



Roj: **STS 3409/2023 - ECLI:ES:TS:2023:3409**

Id Cendoj: **28079130052023100109**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **5**

Fecha: **17/07/2023**

Nº de Recurso: **432/2021**

Nº de Resolución: **1010/2023**

Procedimiento: **Recurso ordinario**

Ponente: **ANGELES HUET DE SANDE**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Quinta

Sentencia núm. 1.010/2023

Fecha de sentencia: 17/07/2023

Tipo de procedimiento: REC.ORDINARIO(c/a)

Número del procedimiento: 432/2021

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 13/06/2023

Ponente: Excm. Sra. D.^a Ángeles Huet De Sande

Procedencia: CONSEJO MINISTROS

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Sinforiano Rodriguez Herrero

Transcrito por: LCS

Nota:

REC.ORDINARIO(c/a) núm.: 432/2021

Ponente: Excm. Sra. D.^a Ángeles Huet De Sande

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Sinforiano Rodriguez Herrero

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Quinta

Sentencia núm. 1010/2023

Excmos. Sres. y Excm. Sra.

D. Carlos Lesmes Serrano, presidente

D. Wenceslao Francisco Olea Godoy

D. Ángel Ramón Arozamena Laso

D. Fernando Román García

D.^a Ángeles Huet De Sande



En Madrid, a 17 de julio de 2023.

Esta Sala ha visto el recurso contencioso administrativo núm. 432/2021, interpuesto por el procurador don Juan Antonio Fernández Múgica, en nombre y representación de la sociedad mercantil VECTOR **RONDA** TELEPORT, S.L., y asistida de la letrada doña Julia Muñoz-Machado Cañas, contra la desestimación presunta por silencio administrativo de la reclamación de responsabilidad patrimonial del Estado legislador formulada ante el Ministro de Fomento para ante el Consejo de Ministros, en reclamación del perjuicio económico sufrido por la entrada en vigor 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, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor en relación con las 2.192 autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de las que es titular, sea directamente, sea a través de sus filiales al 100%.

Ha intervenido como parte demandada la Administración General del Estado, representada y asistida por la Abogacía del Estado.

Ha sido ponente la Excm. Sra. D.^a Ángeles Huet De Sande.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Mediante escrito presentado el 1 de diciembre de 2021, la sociedad mercantil VECTOR **RONDA** TELEPORT, S.L. interpuso ante esta Sala Tercera del Tribunal Supremo recurso contencioso administrativo frente a la desestimación presunta por silencio administrativo de la reclamación de responsabilidad patrimonial del Estado legislador formulada ante el Ministro de Fomento para ante el Consejo de Ministros, en reclamación del perjuicio económico sufrido por la entrada en vigor 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, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor en relación con las 2.192 autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de las que es titular, sea directamente, sea a través de sus filiales al 100%.

SEGUNDO.- Tras recibirse el expediente administrativo, se formuló demanda que concluía suplicando a la Sala: "se sirva en su día dictar sentencia por la que, estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por VECTOR **RONDA** TELEPORT, S.L.:

1. Declare, previo el planteamiento (que se solicita por medio de otrosí) de una cuestión de inconstitucionalidad contra el 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, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, el derecho de mi representada (y de sus sociedades filiales al 100%) a seguir disfrutando de sus licencias en las condiciones en que fueron originalmente otorgadas.

2. Subsidiariamente, para el caso de que no sea declarada la inconstitucionalidad de esa norma, se declare el derecho de VECTOR **RONDA** TELEPORT, S.L. al resarcimiento de los perjuicios económicos causados (a ella y a sus sociedades filiales al 100%), como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, condenando a la Administración demandada a indemnizarle en la cantidad resultante de la actualización financiera de los 237.540.006,00 euros al momento de interposición de la presente demanda -marzo 2022- actualización que se llevará a cabo mediante el Informe pericial de actualización anunciado -ex. Art. 337 LEC-), más los intereses que correspondan."

En el escrito de conclusiones se efectuó la siguiente precisión en dicho suplico:

"se sirva en su día dictar sentencia de acuerdo con lo que tenemos suplicado en nuestro escrito de demanda con las precisiones hechas en el presente escrito de conclusiones, especialmente en la conclusión 7^a sobre la modulación de la pretensión de resarcimiento constriéndola a los perjuicios irrogados en las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha, Cataluña y Valencia (con exclusión de Andalucía y de Madrid), con todo lo demás que proceda en Derecho."

TERCERO.- El Abogado del Estado contesta a la demanda mediante escrito en el que solicita que:

"tenga por contestada la demanda deducida en el presente proceso y, previos los trámites legales oportunos, acuerde la desestimación íntegra de la misma."

CUARTO.- Habiéndose recibido el recurso a prueba, se presentaron por las partes escritos de conclusiones y quedaron los autos pendientes de señalamiento para votación y fallo cuando por turno les correspondía.

QUINTO.- Por providencia de 18 de abril de 2023, se señaló para votación y fallo el 13 de junio de 2023, fecha en la que tuvo lugar, designándose como nueva Magistrada Ponente a D.^a Ángeles Huet de Sande, en sustitución

del anteriormente designado, D. Wenceslao Francisco Olea Godoy, para mantener la igualdad en el reparto de ponencias de la Sección.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- El presente recurso contencioso administrativo se interpone por la sociedad mercantil VECTOR RONDA TELEPORT, S.L. contra la desestimación presunta por silencio administrativo de la reclamación de responsabilidad patrimonial del Estado legislador formulada ante el Ministro de Fomento para ante el Consejo de Ministros, en reclamación del perjuicio económico sufrido por la entrada en vigor 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 (en adelante, LOTT), en materia de arrendamiento de vehículos con conductor en relación con las 2.192 autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de las que es titular, sea directamente, sea a través de sus filiales al 100%.

El citado real decreto-ley, en esencia, modifica el art. 91 LOTT, a fin de que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (autorizaciones **VTC**) de ámbito nacional habiliten exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros, estableciendo un régimen transitorio de cuatro años, ampliables en determinadas condiciones, para que puedan continuar prestando servicios de ámbito urbano.

La mercantil actora, titular de estas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (**VTC**), bien directamente, bien a través de sus filiales al 100% (en total, 2192 autorizaciones **VTC**, de las que son titularidad directa de la actora, 250), domiciliadas en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Castilla-La Mancha, Cataluña, Madrid y Valencia, considera que esta previsión contenida en el régimen transitorio no compensa todos los perjuicios que le ocasiona esta nueva normativa y presentó en vía administrativa reclamación por responsabilidad patrimonial del Estado legislador cuya desestimación por silencio constituye el objeto del presente recurso contencioso administrativo.

SEGUNDO.- Las alegaciones sustanciales de la demanda son las siguientes:

I.- En el apartado relativo a los "hechos" efectúa las siguientes consideraciones:

1.- Tras analizar la evolución que han sufrido las **VTC** en su regulación por la LOTT y su reglamento, explica que la modificación sustancial llevada a cabo por el Real Decreto-ley 13/2018, se refiere al art. 91 LOTT al ceñir al ámbito interurbano dichas autorizaciones, de forma que, transcurrido el plazo que prevé su disposición transitoria, los actuales titulares de licencias **VTC** ya no podrán realizar servicios de transporte urbano. La competencia para autorizar servicios de transporte urbano se entrega a las CCAA. Afirma que "Es apreciable la importancia y gravedad de la decisión adoptada por el Real Decreto-ley 13/2018 porque, por primera vez en lo que la memoria reciente alcanza, se programa normativamente la desaparición de un sector entero de la actividad económica, que mantiene miles de puestos de trabajo y ha reclamado inversiones muy importantes. El efecto del Real Decreto-ley será la eliminación total a seis años vista como máximo, desde la fecha de su entrada en vigor, de la totalidad del tráfico urbano de **VTC** salvo que se obtengan otras habilitaciones".

2.- Se refiere a las críticas que ha merecido esta nueva regulación en informes emitidos por las autoridades de la competencia, Autoridad Catalana de Competencia y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

3.- Explica que "se optó por presentar una única reclamación formulada por VECTOR, en su propio nombre y también como tenedora del 100% de las acciones del resto sus compañías filiales al 100%, y ello con intención de agilizar todo lo posible su tramitación tanto en vía administrativo como posteriormente en sede judicial, evitando repetir la misma reclamación en casi veinte ocasiones (una por sociedad)".

4.- Alega que, tras la entrada en vigor del Real Decreto-ley 13/2018, al entender que la ampliación del plazo de las antiguas autorizaciones a cuatro años prevista en la disposición transitoria no compensaba el valor de las mismas, tanto la mercantil actora como sus filiales, solicitaron la indemnización complementaria prevista, asimismo, en dicha disposición transitoria, presentando una solicitud independiente por cada autorización, como la norma exige, en las que se precisaba "que la presentación de dicha solicitud en aplicación estricta del propio Real Decreto-ley no suponía, en modo alguno, la renuncia a obtener una indemnización completa por la privación de los derechos o el perjuicio económico que dicha norma comportaba", perjuicio que consideraba muy superior y, por ello, paralelamente, presentó una reclamación por responsabilidad patrimonial ante el Consejo de Ministros con fecha 28 de diciembre de 2018, que fue ampliándose en sucesivas ocasiones a licencias obtenidas posteriormente, aunque solicitadas antes de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 13/2018, siendo todas ellas tramitadas por la Administración en un solo expediente administrativo.

La reclamación administrativa se fundamentaba en la naturaleza materialmente expropiatoria del Real Decreto-ley 13/2018 "que reconoce expresamente la causación de un daño indemnizable pero prevé una indemnización



claramente insuficiente e incurre en varios vicios de inconstitucionalidad. Adicionalmente se alegaba,... que el criterio indemnizatorio que establece el Real Decreto-ley 13/2018 no respeta el principio de reparación integral del daño que también rige la responsabilidad del Estado legislador." A efectos de la determinación del daño, las reclamaciones formuladas ante la Administración iban acompañadas de los correspondientes informes periciales que se acompañan también con la demanda.

5.- Se explica en estos informes que "como consecuencia de la aplicación del RDL 13/2018, la sociedad titular de la autorización (y por ende su matriz) sufrirá un perjuicio económico equivalente al beneficio que dejará de percibir (Lucro Cesante) transcurrido el periodo transitorio de 4 años en adelante". Explica el lucro cesante del siguiente modo: "Antes de la publicación del RDL 13/2018, la Sociedad contaba con una Licencia **VTC** cuya percepción de valor en el mercado era determinado como los beneficios que repercutirá a la Sociedad a perpetuidad; NO existía una limitación temporal en la explotación de la Licencia **VTC** en una determinada Comunidad Autónoma (Madrid, Cataluña, Valencia, Andalucía y Castilla La Mancha). En cambio, después de la publicación del RDL 13/2018, la Sociedad cuenta con una Licencia **VTC** cuya percepción de valor en el mercado viene determinado como los beneficios que repercutirá a la Sociedad transcurrido los 4 años del periodo transitorio; Sí existe una limitación temporal en la explotación de la Licencia **VTC** en la concreta Comunidad Autónoma en la que está autorizada a operar". El lucro cesante se valora así en estos informes a 30 de septiembre de 2018: Madrid, 164.320 euros/licencia; Cataluña: 74.678 euros/licencia; y Andalucía, Valencia y Castilla-La Mancha, 34.810 euros/licencia.

Como daño emergente se refiere a que la nueva norma "supondrá la paralización de la actividad económica de la Sociedad transcurrido los 4 años del periodo transitorio" y ello le obligará a realizar los siguientes gastos: "[L]as indemnizaciones que la Sociedad tendrá que soportar por el despido de su plantilla de trabajadores o [L]a terminación de los contratos de manera anticipada y la consecuente obligación de afrontar la correspondiente penalización por la terminación anticipada de los contratos con proveedores".

En total considera que las modificaciones operadas por el RDL 13/2018 han causado a VECTOR un perjuicio económico cuantificado en 237.540.006,00 euros, más el daño emergente. Y esta cantidad deberá ser objeto de la correspondiente actualización financiera.

II.- En los fundamentos jurídicos de la demanda se contienen las siguientes alegaciones sustanciales:

1.- Legitimación activa. Defiende la actora su legitimación para la interposición del presente recurso porque es titular directa de 250 de las 2.192 autorizaciones de **VTC** a las que incumben las reclamaciones efectuadas y, en cuanto a su legitimación respecto de las restantes autorizaciones de las que no es titular directamente sino tenedora del 100% de las acciones de otras sociedades titulares de esas licencias, considera que esa titularidad del 100 % de sus acciones le confiere legitimación para reclamar por el perjuicio que les ocasiona el cambio normativo al ser socia única de dichas sociedades y, además y en todo caso, obra en el expediente autorización notarial para formular estas reclamaciones tanto en nombre de la mercantil actora como por todas sus sociedades filiales.

2.- A continuación, defiende la naturaleza expropiatoria del Real Decreto-ley. Las licencias **VTC** son "títulos legítimos que habilitan por tiempo indefinido para la prestación de servicios urbanos e interurbanos con conductor. Estos títulos han sido patrimonializados por sus titulares: han requerido inversiones cuantiosas y tienen un valor económico evaluable conforme a criterios de mercado".

"El Real Decreto Ley 13/2018 conduce a la supresión de una parte importante de las facultades que correspondían a los titulares de licencias **VTC**. Esta restricción es constitutiva de una lesión económica que los titulares no tienen obligación de soportar y, por tanto, debe ser indemnizada. Esta es una consecuencia que el Real Decreto Ley 13/2018 acepta. Pero establece criterios indemnizatorios incorrectos, consistentes en ampliar en cuatro años el plazo durante el cual las licencias **VTC** seguirá teniendo plenos efectos, con posibilidad de ampliarlos a otros dos más, de forma excepcional y si así se solicita, probando, además, que el titular de cada licencia en particular no ha podido amortizar la inversión realizada. También establece los criterios con que debe calcularse la amortización.

Cambia, pues, el Real Decreto-Ley la indemnización monetaria ordinaria por una indemnización en especie y la cuantifica sin intervención de los interesados, cambiando también el procedimiento establecido con carácter general", "el RDL produce una evidente ablación de facultades que no puede quedar exenta de consecuencias".

Considerando la nueva regulación establecida por el Real Decreto-Ley una expropiación, la consecuencia es que dicha norma es inconstitucional porque no respeta, para el caso concreto que se refiere, ni los principios ni el procedimiento, ni los criterios de fijación de la indemnización establecidos en la Ley de Expropiación Forzosa de 1954, lo que el Tribunal Constitucional ha considerado inconstitucional en todas las sentencias de la serie RUMASA.



3.- Si se considera que no se trata de una norma materialmente expropiatoria, se trataría de un supuesto de responsabilidad del Estado legislador que exige igualmente una reparación integral del daño. Debe tenerse en cuenta que "las licencias son un activo valioso susceptible de operaciones mercantiles, entre las cuales la compraventa al valor que tenían en el mercado antes de que la norma privara a sus titulares de sus derechos. Esta indemnización no puede ser, en modo alguno, reducida a una simple habilitación para continuar prestando el servicio que se acuerda extinguir durante cuatro o seis años más".

Se refiere a la jurisprudencia que permite reclamar indemnizaciones por responsabilidad por actos legislativos no sólo en supuestos de declaración de inconstitucionalidad, con sustento en los principios de confianza legítima y buena fe. Y considera que la nueva regulación que introduce el Real Decreto-ley supone "un cambio sorpresivo e inesperado en el contenido de una norma (la Ley de ordenación de transportes terrestres) que implica la imposibilidad de ejercer derechos que los titulares de autorizaciones **VTC** que tenían adquiridos y consolidados" en contra de la seguridad jurídica, la buena fe y la confianza legítima constituida sobre la estabilidad de la legislación preexistente; estos principios no pueden frenar un cambio de la legislación, "pero si la regulación cercena o desconoce derechos adquiridos se impone, por imperativo constitucional, una compensación equivalente al valor económico del derecho sacrificado o lesionado".

"El Real Decreto-ley, en efecto, genera una lesión en derechos plenamente consolidados por haberse incorporado lícitamente en el patrimonio de su titular. Se trata de un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación a un grupo de personas (los titulares de las licencias **VTC**). Se trata, además, de una lesión que no hay ninguna obligación legal de soportar porque implica un sacrificio especial, singular (afecta uno por uno a los titulares de las licencias **VTC**) y desigual (además de inconstitucional) que no puede ser calificado como una carga general. También hay una clara relación de causalidad (o relación de causa a efecto) entre el hecho lesivo (la aprobación del Real Decreto-ley) y el daño sufrido, que, por ello, debe ser plenamente resarcido. El propio Real Decreto-ley acepta esta conclusión, pero, como se ha visto, establece una indemnización en especie, sin intervención alguna de los interesados en contra de lo que dispone el art. 34.4 de la LRJSP, que resulta claramente insuficiente.

La previsión del art. 32.3 de la LRJSP, en el sentido de que las lesiones que sufran los particulares por actos legislativos se han de reparar en los términos que en ellos se establezcan, no supone remitir la determinación del quantum indemnizatorio a lo que en cada caso decida libérrimamente el propio legislador. Ello no resultaría compatible con la responsabilidad patrimonial de todos los poderes públicos sin excepción, que se infiere del propio texto constitucional" y no se acomoda a la jurisprudencia del Tribunal Supremo que sigue admitiendo la responsabilidad por leyes que nada dicen al respecto (sentencias, por ejemplo, de 14 de febrero de 2002 y de 9 de octubre de 2012 o de 25 de febrero de 2011 (recurso núm. 437/2006). "En rigor, la única reparación integral del daño causado que puede llevarse a cabo a través de las habilitaciones o prórrogas para prestar servicios en el ámbito urbano sería la que permitiera seguir operando en dicho ámbito por tiempo indefinido, porque eso era justamente lo que permitían las autorizaciones **VTC** antes de la aprobación del Real Decreto-ley 13/2018."

4.- Otros vicios de inconstitucionalidad en los que incurre el Real Decreto-ley 13/2018. Serían los siguientes:

a).- La inexistencia de causa de extraordinaria y urgente necesidad (art. 86.1 CE). Critica la justificación que, a este respecto, se contiene en el preámbulo del mismo y considera que la norma aplaza su eficacia por lo menos durante cuatro años y esta moratoria es la mejor prueba de que no existe urgencia en resolver el problema.

b).- Infracción de los límites materiales del art. 86.1 CE porque efectúa una restricción de derechos y, en concreto, el de propiedad por tener un contenido materialmente expropiatorio.

c).- El Real Decreto-ley 13/2018, afecta al régimen de las Comunidades Autónomas que es un contenido prohibido para los decretos leyes, según el art. 86.1 CE.

d).- La nueva regulación vulnera los principios de igualdad y de proporcionalidad. Considera que el Real Decreto-ley efectúa un trato discriminatorio de las **VTC**, programando su extinción transcurrido el periodo transitorio de cuatro años, dando preferencia a los taxis sin una justificación objetiva y razonable, y además, es desproporcionada debido a "su radicalidad, en cuanto que programa la liquidación de todas las facultades que otorgan las licencias **VTC** para prestar servicios urbanos".

e).- Afectación a la competencia y a la libre prestación de servicios. Infracción de los principios más fundamentales de la Unión Europea. Considera que la nueva regulación favorece a unos operadores en el mercado (los taxis) en perjuicio de otros (los **VTC**) y lo hace de modo desproporcionado. Aunque "dependerá de las regulaciones autonómicas", siempre será necesario una segunda licencia, cuando antes se regulaba mediante licencias de carácter nacional, lo que proyectará graves consecuencias para la unidad de mercado y la libre prestación de servicios. Las restricciones que introduce la nueva regulación infringen los arts. 3.3 del TUE, 49, 63 y 119 del TFUE, y asimismo pueden suponer una vulneración del derecho de no discriminación



consagrado en el artículo 21 de la CDEFUE, al producirse un favorecimiento de unos operadores (los taxis) frente a otros de un mismo sector (los **VTC**). También considera afectado el principio de libre circulación de las personas y los bienes consagrado en el art. 139.2 CE.

5.- Considera, en fin, que se cumplen todos los requisitos de la acción de responsabilidad patrimonial que ejercita, pues se ha formulado la reclamación dentro del plazo de un año; hay nexo causal porque el perjuicio reclamado es consecuencia directa de la nueva regulación que modifica sorpresivamente el régimen anterior; el daño es determinado e individualizado, remitiéndose a los informes periciales aportados; y es un daño en antijurídico, porque se ha producido una vulneración del principio de confianza legítima (STS de 12 de abril de 2011, rec. 5175/2008).

6.- Ya en conclusiones -como hemos reflejado en los antecedentes- modula la pretensión de resarcimiento, constriñéndola a los perjuicios irrogados en las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha, Cataluña y Valencia, al entender que las nuevas regulaciones dictadas, tras la formulación de la demanda, en las Comunidades Autónomas de Madrid y Andalucía permiten seguir prestando el servicio al amparo de las antiguas autorizaciones estatales.

TERCERO.- Las alegaciones sustanciales de la contestación a la demanda formulada por la Abogacía del Estado son las siguientes:

1. Con carácter previo, reitera las dos causas de inadmisibilidad que formuló como alegaciones previas, litispendencia y falta de legitimación activa.

La litispendencia con relación al PO nº 575/2019, seguido ante el TSJ de Madrid y ahora en casación, aunque en este proceso se impugnara la desestimación de la ampliación de la habilitación temporal de la licencia prevista en la disposición transitoria del Real Decreto-ley 3/2018. Explica que, aunque los actos impugnados son distintos, es la misma la pretensión y la causa de pedir: en ese proceso la pretensión principal era que se declarara la inconstitucionalidad del citado Real Decreto-ley y se reconociera su derecho a seguir disfrutando sus licencias por tiempo indefinido en los términos que preveía la regulación anterior, es decir, lo mismo que aquí pretende. Y de forma subsidiaria, pedía una indemnización por daños y lucro cesante, previa anulación de los actos que allí impugnaba por entender que la indemnización prevista en la norma era insuficiente para reparar íntegramente el daño que le causaba y por considerar que era una ley materialmente expropiatoria, es decir, lo mismo que aquí pide. Es decir, formuló idéntica pretensión con idéntica causa de pedir. Subsidiariamente, solicita la suspensión del presente recurso hasta que se resuelva el recurso de casación interpuesto contra la sentencia dictada por la Sala de Madrid en el PO antes citado.

En cuanto a la falta de legitimación activa, considera que la mercantil recurrente carece de legitimación para reclamar en relación con autorizaciones **VTC** de las que no es titular porque pertenecen a otras sociedades, distintas personas jurídicas, aunque sean participadas al 100% por la actora. La sociedad dominante no ostenta la representación legal del grupo ni de sus sociedades participadas.

2.- Ya en cuanto al fondo del asunto, la Abogacía del Estado realiza algunas consideraciones previas sobre el Real Decreto-ley 13/2018, en el marco de las competencias estatales y autonómicas en materia de transporte terrestre. Explica que la redacción que esta norma efectúa del art. 91 LOTT, al limitar el ámbito territorial de las autorizaciones estatales de arrendamiento de vehículos con conductor (**VTC**) al transporte interurbano, se ajusta plenamente al sistema constitucional de distribución de competencias en materia de transportes terrestres, conforme al cual el transporte urbano es, por regla general, intracomunitario y, por tanto, de competencia exclusiva de las comunidades autónomas (STC 118/1996). Explica que los titulares de las autorizaciones estatales del servicio de transporte mediante arrendamiento de vehículos con conductor (autorizaciones **VTC**), amparados en la regla de que las licencias estatales habilitan "para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio" (artículo 91.1 de la LOTT de 1987 también en su redacción original), acabaron en la práctica "desvirtuando el verdadero sentido de esa regla, de manera que amparándose en una autorización estatal venían realizando transporte urbano que es competencia autonómica al entender que, teniendo licencia en todo el territorio nacional, también lo tenían para realizar el transporte entre dos puntos de un mismo núcleo urbano que, obviamente están dentro del territorio nacional". Y dado que "el Estado no ostenta competencia ni legislativa ni de ejecución en materia de transportes urbano y, por lo tanto, no tiene competencia para otorgar licencias de servicio de transporte urbano de viajeros. Por ello, el Real Decreto-Ley 13/2018, de forma coherente con el sistema de distribución de competencias constitucionalmente establecido, permite que las licencias estatales de **VTC** subsistan para realizar transporte interurbano de viajeros; pero no permite que se empleen para realizar transporte urbano".

Analiza también la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, art. 5, así como la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, y concluye que "la competencia para otorgar



autorizaciones de rango intracomunitario en este tipo de transportes corresponde directamente [a las Comunidades Autónomas] a través del Estatuto de Autonomía y el artículo 148.1 5.ª de la CE; y la delegación para el otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional ya estaba realizada en la LO 5/1987, limitándose el Real Decreto-Ley a habilitar la modificación de las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, habilitación plenamente coherente con el artículo 14.1 y 2 de la LO 5/1987". Por ello considera desacertadas las afirmaciones de la demanda que sostienen que el Real Decreto-ley "entrega" a las CCAA la competencia para autorizar los servicios de transporte urbano, o que "traslada" o "transfiere" a las CCAA tales competencias y "modifica" la LO de delegación 5/1987.

3.- Inexistencia de daño actual alguno "puesto que el daño se producirá en el momento en que las empresas no puedan seguir prestando el servicio y cobrando por el mismo, algo que a día de hoy no se ha producido. No son ciertas afirmaciones contenidas en la demanda como que el Real Decreto-Ley supondrá la paralización de la actividad económica de la Sociedad una vez transcurrido el plazo fijado en la disposición transitoria única, como demuestra la regulación autonómica" hasta ahora promulgada. "[h]ay Comunidades Autónomas como la de Madrid que han permitido seguir prestando el servicio sin solución de continuidad a empresas como la recurrente, por lo que ningún daño pueden haber sufrido [...] Pero, en todo caso, si estas nuevas regulaciones o la denegación de autorizaciones con arreglo a las mismas son generadoras de algún tipo de daño, insistimos, en el futuro, éste será imputable a la Administración autonómica competente o a la Administración local que tramite la autorización y la deniegue indebidamente, pero no existe manera de conectar este daño causalmente con el Real Decreto-Ley 13/2018".

"El Real Decreto-ley aclara normativamente la cuestión del ámbito territorial en el que deben operar las licencias a consecuencia del abuso que se estaba produciendo de ellas en la práctica por los operadores, lo cual determina la competencia para otorgarlas, pero en modo alguno expulsa a ningún operador económico del sector del transporte ni a ningún colectivo y así se deduce de la normativa autonómica aprobada".

4.- Inexistencia de ley materialmente expropiatoria. El recurrente no tenía más que una expectativa que no es en modo alguno indemnizable. "Las autorizaciones administrativas no son generadoras de derechos patrimoniales sino de la mera expectativa de poder seguir prestando el servicio en las mismas condiciones, salvo que cambie la normativa reguladora, en cuyo caso existe un deber jurídico de adaptación. El hecho de que la legítima especulación del mercado haya podido generar, como dice la parte recurrente, un valor para estos títulos derivado de su transmisibilidad no es un derecho adquirido".

Explica que "lo único que hace el Real Decreto-Ley es aclarar que una autorización nacional emitida por el Estado no puede ser empleada como licencia de servicio de transporte urbano porque el transporte urbano es competencia autonómica y, por lo tanto, será el legislador autonómico el que deba fijar las condiciones de acceso y prestación del servicio" "el titular de una autorización administrativa tiene el deber jurídico de soportar los cambios normativos que se produzcan en la regulación de la licencia""Solo si alguno de estos requisitos que impusiera la legislación autonómica llegara a considerarse desproporcionado, injustificado o discriminatorio y, por lo tanto, contrario a la Constitución o al Derecho de la UE, pudiera derivarse algún tipo de responsabilidad patrimonial del Estado legislador autonómico".

No hay bien o derecho de contenido patrimonial del que se vea privado, sino cambio en las condiciones de la autorización e incluso, en la Comunidad de Madrid, la regulación ya producida mantiene inalterables las condiciones anteriores por lo que no hay cambio alguno, pues ha reconvertido por vía legislativa las autorizaciones nacionales vigentes en autorizaciones autonómicas.

5.- Falta de concurrencia de los requisitos necesarios para acceder a la responsabilidad patrimonial del Estado legislador, del art. 32.3 de la Ley 40/2015.

Aclara que "pese a que el Real Decreto-Ley califica el mantenimiento temporal de estas licencias como indemnización, [...] lo único que está estableciendo esta norma legal es un régimen transitorio de aplicación a aquellos que, en el momento de la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 13/2018 eran titulares de autorizaciones. Y lo hace por meras razones de seguridad jurídica para evitar un vacío legal o un cambio brusco de la normativa que impida una rápida adecuación por parte de los profesionales, generando con ello también dificultades a los usuarios y permitir, en consecuencia, que las Comunidades Autónomas puedan adaptar sus legislaciones. La indemnización hubiera podido surgir, precisamente, en el caso de que el legislador no hubiera previsto adecuadamente un régimen transitorio que hubiera generado la imposibilidad de reacción tempestiva por parte de las Comunidades autónomas provocando vacíos legales o ausencia de procedimientos para el reconocimiento de las nuevas autorizaciones. El legislador, de forma solvente, recoge un régimen transitorio en su disposición transitoria única que consiste en el mantenimiento de las licencias durante cuatro años, ampliable a dos más (salvo supuestos excepcionales en que se puede superar ese período) cuando se cumplan



determinados requisitos, en particular, cuando se acredite que el período de recuperación de la inversión es superior a esos cuatro años".

Y si se entendiera que sí tiene carácter indemnizatorio, de conformidad con el art. 32.3 de la Ley 40/2015, sólo podría reclamarse la indemnización prevista en el propio acto legislativo de naturaleza no expropiatoria, si se pretende una compensación económica adicional, habría que cuestionar la constitucionalidad de la norma.

6.- Falta de cumplimiento de los requisitos generales del instituto de la responsabilidad patrimonial. No existe daño actual y efectivo. El daño que pudiera derivarse (daño futuro y, por lo tanto, daño que no puede sustentar una reclamación de responsabilidad patrimonial), de existir, sería imputable a otras Administraciones Públicas, por lo que nada podría exigirse a la Administración del Estado.

La sociedad recurrente tiene el deber jurídico de soportar los cambios normativos que afectan a las autorizaciones que tiene vigentes y no puede reclamar un daño derivado de una norma que no es sino reflejo del sistema de distribución competencial en materia de transportes.

7.- Improcedencia de la indemnización reclamada. El daño emergente y el lucro cesante que reclama la parte recurrente no tiene ningún fundamento, puesto que los titulares de las licencias pueden seguir prestando el servicio.

8.- Conformidad del Real Decreto-ley con la Constitución (art. 86.1 CE). Considera que la norma justifica debidamente la urgencia y necesidad en su preámbulo. Tampoco afecta al régimen de competencias de las comunidades autónomas ni efectúa ninguna delegación de competencias en su disposición adicional primera por las razones ya explicadas. Y tampoco supone privación de derechos de contenido patrimonial, sino sólo un cambio de las condiciones aplicables a una licencia.

Descarta también que se vulneren los arts. 38 y 139.2 CE por introducirse restricciones que suponen obstáculos injustificados y desproporcionados a la libertad competencia del mercado. Considera que la libertad de empresa no es un derecho absoluto y que nuestro ordenamiento jurídico no reconoce al titular de una autorización el derecho a conservarla en las condiciones reguladas por la ley vigente al tiempo de haberla obtenido.

Y por último descarta la vulneración del principio constitucional de igualdad por comparación con el sector del taxi ya que considera que no constituye un término válido de comparación y que, en cualquier caso, se trataría de una diferencia de trato que tiene una justificación razonable.

CUARTO.- Las dos objeciones de inadmisibilidad alegadas por la Abogacía del Estado, litispendencia (art. 69.d LJCA) y falta de legitimación activa (art. 69.b LJCA), han de rechazarse en los mismos términos en los que nos pronunciamos en nuestro auto de 14 de julio de 2022, en el que desestimamos estas mismas objeciones opuestas entonces por la representación del Estado como alegaciones previas.

A.- En cuanto a la litispendencia, alega la Abogacía del Estado que la pretensión que aquí se ejercita es coincidente con la ejercitada en el recurso contencioso administrativo que se sigue con el número 575/2019, ante la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que concluyó con sentencia n.º 636/2021, de 30 de septiembre, en la que se ordenó la retroacción de actuaciones de la actividad administrativa allí impugnada, habiendo sido recurrida en casación que se sigue con el núm. 478/2022 (aún pendiente de sentencia ante esta Sala en este momento).

Se opone a ello la actora por entender que no se da la triple identidad exigida por la jurisprudencia para apreciar esta causa de inadmisibilidad ya que sólo concurre la identidad subjetiva, pero no coinciden ni el acto administrativo impugnado ni la causa de pedir: aquí se impugna una desestimación presunta de una reclamación de responsabilidad patrimonial del Estado legislador y en el proceso seguido ante el TSJ de Madrid al que se refiere la demandada se impugnaban unas resoluciones dictadas al amparo de la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018.

Como es sabido, la litispendencia, como causa de inadmisibilidad del recurso, opera como medio de impedir el planteamiento de sucesivos procesos sobre el mismo objeto en detrimento consiguiente de la seguridad jurídica y se justifica por la finalidad de evitar que se produzcan fallos contradictorios.

La identidad entre los procesos determinante de litispendencia resulta -como también es de sobras conocido- de la concurrencia de los elementos propios de la cosa juzgada: sujetos, *causa petendi* y *petitum*, de manera que es precisa esa triple identidad para que se excluya el nuevo proceso.

Pero además -como se recuerda en la sentencia de 12 de abril de 2021, rec. 158/2019, con cita de sentencias anteriores-, la jurisprudencia viene señalando que "la cosa juzgada (también la litispendencia) tiene matices muy específicos en el proceso Contencioso-Administrativo, donde basta que el acto impugnado sea histórica



y formalmente distinto que el revisado en el proceso anterior para que deba desecharse la existencia de la cosa juzgada, pues en el segundo proceso se trata de revisar la legalidad o ilegalidad de un acto administrativo nunca examinado antes, sin perjuicio de que entrando en el fondo del asunto, es decir, ya no por razones de cosa juzgada, se haya de llegar a la misma solución antecedente". Con ello se alude a la vertiente positiva de la cosa juzgada a la que también nos referíamos en la citada sentencia de 12 de abril de 2021 (con cita de una anterior de 1 de mayo de 2018, rec. 5059/2016), en estos términos:

"La cosa juzgada material produce una doble vinculación: de una parte, negativa o excluyente, obligando al órgano judicial a declarar inadmisibile el proceso cuando advierte que el objeto de éste coincide o es jurídicamente idéntico a lo resuelto en sentencia firme en un proceso anterior; y, de otra, positiva o prejudicial, por la que, si el segundo proceso es sólo parcialmente idéntico a lo decidido en el primero, la decisión de aquél no podrá, sin embargo, contradecir lo definitivamente resuelto en éste. Dicho en otros términos, el órgano judicial del proceso posterior, en el caso de que formen parte de su "thema decidendi" cuestiones ya decididas en sentencia firme anterior deberá atenerse al contenido de dicha sentencia, sin contradecir lo dispuesto en ella, sino tomándola como punto de partida."

Los razonamientos precedentes obligan a descartar la litispendencia alegada ya que, como indica la recurrente, no coinciden ni el acto impugnado ni la causa de pedir. En el proceso seguido ante el TSJ de Madrid se impugnaban por la misma mercantil aquí actora "las resoluciones por las que se rechazan en todo o en parte por el Ministerio de Fomento, Dirección General de Transporte Terrestre, las solicitudes de petición de una indemnización complementaria o prórroga adicional a la habilitación temporal prevista en la Disposición Transitoria Única 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, que fueron presentadas por la parte recurrente". En cambio, en el presente recurso contencioso administrativo se impugna la desestimación presunta por el Consejo de Ministros de una reclamación por responsabilidad patrimonial del Estado legislador vinculada a dicho Real Decreto-ley por considerar la actora, en sustancia, que el régimen transitorio en él previsto es insuficiente para reparar el daño que entiende que dicha norma le ocasiona. Acto y causa de pedir diferentes que excluyen la inadmisión solicitada por esta causa, así como la suspensión de la tramitación alternativamente solicitada por la Abogacía del Estado, sin perjuicio, lógicamente, de la incidencia que nuestro pronunciamiento pueda tener en pronunciamientos posteriores que guarden relación con las cuestiones aquí discutidas.

B.- En cuanto a la falta de legitimación activa, entiende la Abogacía del Estado que la mercantil actora carece de legitimación para reclamar en relación con autorizaciones **VTC** de las que no es titular -sólo algunas son de titularidad directa de la actora- porque pertenecen a otras sociedades, distintas personas jurídicas, aunque sean participadas al 100% por la actora, ya que la sociedad dominante no ostenta la representación legal del grupo ni de sus sociedades participadas.

Ahora bien, siendo ello así, esto es, aun no ostentando la mercantil actora la representación legal de sus sociedades participadas que tienen personalidad jurídica propia, ello no obstante, como recordamos en nuestro auto al rechazar esta alegación previa, debemos tener en cuenta el criterio amplio que en relación con la legitimación se establece en el art. 19 LJCA, criterio amplio al que no puede ser ajena la circunstancia de que esas sociedades distintas están participadas al 100 por 100 por la mercantil actora, y que, además, según explica la recurrente, "el daño reclamado lo es en la esfera de la propia Vector **Ronda Teleport**", esto es, lo reclamado es el perjuicio que a ella misma le ocasiona -y que, de existir, sería indiscutible al afectar v.gr., al valor mismo de sus participaciones en aquellas sociedades-, sin que sea necesario determinar ahora si todos los conceptos reclamados en concepto de daño pueden considerarse o no como daño producido "en la esfera propia" de la recurrente. Y no se erige en obstáculo a esta conclusión el riesgo de doble reclamación por el mismo daño -de la mercantil actora y de cada una de sus sociedades participadas-, aludido por la demandada, por existir suficientes mecanismos en nuestro Derecho para evitar que tal riesgo pueda llegar a materializarse.

QUINTO.- Los dos argumentos sustanciales que la actora esgrime en sustento de su pretensión resarcitoria, que se trata de una ley materialmente expropiatoria y, alternativamente, que concurren los presupuestos de la responsabilidad patrimonial del Estado legislador, exigen que, previamente, hagamos referencia al contenido sustancial de la norma a la que la recurrente imputa su pretensión de resarcimiento, el 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, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, cuyo correcto entendimiento y alcance exige, a su vez, que, siquiera de forma esquemática, exponamos la trayectoria, ciertamente compleja, que han sufrido las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (autorizaciones o licencias **VTC**) desde su regulación en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), ciñéndonos sólo, en sus grandes trazos, a los aspectos más relevantes para facilitar la comprensión de las cuestiones que aquí se plantean.



De conformidad con el art. 99.4 LOTT, el arrendamiento de vehículos con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio está condicionado a la obtención de una autorización, autorización que habilitaba para prestar servicio en todo el territorio nacional (art. 91 LOTT). Esa autorización ha de ser expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de la Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, siempre que esta facultad le haya sido delegada por el Estado (art. 42 LOTT). El régimen jurídico de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (conocidas como autorizaciones **VTC**) se encuentra establecido en los arts. 180- 182 del Reglamento de la LOTT (en adelante, ROTT), aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (modificado por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre) y la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero (modificada por la Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, y la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre).

Las sucesivas modificaciones que se han ido sucediendo en este marco regulatorio han afectado hasta el momento, sustancialmente, a la existencia o posibilidad de establecer limitaciones en relación con la obtención y/o utilización de estas autorizaciones **VTC**.

Así, antes de la entrada en vigor de la Ley 25/2009, a la que luego se hará referencia, los arts. 49 y 50 LOTT contemplaban la posibilidad de restringir la libre concurrencia en el transporte por carretera en caso de desajustes entre la oferta y la demanda. En aplicación de esa habilitación, el art. 14 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, facultó al órgano competente a denegar la autorización solicitada cuando existiera "una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en la zona en que esté situado el municipio y los potenciales usuarios del servicio", entendiéndose que en todo caso era manifiesta la referida desproporción y que, en consecuencia, procedía denegar la autorización "cuando la relación entre el número de autorizaciones de esta clase domiciliadas en la comunidad autónoma de que se trate y el de autorizaciones de transporte discrecional interurbano de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en la misma sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas".

Sin embargo, al hilo de la transposición al Derecho interno de la Directiva 2006/123/CE, conocida como Directiva de servicios, mediante la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades y servicios y su ejercicio, y mediante la Ley 25/2009, de 22 de noviembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a dicha Directiva, se reformó la LOTT de 1987 (a pesar de que el transporte no estaba incluido dentro del ámbito material de la Directiva), derogándose expresamente los arts. 49 y 50 LOTT y, con ello, se dejó sin cobertura legal las limitaciones cuantitativas al otorgamiento de autorizaciones **VTC** que había establecido la mencionada Orden FOM/36/2008. Ello dio lugar a que se concedieron las licencias **VTC** sin la limitación cuantitativa anterior.

Esta situación se mantuvo hasta que la Ley 9/2013, de 4 de julio, vuelve a modificar la LOTT (art. 48.2), admitiendo de nuevo la posibilidad de establecer limitaciones reglamentarias al otorgamiento de nuevas autorizaciones **VTC**. El reglamento no se dictó hasta 2015, RD 1057/2015, de 20 de noviembre, que dio nueva redacción a los arts. 181 y 182 ROTT, volviendo a establecer, entre otras, la proporción 1/30 antes citada, si bien las Comunidades Autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrían modificar esa regla de proporcionalidad y aplicar una que fuera menos restrictiva. En cuanto a las autorizaciones **VTC** otorgadas tras la entrada en vigor de la Ley 9/2013, pero antes de su desarrollo reglamentario en 2015, la jurisprudencia de esta Sala estableció que no estaban regidas por la limitación cuantitativa citada.

A continuación, el Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, modificó, de nuevo, la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Entre otras cuestiones, añadió un nuevo apartado 3 al art. 48 LOTT, incorporándole parte de las previsiones normativas contenidas en el antes mencionado art. 181.3 ROTT en la redacción dada por el Real Decreto 1057/2015, esto es, sustancialmente, introduciendo en la ley la limitación cuantitativa de la proporción 1/30 en relación con las licencias de taxi, junto con la previsión relativa a que las Comunidades Autónomas con competencias delegadas en la materia podrían modificar la citada proporción introduciendo una menos restrictiva.

Durante todo este tiempo, como dijimos al principio, las licencias **VTC** eran autorizaciones estatales que habilitaban para realizar servicios en todo el territorio nacional (art. 91 LOTT) y ello significaba que podían realizar su actividad sin limitación alguna por razón del origen y destino del servicio, esto es, fuera urbano, interurbano, intracomunitario o intercomunitario.

En esta situación llegamos al Real Decreto-ley 13/2018, norma a la que la demandante imputa el daño por el que aquí reclama, que vuelve a modificar la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Esta norma da nueva redacción al art. 91 LOTT, a fin de que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (autorizaciones **VTC**) de ámbito nacional, habiliten exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros, si bien establece un régimen transitorio de cuatro años, ampliables en



determinadas circunstancias, para que puedan continuar prestando servicios de ámbito urbano. La citada norma también habilitó a las comunidades autónomas que, por delegación del Estado, fueran competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, para modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 ROTT, por lo que respecta a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial.

La razón de ser de esta modificación se ofrece en el preámbulo de la norma en el que se explica que las reformas llevadas a cabo hasta el momento "no eran suficientes para atender los problemas de movilidad, congestión de tráfico y medioambientales que el elevado incremento de la oferta de transporte urbano en vehículos de turismo está ocasionando en los principales núcleos urbanos de nuestro país. Igualmente, el rápido crecimiento de esta modalidad de transporte puede dar lugar a un desequilibrio entre oferta y demanda de transporte en vehículos de turismo que provoque un deterioro general de los servicios, en perjuicio de los viajeros. [...]

La problemática descrita se circunscribe exclusivamente a núcleos urbanos y no excede del territorio de la comunidad autónoma correspondiente. Por ello, la respuesta a estos problemas es inaplazable y exige que el transporte exclusivamente urbano realizado en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, así como las condiciones de prestación de este tipo de servicios en el ámbito estrictamente autonómico, puedan ser eficazmente abordados por la Administración que está en mejores condiciones para valorar las circunstancias particulares de cada ámbito.

A tal fin, se modifica el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, determinando que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional habilita, exclusivamente, para realizar servicios de carácter interurbano.

En coherencia con ello, se permite que sean los órganos que ostenten competencias en materia de transporte urbano los que, en el ejercicio de éstas, determinen las condiciones en las que podrán ser autorizados y prestados los servicios de transporte de viajeros íntegramente desarrollados en su ámbito territorial, incluidos los que se realizan en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor.

[...]

La solución de los problemas de movilidad o medioambientales que se están planteando en nuestros principales núcleos urbanos exige precisar y definir las condiciones de prestación del arrendamiento de vehículos con conductor teniendo en cuenta las circunstancias demográficas, la dotación de infraestructuras y la economía estacional que presentan aquellas ciudades en las que el crecimiento de la oferta de transporte en vehículos de turismo está teniendo un mayor impacto. Por ello, se estima que las comunidades autónomas son las Administraciones que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias del transporte y movilidad en su ámbito territorial, pueden precisar de forma más eficiente las condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor. A tal fin, se las habilita para concretar, desarrollar, o modificar, de forma temporal o definitiva, determinados aspectos de la reglamentación estatal para dicho servicio, cuando su recorrido no exceda de su propio territorio. Todo ello, sin perjuicio de las competencias municipales en el ámbito de la movilidad urbana.

Para garantizar el adecuado equilibrio entre la nueva regulación y los derechos existentes en el momento de la entrada en vigor de este real decreto-ley, y como compensación por los perjuicios que la nueva definición del ámbito territorial de las autorizaciones pueda ocasionar a los titulares de las otorgadas con arreglo a la normativa anterior, se les concede un plazo de cuatro años durante el que éstos podrán continuar prestando servicios en el ámbito urbano. Con base en los datos y valoraciones de que dispone la Administración, se estima que ese plazo debería ser suficiente para compensar tales perjuicios, si bien se admite además que, en determinados casos debidamente justificados, pueda ampliarse dicho plazo[...]."

SEXTO.- Tras esta breve exposición que nos ha permitido conocer los aspectos sustanciales de la reforma llevada a cabo por el Real Decreto-ley 13/2018, en la LOTT, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, estamos ya en condiciones de dar respuesta a las alegaciones que fundamentan la pretensión resarcitoria ejercitada en la demanda, la primera de las cuales sostiene el carácter materialmente expropiatorio de la norma porque, al entender de la recurrente, "suprime" una parte importante de las facultades que correspondían a los titulares de las licencias **VTC** al acotar su ámbito al transporte interurbano, impidiendo -se dice- prestar el servicio de transporte urbano, privación singular de derechos patrimonializados y consolidados que está insuficientemente compensada con el régimen transitorio que en ella se contempla.

Este carácter materialmente expropiatorio no puede ser compartido, en primer lugar, porque las autorizaciones para el ejercicio de la actividad o servicio de transporte, como son las **VTC**, no consolidan derechos adquiridos, esto es, no proporcionan garantías de inalterabilidad del marco regulatorio existente al tiempo de



su otorgamiento, el hecho de que el mercado otorgue legítimamente un valor a estas autorizaciones en la medida en que son transmisibles, no las convierte en generadoras de derechos patrimoniales consolidados o adquiridos que puedan oponerse a los cambios que puedan producirse en la regulación de la actividad autorizada, actividad, por cierto, intensamente regulada y sometida, por ello, a las consiguientes variaciones, dada su directa conexión con intereses públicos que conciernen al funcionamiento de la economía, así como a otros derechos constitucionalmente reconocidos como la libertad de circulación o el derecho al medio ambiente. Y en segundo lugar, porque la nueva regulación contenida en el Real Decreto-ley no "suprime" ni "elimina" -como se afirma- el servicio de transporte prestado por estas autorizaciones en el ámbito urbano cuando establece que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (autorizaciones **VTC**) de ámbito nacional habilitan exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. No es éste el sentido o alcance de la reforma que lleva a cabo el Real Decreto-ley según hemos explicado.

En efecto, como pone de relieve el Abogado del Estado -cuya línea argumental, en lo esencial, compartimos-, ha de partirse del criterio de territorialidad con el que la Constitución ha diseñado el reparto de competencias en materia de transportes, de forma que corresponde al Estado la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (art. 149.1.21.ª CE) y a las Comunidades Autónomas aquéllos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio (art. 148.1.5.ª CE), habiendo puesto de manifiesto el Tribunal Constitucional que "el transporte urbano es, como regla general, transporte intracomunitario, como hemos reiterado en nuestras SS 33/81 y 179/85, razón por la cual la competencia para su regulación corresponde a las Comunidades Autónomas que han asumido competencia exclusiva en la materia" (STC 118/1996, FJ 37).

A partir de esta premisa, el Real Decreto-ley 13/2018, en su preámbulo -en línea con cuanto ya se había advertido en el preámbulo del inmediatamente anterior Real Decreto-ley 3/2018- constata una realidad que no se cuestiona en la demanda: que las autorizaciones **VTC**, que eran autorizaciones estatales que habilitaban para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen y destino del servicio, esto es, fuera urbano, interurbano, intracomunitario o intercomunitario (STC 118/1996, FJ 34), se estaban utilizando en la práctica en el ámbito exclusivamente urbano, ámbito éste ajeno por completo a la competencia del Estado y propio, por el contrario, de la competencia autonómica en el diseño constitucional. Por esta razón, ajustándose al esquema constitucional de distribución de competencias en materia de transportes, el Real Decreto-ley dispone que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (autorizaciones **VTC**) de ámbito nacional habilitan exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros, de forma que las que permitan prestar este servicio en el ámbito urbano, en la medida en que se trata de un transporte intracomunitario, sean reguladas por las Comunidades Autónomas.

Por tanto, la nueva regulación no "priva" de ningún derecho ni "suprime" ningún servicio o facultad propio de estas autorizaciones, se trata de un cambio en las condiciones de la autorización que, ante una realidad no cuestionada, se limita a circunscribir la autorización de ámbito nacional al contenido propio de la competencia estatal, dejando que sean las Comunidades Autónomas las que regulen esta modalidad de transporte cuando su ámbito sea exclusivamente urbano y, por ello, intracomunitario, como demanda el diseño constitucional de esta competencia. Por lo mismo, la nueva regulación tampoco "transfiere" ni "traslada" ninguna competencia a las Comunidades Autónomas, simplemente ciñe la autorización estatal al ámbito que constitucionalmente le es propio.

Por estas razones debe descartarse que la nueva regulación lleve a cabo ninguna privación singular de derechos o intereses patrimoniales consolidados de los que sea titular la recurrente y, con ello, que se le pueda atribuir un contenido materialmente expropiatorio.

SÉPTIMO.- Alega también la demandante que aunque no se considere que la ley es materialmente expropiatoria, se trataría de un supuesto de responsabilidad patrimonial del Estado legislador que igualmente exigiría la reparación integral del daño, que no se produce con el régimen transitorio previsto en el Real Decreto-ley.

Se refiere aquí la demanda a la jurisprudencia de esta Sala que, interpretando el art. 139.3 de la Ley 30/1992, (de similar redacción al vigente art. 32.3, párrafo primero, de la Ley 40/2015), efectivamente, permite derivar la responsabilidad patrimonial del Estado legislador, en supuestos de leyes que no son inconstitucionales ni contrarias al Derecho de la Unión Europea, de la conculcación de los principios de confianza legítima y buena fe al producirse cambios regulatorios legítimos, pero inesperados que defraudan las legítimas expectativas que pudieran haberse depositado en una estabilidad regulatoria, v.gr., con las inversiones consiguientes (sentencias de 5 de marzo de 1993, rec. 1318/1990, 17 de febrero de 1998, rec. 327/1993, 26 de noviembre de 1999, rec. 9375/1995, 20 de abril de 2002, rec. 502/1998, 10, 15 y 16 de diciembre recs. 40/2014, 337/2013 y 8/2013, o la de 1 de junio de 2018, rec. 198/2017).



Ahora bien, tampoco concurren los requisitos para que esta responsabilidad patrimonial del Estado legislador pueda ser reconocida ya que, por un lado, la jurisprudencia que se invoca, sustentada en la defraudación por el cambio normativo del principio de confianza legítima, se refiere a supuestos de cambios inesperados y bruscos en los que el legislador, sin establecer medidas transitorias o de adaptación al nuevo régimen, introduce cambios normativos que no eran razonablemente previsibles. En nuestro caso, el Real Decreto-ley 13/2018, no realiza ninguna quiebra inesperada o cambio brusco, pues precisamente para evitarlo, para evitar un vacío legal, dar tiempo a las Comunidades Autónomas para que adapten sus legislaciones y no causar tampoco perjuicios a los usuarios, contiene, como garantía de seguridad jurídica, todo un régimen transitorio que permite prorrogar durante cuatro años, ampliables en determinadas circunstancias, la autorización estatal que permitía prestar servicio de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor también en el ámbito urbano. No cabe, por tanto, entender que concurra el presupuesto mismo al que alude la jurisprudencia que se invoca.

Ciertamente, la actora considera insuficiente este régimen transitorio para alcanzar la plena indemnidad de los perjuicios que considera producidos por el cambio regulatorio, cuestionando la Abogacía del Estado que en estos casos, en los que el propio acto legislativo prevé un régimen transitorio específico para paliar los posibles efectos perjudiciales que pudieran derivarse del cambio normativo producido, sea posible obtener alguna reparación añadida no prevista en la ley, haciéndola derivar del principio de reparación integral o plena indemnidad propio de la responsabilidad patrimonial del Estado, sin que previamente deba plantearse cuestión de inconstitucionalidad ante la insuficiencia reparadora del mecanismo previsto en la ley. Resulta, sin embargo, innecesario que tengamos que abordar tal cuestión porque, antes de llegar a ella, concurre una segunda razón para rechazar la responsabilidad patrimonial que se reclama que hace referencia a los requisitos comunes o generales propios de la responsabilidad patrimonial del Estado, entre los que se encuentra que se haya producido un daño efectivo (art. 32.2 de la Ley 40/2015).

En efecto, el daño por el que se reclama -derivado, sustancialmente, de la imposibilidad de prestar el servicio de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito urbano al amparo de la anterior autorización estatal, una vez concluido el periodo transitorio previsto en el Real Decreto-ley- no puede calificarse daño actual y efectivo, sino de futuro e incierto, pues dependerá de la regulación que adopten las Comunidades Autónomas sobre las autorizaciones **VTC** que faculten a prestar servicio en el ámbito urbano -o de su omisión-, circunstancia que determina, asimismo, que el daño que de tal regulación -o de su omisión- pueda derivarse no pueda imputarse al Estado, esto es, a la regulación contenida en el Real Decreto-ley 13/2018, sino a la futura legislación -o falta de ella- que puedan adoptar las Comunidades Autónomas al regular las condiciones de acceso y prestación del servicio **VTC** en el ámbito urbano.

La mejor prueba de que ello es así es la propia conducta procesal de la actora que en su escrito de conclusiones se ha visto obligada a cambiar el suplico de su demanda, esto es, la pretensión resarcitoria propiamente dicha, a la vista de la regulación que, durante el curso de este proceso, han efectuado ya algunas Comunidades Autónomas, en concreto, Madrid y Andalucía, al considerar la recurrente que estas dos normativas autonómicas le permiten continuar prestando el servicio **VTC** de transporte urbano al amparo de la antigua autorización de ámbito estatal. Y así, como hemos dejado reflejado (antecedente de hecho segundo y fundamento segundo, apartado 6), la actora en su escrito de conclusiones ha solicitado la "modulación de la pretensión de resarcimiento constriéndola a los perjuicios irrogados en las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha, Cataluña y Valencia (con exclusión de Andalucía y de Madrid)".

Por lo tanto, debe también descartarse que concurra la reclamada responsabilidad patrimonial del Estado legislador.

OCTAVO.- Por último, se alegan también en la demanda otros vicios de inconstitucionalidad o de vulneración del Derecho de la Unión Europea en los que incurriría la regulación contenida en el Real Decreto-ley 13/2018, solicitando el planteamiento de cuestión de inconstitucionalidad y/o prejudicial ante el TJUE. En concreto, infracción de los límites que a esta modalidad de legislación de urgencia impone el art. 86.1 CE, infracción de los principios de igualdad y proporcionalidad, y afectación a la competencia y a la libre prestación de servicios.

A.- Alegaciones relativas al art. 86.1 CE, en cuya virtud, "[E]n caso de extraordinaria y urgente necesidad, el Gobierno podrá dictar disposiciones legislativas provisionales que tomarán la forma de Decretos-leyes y que no podrán afectar al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el Título I, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general".

a).- Entiende la actora que no se justifica la extraordinaria y urgente necesidad que exige el citado precepto constitucional, apreciación con la que no podemos coincidir a la vista de la justificación expresa que, al respecto, se contiene en el preámbulo de la norma en el que se explica:



"Además de por las circunstancias expuestas, la extraordinaria y urgente necesidad que habilita para adoptar las medidas incluidas en este real decreto-ley se justifica por la concentración que se viene produciendo de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor en ámbitos estrictamente urbanos y metropolitanos, que no pudo ser inicialmente prevista por las Administraciones competentes y que comienza a afectar de manera inmediata y significativa a la ordenación del transporte en dichos ámbitos; muy especialmente, al que vienen prestando otros servicios, como el taxi, realizados también mediante vehículos de turismo. Es patente la conflictividad social registrada en los últimos meses como consecuencia de los indicados desajustes en la oferta y demanda en vehículos de turismo, que pone de manifiesto la exigencia creciente tanto de la ciudadanía, para que se fije un marco estable que garantice su derecho a emplear estas formas de transporte en condiciones óptimas, como de las empresas de transporte, para desarrollar su actividad en condiciones equitativas que permitan la competencia efectiva. A tal fin, la reforma facilita que servicios de transporte sustancialmente iguales se desarrollen en un marco regulatorio coherente."

No parece que sea necesario abundar en la "patente conflictividad social registrada en los últimos meses", a la que se alude en el preámbulo como justificación esencial de la urgencia -de la que ofrece muestras suficientes un somero repaso a los medios de comunicación de esas fechas-, para entender cumplida la carga de justificar la concurrencia del presupuesto habilitante exigido por el art. 86.1 CE. La propia actora así lo reconoce cuando en la página 7 de su demanda se refiere a las "huelgas y manifestaciones que paralizaron el servicio de taxis en Barcelona, Madrid y otras ciudades españolas el pasado verano 2018". Además, implícitamente, ha sido reconocida tal urgencia en la STC 105/2018 (FJ 4).

Sin que puede aceptarse, como factor neutralizador de tal urgencia, una alegada "eficacia aplazada o diferida" de la norma durante cuatro años por mor de su disposición transitoria, ya que ningún aplazamiento de la eficacia de la norma puede entenderse producido. La norma entra en vigor al día siguiente de su publicación, de conformidad con su disposición final segunda, y a partir de ese momento, es plenamente eficaz en su íntegro contenido, incluido su régimen transitorio, destinado, precisamente, a ordenar la incidencia del cambio normativo en las autorizaciones existentes, evitando así un cambio regulatorio brusco que pudiera afectar a las expectativas, que no derechos adquiridos, de los titulares de aquellas autorizaciones **VTC** estatales existentes.

b).- También debemos descartar, por las razones ya expresadas, que el Real Decreto-ley afecte a "los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el Título I" y en particular, al derecho de propiedad, debiendo remitirnos a cuanto hemos razonado para excluir el carácter materialmente expropiatorio de la nueva regulación.

c).- Tampoco afecta al "régimen de las Comunidades Autónomas" -en el sentido que a esta limitación confiere la jurisprudencia constitucional: "que el Decreto-ley no puede regular el objeto propio de aquellas leyes que, de acuerdo con el art. 28.1 LOTC, sirven de parámetro para enjuiciar la constitucionalidad de las demás; es decir, [...] el ámbito que la Constitución reserva a determinadas leyes para delimitar las competencias del Estado y las diferentes Comunidades Autónomas o para regular o armonizar el ejercicio de las competencias de éstas" (STC 29/1986, FJ 2.B)- ya que, como hemos venido explicando, la nueva regulación no "transfiere" ni "traslada" ninguna competencia a las Comunidades Autónomas, simplemente ciñe la autorización estatal al ámbito que constitucionalmente le es propio.

Tampoco contraviene el art. 81 CE, pues la única norma que se modifica es una ley ordinaria, la LOTT, ni efectúa en su disposición adicional primera una delegación de competencias al margen del art. 150.2 CE. La citada disposición adicional -que habilita a las comunidades autónomas que, por delegación del Estado, fueran competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, para modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 ROTT, por lo que respecta a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial- no modifica la Ley Orgánica 5/1987, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, sino que se limita a acomodarse a sus previsiones, en concreto, a su art. 14, en los términos que se razonan en las SSTC 118/1996, FJ 59, y 105/2018, FJ 5.

En efecto, de forma simultánea a la aprobación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, el legislador estatal procedió, mediante la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, a delegar a las Comunidades Autónomas determinadas facultades de titularidad estatal en la materia de los transportes por carretera y por cable, con la finalidad, expresada en la exposición de motivos de esta última, de que mediante el mecanismo de la delegación "al concentrar las actuaciones gestoras en las Comunidades Autónomas viene a servir de cierre de la instrumentación jurídica con la que se pretende garantizar la unidad y consiguiente eficiencia de la actuación pública en el sector del transporte". El art. 5 de dicha ley orgánica enumera las funciones que se delegan en las Comunidades Autónomas que resulten competentes, en el sector de los servicios de transporte público discrecional de viajeros prestados al amparo de autorizaciones cuyo ámbito territorial exceda del de una Comunidad Autónoma: a) el otorgamiento de las autorizaciones; b) la



convalidación de la transmisión de las autorizaciones; c) su visado periódico; d) el establecimiento, en su caso, de tarifas; e) la revocación o condicionamiento de las autorizaciones; f) el establecimiento de prestación de servicios mínimos; y g) cuantas actuaciones gestoras sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el Estado.

Asimismo, el preámbulo de la Ley Orgánica 5/1987, explica que: "La delegación comprende la totalidad de las competencias estatales que por su naturaleza deban ser realizadas a nivel autonómico o local y está referida, no solamente a actuaciones gestoras, sino también normativas cuando éstas estén previstas en la legislación estatal". Esta previsión se materializa en el artículo 14 de la Ley Orgánica 5/1987, que dispone que, "[c]omo facultad accesoria de las anteriormente reseñadas, el Estado delega en las Comunidades Autónomas la potestad normativa de ejecución o desarrollo de las normas estatales reguladoras de las materias objeto de delegación, siempre que dichas normas prevean expresamente dicha ejecución o desarrollo por las Comunidades Autónomas".

Y esto es lo que, respetando la delegación ya realizada, lleva a cabo la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, al habilitar a las comunidades autónomas que, por delegación del Estado, fueran competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional -ahora circunscritas al transporte interurbano-, para modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 ROTT, por lo que respecta a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial, siempre dentro de los márgenes que la propia disposición adicional primera establece ya que se trata de una competencia estatal.

Por lo tanto, a través de la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, no se efectúa una delegación de competencias a través de un instrumento jurídico inadecuado, como es un decreto ley, ya que la delegación ya estaba realizada en la Ley Orgánica 5/1987 (arts. 5 y 14), ni tampoco se modifica la ley orgánica de delegación, sino que se da cumplimiento a sus previsiones en los términos en ella requeridos para que se active la potestad normativa autonómica, por delegación del Estado, de ejecución o desarrollo de las normas estatales reguladoras de la materia objeto de delegación.

B.- En cuanto a la infracción de los principios de igualdad y proporcionalidad por considerar que se da un trato discriminatorio de los **VTC** en relación con los taxis y que el Real Decreto-ley efectúa una regulación desproporcionada debido a "su radicalidad, en cuanto que programa la liquidación de todas las facultades que otorgan las licencias **VTC** para prestar servicios urbanos", debemos reiterar nuestras anteriores consideraciones ya que el Real Decreto-ley 13/2018, no "suprime" ni "liquida" las facultades de las **VTC** en relación con los servicios urbanos, favoreciendo así de manera desproporcionada a los taxis, sino que ajusta la autorización estatal a las competencias estatales en materia de transportes según el criterio territorial de distribución de competencias diseñado en la Constitución y, en cualquier caso, serán las regulaciones que adopten las comunidades autónomas las que, eventualmente, podrán incurrir, por hipótesis, en aquellas tachas en función de cómo decidan regular las autorizaciones **VTC** que presten servicio dentro de su territorio en el ámbito urbano.

C.- Y por las mismas razones ha de descartarse la alegación actora sobre la afectación a la competencia y a la libre prestación de servicios (arts. 3.3 del TUE, 49, 63 y 119 del TFUE y 21 de la CDFUE, y de los arts. 38 y 139.2 CE). Considera la actora que la nueva regulación favorece a unos operadores en el mercado (los taxis) en perjuicio de otros (los **VTC**) y lo hace de modo desproporcionado. Aunque la propia recurrente reconoce que "dependerá de las regulaciones autonómicas", considera que siempre será necesario una segunda licencia, cuando antes se regulaba mediante licencias de carácter nacional, y considera que ello proyectará graves consecuencias para la unidad de mercado y la libre prestación de servicios ya que compromete y disuade el establecimiento en España de operadores de otros Estados miembros de la Unión Europea.

Pues bien, sin perjuicio de que, como la propia actora reconoce, todo ello dependerá de la regulación que efectúen las comunidades autónomas, la reciente sentencia del TJUE de 8 de junio de 2023, descarta que la doble autorización, caso de que llegara a producirse por alguna regulación autonómica, sea incompatible con el principio de libertad de establecimiento (art. 49 TFUE). Dice así esta STJUE:

"El artículo 49 TFUE no se opone a una normativa, aplicable en una conurbación, que establece que para ejercer la actividad de servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor en esa conurbación se exige una autorización específica, que se añade a la autorización nacional requerida para la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor urbanos e interurbanos, cuando esa autorización específica se base en criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano, que excluyen cualquier arbitrariedad y no se solapan con los controles ya efectuados en el marco del procedimiento de autorización nacional, sino que responden a necesidades particulares de esa conurbación."

Por tanto, habrá que esperar a la regulación que se realice por las comunidades autónomas.



Razones, todas ellas, por las que descartamos el planteamiento de cuestión de inconstitucionalidad o prejudicial ante el TJUE como se solicita en la demanda, y que nos llevan, asimismo, a la íntegra desestimación del recurso.

NOVENO.- En cuanto a las costas, de conformidad con el art. 139.1 LJCA, procede imponerlas a la parte actora al no apreciarse serias dudas de hechos o de derecho que pudieran excluirlas y haciendo uso de la facultad que nos otorga el art. 139.3 LJCA, quedan las costas fijadas en un máximo de 4.000 euros -más el correspondiente Impuesto sobre el Valor Añadido-, a la vista de la índole de asunto y las actuaciones procesales desarrolladas y concretadas en los escritos de las partes.

FALLO

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

1º. Desestimamos el recurso contencioso administrativo interpuesto por la sociedad mercantil VECTOR **RONDA** TELEPORT, S.L. contra la desestimación presunta por silencio administrativo de la reclamación de responsabilidad patrimonial del Estado legislador formulada ante el Ministro de Fomento para ante el Consejo de Ministros, en reclamación del perjuicio económico sufrido por la entrada en vigor 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, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor en relación con las 2.192 autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de las que es titular, sea directamente, sea a través de sus filiales al 100%.

2º. Imponemos las costas del recurso en los términos expresados en el Fundamento Jurídico Noveno de la sentencia.

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

Así se acuerda y firma.