



Roj: **STSJ CAT 4445/2025 - ECLI:ES:TSJCAT:2025:4445**

Id Cendoj: **08019330032025100278**

Órgano: **Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Barcelona**

Sección: **3**

Fecha: **14/07/2025**

Nº de Recurso: **300159/2018**

Nº de Resolución: **2711/2025**

Procedimiento: **Procedimiento ordinario**

Ponente: **JOSE ALBERTO MAGARIÑOS YANEZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Sala Contenciosa Administrativa Sección Tercera de Cataluña

Vía Laietana, 56, 2a planta - Barcelona - C.P.: 08003

TEL.: 933440030

FAX: 933440031

EMAIL: salacontenciosa3.tsj.barcelona@xij.gencat.cat

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 0664000093015918

Pagos por transferencia bancaria: IBAN ES55 0049 3569 9200 0500 1274.

Beneficiario: Sala Contenciosa Administrativa Sección Tercera de Cataluña

Concepto: 0664000093015918

N.I.G.: 0801933320180004050

N.º Sala TSJ: DEMAN - 300159/2018 - Procedimiento ordinario - 159/2018-K

-

Materia: Transportes

Parte recurrente/Solicitante/Ejecutante: COMISION NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA
(**CNMC**)

Procurador/a: Sonia Casasus Anel

Abogado/a:

Parte demandada/Ejecutado: SINDICATO DEL TAXI DE CATALUÑA (STAC), ASOCIACIÓN PROFESIONAL ÉLITE TAXI, ASOCIACIÓN NACIONAL DEL TAXI ("ANTAXI"), CONSEJO DEL **ÁREA METROPOLITANA** DE BARCELONA

Procurador/a: Jordi Fontquerni Bas, Olivia Garcia Garcia., Manuel Sanchez-Puelles Gonzalez Carvajal

Abogado/a: Marta Borràs Ribó

SENTENCIA N.º 2711/2025

Magistrados/Magistradas:

Francisco López Vázquez (Presidente) Héctor García Morago

José Alberto Magariños Yáñez Judit Cerzócimo Torres

Barcelona, a fecha de la última firma electrónica.

Ponente: Magistrado José Alberto Magariños Yáñez

LA SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA (SECCIÓN TERCERA) ha pronunciado la siguiente SENTENCIA en el Recurso ordinario número 159/2018, interpuesto por la Comisión Nacional de Mercados y la Competencia, representada por la procuradora Sra. Sonia Casasus Anel, siendo parte recurrida el Consejo del **Área Metropolitana** de Barcelona, defendida y representada por sus servicios jurídicos. Como partes codemandadas, han comparecido el Sindicato del Taxi de Cataluña STAC, representada por la procuradora Sra. Olivia García García; Asociación Profesional Elite Taxi, representada por el procurador Sr. Jordi Fontquerni Bas; y Asociación Nacional del Taxi de Madrid, representada por el procurador Sr. Manuel Sánchez-Puelles González Carvajal.

Versan los autos sobre transportes.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: La parte actora ha presentado recurso contencioso-administrativo frente al acuerdo de 26 de junio de 2018, de aprobación por el Consejo del **Área Metropolitana** de Barcelona del Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos hasta nueve plazas, que circulan íntegramente en el **área metropolitana** de Barcelona.

SEGUNDO: Acordada la incoación de los presentes autos, se les dio el cauce procesal previsto por la Ley de esta Jurisdicción, habiendo despachado las partes, llegado su momento y por su orden, los trámites conferidos de demanda y contestación, en cuyos escritos respectivos, de acuerdo con los hechos y fundamentos de derechos que constan en ellos, suplicaron respectivamente la anulación de los actos objeto del recurso y la desestimación de éste, en los términos que aparecen en ellos.

TERCERO: Tras la práctica de la prueba que fue propuesta y admitida en forma, tuvieron lugar las conclusiones. Finalmente, se señaló día y hora para votación y fallo.

CUARTO: En la sustanciación del presente procedimiento se han observado y cumplido las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO: Posición de la actora

La parte actora ha presentado recurso contencioso-administrativo frente al Acuerdo de 26 de junio de 2018, de aprobación por el Consejo del **Área Metropolitana** de Barcelona del Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos hasta nueve plazas, que circulan íntegramente en el **área metropolitana** de Barcelona.

Ya en sede de demanda, la misma actora comenzó con una exposición de la situación del sector y de su trayectoria en él, además de sobre el contexto normativo en el que se aprobó el reglamento recurrido y los antecedentes reseñables.

Como motivos de impugnación, desarrolló la existencia de tres tipos de restricciones injustificadas a la actividad de las VTC: las relativas a la exigencia de una licencia adicional; las que se refieren a la creación de un registro electrónico; y las atinentes a la exclusión de responsabilidad de la Administración por daños derivados de la no prestación de actividad.

Ya en el suplico, la actora incluyó su pretensión de declaración de nulidad del reglamento recurrido.

En sede de conclusiones, repitió sustancialmente los argumentos anteriormente expuestos.

SEGUNDO: Posición de la Administración demandada

La Administración demandada se opuso a la estimación de la demanda con el escrito y los argumentos que son de ver en la causa. Conviene resaltar las siguientes alegaciones, de entre las realizadas por la parte.

Sobre la competencia de la AMB, discute la competencia exclusiva del Estado al respecto. Entiende que no basta con la potencialidad supracomunitaria de los recorridos a realizar por los vehículos para hablar de que esos servicios necesitan habilitación en todo el territorio nacional. Estamos ante un transporte urbano y la competencia exclusiva la posee la Comunidad Autónoma. A modo de resumen sobre todo lo que expone al respecto, expresa lo siguiente:

« La competencia estatal del artículo 149.1.21 de la Constitución no desplaza la competencia de aquellas Comunidades Autónomas que hayan asumido como exclusiva la regulación de los transportes terrestres que discurran íntegramente por su territorio.

Los servicios VTC son fundamental y mayoritariamente urbanos con lo que también hay competencias de los entes locales y metropolitanos que deben ser respetadas.

Los servicios VTC no están regulados expresamente como tales en la normativa catalana pero mediante autointegración les corresponde la clasificación de transporte discrecional.

En la regulación autonómica se prevé de manera clara la existencia de una licencia municipal para los servicios urbanos de transporte con vehículos con capacidad máxima de cinco plazas, incluida la del conductor.

Las competencias de mi patrocinada no se limitan únicamente a las del artículo 14 de la Ley del AMB pues, justamente, en el artículo 13 se establece que le corresponden aquellas otras que le sean atribuidas por las Leyes».

Considera que es obligación de las licencias de tracto sucesivo adaptarse a la normativa, lo que se concreta, en el presente caso, en la obtención de una segunda autorización. Ello que puede considerarse una redelimitación (que no expropiación) del contenido patrimonial del derecho obtenido a través de la obtención del acto administrativo que no afecta al contenido esencial del derecho órgano ni genera derechos indemnizatorios.

Interpreta que la exigencia de autorización **metropolitana** cumple los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación. Reconoce que tanto la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, como la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, restringen mucho la posibilidad de limitar el acceso a una actividad y a su libre ejercicio mediante un régimen autorizador, pero admiten excepciones siempre que se respeten los principios de no discriminación, necesidad y proporcionalidad. En esa línea, resalta que el preámbulo del reglamento se justifica la exigencia de autorización y la limitación de su número en la salvaguardia de diversos fines de interés general, como son la garantía de una correcta ordenación del tráfico, la mejora de la movilidad de los vehículos, la utilización de un dominio público escaso y la protección del medio ambiente, que incita además en la salud. Expresa también que en el documento 5 del expediente administrativo consta informe técnico de movilidad e impacto ambiental, en el que se concluye la necesidad de regulación, pues en caso contrario se correría el peligro de saturación de las vías, imposibilidad de absorber las necesidades de estacionamiento, e incremento de contaminación atmosférica, entre otras.

Enfatiza también en la ausencia de discriminación alguna a los titulares de licencias VTC según el lugar de residencia o establecimiento del titular, y que la regulación no tiene por objetivo favorecer al sector del taxi. En esa línea, afirma que el IMET tiene entre sus funciones la gestión del servicio metropolitano del transporte de viajeros en automóviles ligeros con conductor, en los que se incluyen tanto el taxi como las VTC. Atribuir a la IMET la gestión conjunta de lo expresado atiende a evitar la creación de organismos duplicados, siempre regido por el principio de legalidad. Desmiente también que el IMET sea un operador ni que impida entrar en el mercado a competidores.

El resto de partes codemandadas se desarrollaron de la manera que es de ver en las actuaciones, en la solicitud de desestimación de la demanda de la actora.

En sede de conclusiones, las partes asimismo hicieron un sustancial resumen de los argumentos anteriormente expuestos.

Por otro lado, es de resaltar que, en escrito de 29 de julio de 2022, la Administración expresó que el reglamento recurrido había sido derogado por otro de 21 de mayo de 2019, aprobado por el mismo órgano que el anterior y publicado en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña de 14 de junio de 2019. A su entender, ello suponía la carencia sobrevenida de objeto ex artículo 22 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Asimismo, en virtud de providencia de 10 de junio de 2025 se dio traslado a las partes, en aplicación del artículo 33.2 LJCA sobre la posibilidad de que la AMB careciera de competencia para dicta la disposición recurrida.

TERCERO: Sobre la alegación de desaparición de objeto

Como hemos visto, la Administración solicitó el 29 de julio de 2022 el archivo de la causa por pérdida sobrevenida de objeto, en la deducción de que, desaparecida la vigencia del reglamento recurrido ya no existe causa ni problemática a resolver. Las diversas partes tuvieron ocasión de pronunciarse en el sentido que tuvieron por conveniente. Aun cuando por Providencia de 17 de octubre de 2022 se denegó el archivo en el momento solicitado, lo cierto es que no se llegó a resolver sobre ello en profundidad y definitivamente, aplazando la respuesta a este momento, en el que ya corresponde realizar un análisis más profundo del óbice procesal expuesto para decidir sobre el fondo.

Por su relevancia, conviene citar la sentencia del Tribunal Constitucional (Pleno), 148/2021, de 14 de julio, rec. 2054/2020, ECLI:ES:TC:2021:148, que, respecto de las leyes temporales, con argumentos igualmente

extrapolables al supuesto que nos ocupa, razona: «Es doctrina constante de este Tribunal que el recurso de inconstitucionalidad interpuesto contra normas de vigencia temporal limitada no pierde su objeto, de manera sobrevenida, por la sola circunstancia del transcurso del periodo durante el que aquéllas rigieron. La solución contraria implicaría abrir un inadmisibles ámbito de inmunidad del poder frente a la Constitución (en tal sentido, entre otras, SSTC 40/2016, de 3 de marzo, FJ 3; 27/2017, de 16 de febrero, FJ 2; 43/2017, de 27 de abril, FJ 2; 89/2019, de 2 de julio, FJ 2; y 90/2019, de 2 de julio, FJ 2)».

Además, compartiendo lo razonado en la Sentencia tanto el Tribunal Supremo 166/2017, de 6 de febrero, rec. 1397/2015, ECLI:ES:TS:2017:332, es cierto que la regla general en estos supuestos es que la derogación de la norma producirá la pérdida sobrevenida del objeto del procedimiento. Sin embargo, la jurisprudencia ha matizado el rigor de este criterio cuando: (i) la norma pueda aplicarse a supuestos posteriores a su pérdida de vigencia, esto es, la ultraactividad -tal y como sucede en el supuesto objeto de estudio-; (ii) se trate de sectores o situaciones susceptibles de frecuentes cambios normativos, pues de otra manera sería inviable el control jurisdiccional; (iii) o cuando la normativa posterior, en esencia, tenga un contenido idéntico, por lo que pueda entenderse que el recurrente continúa ostentando un interés en la anulación de la norma.

Pues bien, la normativa analizada, aun derogada, no se encuentra en sí misma agotada en sus efectos, pues sigue siendo de eventual aplicación a infinidad de supuestos que se encuentran *sub iudice*, por ser la vigente en el momento en que queda vinculada, en particular la solicitud de autorizaciones para arrendamiento de vehículos con conductor. Se trata de una situación en nada difícil de imaginar, dada la retroacción de actuaciones que, en diversos asuntos, ha acordado en sentencia tanto el Tribunal Supremo (STS 2922/2024, de 31 de mayo, rec. 8076/2022, ECLI:ES:TS:2024:2922) como este mismo Tribunal (STSJC 3728/2024, de noviembre, rec. ap. 52/2022, sin registro adicional actual). A lo anterior debe unirse el conocimiento de la Sala de que diversos Juzgados Contencioso-administrativos de Barcelona han optado por acordar la suspensión de diversos procedimientos hasta que se resuelvan los recursos de esta línea.

Es por ello, que debe desestimarse la cuestión procesal planteada y continuar con el análisis de fondo.

CUARTO: Contexto de la actividad en el transporte de viajeros por VTC y taxis. Posición de la Sala en la resolución de la causa

1. Resulta interesante, antes de abordar de lleno los motivos esgrimidos por las partes, añadir algo de contexto a la problemática de la que trae causa el presente procedimiento. Para ello, haremos cita de la Sentencia del Tribunal Constitucional 112/2024, de 10 de septiembre, cuestión de inconst. 3263/2023, ECLI:ES:TC:2024:112, que simplícidamente aporta la fotografía de la situación, aun cuando haga alusión puntual a alguna norma posterior a las que deban ser analizadas aquí:

«En el ordenamiento jurídico español coexisten dos modalidades de transporte discrecional de pasajeros en vehículos de turismo: los taxis y los vehículos de turismo con conductor (en adelante, VTC). Aunque ambas modalidades realizan el mismo servicio, el transporte personalizado de pasajeros en el momento y con el origen y destino decididos por estos, cada una de ellas está sometida a un régimen jurídico diferenciado. En ambos casos los aspectos esenciales de su regulación están contenidos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, y en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres.

Así lo ha señalado la STC 88/2024, de 5 de junio , FJ 7, al resaltar que «el arrendamiento de vehículos con conductor y el taxi son dos medios de transporte que coinciden en el mismo segmento de transporte urbano discrecional de viajeros pero que en el ordenamiento jurídico español son modalidades diferentes. El diferente régimen jurídico entre ambas modalidades de transporte se establece en la Ley de ordenación de los transportes terrestres, que diferencia entre el transporte de viajeros en vehículos de turismo y el arrendamiento de vehículos con conductor (artículos 91 y 99). Entre estas diferencias se encuentra la consideración del transporte de viajeros como servicio de interés público. Conforme a lo dispuesto en el artículo 151 del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio , anteriormente citado, 'el transporte de viajeros en taxi, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas para establecer otra regulación, tiene la consideración de servicio de interés público', lo que comporta, como establece el citado precepto, que 'los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas que se lleven a cabo por las administraciones competentes deberán garantizar la prestación de un servicio de calidad para todos los usuarios, no discriminatorio y con una cobertura de prestación suficiente en todo el territorio, mediante la adopción de las medidas que determinen y delimiten la naturaleza, duración y alcance de las obligaciones correspondientes'. Dicho carácter de servicio de interés público, propio del taxi, no concurre en la modalidad de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor».

Esa naturaleza de «servicio público de interés general» que se predica del taxi exige su prestación en determinadas condiciones de calidad y universalidad, sin posibilidad de elegir por criterios comerciales la prestación de unos servicios y rechazar otros, con garantía de un determinado precio que se refleja en la fijación

de sus tarifas. También se manifiesta en la contingentación de licencias de modo que hay un *numerus clausus* de ellas, en la determinación del equipamiento y la homologación de sus vehículos y en la exigencia de una particular capacitación profesional de sus conductores, entre otros aspectos. El carácter de servicio público de interés general, propio del taxi, no concurre en la modalidad de VTC, cuya regulación es diferente, al estar esencialmente sometida a libre iniciativa privada, previa la correspondiente autorización administrativa (art. 91 de la Ley de ordenación de los transportes terrestres: LOTT). Además, los VTC tienen libertad para establecer los precios y no están sometidos a la obligación de prestar el servicio, si bien el servicio de transporte que ofrecen debe precontratarse por el cliente antes de su prestación.

La conclusión de lo anterior es que en nuestro país coexisten dos regulaciones diferentes para sendas actividades empresariales que prestan el servicio de transporte mediante vehículos de turismo, lo que, a su vez, comporta la posibilidad de establecer diferentes condiciones de ejercicio de la actividad. Así, a los efectos que aquí interesa, taxis y VTC son dos modalidades de transporte que interactúan en un mismo segmento del mercado y, en cuanto tales, están sujetos a regulación, si bien hay algunas diferencias significativas, como, por ejemplo: (i) solo los taxis pueden tomar pasajeros directamente en la calle o en paradas, por lo que los VTC únicamente pueden operar en el segmento de la precontratación, prohibiendo además que puedan circular por las vías públicas en busca de clientes o la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente (art. 182.1 del Reglamento de la LOTT y; en el mismo sentido, art. 74 ter.2 de la Ley balear 4/2014) y (ii) las tarifas de los VTC no están reguladas, ni tampoco sus condiciones de servicio, tales como los horarios o los calendarios durante los cuales pueden desarrollar su actividad.

De ello resulta que la actividad de los VTC se restringe a uno solo de los tres segmentos en los que se puede subdividir el mercado del transporte urbano mediante vehículos con conductor como es de la previa contratación, excluyendo la parada en la vía pública y la contratación del vehículo en circulación. [...]

4. Doctrina constitucional sobre la libertad de empresa garantizada por el art. 38 CE .

La doctrina constitucional sobre el art. 38 CE ha sido compendiada en la STC 7/2023, de 21 de febrero , FJ 6, al que ahora procede remitirse.

A los efectos que aquí interesan basta con señalar que el derecho a la libertad de empresa que reconoce el art. 38 CE incluye como una de sus vertientes fundamentales no solo la libertad para crear una empresa y actuar en el mercado, sino también, la libertad para fijar los objetivos y planificar la actividad de esa empresa en atención a los recursos y a las condiciones del mercado (STC 35/2016, de 3 de marzo , FJ 3); en suma, ampara «el iniciar y sostener en libertad la actividad empresarial» (STC 83/1984, de 24 de julio , FJ 3, reiterada entre otras en SSTC 135/2012, de 19 de junio, FJ 5 ; 35/2016, de 3 de marzo, FJ 3 , y 112/2006, de 5 de abril , FJ 8).

Igualmente la doctrina constitucional ha señalado que la libertad de empresa, como los restantes derechos, no es absoluta y puede someterse a medidas restrictivas o limitativas, por lo tanto «su vigencia no resulta comprometida por el hecho de que existan limitaciones a su ejercicio derivadas de las 'reglas que disciplinen, proporcionada y razonablemente, el mercado' [...] [p]orque del art. 38 CE no puede derivarse sin más 'el derecho a acometer cualquier empresa' o a ejercerla sin traba ni limitación de ningún tipo, 'sino solo el derecho de iniciar y sostener en libertad la actividad empresarial, cuyo ejercicio está disciplinado por normas de muy distinto orden' [...] o lo que es lo mismo, a ejercer esa actividad 'con plena sujeción a la normativa sobre ordenación del mercado y de la actividad económica general'» (STC 35/2016 , FJ 3).

El derecho a la libertad de empresa se ejerce, por tanto, dentro de un marco general configurado por las reglas establecidas por el legislador, pero ha de distinguirse entre aquellas reglas o restricciones que limitan el acceso a la actividad y aquellas que limitan su desarrollo o ejercicio.

Cuando se trate de regulaciones que pueden afectar al acceso al mercado, al comienzo en el ejercicio de la actividad, es preciso efectuar «un juicio de proporcionalidad, en el que, además del objetivo que al establecerla se persigue y comprobando la legitimidad constitucional del mismo, se verifique también la relación de causalidad y necesidad que con él debe guardar la prohibición en cuanto medio ordenado para hacerlo posible.» (STC 66/1991, de 22 de marzo , FJ 2, por todas).

Sin embargo, en el caso de regulaciones que afectan al ejercicio de una actividad empresarial, sin afectar al propio acceso a la misma, como ocurre en este caso, el canon de constitucionalidad empleado por la doctrina de este tribunal es en parte diferente, en cuanto a que las condiciones que se establezcan deben ajustarse a un canon de razonabilidad en el sentido de que respondan a un objetivo constitucionalmente legítimo y sean idóneas o adecuadas para conseguirlo, sin que su intensidad llegue al punto de suponer un impedimento práctico del libre ejercicio de la actividad económica. Así, el derecho a la libertad de empresa reconocido en el art. 38 CE «supone la exigencia de que las regulaciones públicas que afectan, como el caso del precepto impugnado, al ejercicio de una actividad empresarial, sean adecuadas para promover un objetivo considerado constitucionalmente legítimo

y que las limitaciones que tales regulaciones impongan sobre el libre ejercicio de una actividad económica no conlleven, debido a su intensidad, una privación del referido derecho» (STC 89/2017, de 4 de julio , FJ 14). En relación con esta última exigencia, el control que puede ejercer el Tribunal es meramente negativo y se reduce a constatar que la medida restrictiva no comporta una limitación del derecho a la libertad de empresa que pueda determinar o tener como consecuencia un impedimento práctico de su ejercicio.

Son estos extremos los que corresponde examinar al Tribunal cuando tiene que analizar si la limitación que impone el legislador al derecho a la libertad de empresa es acorde con su contenido esencial. Como decimos el Tribunal no puede trasvasar los parámetros de control señalados, pues ello supondría fiscalizar la oportunidad de una concreta elección del legislador, que representa la plasmación de una legítima opción política (STC 103/2018, de 4 de octubre , FJ 8, y las que cita)».

A ello se ha de añadir que, junto a la habitual sumisión del tribunal sentenciador a los motivos esgrimidos por las partes y a la prueba propuesta y desplegada en el procedimiento, nos encontramos ante una materia que ha ido sufriendo diversos cambios legislativos en los últimos años, los cuales repercuten en que las posibles respuestas a los diferentes asuntos, pues generan marcos normativos de resolución temporal no estrictamente uniformes.

2.La aportación de contexto debe enriquecerse con la mención de que no es este el primer asunto de la línea que constituye la impugnación del reglamento recurrido del que conoce este Tribunal, sino que viene precedido de un conjunto de sentencias en los últimos meses, cuya primera es la dictada el 26 de noviembre de 2024, en el marco del Recurso ordinario 136/2018, en el cual ya fue tratada la materia y de manera más amplia que en la presente resolución, dado que allí se planteaban más motivos de impugnación.

QUINTO: Sobre la competencia de la AMB para el dictado de la disposición general recurrida

1.El artículo 149.1.21 de la Constitución establece que es competencia exclusiva del Estado «ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor...».

El Estatuto de Autonomía de Cataluña, Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, determinó en su artículo 169.1 que «corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña, con independencia de la titularidad de la infraestructura. Esta competencia incluye en todo caso: a) La regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de los servicios y las actividades; b) la regulación de la intervención administrativa para el ejercicio de las actividades de transporte; y c) la regulación del transporte urbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo». Y el artículo 84.2.h) atribuye a los gobiernos locales competencias en «la circulación y los servicios de movilidad y la gestión del transporte de viajeros municipal».

La Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, 7/1985, de 2 de abril, también tiene una previsión próxima, al afirmar en su artículo 25.2 -versión aplicable al momento de los hechos-: «El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: [...] g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano».

El artículo 14.B Ley 31/2010, de 3 de agosto, del **Área Metropolitana** de Barcelona, atribuía a esta las siguientes competencias:

«Las competencias y servicios de titularidad del **Área Metropolitana** de Barcelona en materia de transporte urbano, que comprende los diferentes servicios que discurren íntegramente por el ámbito metropolitano, y en materia de movilidad, en el marco de lo que establece la normativa sectorial de aplicación, son los siguientes:

a) El transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie, salvo el sistema tranviario que integra el sistema ferroviario de Cataluña. El ámbito del **Área Metropolitana** de Barcelona es un **área** de gestión unitaria del transporte, de modo que el transporte es urbano si transcurre íntegramente en el **área**. [...]

c) La ordenación e intervención administrativa del servicio de taxi. [...]

No se refleja en el citado artículo 14.B facultad para la regulación adicional sobre las VTC, siendo que no se considera consistente la alegación de que las alusiones del precepto al taxi deban ser interpretadas como genéricas y omnicomprensivas, de cualquier servicio de transporte de viajeros con conductor, incluyendo las VTC, en lo referente a *ordenación e intervención administrativa*. Es por ello que, efectivamente, consideramos que se excede en su competencia la Administración demandada en el dictado del reglamento recurrido, siempre de acuerdo con el marco normativo que le era aplicable.

Ello supone la nulidad de pleno derecho del total de la disposición general, toda vez que es la sanción que aparea el artículo 47.1.b) de la LPAC a los actos dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio, como sucede en este caso.

2.No podemos entender, por otro lado, que la aprobación posterior del Real Decreto-Ley 13/2018, de modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor; ni la formulada en el artículo 14.B analizado de la Ley 31/2010 por el Decreto-ley 4/2019, de 29 de enero conlleven ningún tipo de convalidación o "sanación" respecto de la falta de competencia para su aprobación en el momento en que esta fue realizada. No en vano la LPAC reserva la convalidación como institución a la aplicación en actos anulables en su artículo 52, pero nunca para la nulidad radical, única que se genera en virtud de los vicios referidos respecto de disposiciones generales, según el artículo 47.2 LPAC.

No corresponde, más allá de lo expresado, por consiguiente, un mayor análisis del efecto que sobre el marco competencial en esta materia reguladora pudiera haber generado *a posteriori* los mencionados Reales Decreto-Ley, pues ni aun cuando ese cambio hubiese ocurrido, no estaría afectando a la validez de la disposición recurrida.

La apreciación del motivo ya desarrollado, hace innecesaria la valoración del resto expresado en la demanda, en el presente caso.

SEXTO: Costas

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 139.2, último inciso, de la LJCA, dada la existencia de dudas razonables de hecho y derecho, no corresponde condenar en costas a ninguna de las partes.

VISTOS los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación.

FALLAMOS

En atención a todo lo expuesto, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección Tercera) ha decidido:

1º. ESTIMAR el Recurso ordinario número 159/2018, interpuesto por la Comisión Nacional de Mercados y la Competencia, siendo parte recurrida el Consejo del **Área Metropolitana** de Barcelona, Sindicato del Taxi de Cataluña STAC, Asociación Profesional Elite Taxi y Asociación Nacional del Taxi de Madrid.

2º. En consecuencia, SE ANULA -nulidad de pleno derecho- la totalidad del Acuerdo de 26 de junio de 2018, de aprobación por el Consejo del Área Metropolitana de Barcelona, de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona de 9 de julio de 2018.

3º. Firme que sea la presente sentencia, procédase por la Administración a su publicación, en el plazo de diez días, en el mismo instrumento oficial en el que lo fue la disposición general anulada.

4º. Sin condena en costas.

Notifíquese la presente resolución a la parte apelada en la forma prevenida por la Ley, llevándose testimonio de ella a los autos principales.

Contra la sentencia podrá interponerse recurso de casación, que deberá prepararse ante ésta nuestra Sala y Sección en un plazo máximo de treinta días hábiles a contar desde el siguiente hábil al de la recepción de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el art. 86 y siguientes de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa (LJCA), modificada en por la Ley Orgánica 7/2015, de 21 de julio.

A los anteriores efectos, deberá tenerse presente el Acuerdo de 19 de mayo de 2016, del Consejo General del Poder Judicial, por el que se publica el Acuerdo de 20 de abril de 2016, de la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo, de fijación de reglas sobre la extensión máxima y otras condiciones extrínsecas de los escritos procesales referidos al Recurso de Casación (BOE nº 162, de 6 de julio de 2016).

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

Lo acordamos y firmamos.

Los Magistrados :

Puede consultar el estado de su expediente en el **área** privada de sejudicial.gencat.cat

Los interesados quedan informados de que sus datos personales han sido incorporados al fichero de asuntos de esta Oficina Judicial, donde se conservarán con carácter de confidencial, bajo la salvaguarda y responsabilidad de la misma, dónde serán tratados con la máxima diligencia.

Quedan informados de que los datos contenidos en estos documentos son reservados o confidenciales y que el tratamiento que pueda hacerse de los mismos, queda sometido a la legalidad vigente.

Los datos personales que las partes conozcan a través del proceso deberán ser tratados por éstas de conformidad con la normativa general de protección de datos. Esta obligación incumbe a los profesionales que representan y asisten a las partes, así como a cualquier otro que intervenga en el procedimiento.

El uso ilegítimo de los mismos, podrá dar lugar a las responsabilidades establecidas legalmente.

En relación con el tratamiento de datos con fines jurisdiccionales, los derechos de información, acceso, rectificación, supresión, oposición y limitación se tramitarán conforme a las normas que resulten de aplicación en el proceso en que los datos fueron recabados. Estos derechos deberán ejercitarse ante el órgano judicial u oficina judicial en el que se tramita el procedimiento, y las peticiones deberán resolverse por quien tenga la competencia atribuida en la normativa orgánica y procesal.

Todo ello conforme a lo previsto en el Reglamento EU 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, en la Ley Orgánica 3/2018, de 6 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y en el Capítulo I Bis, del Título III del Libro III de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.