

TRIBUNAL SUPREMO
Sala de lo Contencioso-Administrativo
Sección Tercera
Sentencia núm. 41/2024

Fecha de sentencia: 15/01/2024

Tipo de procedimiento: R. CASACION

Número del procedimiento: 3380/2021

Fallo/Acuerdo: Sentencia Estimatoria

Fecha de Votación y Fallo: 09/01/2024

Ponente: Excmo. Sr. D. Eduardo Espín Templado

Procedencia: T.S.J.MADRID CON/AD SEC.8

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Martín Contreras

Transcrito por: PJM

Nota:

Resumen

TRANSPORTES: RATIO ENTRE LICENCIAS VTC Y TAXIS.

R. CASACION núm.: 3380/2021

Ponente: Excmo. Sr. D. Eduardo Espín Templado

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Martín Contreras

TRIBUNAL SUPREMO
Sala de lo Contencioso-Administrativo
Sección Tercera
Sentencia núm. 41/2024

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Pablo Lucas Murillo de la Cueva, presidente

D. Eduardo Espín Templado

D. José Manuel Bandrés Sánchez-Cruzat

D. Eduardo Calvo Rojas

D.^a María Isabel Perelló Doménech

En Madrid, a 15 de enero de 2024.

Esta Sala ha visto , constituida en su Sección Tercera por los magistrados indicados al margen, el recurso de casación número 3380/2021, interpuesto por Maxi Mobility Spain, S.L.U., representada por el procurador D. Ignacio Batlló Ripoll y bajo la dirección letrada de D. Jorge Sobrino Nogueira, contra la sentencia dictada por la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en fecha 10 de febrero de 2021 en el recurso contencioso-administrativo número 289/2019. Son partes recurridas la Comunidad de Madrid, representada y defendida por el Sr. Letrado de la misma; la Asociación Nacional del Taxi, representada por el procurador D. Manuel Sánchez-Puelles y González-Carvajal y bajo la dirección letrada de D. José María Baño León, y la

asociación Taxi Project 2.0, representada por el procurador D. Jordi Fontquerni Bas y bajo la dirección letrada de D. Marc Vilar Cuesta.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Eduardo Espín Templado.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En el proceso contencioso-administrativo antes referido, la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava) del Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia de fecha 10 de febrero de 2021, desestimatoria del recurso promovido por Maxi Mobility Spain, S.L.U. contra la resolución de 14 de noviembre de 2018 de la Viceconsejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, que desestimaba el recurso de alzada que había interpuesto la demandante contra la resolución del Director General de Transportes de 25 de abril de 2018. La última de las resoluciones administrativas mencionadas denegaba la solicitud formulada por Maxi Mobility Spain, S.L.U. de 1.000 autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (expte. 1689.0/18).

SEGUNDO.- Notificada la sentencia a las partes, la demandante presentó escrito preparando recurso de casación contra la misma, teniéndose por preparado dicho recurso por auto de la Sala de instancia de fecha 30 de abril de 2021, al tiempo que ordenaba remitir las actuaciones al Tribunal Supremo, previo emplazamiento de los litigantes.

TERCERO.- Tras recibirse las actuaciones se ha dictado auto de 9 de septiembre de 2021 por el que se admite el recurso de casación, declarando que la cuestión planteada que presenta interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia consiste en reforzar, completar, matizar o, en su caso, corregir la jurisprudencia de esta Sala a efectos de analizar la regla de proporcionalidad 1 VTC/30 taxis a la luz de los artículos 49 (libertad de establecimiento) y de los artículos 102 y 107 (ayudas de Estado) del Tratado

de Funcionamiento de la Unión Europea, y aclarar si resulta pertinente el planteamiento de la cuestión prejudicial que solicita la actora.

En la resolución se identifican como normas que, en principio, serán objeto de interpretación el artículo 48 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y los artículos 49, 102 y 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

CUARTO.- A continuación se ha concedido plazo a la parte recurrente para interponer el recurso de casación, quien ha presentado un escrito en el que suplica que se acoja el recurso, estimándolo, en los términos que expone en el mismo y revocando la sentencia recurrida, dictando otra por la que se estime el recurso contencioso-administrativo, sin imposición de costas a ninguna de las instancias.

QUINTO.- Habiendo tenido conocimiento de la existencia de este recurso de casación, han comparecido ante este Tribunal la Asociación Nacional del Taxi y la asociación Taxi Project 2.0, a quienes se ha tenido por personadas y partes recurridas en el mismo.

SEXTO.- Seguidamente se ha dado traslado del escrito de interposición del recurso de casación a las partes recurridas.

El Letrado de la Comunidad de Madrid suplica en su escrito que se dicta sentencia desestimando el recurso de casación interpuesto de contrario, con expresa imposición de las costas causadas.

En el escrito de oposición de la Asociación Nacional del Taxi se suplica que tras los trámites oportunos se dicte sentencia desestimando íntegramente el recurso de casación, con condena en costas a la parte recurrente; además solicita, mediante otrosí, el planteamiento de una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

El escrito de la asociación Taxi Project 2.0 finaliza con el suplico de que se acuerde no haber lugar al recurso de casación, confirmando así en su integridad la sentencia objeto del mismo.

SÉPTIMO.- No considerándose necesaria la celebración de vista pública dada la índole del asunto, por providencia de fecha 3 de marzo de 2022 se ha señalado para la votación y fallo del recurso el día 19 de abril del mismo año.

OCTAVO.- La representación procesal de la recurrente ha presentado escrito de 4 de marzo de 2022 por el que solicita que se suspenda la tramitación del procedimiento hasta que quede resuelta la cuestión prejudicial C-50/21 planteada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, al existir identidad de objeto, causa y fundamento.

Se ha dado traslado de dicha solicitud a las demás partes, habiendo presentado la Asociación Nacional del Taxi y la asociación Taxi Project 2.0 sendos escritos en los que manifiestan su oposición a dicha solicitud, tras lo que se ha dictado providencia de 23 de marzo acordando no haber lugar a la suspensión interesada.

NOVENO.- Posteriormente Maxi Mobility Spain, S.L.U. ha presentado un nuevo escrito al que adjunta, al amparo del artículo 271 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, documentación consistente en: Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC) publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea de 4 de febrero de 2022, alegaciones de la Comisión Europea formuladas en el asunto prejudicial C-50/21 y observaciones de la República Checa en este mismo asunto.

Dado traslado del escrito y documentación a las demás partes. Tanto Taxi Project 2.0 como la Asociación Nacional del Taxi se oponen en sus respectivos escritos a la admisión de los documentos, solicitando su desglose y devolución. La Comunidad de Madrid alega en su escrito que el artículo 271 de la Ley de Enjuiciamiento Civil no ampara dicha aportación y reitera la

improcedencia de plantear cuestión prejudicial alguna o de suspender las actuaciones.

DÉCIMO.- En auto de 20 de mayo de 2022 -rectificado por el posterior de 22 de junio- se acordó plantear cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con suspensión del curso del procedimiento. Las preguntas que se formulaban a dicho tribunal son:

«La regulación nacional española considera el mantenimiento de un servicio de taxis una modalidad de transporte urbano de vehículo con conductor de interés general y la somete por ello a una regulación administrativa intensa en garantía de objetivos de calidad, protección de los usuarios, política de transporte y política medioambiental, incluyendo el control de tarifas. A la vista de esta normativa nacional,

1. ¿Es compatible con la libertad de establecimiento imponer a otros servicios de transporte urbano de vehículos con conductor como las VTC limitaciones sometidas al principio de proporcionalidad con la finalidad de asegurar la compatibilidad y complementariedad de esos otros modelos de la misma actividad con el de taxis?
2. Si la pregunta anterior es afirmativa ¿es compatible con la libertad de establecimiento la previsión para servicios de transporte urbano de vehículos con conductor distintos al taxi con los VTC la concreta medida limitativa de establecer una proporción máxima de autorizaciones respecto a las licencias de taxi, como puede serlo la establecida por la legislación española de 1/30, sometida en su aplicación concreta por parte de la Administración competente al principio de proporcionalidad?
3. ¿Es compatible con la prohibición de ayudas de Estado contemplada en el artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea la medida limitativa para los VTC de establecer una relación de licencias 1/30 enunciada en la pregunta anterior?»

La cuestión planteada ha dado lugar al asunto C-475/22.

UNDÉCIMO.- Mediante comunicación de 15 de junio de 2023 el Tribunal de Justicia de la Unión Europea interesó de esta Sala que manifestara si mantenía las preguntas planteadas, a la vista de lo decidido en la sentencia de 8 de junio del asunto C-50/21. Tras oír a las partes, se ha dictado auto el 6 de julio que resuelve no mantener las preguntas en su día formuladas.

A continuación se les ha concedido plazo para alegar sobre la incidencia que la citada sentencia del Tribunal europeo tiene sobre el presente procedimiento, habiendo presentado todas ellas su correspondiente escrito y, en su caso, documentación adjunta.

DUODÉCIMO.- Posteriormente ha presentado la representación procesal de la recurrente, Maxi Mobility Spain, S.L.U. un nuevo escrito de 25 de septiembre de 2023 adjuntando, al amparo del artículo 271 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, una resolución de la Dirección General de Transportes del Ministerio de Fomento de 20 de septiembre de 2023 y otra del Director General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid 16 de agosto de 2023.

DECIMOTERCERO.- Por providencia de fecha 14 de noviembre de 2023 se ha señalado para la votación y fallo del presente recurso el día 9 de enero de 2024, en que han tenido lugar dichos actos.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Objeto del recurso y planteamiento de cuestión prejudicial.

Maxi Mobility Spain, S.L.U., empresa dedicada al transporte de viajeros, impugna la sentencia de 10 de febrero de 2021 dictada por la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso 289/2019. Dicha sentencia había desestimado el recurso interpuesto contra la denegación por la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, en fecha 25 de abril de 2018, de mil autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor, clase VTC, solicitadas por dicha recurrente el anterior 20 de abril del mismo año (solicitud 06/092443.9/18). La resolución administrativa fue confirmada en alzada por la Viceconsejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras el 14 de noviembre de 2018.

La Comunidad de Madrid fundamentó su decisión en la restricción cuantitativa de dicha clase de autorizaciones que establece el artículo 181.3 del Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre), la cual supone una limitación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos

con conductor en la proporción de una autorización por treinta autorizaciones de transporte público de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en el mismo territorio (1 VTC/30 taxis), relación que sería superada de concederse las solicitadas por la interesada.

La Sala de instancia confirmó este criterio. Para ello rechazó, entre otras alegaciones de la parte actora, la infracción del Derecho y de la jurisprudencia europea, infracción que basaba la recurrente en que la indicada limitación del número de autorizaciones vulneraba el principio de libertad de establecimiento del artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y suponía una "ayuda implícita" al sector del taxi en detrimento del sector de alquiler de vehículos con conductor, prohibida por el artículo 107 del TFUE.

El recurso de casación fue admitido por auto de esta Sala de 24 de noviembre de 2021, que declaró de interés casacional reforzar, completar, matizar o, en su caso, corregir la jurisprudencia de esta Sala a efectos de analizar la regla de proporcionalidad 1 VTC/30 Taxis a la luz de los artículos 49 TFUE (libertad de establecimiento) y de los artículos 102 y 107 TFUE (ayudas de Estado) y aclarar si resulta pertinente el planteamiento de la cuestión prejudicial que solicita la actora.

SEGUNDO.- Sobre la jurisprudencia en la materia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Como se ha indicado en los antecedentes, esta Sala planteó cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) por auto de 20 de mayo de 2022 a fin de obtener un pronunciamiento sobre estos extremos:

- «1. ¿Es compatible con la libertad de establecimiento imponer a otros servicios de transporte urbano de vehículos con conductor como las VTC limitaciones sometidas al principio de proporcionalidad con la finalidad de asegurar la compatibilidad y complementariedad de esos otros modelos de la misma actividad con el de taxis?
2. Si la pregunta anterior es afirmativa ¿es compatible con la libertad de establecimiento la previsión para servicios de transporte urbano de vehículos con conductor distintos al taxi con los VTC la concreta medida limitativa de establecer una proporción máxima de

autorizaciones respecto a las licencias de taxi, como puede serlo la establecida por la legislación española de 1/30, sometida en su aplicación concreta por parte de la Administración competente al principio de proporcionalidad?

3. ¿Es compatible con la prohibición de ayudas de Estado contemplada en el artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea la medida limitativa para los VTC de establecer una relación de licencias 1/30 enunciada en la pregunta anterior?»

Sin embargo, al dictar el Tribunal de Justicia de la Unión Europea sentencia en el asunto C-50/21, en cuestión prejudicial promovida por el Tribunal Superior de Cataluña por auto de 19 de enero de 2021 en un litigio sobre la misma problemática, esta Sala acordó por auto de 6 de julio de 2023 no mantener las preguntas formuladas en la cuestión prejudicial por ella planteada, dado que podían ser resueltas a partir de la doctrina expuesta en la citada sentencia.

En efecto, la sentencia de 8 de junio de 2023 dictada por el TJUE en el citado asunto C-50/21 afecta de forma notoria a las cuestiones suscitadas en el seno de este recurso de casación, pues declaró:

- «1) El artículo 107 TFUE, apartado 1, no se opone a una normativa, aplicable a una conurbación, que establece, por un lado, 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, y, por otro lado, que el número de licencias de tales servicios se limita a una por cada treinta licencias de servicios de taxi otorgadas para dicha conurbación, siempre que estas medidas no impliquen comprometer fondos estatales en el sentido de la citada disposición.

[...]

- 3) El artículo 49 TFUE se opone a una normativa, aplicable en una conurbación, que establece una limitación del número de licencias de servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor a una por cada treinta licencias de servicios de taxi otorgadas para dicha conurbación, cuando no se haya acreditado ni que esa medida sea apropiada para garantizar, de forma congruente y sistemática, la consecución de los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de tal conurbación, así como de protección de su medio ambiente, ni que la citada medida no va más allá de lo necesario para alcanzar esos objetivos.»

El peso de estas declaraciones en los preceptos que regulan la materia y que la Sala debe aplicar en el presente procedimiento resulta corroborado por el legislador español, que mediante el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, consideró que la sentencia del TJUE obligaba de forma urgente a modificar la norma nacional -la Ley 16/1987, de 30 de julio,

de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)- para «reforzar en la regulación vigente las razones imperiosas de interés general que justifican el establecer limitación en la concesión de estas autorizaciones» de VTC.

Por tal razón, el Libro tercero del citado Real Decreto-ley, dedicado a las "Medidas urgentes para la ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea", incluyó un Título IV que, bajo el enunciado de "Medidas para la adecuación al Derecho de la Unión Europea en materia de arrendamiento de vehículos con conductor", modificó el artículo 99 de la LOTT con el fin de condicionar las autorizaciones «al cumplimiento de criterios medioambientales sobre mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones de CO₂, así como de gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de la comunidad autónoma en que pretenda domiciliarse la autorización» (apartado 5), permitiendo a las Comunidades Autónomas «previa motivación y, de forma proporcionada y justificada, limitar cada solicitud a un número máximo de autorizaciones de arrendamiento con conductor» (apartado 6), así como estableciendo un sistema de *numerus apertus* para introducir por vía reglamentaria nuevas limitaciones basadas en criterios objetivos «amparados en razones imperiosas de interés general» (apartado 7).

Así pues, a tenor de lo decidido por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea y a los efectos de la resolución de este recurso conviene tener presente:

- la limitación genérica de autorizaciones VTC/Taxis en la proporción de 1/30 no vulnera el artículo 107 del TFUE porque no supone una ayuda implícita del Estado al sector del taxi;
- la limitación de autorizaciones en la mencionada proporción VTC/Taxis es contraria a la libertad de establecimiento del artículo 49 del TFUE salvo que se haya acreditado, por un lado, que la medida limitativa es apropiada o idónea para conseguir los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico, del espacio público y de protección del medio ambiente, y, por otro,

que es proporcionada para alcanzar estos objetivos (apartados 94 a 100 de la sentencia).

TERCERO.- Decisión del presente caso.

Las anteriores consideraciones conducen a estimar el recurso de casación, pues la denegación por la Comunidad de Madrid de la solicitud de Maxi Mobility Spain, S.L.U. se sustentó exclusivamente en la norma que limita las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a una de estas por cada treinta autorizaciones de transporte público de viajeros en vehículos de turismo. Esta restricción del número de licencias de VTC solo es ajustada al Derecho europeo en el caso de que concurran imperiosas razones de interés general que la justifiquen, de modo que resulta indiferente que el fundamento jurídico del acto denegatorio fuera el artículo 181 del Reglamento de la LOTT, que era el aplicable por razones temporales, o el artículo 48.3 de la LOTT, que dio rango legal a la limitación incorporándola a su texto mediante el Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril.

Los actos administrativos impugnados en la instancia, al acogerse sin más a la disposición legal que limita las autorizaciones, no adolece de un mero defecto formal de motivación que permita rectificarse mediante la retroacción de actuaciones, como propugna el Letrado de la Comunidad de Madrid, sino que supone una infracción jurídica de naturaleza material del artículo 49 del TFUE que determina su invalidez.

La reciente modificación operada por Real Decreto-ley 5/2023, a la que ya nos hemos referido, afecta a las solicitudes de autorización de VTC posteriores a su entrada en vigor y también, de acuerdo con su disposición transitoria quinta, a los procedimientos autorizatorios pendientes de resolución, entre los que, con evidencia, no se halla el presente. Por tanto, no es posible sujetar las autorizaciones solicitadas en este caso por la recurrente a los requisitos impuestos en la nueva norma.

En consecuencia, debemos casar la sentencia de instancia y estimar el recurso contencioso formulado por la actual recurrente, anulando el acto administrativo.

Ahora bien, las circunstancias que concurren en el presente asunto hacen que dicha anulación del acto denegatorio no pueda suponer la concesión de las 1.000 autorizaciones VTC solicitadas por la mercantil recurrente y denegadas por la Administración de la Comunidad de Madrid. En efecto, la resolución denegatoria de la solicitud de 1.000 autorizaciones efectuada por Maxi Mobility Spain, tras referirse a la ya comentada previsión del artículo 181.3 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres respecto a la posibilidad de denegar nuevas autorizaciones VTC cuando la relación entre las existentes en el territorio de la Comunidad Autónoma donde pretendan establecerse y los vehículos de transporte público sea superior a 1/30, añade lo siguiente:

«La existencia de esta circunstancia que impide la concesión de nuevas autorizaciones de esta clase es el motivo por el que, aun cuando la solicitud no reúne los requisitos exigidos por la legislación específica para su tramitación y no se acompaña de la preceptiva documentación, el interesado no ha sido requerido para que, conforme a lo previsto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, subsanara la misma, pues en todo caso, teniendo en cuenta lo que antecede, por parte de la Dirección General de Transportes se iba a proceder a su denegación.»

Esto es, ante la existencia de una causa legal de denegación puramente numérica y que no precisa de valoración alguna, sino que sólo requiere constatar su concurrencia -que ninguna de las partes niega- la Administración procede a denegar la solicitud sin siquiera requerir la subsanación de las deficiencias y omisiones de la solicitud ni, por tanto, valorar el cumplimiento de los requisitos legales requeridos para la concesión de las autorizaciones.

La sentencia recurrida ya advertía que en las resoluciones administrativas:

«[...] además de motivarse la denegación de lo solicitado por razones de proporcionalidad, al existir limitaciones legales al otorgamiento de nuevas autorizaciones de VTC, lo cierto es que también dijo la Administración ahora demandada que la solicitud

formulada no reuniría los requisitos exigidos por la legislación específica para su tramitación y que, además, tampoco se habría acompañado la preceptiva documentación. Por consiguiente, una hipotética estimación del presente recurso nunca podría ser total respecto de las pretensiones ejercitadas para la concesión de las autorizaciones solicitadas.» (fundamento de derecho tercero)

Y la propia demandante en su suplico, consciente de que tal circunstancia impedía la concesión sin más de las autorizaciones por parte del tribunal contencioso, solicitaba que, tras la anulación de las resoluciones administrativas impugnadas se procediera

«[...] bien al reconocimiento del derecho a la recurrente cumpliendo el resto de requisitos reglamentarios, o subsidiariamente, a que por la citada Administración tras los trámites reglamentarios correspondientes se le reconozca el derecho [...].»

Petitum que reitera en casación ante esta Sala una vez casada la sentencia impugnada.

Así pues, tras casar la sentencia de instancia, debemos retrotraer el procedimiento, para que la Administración de la Comunidad de Madrid se pronuncie sobre la solicitud de 1.000 autorizaciones formalizada el 20 de abril de 2018 con arreglo a la normativa vigente en su fecha, sin aplicar la limitación numérica 1/30 contemplada en el artículo 181.3 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y, tras la entrada en vigor del Real Decreto-ley 3/2018, a partir del 22 de abril de 2018, en el artículo 48.3 de la propia Ley. Retroacción que constituye una estimación parcial del recurso contencioso-administrativo, al no reconocer sin más el derecho a obtener las autorizaciones aún condicionadas al cumplimiento de los requisitos como pide la recurrente.

Conviene señalar que esta retroacción no contradice la constante jurisprudencia de esta Sala sobre que la Administración no puede denegar una solicitud por determinadas causas de denegación y, si éstas son desvirtuadas por una resolución judicial, aducir posteriormente otras causas denegatorias alternativas, lo que podría derivar en una fraudulenta inexecución de las resoluciones judiciales adversas. Lo que separa el presente caso de la citada jurisprudencia es que aquí la Administración no examinó el cumplimiento por parte de la solicitud de los requisitos formales y materiales

exigidos por el ordenamiento jurídico para la concesión de las autorizaciones, sino que se limitó a aplicar una causa impeditiva extrínseca puramente numérica que vedaba la concesión de cualquier autorización que incrementase el número de las ya otorgadas. Con independencia de la mayor o menor corrección del proceder de la Administración, no cabe duda de que no podría este Tribunal, actuando en instancia, otorgar las autorizaciones sin que la Administración comprobase el cumplimiento de los requisitos que la legislación exija para el otorgamiento de las autorizaciones solicitadas de acuerdo con la normativa aplicable en el momento en que se formalizó la solicitud. De ahí que proceda la retroacción del procedimiento a la Administración.

CUARTO.- Respuesta a la cuestión de interés casacional.

Según el auto de admisión del recurso de casación, la cuestión de debía resolver la Sala consistía en definitiva en decidir si la regla de proporcionalidad 1 VTC/30 Taxis vulneraba los artículos 49 (libertad de establecimiento) y 102 y 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (ayudas de Estado).

Pues bien, esta cuestión está decidida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su sentencia 8 de junio de 2023 (asunto C-50/21), órgano competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre la interpretación del Tratado (art. 267 TFUE), por lo que ahora es suficiente con remitirnos a los apartados 1 y 3 de la parte dispositiva de aquella resolución, transcritos en el fundamento de Derecho segundo de la presente sentencia, para ofrecer una respuesta a la cuestión de interés casacional.

QUINTO.- Conclusión y costas.

De acuerdo con las consideraciones expuestas en los anteriores fundamentos de derecho, hemos de estimar el recurso de casación interpuesto por Maxi Mobility Spain, S.L.U. contra la sentencia de 10 de febrero de 2021 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava) del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que casamos y anulamos.

Asimismo, por las razones expuestas en el fundamento de derecho cuarto, estimamos en parte el recurso contencioso administrativo entablado por la citada mercantil contra las resoluciones de 25 de abril de 2018 y de 14 de noviembre de 2018, que anulamos por contrarias a derecho, y ordenamos la retroacción del procedimiento a la Administración de la Comunidad de Madrid, para que resuelva sobre la solicitud de 1.000 autorizaciones VTC solicitadas por la sociedad Maxi Mobility Spain, S.L.U. de conformidad con la normativa aplicable en el momento en que se formalizó la solicitud, sin aplicar la limitación cuantitativa 1/30 prevista en el artículo 181.3 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 93.4 y 139.1 de la Ley de la Jurisdicción, no procede imponer costas ni en la casación ni en la instancia.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido , de acuerdo con la interpretación de las normas establecida en el fundamento jurídico cuarto:

1. Estimar el recurso de casación interpuesto por Maxi Mobility Sapin, S.L.U. contra la sentencia 10 de febrero de 2021 dictada por la de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava) del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso contencioso-administrativo número 289/2019.

2. Casar y anular la sentencia objeto de recurso.

3. Estimar en parte el recurso contencioso-administrativo interpuesto por dicha recurrente contra la resolución de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid de 25 de abril de 2018, confirmada en alzada por resolución de la Viceconsejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid el 14 de noviembre de 2018, por

la que denegaba la solicitud de 20 de abril del mismo año 2018 (solicitud 06/092443.9/18) de 1.000 autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, clase VTC, actos administrativos que también anulamos.

4. Retrotraer las actuaciones administrativas a la Administración de la Comunidad de Madrid para que de respuesta a dicha solicitud en los términos en que se indica en el fundamento de derecho quinto.

4. No imponer las costas procesales causadas en ninguna de las dos instancias.

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

Así se acuerda y firma.