiariamente, contestaron la demanda mediante escrito en el que suplicaba se dictase sentencia confirmatoria de la resolución recurrida.

TERCERO.- Habiéndose recibido el pleito a prueba, practicada ésta según obra en autos y declarado concluso el debate escrito, se señaló, para el día once del mes corriente, su deliberación, votación y fallo; habiéndose celebrado la citada actuación en el día señalado; tras lo que quedaron los autos conclusos para sentencia.

Con posterioridad a la terminación de la deliberación se ha recibido escrito, de la parte recurrente, en el que pone en conocimiento de la Sala la sentencia del Tribunal Supremo nº 1266/2022, de 10 de octubre, sobre validez del R 785/2021, de 7 de septiembre, así como las conclusiones del Abogado General del TJUE, en el asunto C-50/21. Dicho escrito se unirá, sin que altere lo decidido en la deliberación, y que aquella sentencia del Tribunal Supremo ya fue tomada en cuenta, y las conclusiones del Abogado General no son una resolución judicial.

CUARTO.- En la sustanciación del recurso se han observado todas las prescripciones legales.

VISTO siendo Ponente el Magistrado Ilmo. Sr. D. Ramón Fernández Flórez, que expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- En el presente recurso contencioso-administrativo se impugna la resolución de 26 de octubre de 2021, de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso (BOE núm. 261 de 1 de noviembre).

En el suplico de la demanda, se solicita:

“...tras los trámites legales acuerde estimarlo y declare:

A. La nulidad y/o anulabilidad de la “Resolución de 26 de octubre de 2021, de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso (BOE núm. 261 de 1 de noviembre)”

Y subsidiariamente,

B. La nulidad y/o anulabilidad del artículo primero de dicha resolución que establece:





“En ejecución de lo que se establece en la disposición transitoria primera del Real Decreto 785/2021, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, se anuncia que el sistema informático de gestión del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor (en adelante RVTC), se encontrará operativo desde el 1 de febrero de 2022. En cumplimiento de lo que en dicha disposición se determina, los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar al RVTC los datos relativos a cualquier servicio que vaya a iniciarse a partir de ese momento.”

C. Sin costas”.

SEGUNDO.- La parte recurrente, en su demanda, aduce que la Resolución impugnada tiene la naturaleza de disposición general, por lo que, en contra de lo previsto en el pie de recurso de la misma, no es susceptible de recurso administrativo, sino que es recurrible, directamente en sede jurisdiccional, como previene el artículo 112.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo común; y, como tal disposición general, se habría omitido en el procedimiento de elaboración, trámites preceptivos:

-Trámite de audiencia pública previsto en el artículo 133 de la LPAC y del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

-Audiencia de la Secretaria del Consejo de la Unidad de Mercado (art. 11 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la Unidad de Mercado).

-Ausencia del preceptivo informe del Consejo General de Consumidores y Usuarios (RDL 1/2007, de 16 de noviembre).

-Ausencia del preceptivo informe del Consejo General de Discapacidad (RD 1855/2009, de 4 de diciembre).

-Incumplimiento del artículo 7.3 de la LO 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, por ausencia de memoria de impacto normativo y de impacto económico y presupuestario.

-Ausencia de Memoria de impacto normativo para compatibilizar el Derecho Interno con el Derecho Comunitario, a que hace referencia el artículo 2.1.b del RD 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la memoria del análisis de Impacto Normativo.

Continúa la demanda argumentando que tanto la presente Resolución de 26 de octubre de 2021, por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con conductor y sus condiciones de uso, y por ende el RD 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, que sirve de fundamento a aquella, infringen los principios de igualdad y seguridad jurídica, al no poderse aplicar el citado Registro, en todo el territorio nacional, lo que vicia de nulidad (artículo 47.1.a y c, a dicha resolución de 26 de octubre de 2021; y, ello, en base a un informe pericial que acompaña, las comunicaciones a dicho Registro han de ser realizadas por medios telemáticos, y no en todos los casos la red permite realizar conexiones inmediatas, dado que la cobertura de las redes web no es disponible en todas las partes del territorio nacional (básicamente zonas interurbanas escasamente pobladas o con orografía irregular, como en zonas urbanas en las que por la gran cantidad de usuarios congregados, se colapsa la red).





TERCERO.- El Abogado del Estado, en su contestación a la demanda argumenta que la Asociación recurrente parece pretender impugnar indirectamente el RD 785/2021, de 7 de septiembre, que sirve de cobertura a la presente resolución de 26 de octubre de 2021, mediante un recurso “per saltum”; pero, que dicho recurso per saltum no sería admisible, dado que, dicho Real Decreto 785/2021, no se habría impugnado directamente, en los dos meses siguientes a su publicación, sin que la jurisprudencia admita la invocación de motivos formales de tramitación en las impugnaciones indirectas. Con independencia que, concretamente, no se invoca ninguna razón por la que el referido RD 785/2021, de 7 de septiembre, pudiera ser contrario a la Constitución o a la Ley; sino que lo que se alegan son vicios propios de la resolución de 26 de octubre de 2021.

Aduce, igualmente, la inadmisibilidad, por cuanto la citada resolución de 26 de octubre de 2021, no es una disposición de carácter general, sino un acto administrativo plúrime, por lo que, como se indica en su apartado quinto, la misma es susceptible de recurso de alzada ante la Secretaría General de Transportes, como requisito previo a su impugnación jurisdiccional (artículo 69.c LJCA, en relación con el artículo 25.1 de la LJCA y con el artículo 114 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre).

Subsidiariamente, postula la conformidad a Derecho de citada resolución de 26 de octubre de 2021 de la DGTT, lo que supondrá la desestimación de la demanda.

Por parte de la codemandada, Asociación Nacional del Taxi, se coincide, con el Abogado del Estado, en que la resolución impugnada no es una disposición general, lo que incide en la necesidad de agotar la vía administrativa previa, mediante el preceptivo recurso de alzada, lo que supone la necesaria inadmisión del recurso, que, también la alegado el Abogado del Estado.

Finalmente, en cuanto al fondo de la litis, la codemandada, solicita la confirmación de la citada resolución; puesto que, la misma no infringe el ordenamiento jurídico.

CUARTO.- Con carácter previo a analizar si procede inadmitir el presente procedimiento por no haberse agotado la vía administrativa previa, hay que precisar diversos extremos que servirán para circunscribir y precisar los datos fácticos sobre los que versará el presente procedimiento:

El artículo 2 del RD 1067/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al ROTT, vino a establecer una serie de medidas de control de las autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC), imponiendo la obligación a los titulares de las autorizaciones de comunicar a la Administración, por vía electrónica, los datos reseñados en el artículo 24 de la Orden FOM/36/2008; y, que dichas comunicaciones se realizarían antes del inicio de cada servicio; la DT Única de dicho RD 1067/2017, establecía que, una vez estuviera operativo el correspondiente Registro de Comunicaciones Electrónicas, se anunciaría el momento en que se debería iniciar la remisión de los datos por Resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre.

En cumplimiento de la referida DT Única, se dictó resolución de 15 de marzo de 2019, (BOE 21 de marzo) por la que se anunció que la fecha de entrada en funcionamiento de dicho Registro sería el día 1 de abril de 2019; dicha resolución disponía:

“Fecha de entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor.

En ejecución de lo que se establece en la disposición transitoria única del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889062410758524591661



Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, se anuncia que el sistema informático de gestión del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor (en adelante RVTC), se encontrará operativo a partir de las cero horas del día 1 de abril de 2019.

En cumplimiento de lo que en dicha disposición se determina, los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar al RVTC los datos relativos a cualquier servicio que les sea demandado a partir de ese momento.

Segundo. Formas en que se podrán realizar las comunicaciones al Registro.

Podrá accederse al RVTC para realizar las correspondientes comunicaciones a través de las dos formas siguientes:

a) Utilizando la aplicación web <https://sede.fomento.gob.es/RegistroVTC/>, disponible en la sede electrónica del Ministerio de Fomento, en el área de transporte terrestre.

b) Mediante plataforma digital y utilizando el servicio web disponible a tal efecto en la sede electrónica del Ministerio de Fomento.

Tercero. Acceso utilizando la aplicación web.

Para acceder al RVTC a través de la aplicación web, los usuarios utilizarán para su identificación y autenticación la plataforma Cl@ve, a la que podrán acceder mediante certificado electrónico reconocido o mediante sistemas de identificación basados en claves concertadas (actualmente Cl@ve PIN y Cl@ve Permanente).

Cuarto. Acceso mediante plataforma digital y utilizando el servicio web.

El acceso al RVTC a través del servicio web se realizará mediante protocolo SOAP 1.1 sobre HTTPS, con firma de mensajes según estándar WS-Security utilizando certificados electrónicos de representante de persona jurídica o de representante de entidad sin personalidad jurídica.

Para acceder de esta manera al RVTC, los interesados deberán solicitar, previamente, el alta en este servicio web, según procedimiento definido por la Dirección General de Transporte Terrestre.

Quinto. Personas que podrán acceder al Registro.

Podrán acceder al RVTC para comunicar los datos relativos a un servicio, a través de cualquiera de las dos formas señaladas en los apartados anteriores, las siguientes personas:

a) En todo caso, la persona física o jurídica titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor a cuyo amparo se realiza el servicio.

b) Cualquier persona física o jurídica a quien el titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor a cuyo amparo se realiza el servicio hubiese autorizado para realizar esa clase de comunicación.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**

Los titulares de autorizaciones que pretendan autorizar a otra persona para comunicar los datos relativos a los servicios que realizan, deberán comunicarlo al RVTC, identificando a la persona autorizada mediante su NIF o NIE y señalando las matrículas de los vehículos cuyos servicios podrán comunicar.

Sexto. Supuesto especial de contratación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor a través de un intermediario.

Cuando el servicio arrendamiento de vehículos con conductor hubiese sido contratado a través de un intermediario, éste sólo podrá acceder al RVTC para comunicar los datos relativos a dicho servicio cuando hubiese sido autorizado para hacerlo por el titular de la autorización a cuyo amparo se realiza, de conformidad con lo previsto en el apartado anterior.

Séptimo. Datos que deben ser comunicados al Registro en relación con cada servicio.

Para que la comunicación de los datos relativos a un servicio se considere completada, el interesado deberá cumplimentar los siguientes campos, en cualquier momento comprendido entre la contratación del servicio y el inicio de su prestación:

- a) *Nombre y NIF o NIE del titular del arrendador del servicio.*

Los datos consignados en este campo deberán corresponder al titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor en que se ampara el vehículo, cuando hubiera sido éste quien hubiese contratado directamente el servicio con el arrendatario. Cuando el servicio se hubiese contratado utilizando la intermediación de otra empresa, los datos señalados en esta letra deberán ser los correspondientes a la empresa intermediaria, que, a tal efecto, deberá haber sido autorizada para realizar tal comunicación por el titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor.

b) *Nombre y NIF o NIE o, en su caso, número de pasaporte del arrendatario del servicio.*

- c) *Lugar y fecha de celebración del contrato de arrendamiento.*

- d) *Matrícula del vehículo que ha de realizar el servicio.*

- e) *Lugar, fecha y hora en que ha de iniciarse.*

- f) *Lugar y fecha en que ha de concluir el servicio.*

Este dato se podrá modificar, si en el contrato figura que el destino del servicio será libremente determinado por el cliente.

g) *Sólo en el caso de que el servicio haya de iniciarse y finalizarse en el mismo lugar, deberá cumplimentarse el punto del recorrido que se encuentre más alejado de dicho lugar.*





El dato de los lugares de inicio y finalización, o punto del recorrido más alejado del lugar de origen y destino, se especificarán indicando la provincia, municipio, calle y número en que se ubiquen.

Cuando se inicie el servicio, el arrendador deberá comunicarlo al RVTC mediante su confirmación.

Octavo. Justificación de la comunicación de un servicio y consulta de los servicios comunicados.

El titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor a cuyo amparo se hayan realizado los servicios o las personas que, de conformidad con lo indicado en los apartados quinto y sexto, se encuentren autorizadas para comunicar datos al RVTC podrán obtener un resguardo identificativo de las comunicaciones que hayan realizado y, asimismo, podrán consultar en cualquier momento la información obrante en relación con los servicios que hayan comunicado”.

Por sentencias del Tribunal Supremo nº 332/2020, de 6 de marzo (procedimiento ordinario 91/2018) y nº 349/2020, de 10 de marzo (procedimiento ordinario 213/2018) se declaró la nulidad del artículo 2 del RD 1211/1990, de 28 de septiembre, operada por el RD 1076/2017, ya que el mismo afectaba a la intimidad de los ciudadanos, en la medida en que, entre los datos a remitir, se encontraban el nombre del usuario del servicio, lo que podría posibilitar controlar los movimientos de los ciudadanos y establecer una suerte de registro de su actividad, lo que era innecesario y desproporcionado a los fines de control de la actividad de los vehículos VTC.

Por sentencia nº 480/2021, de 23 de julio, procedimiento ordinario 287/2019), de la Sección de Apoyo de esta Sección 6ª, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ Madrid, se declaró que la resolución de 15 de marzo de 2019, tenía la naturaleza de disposición general, por lo que procedía su impugnación directa en sede jurisdiccional, desestimando la alegación de inadmisibilidad por no haber sido recurrida, previamente en alzada; y, se estimó el recurso, declarando la nulidad de aquella, por cuanto el RD 1076/2017, que le servía de cobertura había sido declarado, previamente por el Tribunal Supremo, en sus sentencias nº 332/2020 y 349/2020, nulo de pleno derecho.

La Administración, procedió a aprobar el nuevo RD 785/2020, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de vehículos con conductor, que derogó el anterior RD 1067/2017 y vino a establecer un nuevo sistema de control de dichas autorizaciones, disponiendo:

“Artículo 1. Medidas de control.

A efectos de control, los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, antes del inicio de cada servicio concreto que realicen al amparo de dichas autorizaciones, deberán comunicar a la Administración, por vía electrónica, los siguientes datos:

- a) Nombre y número de identificación fiscal del arrendador.*
- b) Nombre y número de identificación fiscal del intermediario.*
- c) Lugar, fecha y hora de celebración del contrato.*
- d) Lugar, fecha y hora en que se inicie el servicio y lugar y fecha en que ha de concluir. Podrá omitirse la identificación del lugar de finalización del servicio cuando el contrato señale expresamente que dicho lugar será libremente determinado por el cliente durante la prestación del servicio.*
- e) Matrícula del vehículo.*





f) En el caso de que el servicio haya de iniciarse y finalizar en el mismo lugar, deberá indicarse el punto del recorrido más alejado de dicho lugar, a los solos efectos de la disposición transitoria primera.2.

Artículo 2.Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor.

Los titulares de las autorizaciones de arrendamiento con conductor deberán dirigir sus comunicaciones al registro habilitado al efecto por la Dirección General de Transporte Terrestre.

El titular de la Dirección General de Transporte Terrestre, por resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado», anunciará la puesta en funcionamiento del registro y concretará la forma en que deberán realizarse dichas comunicaciones, así como las personas que podrán enviar los datos al registro a estos efectos y la manera de realizarlo.Disposición transitoria primera.

Comunicaciones a la Administración.

1. Los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán dirigir a la Administración las comunicaciones a que hace referencia el artículo 1 de este real decreto una vez que se encuentre operativa la aplicación informática de gestión del registro de dichas comunicaciones, lo que deberá ser anunciado por la Dirección General de Transporte Terrestre dentro del plazo de tres meses desde la entrada en vigor de este real decreto....”.

En ejecución de dicho RD 785/2021, de 7 de septiembre, se ha aprobado la actuación administrativa que constituye el objeto del presente procedimiento:

Resolución de 26 de octubre de 2021, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso, que dispone:

“...esta Dirección General ha resuelto:

Primero. Fecha de entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor (RVTC).

En ejecución de lo que se establece en la disposición transitoria primera del Real Decreto 785/2021, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, se anuncia que el sistema informático de gestión del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor (en adelante RVTC), se encontrará operativo desde el 1 de febrero de 2022.

En cumplimiento de lo que en dicha disposición se determina, los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar al RVTC los datos relativos a cualquier servicio que vaya a iniciarse a partir de ese momento.

Segundo. Formas en que se podrán realizar las comunicaciones al Registro.

Los titulares de las autorizaciones y/o los representantes acreditados podrán acceder al RVTC para realizar las correspondientes comunicaciones a través de las dos formas siguientes:

a) Utilizando la aplicación web <https://sede.fomento.gob.es/RegistroVTC/>, disponible en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el área de transporte terrestre.

b) Mediante plataforma digital y utilizando el servicio web disponible a tal efecto en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Tercero. Acceso utilizando la aplicación web.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



Para acceder al RVTC a través de la aplicación web, los usuarios utilizarán para su identificación y autenticación la plataforma Cl@ve, a la que podrán acceder mediante certificado electrónico reconocido o mediante sistemas de identificación basados en claves concertadas (actualmente Cl@ve PIN y Cl@ve Permanente).

Cuarto. Acceso mediante plataforma digital y utilizando el servicio web.

El acceso al RVTC a través del servicio web se realizará mediante protocolo SOAP 1.1 sobre HTTPS, con firma de mensajes según estándar WS-Security utilizando certificados electrónicos de representante de persona jurídica o de representante de entidad sin personalidad jurídica.

Para acceder de esta manera al RVTC, los interesados deberán solicitar, previamente, el alta en este servicio web.

Quinto. Interposición de recurso.

De conformidad con lo previsto en el artículo 45.2, en relación con el artículo 40.2 y 40.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esta resolución no pone fin a la vía administrativa.

Contra la misma, se podrá interponer, a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, recurso de alzada ante la Secretaría General de Transportes, en el plazo de un mes a partir del día siguiente a la publicación de esta resolución en el «Boletín Oficial del Estado».

La Sección 3ª, de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo ha dictado, recientemente, sentencia nº 1266/2022, de 10 de octubre, recurso 429/2021 (EDJ 2022/7168651), en la que se confirma la legalidad del RD 785/2021, de 7 septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor; dicha sentencia, hace alusión a alguno de los motivos impugnatorios que se vieren, nuevamente, en el presente procedimiento; dicha sentencia recoge los siguientes pronunciamientos:

“Cuarto.- Sistemática que seguiremos al abordar las cuestiones controvertidas.

Como hemos señalado en el fundamento jurídico segundo, la fundamentación de la demanda presenta una estructura alambicada, con inserción de diversos cuadros y esquemas, con variados alardes tipográficos, y en el que los apartados de alegaciones, de valoración de las pruebas aportadas y de conclusiones se suceden con una sistemática cuestionable.

Pues bien, alterando el orden en el que la parte actora expone sus motivos de impugnación, abordaremos en primer lugar, por razones de sistemática, los apartados en los que se alega la falta de competencia del Estado por dictar el Real Decreto aquí impugnado y la concurrencia de vicios formales en la tramitación; apartado éste en el que examinaremos también el en el que la recurrente afirma que el Real Decreto 785/2021 (EDL 2021/34972) incumple la obligación de notificación a la Comisión Europea con carácter preceptivo, conforme a la Directiva UE 2015/1535, del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de septiembre de 2015 (EDL 2015/151904).

A continuación examinaremos los motivos de impugnación de fondo, como son los que se refieren a la infracción del principio de igualdad, por exigirse la comunicación de servicios a la actividad de arrendamiento con conductor bajo autorización VTC y no al transporte en vehículos de turismo (taxi); la vulneración del Real Decreto 1112/2018, de 7





de septiembre (EDL 2018/118948), sobre accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles del sector público, que transpone la Directiva 2016/2102 del Parlamento europeo y del Consejo de 26 de octubre de 2016; y la infracción de los principios de necesidad y proporcionalidad recogidos en artículo 5 de la ley 20/2013, de 9 de diciembre (EDL 2013/232607), de garantía unidad de mercado, y normas concordantes de las leyes 39/2015 y 40/2015, ambas de 1 de octubre, apartado éste en el que examinaremos la alegación de "cosa juzgada" que formula la Abogacía del Estado.

Por último, habremos de referirnos al motivo de impugnación en el que se alega que el Real Decreto 785/2021 (EDL 2021/34972) infringe los principios de igualdad y seguridad jurídica al no poderse aplicar efectivamente el registro electrónico en todo el territorio nacional.

Quinto.- Sobre la competencia del Estado para dictar el Real Decreto aquí impugnado.

Frente el alegato de la demandante sobre la supuesta falta de competencia del Estado para dictar el Real Decreto que es objeto de impugnación, tiene razón la Abogacía del Estado cuando señala que durante la vigencia del plazo de cuatro años establecido en la disposición transitoria del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (EDL 1987/12128), en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, las autorizaciones VTC habilitan para prestar servicios en todo el territorio nacional y, a su amparo, se prestan servicios que transcurren íntegramente en territorios autonómicos; de manera que los servicios que actualmente se prestan al amparo de la actual autorización de vehículos de transporte con conductor son de la exclusiva competencia del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución, puesto que son servicios discrecionales que se prestan al amparo de una autorización de ámbito nacional. Y la competencia estatal sobre esta clase de servicios ha sido afirmada con claridad en la jurisprudencia constitucional (STC, Pleno, 118/1996, FJ 34 (EDJ 1996/3449)).

Además, como señala el Dictamen del Consejo de Estado de 10 de junio de 2021 (página 19), más allá de ese período transitorio, la creación y regulación del este Registro al que se refiere la norma reglamentaria impugnada es competencia estatal. Por ello, la disposición adicional tercera del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, establece en su apartado segundo (EDL 1987/12128) que "Para garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios, la Dirección General de Transporte Terrestre habilitará el acceso de los órganos competentes en materia de transporte de las comunidades autónomas, y de aquellas entidades locales que así lo soliciten, al registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor regulado en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (EDL 1990/14649), en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor" [esta remisión debe entenderse referida ahora al Real Decreto 785/2021 (EDL 2021/34972), que deroga al Real Decreto 1076/2017 (EDL 2017/264226) y sustituye la regulación que allí se contenía]. Es cierto que, según los casos, las potestades de control, inspección y, en su caso, sanción se ejercerán por el Estado en ocasiones y en



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



otras por las Comunidades Autónomas, que podrán acceder a este Registro para poder ejercer las funciones de interés público que les corresponden; pero eso no altera la competencia del Estado para dictar el presente reglamento.

En fin, es significativo señalar que durante la tramitación de la norma reglamentaria ninguna Comunidad Autónoma cuestionó la competencia del Estado para dictar el Real Decreto que es objeto de impugnación. Y no lo hizo, desde luego, la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, personada en este proceso como parte codemandada.

Sexto.- Sobre la alegada concurrencia de vicios formales en la tramitación de la norma reglamentaria impugnada.

También asiste la razón a la Abogacía del Estado cuando afirma que durante la tramitación del Real Decreto 785/2021 (EDL 2021/34972) no se incurrió en ninguno de los defectos o vicios formales que señala la Asociación demandante.

En cuanto a la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado -a la que el artículo 11.a/ de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, encomienda la función de <<supervisión continúa de la aplicación de esta Ley y de la adaptación de la normativa del conjunto de las autoridades competentes>> - no existe la previsión normativa de un trámite específico para que emita informe, por lo que su participación en el proceso de elaboración de la norma reglamentaria se canaliza, como la de los distintos órganos administrativos que envían sus observaciones, a través de sus Secretarías Generales Técnicas, de la Secretaría de Estado a la que pertenecen y del titular del Departamento Ministerial que los representa, trámites éstos de los que hay constancia en el expediente.

En lo que se refiere a los informes del Consejo de Consumidores y Usuarios y del Consejo General de la Discapacidad debe notarse que, no siendo informes preceptivos, su ausencia no puede determinar la nulidad de la norma reglamentaria impugnada. Por lo demás, dada la materia que objeto de regulación en el Real Decreto 785/2021 (EDL 2021/34972), no advertimos razones para considerar que la concurrencia de tales informes hubiera sido siquiera conveniente.

Por otra parte, no puede ser considerado como un vicio determinante de nulidad el que la Memoria de Impacto Normativo (MAIN) indique que la norma reglamentaria que examinamos carece de impacto presupuestario. En este sentido debe tenerse en cuenta que, como señala la Abogacía del Estado, el Registro del que aquí se trata ya estaba creado, a falta solo de su puesta en funcionamiento; y, por otra parte, las comunicaciones informáticas que la actividad de dicho registro conlleva no comportan nuevas cargas u obligaciones sino que vienen a sustituir a las que en la anterior regulación se realizaban a través de los documentos que los interesados debían elaborar y conservar (las denominadas hojas de ruta). Además, las empresas que prestan el servicio VTC utilizan siempre medios electrónicos para relacionarse con la Administración y están legalmente obligadas a hacerlo según lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (redacción dada por el artículo 1.30 de la Ley 9/2013, de 4 de julio (EDL 2013/118395)).



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



En fin, no puede ser acogida la alegación de que en la tramitación del Real Decreto 785/2021 (EDL 2021/34972) se ha incumplido la obligación de notificación a la Comisión Europea con carácter preceptivo, conforme a la Directiva UE 2015/1535, del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de septiembre de 2015 (EDL 2015/151904), por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, y el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio (EDL 1999/62429), por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

Baste decir que tanto la Directiva UE 2015/1535 como el Real Decreto 1337/1999 (EDL 1999/62429) -normas que se dicen infringidas- no son aquí de aplicación pues el Real Decreto impugnado no es una reglamentación técnica, tal y como esta aparece definida en los artículos 1.f) de la Directiva y 2.12 del Real Decreto 1337/1999, ni establece reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información. Lo que regula el Real Decreto 1337/1999 (EDL 1999/62429) es el funcionamiento de un Registro de Comunicaciones destinado al control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (servicio de transporte) y, además, su regulación no incide en la esfera del pasajero pues únicamente incide en las relaciones entre la Administración y las empresas y profesionales del transporte.

Séptimo.- Sobre los motivos de impugnación de fondo.

Ninguno de los motivos de impugnación de fondo que esgrime la asociación demandante podrá ser acogido; y ello por las razones que pasamos a exponer.

A/ La recurrente alega la infracción del principio de igualdad toda vez que la comunicación de servicios se exige para el desarrollo de la actividad de arrendamiento con conductor bajo autorización VTC y no, en cambio, al transporte en vehículos de turismo (taxi).

El alegato no puede ser asumido habida cuenta la distinta naturaleza de la prestación de servicios de transporte VTC y de la prestación de servicios del taxi. Ya en ocasiones anteriores esta Sala ha examinado determinadas diferencias en la regulación de una y otra modalidad del servicio de transporte de viajeros, que también se tachaban de discriminatorias y que hemos considerado justificadas en la razón de interés general de mantener una prestación equilibrada en los servicios de transporte urbano mediante vehículos con conductor. Puede verse en este sentido nuestra STS nº 921/2018, de 4 de junio (recurso contencioso-administrativo 438/2017, FF.JJ. 7º, 8º y 11º, entre otros).

B/ Carece de consistencia la alegación de la recurrente referida a una supuesta vulneración del Real Decreto 1112/2018, de 7 de septiembre (EDL 2018/118948), sobre accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles del sector público, que transpone la Directiva 2016/2102 del Parlamento europeo y del Consejo de 26 de octubre de 2016.

Baste decir que el Real Decreto 1112/2018 (EDL 2018/118948) tiene por objeto garantizar los requisitos de accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles de los organismos del sector público y otros obligados incluidos en su ámbito de





aplicación, materia que es ajena al contenido del Real Decreto 785/2021 (EDL 2021/34972) que es objeto de este recurso. Por lo demás, la parte actora se limita a transcribir diversos preceptos del Real Decreto 1112/2018 (EDL 2018/118948), que dice vulnerado, pero no explica en qué forma ni por qué razón habrían de considerarse infringidas tales disposiciones.

C/ En cuanto a la infracción que se alega de los principios de necesidad y proporcionalidad recogidos en artículo 5 de la ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía unidad de mercado, y normas concordantes de las leyes 39/2015 y 40/2015, ambas de 1 de octubre, debemos señalar, ante todo, que no cabe afirmar que estas cuestiones sean "cosa juzgada"; y no solo porque las sentencias de esta Sala que cita la Abogacía del Estado - SsTS nº 332/2020 (recurso 91/2018), de 6 de marzo y nº 349/2020, de 10 de marzo (recurso 218/2018)- no abordan esas cuestiones tal y como aquí se plantean sino, sobre todo, porque aquellas sentencias no venían referidas a los preceptos del Real Decreto 785/2021 (EDL 2021/34972) aquí impugnado sino a una norma anterior, el Real Decreto 1076/2017 (EDL 2017/264226). De hecho, la propia Abogacía del Estado señala en su escrito de contestación que no se trataría aquí, obviamente, de cosa juzgada en sentido formal, por ser distinta la norma enjuiciada en aquellos casos y en éste que ahora nos ocupa, sino de cosa juzgada en sentido material, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 222.4 de la Ley 1/2000, de Enjuiciamiento Civil [<< (...) 4. Lo resuelto con fuerza de cosa juzgada en la sentencia firme que haya puesto fin a un proceso vinculará al tribunal de un proceso posterior cuando en éste aparezca como antecedente lógico de lo que sea su objeto, siempre que los litigantes de ambos procesos sean los mismos o la cosa juzgada se extienda a ellos por disposición legal] . Pero tampoco en ese sentido cabe apreciar cosa juzgada, pues las partes personadas en aquellos procesos fueron distintas a las del presente recurso y, como ya hemos señalado, la controversia no venía allí planteada en los mismos términos que ahora.

Al enjuiciar ese Real Decreto 1076/2017 (EDL 2017/264226) -antecedente inmediato del Real Decreto 785/20021 que aquí se examina- las citadas sentencias de esta Sala de 6 y 10 de marzo de 2020 no cuestionaron de forma global la legalidad y necesidad de la obligación de los titulares de autorizaciones de arrendamientos de vehículos con conductor de comunicar a la Administración Pública los datos de cada servicio, sencillamente porque la cuestión no venía planteada en esos términos. Aquellas sentencias únicamente consideraron innecesaria y desproporcionada la exigencia que establecía el Real Decreto 1076/2017 (EDL 2017/264226) de comunicar también los datos de identificación de los usuarios, que era lo que allí específicamente se impugnaba; pero esta exigencia no figura ya en el Real Decreto 785/20021 ahora impugnado.

Aun así, nada impide que al abordar la cuestión que aquí se plantea tomemos en consideración algunas razones que ya expusimos en aquellas ocasiones. Veamos.

En la sentencia nº 332/2020, de 6 de marzo (recurso 91/2018, FJ. 7º) a la que nos venimos refiriendo ya tuvimos ocasión de exponer unas consideraciones que luego se reiteran en la sentencia nº 349/2020, de 10 de marzo (recurso 218/2018, F.J. 6º) y que ahora procede recordar:

<< (...) La obligación de comunicar los datos del servicio prestado y la creación de un registro central a nivel nacional no constituye propiamente un límite al ejercicio de la



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



actividad económica sino el mecanismo diseñado por las autoridades para ejercer el control de una limitación territorial en la prestación del servicio. Esta consideración no permite excluir la aplicación de la Ley de Garantía de Unidad de Mercado, aunque sí incide en la justificación de su necesidad.

En efecto, los principios de necesidad y proporcionalidad, según dispone el artículo 5 de la Ley 20/2013 (EDL 2013/232607) no solo se aplican cuando se establecen límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley sino también cuando las autoridades "exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad" ; y no cabe duda que la obligación de comunicar los datos de cada uno de los servicios a un registro nacional constituye un requisito o trámite administrativo necesario para poder desarrollar la actividad.

Ahora bien, al tiempo de apreciar su necesidad no debe olvidarse que dicha medida se configura como un mecanismo de control de una limitación previamente establecida, cuya necesidad se ha considerado justificada por razones de interés general, para evitar una utilización fraudulenta de las licencias. Y en tal sentido ya dijimos en la STS nº 921/2018, de 4 de junio de 2018 (recurso 438/2017 F.J. 8º) que << (...) esta limitación tiene la finalidad de evitar que la utilización de autorizaciones de VTC en localidades de otras comunidades autónomas como una forma fraudulenta de incumplir la "regla de la proporcionalidad" y sin embargo sean utilizadas para cubrir las necesidades de aquellas Comunidades Autónomas en que se concedieron>> .

Por ello, si partimos de la procedencia de establecer una limitación territorial a la prestación del servicio por los vehículos que ejerzan la actividad de transporte de pasajeros bajo una de estas licencias, el establecimiento por la autoridad administrativa de mecanismos que permitan ejercer un control efectivo sobre la correcta utilización de las licencias concedidas, en particular, el respeto de los límites territoriales en que se desarrolla la prestación del servicio por cada uno de los vehículos autorizados, aparece como necesaria.

Corresponde ahora analizar si la concreta obligación impuesta a los titulares de las licencias VTC es adecuada y proporcional al fin que trata de cumplir.

La adecuación y proporcionalidad de la medida elegida es una exigencia contenida tanto en el artículo 4.1 de la ley 40/2015 -las Administraciones públicas que exigen el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad "deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias" - como en el artículo 5.2 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de unidad de mercado (EDL 2013/232607), al establecer este precepto que "Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica".

Tales exigencias han de ser puestas en relación con el fin que se persigue: controlar que los vehículos con licencia VTC desarrollen la mayor parte de su actividad en el territorio de la Comunidad Autónoma que concedió la autorización.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



La comunicación por vía telemática de los datos de cada servicio, incluyendo el punto de origen y de destino, permitirá ejercer un control sobre los desplazamientos y el radio de acción de los vehículos y, desde esa perspectiva, la comunicación impuesta sirve al fin que se persigue [...]>>.

Por tanto, ya en aquellas sentencias quedó señalado que, examinada con arreglo a los parámetros que resultan del artículo 4.1 de la ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público (EDL 2015/167833), y el artículo 5.2 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de unidad de mercado (EDL 2013/232607), la exigencia de comunicar por vía telemática los datos de cada servicio, incluyendo el punto de origen y de destino, en tanto que mecanismo diseñado para ejercer el control de una limitación territorial en la prestación del servicio VTC, es una medida adecuada y proporcionada al fin perseguido. Conclusión que debemos reiterar ahora, por identidad de razón, en relación con la regulación contenida en el artículo 1 y la disposición transitoria primera.2/ del Real Decreto 785/20021 que estamos examinando.

Por lo demás, esa regulación contenida en el Real Decreto 785/20021 se ajusta a lo que señala la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre (EDL 2018/120411), por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (EDL 1987/12128), en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. En lo que ahora interesa, la citada norma transitoria del Real Decreto-ley 13/2018 (EDL 2018/120411) establece: <<(…) A efectos de control, cuando los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor comuniquen a la Administración los datos relativos a cada servicio deberán hacer constar necesariamente los lugares de inicio y finalización de éste. Cuando el servicio se inicie y finalice en un mismo lugar, indicarán, además, el punto del recorrido que se encuentre más alejado de dicho lugar; todo ello conforme al artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre (EDL 2017/264226) , por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (EDL 1990/14649), en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor [...]>> .

Ya sabemos que en aquellas sentencias de 6 y 10 marzo de 2020, a las que tanta referencias llevamos hechas, hubo un pronunciamiento anulatorio; pero ello fue debido, únicamente, a que en la regulación que establecía la norma reglamentaria que allí se enjuiciaba -Real Decreto 1076/2017 (EDL 2017/264226)- la información que la empresa titular estaba obligada a remitir a la Administración no solo comprendía el itinerario contratado sino también los datos del usuario (nombre y número del documento nacional de identidad o código de identificación fiscal del arrendatario). Ahora bien, esa concreta exigencia de comunicar los datos del usuario, que las citadas sentencias consideraron injustificada y desproporcionada, no aparece ya en el Real Decreto 785/20021 que es objeto de del presente recurso. Por lo que el motivo de impugnación debe ser desestimado”.

QUINTO.- Con carácter previo ha de analizarse el motivo de inadmisión invocado por la Administración y la codemandada, por cuanto sostienen que la resolución de 26 de octubre de 2021 es un acto administrativo con destinatarios múltiples (acto administrativo plúrimo), por lo que, para acceder a la vía jurisdiccional sería preciso haber interpuesto el



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



preceptivo (e indicado en el pie de recurso) recurso administrativo de alzada; por el contrario, la parte recurrente aduce que su naturaleza es la de una disposición general, por lo que no sería preceptivo dicho recurso de alzada, siendo susceptible de recurso directo en sede jurisdiccional.

La parte recurrente justifica la naturaleza de disposición general de la resolución impugnada en los dictados de la sentencia nº 480/2021, de 23 de julio, de la Sección de Apoyo de esta Sección 6ª (a la que se ha hecho referencia), entendiéndose que la resolución innova el ordenamiento jurídico con vocación de permanencia.

Igualmente, se alega que el propio Tribunal Supremo, en sentencia nº 815/2018, de 21 de mayo (recuso 113/2017) se ha pronunciado sobre la innecesidad de recursos administrativos cuando son inútiles e ineficaces para proporcionar un control de la actividad administrativa, como acontece cuando se discute exclusivamente la constitucionalidad o la legalidad de la disposición general.

Por su parte, el Abogado del Estado y la codemandada refieren que la resolución impugnada tiene la consideración de acto administrativo, siquiera plúrimo, por la multitud de sus destinatarios. No siendo aplicable la sentencia del Tribunal Supremo nº 815/2018, de 21 de mayo, puesto que la misma se refiere, única y exclusivamente, al alcance de los artículos 108 de la LRBRL y 14.2 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales; habiéndose dictado sobre de materia tributaria local, y respecto de la necesidad de interponer preceptivamente un recurso de reposición previo, en materia de tributos locales, cuando se discute la ilegalidad de la ordenanza por, presunta, violación de la Constitución o de la Ley, ya que la Corporación Local carece de competencia para pronunciarse respecto de aquellas Leyes que proporcionan cobertura a los actos de aplicación de los tributos locales, y ni siquiera promover una cuestión de constitucionalidad o ilegalidad. Pero, insiste, en el caso de autos, no se está ante una materia tributaria local y no se han alegado de forma concreta vicio alguno de ilegalidad del RD 785/2021, de 7 de septiembre, que es la norma reglamentaria que da cobertura a la resolución de la DGTT de 26 de octubre de 2021.

Concluyen los demandados en que existen evidentes diferencias entre la resolución ahora impugnada y la de 15 de marzo de 2019; ya que, la actual, de 26 de octubre de 2021, tiene un contenido más reducido que aquella, ya que ha suprimido los apartados de la de 15 de marzo de 2019, que pudieran haber inducido a la Sección 6ª de Apoyo, a deducir que se trataba de una disposición general, ya que ahora se han omitido los siguientes extremos de la, extinta, disposición de 15 de marzo de 2019: apartado quinto (“personas que podrán acceder al Registro”); apartado sexto (“supuesto especial de contratación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor a través de un intermediario”); y, muy especialmente, el apartado séptimo (“Datos que deben ser comunicados al Registro en relación con cada servicio”).

Precisadas las alegaciones de las partes, hay que hacer referencia a la reciente sentencia nº 1153/2022, de 19 de septiembre de 2022, de la Sección 4ª, de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo, recuso nº 937/2021, que resume la doctrina jurisprudencial en orden a la distinción entre disposición general (reglamento) y acto administrativo general o plúrimo), sin admitir categorías o situaciones intermedias:

“Abordando ya el tema litigioso, es conveniente comenzar recordando algunas ideas básicas sobre la distinción entre reglamento y acto administrativo general o, si se prefiere otra terminología, entre disposición general y acto plúrimo.

En primer lugar, el reglamento tiene siempre un contenido normativo, es decir, establece auténticas normas jurídicas. Ello significa que los preceptos reglamentarios se caracterizan por establecer mandatos o prohibiciones de alcance general y abstracto: no se dirigen a una o varias personas determinadas, sino a todos aquéllos que se encuentren en el



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



supuesto de hecho de la norma (generalidad); y no regulan un único caso o situación, sino que se aplican a todos aquellos casos que en el futuro puedan producirse (abstracción). En este sentido, suele decirse que los reglamentos se instalan establemente en el ordenamiento jurídico y lo innovan. La mejor prueba de que los reglamentos no pueden contener prescripciones singulares ni concretas viene dada por el principio de inderogabilidad singular de los reglamentos, consagrado actualmente en el art. 37 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común. Los actos administrativos generales, por el contrario, aun estando dirigidos a una pluralidad de personas que a menudo no puede concretarse con antelación, se refieren a un caso concreto y agotan su eficacia una vez aplicados al mismo. Si vuelve a producirse una situación similar, será necesario dictar un nuevo acto administrativo general. El acto administrativo general, precisamente por carecer de naturaleza normativa, no deja de ser un acto administrativo: no puede encontrar fundamento normativo en sí mismo, sino que debe apoyarse en auténticas normas jurídicas que prevean la correspondiente potestad habilitante. Y por esta misma razón, no puede innovar ni modificar el ordenamiento jurídico, entendido aquí como el conjunto de normas vigentes en un momento dado.

En segundo lugar, la distinción entre reglamento y acto administrativo general no sólo tiene un fuerte arraigo en la jurisprudencia y la doctrina, sino que responde a la existencia de dos regímenes jurídicos diferenciados en la legislación administrativa española. Así, sin ánimo exhaustivo, los reglamentos tienen su propio procedimiento de elaboración, actualmente regulado -a nivel estatal- en los arts. 22 y siguientes de la Ley del Gobierno, por no mencionar la letra a) del art. 105 de la Constitución; la invalidez de los reglamentos es siempre nulidad de pleno Derecho, según el art. 47 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común; y los reglamentos admiten ser impugnados indirectamente con ocasión de los actos administrativos de aplicación de los mismos, de conformidad con el art. 26 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Estos rasgos no concurren en los actos administrativos generales, que siguen, en principio, el régimen jurídico del acto administrativo.

En tercer lugar, forzoso es reconocer que la distinción entre reglamento y acto administrativo general, con arreglo a los criterios normalmente aceptados que se acaban de recordar, no siempre es fácil de aplicar. Hay tipos de actos con respecto a los cuales puede ser arduo dilucidar si tienen o no tienen carácter normativo. Los giros de la jurisprudencia a propósito de las relaciones de puestos de trabajo o de las ponencias de valores catastrales, por citar sólo los ejemplos más visibles, son buena prueba de ello. Véanse a este respecto, entre otras, las sentencias de esta Sala de 5 de febrero de 2014 (rec. nº 2986/2012) y de 16 de junio de 2022 (rec. nº 7303/2020). Pero importa destacar que esa dificultad no es conceptual, sino de calificación jurídica de ciertos tipos de actos que pueden hallarse -como ocurre a veces en la experiencia aplicativa del Derecho- en una zona gris.

En cuarto lugar, en íntima relación con lo anterior, conviene hacer otra observación: que en algunas contadas ocasiones sea difícil determinar si un tipo de acto es reglamento o acto administrativo general no da base para sostener que la distinción sea inútil o que deba ser superada. El dato incontestable, como se ha explicado, es que en la legislación española esa distinción existe y comporta dos regímenes jurídicos diferenciados. No hay base, en el estado actual del ordenamiento español, para afirmar la existencia de un tertium genus de actos de la Administración Pública que, estando dirigidos a una pluralidad de personas, no sean reglamentos (disposiciones generales) ni actos



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



administrativos generales (actos plúrimos). Así, un intento de introducción de esa pretendida tercera categoría por vía puramente interpretativa, lejos de contribuir a una mayor claridad y certidumbre, probablemente conduciría a oscurecer ulteriormente las cosas.

En quinto y último lugar, es preciso aclarar que la existencia de una dicotomía reglamento-acto administrativo general, sin cabida para un tertium genus no impide que en un texto reglamentario pueda haber enunciados prescriptivos que no tienen carácter general y abstracto y, por tanto, que no son auténticas normas jurídicas. Ello ocurre con cierta frecuencia con los planes de urbanismo: que sean reglamentos, tal como viene siendo tradicionalmente afirmado por la jurisprudencia, no es obstáculo para que algunas de sus determinaciones se refieran a situaciones singulares y concretas. De aquí pueden surgir dificultades interpretativas y aplicativas con respecto a esos enunciados prescriptivos que no son generales y abstractos; pero ello no obsta a que el texto, considerado en su conjunto, deba calificarse como reglamento...”.

La sentencia nº 480/2021, de 23 de julio de 2021, a la que reiteradamente se ha hecho referencia anteriormente, de esta Sección 6ª (Apoyo), procedimiento ordinario 287/2019, al resolver sobre la inadmisión invocada por los demandados por no haberse interpuesto recurso administrativo previo contra la resolución de 15 de marzo de 2019, contiene los siguientes razonamientos:

“Sobre la distinción entre las disposiciones generales y los actos administrativos se ha pronunciado en repetidas ocasiones nuestra jurisprudencia, conformando una doctrina que resulta plenamente aplicable al supuesto que nos ocupa...

Sin duda alguna, estas notas características de las disposiciones generales son predicables de la Resolución de 15 de marzo de 2019, de la Dirección General de Transporte Terrestre, que anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con conductor y sus condiciones de uso, pues lejos de limitarse a establecer la fecha de entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con conductor, establece una regulación normativa con vocación de estabilidad y generalidad, concretando las formas en que pueden realizarse las comunicaciones a que se encuentran obligados los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que prestan el servicio, junto con los requisitos y el procedimiento a seguir para acceder al Registro. Además, delimita las personas que pueden acceder al Registro para llevar a cabo tales comunicaciones -titular de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor a cuyo amparo se realiza el servicio o quien este hubiera autorizado-, contemplando el supuesto especial en que haya tenido lugar la contratación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor a través de un intermediario, y establece de forma detallada los datos concretos relativos al servicio contratado que deben ser comunicados al Registro. Por último, prevé el derecho de los obligados a hacer las comunicaciones a obtener un resguardo identificativo de las aquellas que hubieran realizado y a consultar en cualquier momento la información obrante en relación con los servicios que hubiesen comunicado.

Por tanto, la Resolución recurrida innova el ordenamiento jurídico con vocación de permanencia, regulando las condiciones de uso del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor, y a tal



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



Administración
de Justicia

efecto reconoce derechos e impone obligaciones a los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a cuyo amparo se realiza el servicio.

Calificada la Resolución recurrida como disposición de carácter general, tal y como dispone el artículo 112.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, hemos de concluir que no es susceptible de recurso en vía administrativa”.

La resolución objeto del presente procedimiento, de 26 de octubre de 2021, de la DGTT, reúne las condiciones para ser reputada una verdadera disposición de carácter general, dado que contiene un mandato de carácter general, sin que se dirija a personas concretas individualizada, sino a todos los que en la actualidad o en un futuro puedan ser titulares de una licencia VTC (generalidad), que son quienes se encontrarán en el supuesto de hecho de la norma (estabilidad); e, igualmente, no regulan un supuesto actual y concreto, no agotándose sus efectos, con la ejecución de la misma, en el momento presente, si no que pretende regular la forma en la que, en el futuro y de forma permanente se habrán de comportar los titulares de las licencias VTC y la forma en que deberán efectuar las remisiones de los datos al Registro, así como la forma de acceder al mismo.

Es decir, estas notas (regular la forma en que pueden realizarse las comunicaciones al Registro, junto con el procedimiento a seguir para acceder al Registro (mediante aplicación web o mediante plataforma digital, mediante “CI@ve” Pin o CI@ve Permanente” o certificado electrónico”) son extremos en los que coinciden plenamente las resoluciones de 15 de marzo de 2019 y de 26 de octubre de 2021.

Por lo tanto, la resolución de 26 de octubre de 2021, tiene la naturaleza de disposición administrativa de carácter general; sin que por esta Sección 6ª, en la presente sentencia aprecia circunstancias o elementos determinantes para discrepar de lo resuelto por la Sección de Apoyo de esta Sección y apartarse de los pronunciamientos de aquella; por lo que, en aplicación de lo previsto en el artículo 112.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, no es exigible recurso en vía administrativa; por lo que habrá de desestimarse el motivo de inadmisión invocado de contrario.

Y, todo ello, pese a que la resolución de 26 de octubre de 2019, objeto del presente procedimiento, tiene un contenido más reducido que la extinta de 15 de marzo de 2019; pero, la sola regulación de la forma en que ha de realizarse la comunicación al Registro y la forma de acceso al mismo (en que coinciden) determina su naturaleza de disposición general.

SEXTO.- Fijado que la naturaleza jurídica de la resolución de 26 de octubre de 2021, es la de una disposición administrativa de carácter general (reglamento), habrá que analizar la demanda en orden a apreciar si, en su tramitación se han seguido los trámites y procedimientos que son propios de las mismas, a los que se hace referencia en la demanda.

En la exposición del RD 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, se hace referencia a que “*La elaboración de la norma ha sido el resultado de un fuerte proceso participativo de acuerdo con el principio de transparencia, en el que se han cumplido los trámites de audiencia e información pública, recabándose, entre otras, la opinión del Comité Nacional del Transporte por Carretera, en el que se integran todas las organizaciones del sector que han acreditado una representatividad suficiente ante la Administración, así como de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla*”.



Madrid





Por el contrario, en la exposición de la Resolución de 26 de octubre de 2021, no se contiene ninguna referencia a trámite de audiencia o de participación, limitándose a reproducir el artículo 1 y la DT Primera del RD 785/2021.

En el expediente administrativo figura únicamente el trámite de audiencia de la codemandada Antaxi y al Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera; pero dichos trámites, como se denuncia en la demanda, son insuficientes en orden a entender satisfecho el procedimiento de evacuación de trámites de audiencia, información pública o informes exigidos para la elaboración y, ulterior, aprobación de disposiciones generales.

Así, como se invoca en la demanda, el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común, regula el proceso de participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas de rango de ley o reglamento:

“1. Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.*
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.*
- c) Los objetivos de la norma.*
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.*

2. Sin perjuicio de la consulta previa a la redacción del texto de la iniciativa, cuando la norma afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, el centro directivo competente publicará el texto en el portal web correspondiente, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades. Asimismo, podrá también recabarse directamente la opinión de las organizaciones o asociaciones reconocidas por ley que agrupen o representen a las personas cuyos derechos o intereses legítimos se vieran afectados por la norma y cuyos fines guarden relación directa con su objeto.

3. La consulta, audiencia e información públicas reguladas en este artículo deberán realizarse de forma tal que los potenciales destinatarios de la norma y quienes realicen aportaciones sobre ella tengan la posibilidad de emitir su opinión, para lo cual deberán ponerse a su disposición los documentos necesarios, que serán claros, concisos y reunir toda la información precisa para poder pronunciarse sobre la materia.

4. Podrá prescindirse de los trámites de consulta, audiencia e información públicas previstos en este artículo en el caso de normas presupuestarias u organizativas de la Administración General del Estado, la Administración autonómica, la Administración local o de las organizaciones dependientes o vinculadas a éstas, o cuando concurran razones graves de interés público que lo justifiquen.

Cuando la propuesta normativa no tenga un impacto significativo en la actividad económica, no imponga obligaciones relevantes a los destinatarios o regule aspectos parciales de una materia, podrá omitirse la consulta pública regulada en el apartado primero. Si la normativa reguladora del ejercicio de la iniciativa legislativa o de la potestad reglamentaria por una Administración prevé la tramitación urgente de estos





procedimientos, la eventual excepción del trámite por esta circunstancia se ajustara a lo previsto en aquella”.

En el caso de autos, es evidente que el contenido de la Resolución de 26 de octubre de 2021 impone obligaciones relevantes a los diversos titulares de las licencias VTC, condicionando la forma en que pueden iniciar los servicios, puesto que no pueden iniciarse si no se remite previamente la correspondiente comunicación al Registro, y en la forma prevista expresamente en dicha Resolución; por lo que era necesario que se hubiera dado cumplimiento a la previsión del apartado primero del artículo 133 en orden a recabar una consulta pública, previa a la redacción del proyecto o anteproyecto de la resolución, de todos los titulares de las licencias VTC y de sus organizaciones más representativas del Sector, sobre su opinión, entre otros, sobre las posibles alternativas regulatorias (momento en el que se podría haber formulado sus objeciones o proponer soluciones alternativas); igualmente, hubiera sido necesario, que, el proyecto o anteproyecto de la resolución (apartado 2º de dicho artículo 133), se volviera a insertar en el portal web de la Administración, para recabar la opinión de aquellos, ya que la norma afecta a los derechos e intereses legítimos de los titulares de las licencias VTC, que, constituye su medio de vida o la actividad principal de su negocio (para el caso de tratarse de personas jurídicas); ya que no todos ellos todos estarán asociados a organizaciones representadas en el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

La exigencia del anterior trámite de audiencia se recogía, anteriormente en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, que recoge un trámite de información pública de siete o quince días, según los casos, del que solo se puede prescindir si exigen razones imperiosas de interés público, apreciados en la Memoria de Impacto Normativo.

La sentencia del Tribunal Supremo de 1 de julio de 2019 (FD 3º) (EDJ 633300/2019) sobre el carácter esencial de la participación ciudadana en el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas, recoge:

“la adopción de un acuerdo de carácter normativo directamente, sin la observancia de procedimiento o trámite previo alguno, que permita el conocimiento y participación de los afectados e incluso de los miembros de la asamblea vecinal en su elaboración, no puede considerarse respetuoso con las exigencias procedimentales exigidas con carácter general en el ámbito local para la aprobación de disposiciones normativas ni puede justificarse por las características propias de los concejos, que si bien pueden exigir determinadas adaptaciones del procedimiento por su configuración orgánica, en ningún caso permiten prescindir de los elementos esenciales que garantizan la participación de los ciudadanos en la elaboración de las disposiciones administrativas”.

La omisión de los trámites de información pública y de audiencia no queda salvada por los que hubieran podido recabarse en la elaboración del RD 785/2021, a los que se hace referencia en su preámbulo, y que se ha reproducido anteriormente, ya que los mismos se refieren al contenido del RD 785/2021, del que no forma parte las previsiones específicas de la Resolución de 26 de octubre de 2021; puesto que, el RD 785/2021, se limita a indicar que los titulares de las autorizaciones deberán remitir los datos que se exigen en su artículo 1º, una vez se encuentre operativo la aplicación informática de gestión del Registro de comunicaciones, del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor”; pero, el RD 785/2021, no regula (lo efectúa la resolución de 26 de octubre de 2021) la forma concreta en que se ha de realizar dicha comunicación (apartado segundo) como la forma de acceso (apartado tercero).



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**



En aplicación de lo previsto en el artículo 47.2 de la Ley 39/2015, los vicios de los que adolezcan las disposiciones generales son causa de nulidad de pleno derecho; por lo que, no ha lugar a analizar si la indefensión que se ha causado a la recurrente, pudiera ser formal o meramente material, como acontece respecto de los vicios de anulabilidad (art. 48) de los actos administrativos.

La sentencia del Tribunal Supremo de 18 de mayo de 2009 (EDJ 92484/2009) señala que:

“(...) los actos administrativos pueden ser ilegales por nulidad (artículo 62.1 de la Ley 30/92) o por simple anulabilidad (artículo 63), pero las disposiciones generales no son nunca anulables sino nulas de pleno derecho (artículo 62.2 de la Ley 30/92, que dispone la nulidad de pleno derecho de las disposiciones administrativas que vulneren las leyes u otras disposiciones de rango superior, sin distinción de valoración formal o material). Un Plan General es una disposición general, y, por lo tanto, cualquier infracción en que incurra producirá su nulidad de pleno derecho”.

La sentencia del Tribunal Supremo de 28 de octubre de 2009 (EDJ 251578/2009), establece que la reacción ante los vicios que presente una disposición general es tal intensa, que no es preciso, siquiera, invocar uno de los motivos específicos de nulidad del artículo 47.1 LPC, puesto que la consecuencias, respecto de las disposiciones generales, será, en todos los casos, la de la nulidad radical:

“...a diferencia de lo que sucede con los actos administrativos, cuando se trata de disposiciones de carácter general -y tal es la consideración que una reiteradísima jurisprudencia atribuye a los instrumentos de planeamiento urbanístico como el aquí controvertido- para declarar su nulidad de pleno derecho no es necesaria la invocación de alguna de las causas de nulidad enumeradas en el artículo 62.1 de la Ley 30/1992, pues cualquier vulneración de un precepto constitucional o legal o de una disposición de rango superior comportar la nulidad de pleno derecho de la disposición (artículo 62.2 de la Ley 30/1992). Así las cosas, la declaración de nulidad pretendida no debió denegarse so pretexto de que no se había acreditado la concurrencia de una causa de nulidad, pues la mera constatación de que se había omitido un trámite legalmente exigido habría de bastar para declarar la nulidad pretendida”.

Por lo tanto, se estimará el presente recurso; sin que sea necesario analizar los restantes vicios de procedimiento invocados en la demanda (audiencia de la Secretaria del Consejo de la Unidad de Mercado (art. 11 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la Unidad de Mercado); ausencia del preceptivo informe del Consejo General de Consumidores y Usuarios (RDL 1/2007, de 16 de noviembre); ausencia del preceptivo informe del Consejo General de Discapacidad (RDL 1855/2009, de 4 de diciembre); incumplimiento del artículo 7.3 de la LO 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, por ausencia de memoria de impacto normativo y de impacto económico y presupuestario; ausencia de Memoria de impacto normativo para compatibilizar el Derecho Interno con el Derecho Comunitario, a que hace referencia el artículo 2.1.b del RD 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la memoria del análisis de Impacto Normativo).

SÉPTIMO.- Se ha alegado, por los demandados, que la actora estaría impugnando indirectamente el RD 785/2021, de 7 de septiembre; y, que, respecto de la misma, no sería admisible la invocación de vicios formales o del procedimiento de elaboración del mismo, que están reservados a la impugnación directa. Examinando la demanda, en algunos extremos se incide en la nulidad de la resolución de 26 de octubre de 2021, por los vicios





propis del citado RD; pero, realmente, en el caso de autos, no se está efectuando, realmente, una impugnación indirecta del citado RD, ya que, examinando el suplico de la demanda, no se hace referencia alguna a la nulidad de dicho RD 785/2021, ni se solicita el planteamiento de cuestión de ilegalidad al respecto.

Todo ello, sin prescindir que el Tribunal Supremo, en su sentencia nº 1266/2022, de 10 de octubre, recurso nº 429/2021, ha confirmado la legalidad del RD 785/2021, desestimando el recurso directo formulado contra aquel.

Igual aclaración cabe realizar respecto de algunos extremos de la demanda, en los que se dice que se pretende atacar todos los actos dictados o que se dicten (en un futuro) en aplicación del RD 785/2021, o de la propia resolución de 26 de octubre de 2021; pero, tal alegación no ha tenido traslación al suplico de la demanda; como tampoco sería admisible, en la medida en que, como denuncia el Abogado del Estado, no es posible impugnar actos inexistentes o hipotéticos.

OCTAVO.- Pese a estimarse la pretensión principal del suplico de la demanda, no se realizará pronunciamiento en costas, por estarse ante una cuestión con gran complejidad jurídica; tal y como se reconoce, implícitamente, en el la propia demanda, en que se renuncia a reclamarlas (art. 139.1 LJCA).

VISTOS los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación.

FALLAMOS

Que estimando íntegramente el recurso interpuesto, por no ser ajustada a Derecho la actuación administrativa, debemos declarar y declaramos la nulidad de la Resolución de 26 de octubre de 2021, de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso (BOE núm. 261 de 1 de noviembre).

No se realiza pronunciamiento en costas.

La presente sentencia es susceptible de recurso de casación, que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de **treinta días**, contados desde el siguiente al de su notificación, acreditándose en el escrito de preparación del recurso el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, con justificación del interés casacional objetivo que presente. Previa constitución del depósito previsto en la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley Orgánica del Poder Judicial, bajo apercibimiento de no tener por preparado el recurso.





Dicho depósito habrá de realizarse mediante el ingreso de su importe en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones de esta Sección, cuenta-expediente nº 2420-0000-93-1339-21 (Banco de Santander, Sucursal c/ Barquillo nº 49), especificando en el campo **concepto** del documento Resguardo de ingreso que se trata de un “Recurso” 24 Contencioso-Casación (50 euros). Si el ingreso se hace mediante transferencia bancaria, se realizará a la cuenta general nº 0049-3569-92-0005001274 (IBAN ES55-0049-3569 9200 0500 1274) y se consignará el número de cuenta-expediente 2420-0000-93-1339-21 en el campo “Observaciones” o “Concepto de la transferencia” y a continuación, separados por espacios, los demás datos de interés.

Así por esta nuestra Sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889062410758524591661**

Este documento es una copia auténtica del documento Sentencia estimatoria firmado electrónicamente por RAMÓN FERNÁNDEZ FLOREZ (PON), M^a TERESA DELGADO VELASCO (PSE), CRISTINA CADENAS CORTINA, JOSE RAMON GIMENEZ CABEZON, LUIS FERNÁNDEZ ANTELO



MOBILITY THINK TANK S.L.

CONSULTORÍA JURÍDICA Y MOVILIDAD

LETRADOS EN ESTE PROCESO

José Andrés Diez Herrera

José Luis Ortega Gaspar