

Id Cendoj: 28079130042004100580
Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso
Sede: Madrid
Sección: 4
Nº de Recurso: 6484 / 2002
Nº de Resolución:
Procedimiento: CONTENCIOSO
Ponente: JUAN ANTONIO XIOL RIOS
Tipo de Resolución: Sentencia

Voces:

- LICENCIA DE TAXI
- INCOMPATIBILIDADES
- DEDICACION EXCLUSIVA
- SANCION ADMINISTRATIVA
- REVOCACION DE ACTOS ADMINISTRATIVOS.
- INCONGRUENCIA OMISIVA
- CUESTION DE INCONSTITUCIONALIDAD
- PRINCIPIO DE LEGALIDAD ADMINISTRATIVA
- APLICABILIDAD DE LAS NORMAS

Resumen:

Revocación de la licencia de auto-taxi por incompatibilidad con otra profesión. LICENCIAS DE AUTO TAXI. INCOMPATIBILIDAD DE SUS TITULARES. RÉGIMEN APLICABLE EN LA COMUNIDAD DE MADRID. Ninguna razón excluye la aplicación supletoria del Real Decreto 769/1979 sobre incompatibilidad de los titulares de licencia de auto taxi, en defecto de normativa específica de la Comunidad Autónoma de Madrid, aun cuando posteriormente (Estatuto de 25 de febrero de 1985) le hubiese sido transferida a ésta la competencia en materia de circulación interior, siempre y cuando no se haya promulgado una regulación efectiva de la materia que sea propia de la misma Comunidad.

SENTENCIA

En la Villa de Madrid, a veintiuno de Diciembre de dos mil cuatro.

Visto por la Sala Tercera del Tribunal Supremo, Sección Cuarta, constituida por los señores al margen anotados, el recurso de casación que con el número 6484/2002, ante la misma pende de resolución, interpuesto por el procurador D. Ignacio Batllo Ripoll en nombre y representación de D. Andrés , contra la sentencia dictada por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de fecha 11 de septiembre de 2001 en recurso número 772/99 . Habiendo comparecido en calidad de recurrido el procurador D. Felipe Juanas Blanco, en nombre y representación del Ayuntamiento de Madrid.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. - La Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia el 11 de septiembre de 2001 , cuyo fallo dice:

«Fallamos. Que desestimando el recurso interpuesto por D. Andrés , representado por el Procurador D. Julián Caballero Aguado, contra la actuación administrativa descrita en el fundamento de derecho primero de la presente resolución debemos declararla y la declaramos ajustada a derecho sin pronunciamiento alguno respecto de las costas procesales».

SEGUNDO. - La sentencia se funda, en síntesis, en lo siguiente:

Se impugna la resolución de 22 de marzo de 1999 del alcalde presidente del Ayuntamiento de

Madrid, que desestimó el recurso de alzada interpuesto contra *Decreto de 15 de enero de 1999* del primer teniente de alcalde de la Rama de Policía Municipal, Tráfico e Infraestructuras por el que se le declaró en situación de incompatibilidad por no explotar la licencia de autotaxi en régimen de exclusiva dedicación concediéndosele el plazo de 3 meses para que transmitiera la licencia de la que es titular, o acreditara haber cesado en la actividad que origina la incompatibilidad.

No existe infracción de la *Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local ni del Reglamento de Organización y Funcionamiento de las Entidades Locales de 28 de noviembre de 1986*, pues no nos hallamos ante la revocación de la licencia de autotaxi ni ante la revisión de un acto administrativo propio declarativo de derechos para el titular, por tanto, no son exigibles los requisitos formales que para los diversos supuestos de revisión de oficio se establecen en los *artículos 102 a 106 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre*.

No es el caso previsto en el *artículo 48.f) del Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes de Automóviles ligeros*, que prevé la revocación de las licencias y su retirada cuando se incumplan las obligaciones inherentes a las mismas, sino una mera constatación de una situación de incompatibilidad en la titularidad de la licencia con el ejercicio comprobado de otra actividad profesional, en detrimento del régimen de plena y exclusiva dedicación y un correlativo requerimiento para que cese la citada situación de incompatibilidad, pudiendo elegir libremente el interesado entre la transmisión de la licencia o el cese en la distinta profesión.

Se otorgó un plazo razonable al recurrente para que optara entre las dos alternativas incluidas en el requerimiento, por tanto, se han respetado el derecho de audiencia y el de defensa por tratarse de una resolución suficientemente motivada, pues expresa los presupuestos de hecho en que se basa y las normas jurídicas aplicables, en las que se fundamenta la decisión del órgano administrativo.

No se trata de un procedimiento sancionador, ya que la actuación administrativa no impone sanción alguna al recurrente, sino que tan sólo le requiere para que ejercite su libertad de elección en orden a cumplir con el régimen de exclusiva dedicación que la titularidad de la licencia de autotaxi le impone por estar legalmente establecida.

Por lo que se refiere a la inconstitucionalidad del *Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte de Automóviles Ligeros aprobado por Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo*, el Tribunal no comparte los argumentos en que el recurrente fundamenta su conclusión: El *Reglamento Nacional e los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros, que fue aprobado por el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo*, no tiene su cobertura en la *Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres*, por ser anterior a la misma, razón por la que no le afecta la declaración de inconstitucionalidad de dicha Ley. Cuando fue dictado el Reglamento aún no existía la Comunidad de Madrid, cuyas competencias fueron otorgadas por el *Estatuto aprobado mediante la Ley Orgánica de 25 de febrero de 1983*.

La atribución de competencias a la Comunidad Autónoma, aun con carácter exclusivo, no ha provocado ni la inconstitucionalidad ni la automática derogación de todas las normas estatales hasta entonces reguladoras de la materia objeto de este proceso, que progresivamente serán sustituidas por las autonómicas a medida que la Comunidad Autónoma, haciendo uso de sus competencias exclusivas, elabore una normativa propia que las reemplace.

Tal normativa no existe en el momento presente, ya que la *Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de la Comunidad de Madrid, de Ordenación y Coordinación de Transportes Urbanos*, no regula concretamente la materia sobre la que versa la litis, por lo que, en tanto no se dicte normativa específica sobre la incompatibilidad que nos ocupa, seguirá siendo aplicable el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros, el cual no puede ser considerado inconstitucional, por cuanto regula materias que, si bien han sido asumidas de forma exclusiva por la Comunidad Autónoma de Madrid, no han tenido un desarrollo legislativo, ya que en esta situación transitoria no puede pretenderse que la pasividad del legislador autonómico provoque un vacío normativo.

El derecho de igualdad del *artículo 14 de la Constitución* vincula a todos los poderes públicos, porque así lo afirma taxativamente el *artículo 53.1 de la Constitución*, incluido el poder legislativo, no prohíbe, sin embargo, que el legislador contemple la necesidad o conveniencia de diferenciar situaciones distintas y de darles un tratamiento diverso, que puede incluso venir exigido, en un Estado social y democrático de derecho, para la efectividad de los valores que la Constitución consagra con el carácter de superiores del Ordenamiento Jurídico.

Lo que prohíbe el principio de igualdad jurídica es la discriminación, como declara de forma expresa el *artículo 14 Constitución*, es decir, que la desigualdad de tratamiento legal sea injustificada por no ser razonable.

La apreciación de en qué medida la Ley ha de contemplar situaciones distintas que sea procedente diferenciar y tratar desigualmente o, desde otra perspectiva, que no deben ser tratadas igualmente, queda con carácter general confiada al legislador, con el único límite de que no dé lugar a un resultado que vaya contra derechos y libertades reconocidos en la Constitución ni en general contra cualquier precepto o principio de la misma, ni, como resulta obvio, contra la esencia misma del propio principio de igualdad, que rechaza toda distinción de trato que por su alcance no sea objetiva ni razonable y que, por tanto, haya de calificarse de discriminatoria; la justificación de la desigualdad debe apreciarse en relación la finalidad y efectos de la medida considerada, debiendo darse una relación razonable de proporcionalidad entre los medios empleados y la finalidad perseguida.

Debe analizarse si el *artículo 17 del Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros* implica un trato discriminatorio, al establecer que toda persona titular de licencia de las clases A) o B) tendrá la obligación de explotarla personal o conjuntamente mediante la contratación de conductores asalariados en posesión del permiso local de conductor y afiliación a la Seguridad social en régimen de plena y efectiva dedicación y de incompatibilidad con otra profesión.

Dicho precepto establece un trato diferenciado para el titular de la licencia y el conductor asalariado que no puede calificarse de discriminatorio, al ser la distinción objetiva y razonable, en atención a que el titular de la licencia se encuentra, respecto a la Administración que la ha otorgado, en situación distinta a la del asalariado, pues sólo aquél es garante frente a ésta del cumplimiento de la obligación de prestar el servicio público en condiciones de calidad y continuidad, mientras que el asalariado concurre a prestarlo por cuenta y en nombre del titular de la licencia y en cualquiera de las modalidades que permita la legislación laboral.

No constituye tampoco discriminación la excepción del *artículo 17.3 del Reglamento*, que no exige la exclusiva y plena dedicación y la incompatibilidad profesional cuando la licencia se haya adjudicado para la prestación del servicio en municipio de menos de 5 000 habitantes y su titular no tenga persona a su servicio, dada, de una parte, la mayor flexibilidad y temporalidad en la demanda del servicio en tales poblaciones, y, de otra, la insuficiencia de los ingresos derivados de la prestación de ese servicio, que sólo ocasionalmente se requiere, para la subsistencia del titular de la licencia y su familia.

Tampoco constituye lesión del principio de igualdad la normativa transitoria que excluye del ámbito material de aplicación del Reglamento Nacional de los Servicios urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros a aquellas licencias que fueron otorgadas con anterioridad a su entrada en vigor.

Respecto de la supuesta vulneración del principio de libertad de empresa reconocido en el *artículo 38 de la Constitución*, a la Sala le resulta paradójico que sea esgrimido por quien pretende ser titular de una licencia que en definitiva garantiza el ejercicio de una actividad vedada para el común de los ciudadanos no titulares de tal licencia.

TERCERO. - En el escrito de interposición del recurso de casación presentado por la representación procesal de D. Andrés se formula, en síntesis, el siguiente motivo de casación:

Motivo único.

1. Según el tribunal de instancia el *artículo 17 del Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo*, se aplica en la Comunidad de Madrid por dos motivos: en primer lugar, porque dicho Real Decreto no tiene su cobertura legal en la *Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres* por ser anterior a la misma, razón por la que no le afecta la declaración de inconstitucionalidad de dicha Ley; y, en segundo lugar, porque el Reglamento precitado se dictó cuando aún no existía la Comunidad de Madrid y las normas estatales reguladoras de la materia objeto de este proceso, seguirán aplicándose en tanto la Comunidad de Madrid no las vaya reemplazando haciendo uso de sus competencias exclusivas.

La sentencia recurrida vulnera los *artículos 148.1.5 y 149.3 de la Constitución* y el *artículo 26 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid*, pues el primer precepto fija el carácter exclusivo de la competencia en materia de transportes que discurran íntegramente por las Comunidades Autónomas.

Cita la sentencia del Tribunal Constitucional 118/96 que derogó los artículos 113 al 118, así como el

inciso segundo del párrafo primero y el párrafo segundo del *artículo 2 de la Ley 16/1987*.

Se vulnera el *artículo 149.3 de la Constitución* por la doctrina constitucional sobre la supletoriedad, que no es correctamente tratada.

Inaplicación del *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo en la Comunidad de Madrid* e indebida aplicación de la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres* y su *Reglamento aprobado por Real Decreto 1211/1990*, por disposición del legislador autonómico madrileño, según dispone la *disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de la Comunidad de Madrid* y por aplicación del *artículo 26 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid*.

En materia de transportes nos encontramos con las siguientes clases de comunidades autónomas determinantes de la infracción del *artículo 148.1.5 de la Constitución*. En primer lugar, todas las Comunidades Autónomas tienen competencia exclusiva en materia de transportes que discurran íntegramente por su territorio. Existe, como en el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid, transferencia por delegación de la competencia estatal del transporte que discurra por más de una Comunidad Autónoma y en concreto de los vehículos auto-taxis (*Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio*).

Así, nos encontramos con dos tipos de Comunidades Autónomas en materia de vehículos auto-taxis. Comunidades como Madrid, que han dictado su propia normativa, *Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos*, y aquellas Comunidades Autónomas que todavía no han desarrollado su competencia exclusiva.

Según el tribunal de instancia, en la comunidad madrileña debe aplicarse el *artículo 17 del Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo*, sin embargo, esta Comunidad tiene su propia normativa, la *Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos, cuyo artículo 16.2.b*).3 dice: «la exigencia de la plena dedicación del titular de la licencia o autorización habilitante cuando se exija reglamentariamente»; por tanto, no procede imponer la incompatibilidad a los titulares de licencia de auto-taxis, porque así lo dispone este artículo y la disposición final primera de la referida Ley autonómica.

Es pacífica la doctrina jurisprudencial que destaca que los recursos de casación al amparo del *artículo 86.4 de la Ley 29/1998, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa*, se deben basar en la infracción de normas estatales o comunitarias de las que haya dependido el fallo; sin embargo, se debe informar al juzgador ad quem del contenido íntegro de la disposición citada anteriormente, pues el juego normativo necesario para fijar si existe o no normativa que regula la incompatibilidad y plena dedicación de los titulares de las licencias de auto-taxi en Madrid y en el supuesto de que exista vendrá determinada por la conjugación de tres normas: *Real Decreto 763/1979, de 12 de marzo, Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento* y, por último, la *Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de la Comunidad de Madrid*. Sin olvidar los *artículos 2, 3 y 4 del Código Civil* en cuanto a la eficacia y aplicación de las normas.

Aunque efectivamente no existe una derogación plena del *Real Decreto 763/1979*, sí existe una derogación implícita, sobre todo cuando la materia ha sido reglada por la ley autonómica, que es contrapuesta al mismo, por la existencia de normativa estatal interurbana antagónica con dicho cuerpo legal y por la sentencia 118/1996 del Tribunal Constitucional. La cláusula de supletoriedad del *artículo 149.3 de la Constitución*, según la doctrina del Tribunal Constitucional, significa que, en ningún momento, el Estado puede dictar normas con el único fin de ser supletorias de las que las Comunidades Autónomas no desarrollen en aras de su propia competencia exclusiva. Algo que nuestro caso podría ocurrir, ya que, siendo el transporte una competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas, y naciendo el *Real Decreto 763/1979* meses después de haberse aprobado la Constitución, donde ya figuraba el cuadro de competencias exclusivas de las Comunidades Autónomas, y existiendo una normativa que podía amparar el servicio de transporte en vehículos auto-taxis (Orden de 4 de noviembre de 1964), puede entenderse que el Estado creó una norma a pesar del cuadro competencial de la Constitución y sin laguna jurídica alguna al regirse este tipo de transporte por una norma de 1964.

Según la doctrina del Tribunal Constitucional sobre el *artículo 149.3 de la Constitución*, en el supuesto de que existiese alguna laguna jurídica el intérprete jurídico debe aplicar la ley estatal nacida de la competencia del legislador estatal, no la legislación estatal de la cual no tenga competencia.

Cita la sentencia del Tribunal Constitucional 61/1997, de 20 de marzo, que se transcribe parcialmente.

Cita la sentencia del Tribunal Constitucional 181/1996, de 27 de junio , que se transcribe parcialmente.

De la doctrina constitucional resulta que el legislador no puede crear normas con carácter meramente supletorio, algo que puede entenderse de acuerdo a lo expuesto de la elaboración del *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo* , cuando ya había surgido el nuevo marco constitucional.

En el supuesto de que se diese por bueno dicho Real Decreto, en cuanto a la aplicación o no de su *artículo 17* no estaríamos ante una laguna, sino ante una omisión voluntaria del legislador autonómico.

Si se deben aplicar primero las normas autonómicas si existiesen y después las estatales, solamente podrían aplicarse supletoriamente aquellas normas estatales basadas en otros conceptos de competencia del Estado, como son la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento.

El legislador autonómico, en la *disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre* , establece que se aplicarán a los transportes urbanos, supletoriamente, las normas estatales para los transportes interurbanos, es decir, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento, no pudiéndose aplicar el *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo* , por varias cuestiones.

En primer lugar, porque el *artículo 1 del Real Decreto 763/1979* se refiere al transporte urbano de viajeros en auto-taxi, no al transporte interurbano; así, según este precepto, cuando dichos vehículos realicen trayectos no urbanos deben someterse a las directrices de la legislación estatal interurbana, en la actualidad, la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres* y su *Reglamento aprobado por Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre* .

En segundo lugar, se debe aplicar la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento sobre la base de lo dispuesto en la *disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre* , y al ser una omisión del legislador y no con una laguna, primeramente habrá que acudir a lo que diga el legislador madrileño, que no ha omitido la cuestión de la incompatibilidad y plena dedicación de los titulares de licencias de auto-taxis de Madrid, pues su artículo 16 no la exige, y, por otra parte, porque el legislador autonómico dispone que, en lo no dispuesto en las normas sobre transporte urbano, se apliquen las normas estatales interurbanas, y el *Real Decreto 763/1979, de 6 de marzo* , no es una norma estatal interurbana, sino urbana (artículo 1) y, además, se deben aplicar supletoriamente, según el *artículo 149.3 de la Constitución* , las normas estatales surgidas de la competencia del propio Estado.

En tercer lugar, porque la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento no establecen ningún requisito de incompatibilidad o plena dedicación a los titulares de títulos o licencias habilitantes (*artículo 42 del Reglamento*), máxime si se pone en relación con el *artículo 16 de la Ley autonómica* .

En cuarto lugar, por la derogación implícita del *Real Decreto 763/1979* pues la sentencia del Tribunal Supremo de 28 de octubre de 1999 , afirmó que nada obsta a que siga existiendo dicho Real Decreto en todo lo que no sea contrario a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento y dicha normativa interurbana no exige la necesidad de plena dedicación para la adquisición de autorizaciones administrativas para realizar transporte interurbano.

Al contradecir dicho *Real Decreto 763/1979* la normativa estatal interurbana y la legislación autonómica plenamente aplicable, según la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996 , no cabe su aplicación, al menos, en la Comunidad de Madrid.

Los *artículos 2 y 3 del Código Civil* establecen la forma de aplicación de las normas y el *Real Decreto 763/1979* es contrario al *artículo 16 de la Ley madrileña 20/1998, de 27 de noviembre* , y a lo que dispone la *Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres* , al exigir la plena dedicación, cuando las normas superiores tanto la autonómica por su carácter exclusivo como la estatal no lo exigen.

Cita el fundamento jurídico cuarto de la sentencia del Tribunal Supremo de 28 de octubre de 1999 .

El Tribunal Constitucional derogó los *artículos 113 a 118 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres* que regulaban el transporte urbano, pero no derogó ni el *artículo 1* ni su exposición de motivos, donde se refleja la aplicación de esta norma con carácter unitario en todo el Estado, sin perjuicio del derecho autonómico y local.

En conclusión, no procede la aplicación del *artículo 17 del Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo*, al ser una norma creada al efecto para suplir lagunas, por ser de inaplicación directa a la Comunidad de Madrid por decisión expresa del legislador autonómico, y por aplicarse en dicha Comunidad las normas estatales sobre transporte interurbano, es decir, la *Ley 16/1987* y su Reglamento, donde no se establece la exigencia de dedicación plena y exclusiva de los titulares de licencias de auto-taxis.

El tribunal de instancia yerra entre la existencia de laguna jurídica (algo que no ocurre en nuestro caso) y omisión normativa del legislador autonómico, debiéndose aplicar la legislación estatal interurbana lo que no ha hecho el tribunal a quo y por contrariar la doctrina del Tribunal Supremo, que en 1999 dijo que el *Real Decreto 763/1979* tenía una validez parcial, no pudiendo contrariar sus preceptos lo dispuesto en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento, donde no aparece la figura de la plena y exclusiva dedicación, de aplicación supletoria a la normativa autonómica madrileña, según dispone la *disposición final primera de la Ley 20/98, de 27 de noviembre*. 2. Según el tribunal de instancia no nos encontramos ante un procedimiento sancionador, ya que no se impone ninguna sanción, sino que tan sólo se le requiere para que ejercite su libertad de elección en orden a cumplir un régimen de dedicación que la titularidad de la licencia le impone por estar legalmente establecida.

La resolución administrativa impugnada es una sanción.

No existe, de acuerdo con lo expuesto, normativa estatal aplicable al caso y el legislador autonómico no exige la plena y exclusiva dedicación del titular de la licencia de auto-taxi (*artículo 16 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre*); por tanto, no existe infracción alguna del recurrente.

El *artículo 25.1 de la Constitución* establece la necesidad de reserva de ley; ello conlleva que debe existir un cuadro de infracciones y sanciones, en nuestro caso, la plena y exclusiva dedicación, que no se exige ni la *Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de la Comunidad de Madrid* ni la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Además, es necesaria la reserva de ley formal, en el sentido de que carece de validez toda norma que contradiga otra de rango superior (*artículo 2.1 del Código Civil* y *artículo 62.2 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*), que, en nuestro caso, se observa de la pretendida aplicación del *Real Decreto 673/1979, de 16 de marzo*, contrapuesto a lo que establece la *Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres así como el artículo 16* y la *disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre*.

Cita la sentencia del Tribunal Constitucional de 8 de junio de 2001, que en su fundamento jurídico octavo establece la falta de cobertura legal del *Real Decreto 673/1979, de 16 de marzo*.

Si el *artículo 16.2.b).3 de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre*, exige la plena dedicación del titular de la licencia cuando así se exija reglamentariamente, al no existir reglamento al día de hoy, es imposible sancionar con la revocación de la licencia.

3. Vulneración del *artículo 24 de la Constitución* por las omisiones contenidas en el fallo de la sentencia en relación con el *artículo 218 de la vigente Ley de Enjuiciamiento Civil*, de aplicación supletoria, al no resolver el tribunal el planteamiento de la demanda de que, según la *disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre*, se aplicarán subsidiariamente la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento, que no exigen la plena dedicación de los titulares de las licencias, y el tribunal a quo aplica el *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo*, que es una norma urbana, no interurbana, según su *artículo 1*.

Es constante la doctrina jurisprudencial que obliga al juzgador a dar respuesta a las demandas planteadas por las partes y, en nuestro caso, el tribunal a quo declara la plena validez del *Real Decreto 673/1979*, sin explicar porqué no se aplica la *disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre*, en relación con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento, y, por tanto, no exigir la plena y exclusiva dedicación al titular de una licencia de auto-taxi en la Comunidad de Madrid.

La sentencia es una respuesta tipo para cerca de los 500 recursos interpuestos.

Termina solicitando que se revoque la sentencia dictada a quo, emitiendo otra por la que se declare no ajustado a derecho el *Decreto Municipal del Ayuntamiento de Madrid de fecha 15 de enero de 1999*, que declaró al recurrente en situación de incompatibilidad, basado en el *artículo 17 del Real Decreto 763/1979*,

de 16 de marzo , pues así procede en derecho, sin imposición de costas, al no existir temeridad, tratarse de una cuestión eminentemente de interpretación jurídica y por la existencia de una gran pluralidad de afectados.

En el otrosí tercero solicita, si la Sala lo estima conveniente, que, de acuerdo con lo dispuesto en el *artículo 35 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional* , se plantee cuestión de inconstitucionalidad del *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo* , en particular de su *artículo 17* , al entender que es contrario al *artículo 149.1.5 de la Constitución* , al *artículo 26.5 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid* , así como al *artículo 9 de la Constitución* y al *artículo 16 de la Ley 20/1998 de la Comunidad de Madrid* .

CUARTO. - En el escrito de oposición al recurso presentado por la representación procesal del Ayuntamiento de Madrid, se formulan, en síntesis y entre otras, las siguientes alegaciones:

Al motivo primero.

El recurrente más que impugnar la sentencia lo que hace es impugnar el acto administrativo per saltum [saltando un escalón], obviando la afirmación de la sentencia de que no se trata de un procedimiento sancionador.

La Administración con la declaración de incompatibilidad en la profesión de taxista ni se propone sancionar ni sanciona en el sentido de imposición de una pena que deba ser cumplida.

Lo ilícito no siempre es consecuencia de una sanción sino que a veces basta corregir la ilicitud para restituir la legalidad. La Administración reacciona para defender unos principios, una legalidad y unos intereses públicos merecedores de protección.

El servicio del taxi es de titularidad municipal de acuerdo con lo dispuesto en el *artículo 25.2 apartado 11 de la Ley de Bases 7/1985, de 2 de abril* , negar que su regulación y vigilancia sea responsabilidad municipal para garantizar la correcta prestación del servicio es insostenible.

El *artículo 86.3 de la Ley de Bases* declara expresamente la reserva a favor de las entidades locales de la actividad o servicio esencial de transporte público de viajeros, reserva que ninguna norma posterior ha alterado.

Es un servicio monopolizado (*artículo 100 del Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril*), que puede prestarse por gestión directa o indirecta como todo servicio público, sin que esta segunda opción signifique una liberación o desregulación del servicio.

El servicio público del taxi se presta a través del sistema de otorgamiento de licencias en atención a las cualidades del sujeto, pues el taxista debe tener la cartilla o permiso especial de taxista para poder explotar la licencia de taxi.

Los *artículos 14.1 y 13.2 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales aprobado por Decreto de 17 de junio de 1955* en este tipo de licencias obligan a que la actividad autorizada se realice personalmente por el titular de la licencia.

En el ejercicio legítimo de la función de intervención se impone la obligación del licenciatarario de explotarla en régimen de exclusiva y plena dedicación.

No es una sanción ni una revocación cuando tan sólo se reitera una de las condiciones inherentes a la licencia municipal de taxi: que se explote en régimen de exclusiva y plena dedicación.

Al motivo segundo.

Se parte del error de considerar el acto administrativo recurrido como un acto revisor de otro anterior.

La obligación de explotar la licencia en régimen de exclusividad viene escrita en el reverso de la licencia y nació con la misma.

Es una condición perteneciente al título concesional.

El acto administrativo de otorgamiento de la licencia se mantiene, sin alterar ninguna de las

condiciones con las que nació, por el mero hecho de que se declare que es incompatible la prestación del servicio para el que la licencia habilita con otra profesión que impida la total y exclusiva dedicación.

Al motivo tercero.

Se alega que la sentencia infringe el *artículo 106 de la Constitución* en relación con su *artículo 53*, pero sin especificar cuál pueda ser el derecho o libertad conculcados.

Se alega que la norma originaria que estableció la incompatibilidad ha devenido inconstitucional, cosa que no es cierta, porque no nace como desarrollo de la *Ley de Ordenación del Transporte 16/1987*, parcialmente declarada inconstitucional, sino que es anterior a ésta y viene referida a una materia que cuando se reguló tampoco estaba atribuida a las Comunidades Autónomas por lo que es derecho estatal vigente.

Desde entonces ninguna norma ha modificado, sustituido o derogado el principio de incompatibilidad.

Por ello el titular de la licencia de taxi disfruta de una posición privilegiada en un monopolio de oferta en el transporte público de viajeros.

No hay normativa sea de orden estatal o autonómica en lo que a Madrid afecta, que haya regulado esta materia.

La Comunidad de Madrid en la *Ley 20/1998, de 27 de noviembre*, no establece un régimen nuevo de compatibilidades ni altera el anterior.

No se puede invocar la infracción del *artículo 14 de la Constitución* estableciendo como término de comparación el titular de la licencia frente al asalariado porque no es posible igual trato para supuestos diferentes. El primero debe responder de la correcta prestación del servicio ante la Administración concedente de la licencia y, a su vez, es garante de lo que haga el asalariado que trabaja por cuenta del titular.

Tampoco supone una discriminación el límite de los 5 000 habitantes que permite la compatibilidad en las licencias de pueblos de menor población.

Termina solicitando que se confirme la sentencia por ser en su integridad ajustada a derecho y todo ello con los demás pronunciamientos que sean de hacer en derecho.

QUINTO. - Por providencia de 29 de octubre de 2004 para la deliberación y fallo del presente recurso se fijó el día 14 de diciembre de 2004, y quedó pendiente para resolver en el momento de la deliberación respecto a lo solicitado en el tercer otrosí del escrito de recurso de casación.

Siendo Ponente el Excmo. Sr. D. Juan Antonio Xiol Ríos,

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. - El recurso de casación que enjuiciamos se interpone por la representación procesal de D. Andrés contra la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid el 11 de septiembre de 2001, por la que se desestima el recurso contencioso-administrativo interpuesto contra el decreto del alcalde-presidente del Ayuntamiento de Madrid de 22 de marzo de 1999 que desestimó el recurso ordinario interpuesto contra el decreto del primer teniente de alcalde responsable de Policía Municipal de 15 de enero de 1999, que declaraba la situación de incompatibilidad a D. Andrés titular de la licencia municipal de taxis número 934 en virtud de lo dispuesto en el *artículo 17 del Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprobó el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros*.

La cuestión planteada en el presente recurso de casación ha sido ya resuelta por esta Sala en sentencia de 12 de abril de 2004, recurso de casación 4246/2004, a cuyo contenido y sentido de la decisión, en aras del principio de unidad de doctrina que debe inspirar la actuación de los órganos jurisdiccionales, debemos atenernos.

SEGUNDO. - El recurso de casación impone una serie de formalidades derivadas de su naturaleza especial, que suponen una limitación en los motivos de impugnación de la sentencia recurrida y en las

cuestiones que pueden ser tratadas y resueltas por el Tribunal Supremo, ceñidas a las infracciones del ordenamiento jurídico expresa y concretamente imputadas a la sentencia, con respeto a la valoración de la prueba efectuada por ésta.

Entre dichas formalidades se encuentra la expresión en el escrito de interposición, de forma razonada, del «motivo o motivos en que se ampare, citando las normas o la jurisprudencia que se consideren infringidos», y de la pretensión impugnatoria que se formule. Los «motivos» sólo pueden ser los previstos en el *artículo 88 de la Ley Jurisdiccional*.

La expresión de los motivos debe hacerse consignando el número y párrafo del *artículo 88 de la Ley* en que se amparan. En aras del principio de tutela judicial efectiva, cabe admitir, sin embargo, el recurso cuando, aun sin constancia explícita del motivo, sea identificable sin género alguno de duda el precepto legal en que pretende ampararse el recurrente, bien por haberse hecho constar este extremo en el escrito de preparación, bien por tratarse de una omisión material susceptible de ser subsanada atendiendo a los razonamientos en que se funda el motivo.

El presente recurso de casación se formula como un escrito de alegaciones fundado en un único motivo, sin cita del *artículo 88.1 de la Ley de la Jurisdicción*. Sin embargo, fue admitido, pues los motivos del recurso pueden llegar a conocerse con precisión.

TERCERO. - Como ha quedado expuesto, se formula un único motivo de casación, que queda dividido en tres submotivos; así, el submotivo 1 del escrito de recurso se refiere, en síntesis, al ordenamiento jurídico aplicable; el submotivo 2 se centra en la consideración de la resolución administrativa como una sanción; y, por último, el submotivo 3 del escrito de recurso se refiere a la violación del *artículo 24 de la Constitución* en relación con el *artículo 218 de la Ley de Enjuiciamiento Civil*.

CUARTO. - De acuerdo con lo expuesto, estima la Sala, en aras del discurrir lógico del razonamiento, la conveniencia de alterar el orden propuesto por el recurrente en su escrito de recurso de casación y comenzar por este submotivo 3, que, aunque no se cite, se formula al amparo del *artículo 88.1.c) de la Ley Jurisdiccional*.

En este submotivo se alega, en esencia, que la sentencia incurre en incongruencia, pues no ha resuelto el planteamiento de la demanda a tenor del cual, según la *disposición final primera de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre*, se aplicarán subsidiariamente la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento, que no exigen la plena y exclusiva dedicación al titular de una licencia, y el tribunal a quo aplica el *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo*, que es una norma urbana no interurbana según su *artículo 1*.

El motivo debe ser desestimado.

QUINTO. - Se incurre en incongruencia, entre otros casos, cuando la sentencia omite resolver sobre alguna de las pretensiones y cuestiones planteadas en la demanda -incongruencia omisiva o por defecto-.

Esta Sala tiene declarado que el principio de congruencia no requiere una correlación literal entre el desarrollo dialéctico de los escritos de las partes y la redacción de la sentencia. Basta con que ésta se pronuncie categóricamente sobre las pretensiones formuladas (sentencias del Tribunal Supremo de 11 de abril de 1991, 3 de julio de 1991, 27 de septiembre de 1991, 25 de junio de 1996 y 13 de octubre de 2000 , entre otras muchas). Se han de ponderar las circunstancias singulares para inferir si el silencio respecto de alguna pretensión ejercitada debe ser razonablemente interpretado como desestimación implícita o tácita de aquélla (sentencias del Tribunal Supremo de 25 de octubre de 1993 y 5 de febrero de 1994).

En este sentido, esta Sala viene señalando determinados criterios para apreciar la congruencia o incongruencia de las sentencias, advirtiendo que en la demanda contencioso-administrativa se albergan pretensiones de índole varia y que las pretensiones se fundamentan a través de concretos motivos de impugnación. Argumentos, cuestiones y pretensiones son, por tanto, discernibles en el proceso administrativo, y la congruencia exige del Tribunal que éste no solamente se pronuncie sobre las pretensiones, sino que requiere un análisis de los motivos de impugnación y de las correlativas excepciones u oposiciones que se han planteado ante el órgano jurisdiccional, sin que pueda resolver o decidir sobre dichas pretensiones con base en motivos diferentes de los alegados por las partes. No sucede así con los argumentos jurídicos, que no integran la pretensión ni constituyen en rigor cuestiones, sino el discurrir lógico-jurídico de las partes, que el Tribunal no viene imperativamente obligado a seguir.

SEXTO. - Con arreglo a esta doctrina, no puede aceptarse que la sentencia recurrida incurra en incongruencia por no pronunciarse sobre el planteamiento relativo a la aplicación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento que no exigen la plena y exclusiva dedicación al titular de una licencia, y el tribunal a quo aplica el *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo*, que es una norma urbana no interurbana según su *artículo 1*, pues no estamos en presencia de una pretensión, sino de un argumento.

Pero, además, la sentencia recurrida contesta a este argumento cuando afirma que la *Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de la Comunidad de Madrid, de Ordenación y Coordinación de Transportes Urbanos*, no regula concretamente la materia sobre la que versa la litis, por lo que, en tanto no se dicte normativa específica sobre la incompatibilidad que nos ocupa, seguirá siendo aplicable el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros, que no puede ser considerado inconstitucional, por cuanto regula materias que, si bien han sido asumidas de forma exclusiva por la Comunidad Autónoma de Madrid, no han tenido un desarrollo legislativo, ya que en esta situación transitoria no puede pretenderse que la pasividad del legislador autonómico provoque un vacío normativo.

SÉPTIMO. - En el submotivo 1 del único motivo de casación se alega, en síntesis, que no procede la aplicación del *artículo 17 del Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo*, al ser una norma creada al efecto para suplir lagunas, por ser de inaplicación directa a la Comunidad de Madrid por decisión expresa del legislador autonómico, por aplicarse en dicha Comunidad las normas estatales sobre transporte interurbano, es decir, la *Ley 16/1987* y su Reglamento, donde no se establece la exigencia de dedicación plena y exclusiva de los titulares de licencias de auto-taxis.

El motivo debe ser desestimado.

OCTAVO. - Como se ha expresado en la sentencia que sirve de precedente a ésta, a la cual nos hemos referido en el fundamento de derecho PRIMERO, el *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros*, no es un reglamento dictado en desarrollo de la Ley de Ordenación de Transportes de 1987, ni puede considerarse incluido en la declaración de inconstitucionalidad efectuada por el *Tribunal Constitucional en su sentencia 118/1996, de 27 de junio de 1996*, respecto a los *artículos 113 a 118 de esta última*.

El *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros* es anterior a la Ley de Ordenación de Transportes de 1987, y su vigencia está explícitamente reconocida por el Real Decreto de 28 de septiembre de 1990, por el que se aprueba el Reglamento desarrollo de la Ley de Ordenación de Transportes de 1987.

Aparte de ello, la vigencia y aplicabilidad del Real Decreto que reglamenta los Servicios de Transporte en Automóviles Ligeros ha sido reconocida con reiteración, de modo explícito, a través de la doctrina de esta Sala en múltiples resoluciones referidas a supuestos de hecho posteriores a 1996; en este sentido, las sentencias de 20 de octubre de 2002, 1 de abril de 2003 y 8 de julio de 2003. Ninguna razón excluye la aplicación supletoria del *Real Decreto 769/1979* en defecto de normativa específica de la Comunidad Autónoma de Madrid, aun cuando posteriormente (Estatuto de 25 de febrero de 1985) le hubiese sido transferida a ésta la competencia en materia de circulación interior, siempre y cuando no se haya promulgado una regulación efectiva de la materia que sea propia de la misma Comunidad. Así lo declara explícitamente el último inciso del *artículo 149 de la Constitución*. Y así viene a reconocerlo, tanto el *artículo 4º.4 de la Ley 20/1998, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma* -que guarda absoluto silencio sobre el tema de las incompatibilidades en el ejercicio de las licencias en materia de autotaxi- cuando especifica que las competencias municipales se ejercerán con arreglo a la normativa comunitaria y estatal, como la disposición final primera que atribuye expreso carácter supletorio a la normativa estatal.

NOVENO. - En el submotivo 2 del motivo único del recurso de casación se alega, en síntesis, que la resolución administrativa impugnada impone una sanción que no está cubierta por el principio de reserva de ley formal que establece el *artículo 25 de la Constitución*.

El motivo debe ser desestimado.

DÉCIMO. - La sentencia que sirve de precedente a ésta, citada en el fundamento de derecho PRIMERO, se pronuncia sobre esta cuestión en los siguientes términos:

«La declaración de incompatibilidad del concesionario de la licencia y el subsiguiente otorgamiento de un plazo razonable para optar por una u otra de las alternativas de ejercicio profesional que ofrece, no puede considerarse en ningún caso como actividad sancionadora, ni en consecuencia serle aplicables los trámites exigidos en un expediente de esta naturaleza. Y es que no resulta cierto en absoluto que el objeto del procedimiento -seguido con suficiente especificación de trámites- haya sido el imponer una sanción consistente en la revocación de la licencia otorgada en virtud de la comisión de una falta punible. Ni tampoco de dejar sin efecto su concesión a causa de circunstancias sobrevenidas que impliquen un cambio de criterio en la Administración, al estilo de lo dispuesto en el *artículo 16.1 del Reglamento de Servicios de 17 de junio de 1.955*. Como explica acertadamente la sentencia de instancia, la decisión municipal que encabeza las actuaciones únicamente constata la posible existencia de una situación de incompatibilidad prevista especialmente en el *artículo 17 del Reglamento de Autotaxis*, cuya existencia implica el incumplimiento de las condiciones inherentes al ejercicio de la profesión de titular de la licencia, otorgándose en consecuencia un lapso temporal suficiente de tres meses para ejercer la opción procedente. Consecuentemente no puede hablarse de sanción, revocación ni declaración de caducidad de una licencia que continúa subsistente; únicamente se sigue el procedimiento adecuado para declarar la situación de incompatibilidad en el desempeño conjunto de dos actividades legalmente irreconciliables, ofreciendo al actor la posibilidad de optar libremente por la que a sus intereses convenga».

UNDÉCIMO. - Según la sentencia de esta Sala de 8 de enero de 2001, no todo acto administrativo de contenido o consecuencias desfavorables para los particulares puede considerarse que constituya una sanción, sino que existen otros supuestos distintos de restricción de su esfera jurídica, como es el de la licencia municipal que crea una relación estable y bilateral entre el autorizado y la Administración otorgante, que se otorga sometida al cumplimiento de determinadas condiciones, procediendo a revocarla si no siguen cumpliéndose aquellos requisitos, y el consecuente acto de revocación no tiene la naturaleza de sanción administrativa.

Según la sentencia del Tribunal Constitucional 181/1990, de 15 de noviembre, aunque trazar una línea divisoria entre la simple revocación de una licencia o la aplicación de una «revocación- sanción» puede resultar difícil, en tanto la revocación de una licencia (al igual que su no otorgamiento) se base en el incumplimiento de los requisitos establecidos por el ordenamiento jurídico para el desarrollo de la actividad pretendida, no cabe afirmar que se esté ante una medida sancionadora, sino de simple aplicación del ordenamiento por parte de la Administración competente.

Resulta especialmente significativa, a estos efectos, la distinción entre autorizaciones por operación y autorizaciones de funcionamiento que, como en la que corresponde al servicio impropio del taxi, se refieren al desarrollo de una actividad. Éstas responden al esquema de los actos- condición y son, pues, títulos jurídicos que colocan al autorizado en una situación objetiva, definida abstractamente por las normas aplicables constitutivas de un status complejo.

La revocación del título administrativo habilitante aparece, en consecuencia, como una condición resolutoria incorporada al mismo; de tal manera que, en caso de verificarse el presupuesto de la condición consistente en el incumplimiento grave de sus obligaciones por parte del sujeto titular de la autorización, sobreviene la consecuencia jurídica de la extinción del acto administrativo por el que se otorgó el título.

La sanción está sujeta al principio de legalidad en la descripción de las acciones y omisiones reprochables, seguimiento de un cauce específico para la imposición de las sanciones (procedimiento sancionador), carácter subjetivo de la responsabilidad, en la medida en que se exige dolo o culpa, y aplicación de un régimen concreto de prescripción. Mientras que en el caso de la revocación, por incumplimiento de obligaciones esenciales del título administrativo, basta el acto declarativo que aprecie adecuadamente dicho incumplimiento después de un procedimiento que permita la defensa del titular a través del correspondiente trámite de audiencia.

DUODÉCIMO. - En el otrosí tercero solicita la parte recurrente, si la Sala lo estima conveniente, que, de acuerdo con lo dispuesto en el *artículo 35 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional*, se plantee cuestión de inconstitucionalidad del *Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, en particular de su artículo 17*, al entender que es contrario al *artículo 149.1.5 de la Constitución* y al *artículo 26.5 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid*, así como al *artículo 9 de la Constitución* y al *artículo 16 de la Ley 20/1998 de la Comunidad de Madrid*.

Después de analizar los motivos formulados por el recurrente en su escrito de recurso de casación, esta Sala estima que no es procedente acceder a la petición formulada por el recurrente sobre el planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad del *artículo 17 del Real Decreto 763/1979, de 16 de*

marzo , pues de lo razonado se infiere que carecen de fundamento los reproches de inconstitucionalidad que se esgrimen frente a él. Con ser importante esta apreciación, no radica en ella la causa fundamental que impide el planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad solicitada, pues no puede olvidarse que para el planteamiento de la cuestión y la apertura del trámite al efecto dispuesto por el *artículo 35 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional* es preciso que el objeto de la consulta dirigida al Tribunal Constitucional sea una norma con rango de Ley, conforme a lo dispuesto en el *artículo 35.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional* - dado que, conforme al *artículo 6 de la Ley Orgánica del Poder Judicial* , los reglamentos inconstitucionales pueden y deben ser inaplicados por los tribunales ordinarios-, premisa que no se cumple en el supuesto que nos ocupa, pues se trata de un Real Decreto.

DECIMOTERCERO. - En atención a lo expuesto es procedente declarar no haber lugar al recurso de casación interpuesto y condenar en costas a la parte recurrente. Así lo impone el *artículo 139.2 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción contencioso-administrativa 29/1998, de 13 de julio* , cuando establece que en los grados o instancias sucesivas a la primera se impondrán al recurrente las costas si se desestima totalmente el recurso, dado que no se aprecia la concurrencia de circunstancias que justifiquen lo contrario. Si bien, la Sala haciendo uso de la facultad reconocida en el *apartado 3 del mismo artículo* , señala como cifra máxima de dichas costas por honorarios de letrado la de 240 euros, sin perjuicio de que pueda reclamar de su cliente los que resulten procedentes.

En fuerza de lo razonado, en nombre del Rey y por la potestad emanada del Pueblo que nos confiere la Constitución,

FALLAMOS

1. Que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación interpuesto por la representación procesal de D. Andrés contra la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid el 11 de septiembre de 2001 , cuyo fallo dice:

«Fallamos. Que desestimando el recurso interpuesto por D. Andrés , representado por el Procurador D. Julián Caballero Aguado, contra la actuación administrativa descrita en el fundamento de derecho primero de la presente resolución debemos declararla y la declaramos ajustada a derecho sin pronunciamiento alguno respecto de las costas procesales».

2. Declaramos firme la sentencia recurrida.

3. Condenamos en costas a la parte recurrente, en los términos que resultan del fundamento de derecho DECIMOTERCERO.

Hágase saber a las partes que contra esta sentencia no cabe recurso ordinario alguno.

Así por esta nuestra sentencia, , lo pronunciamos, mandamos y firmamos PUBLICACIÓN.- Leída y publicada ha sido la anterior sentencia por el Excmo. Sr. Magistrado Ponente Don Juan Antonio Xiol Ríos, estando la Sala celebrando audiencia pública en el día de la fecha de lo que como secretaria certifico.