

**Juzgado de lo Contencioso-
Administrativo nº 10 de Madrid**

C/ Gran Vía, 19 , Planta 1 - 28013

45029730

NIG: 28.079.00.3-2016/0025605



(01) 31210977543

Procedimiento Ordinario 482/2016 ord2

Demandante/s: UNAUTO VTC

LETRADO D./Dña. JOSE ANDRES DIEZ HERRERA, CALLE: IBIZA, nº 35

Esc/Piso/Prta: 1ºB C.P.:28009 Madrid (Madrid)

Demandado/s: AYUNTAMIENTO DE MADRID

LETRADO DE CORPORACIÓN MUNICIPAL

ILTMA SRA.

MAGISTRADA:

D^{ra}. Eva María Bru Peral

S E N T E N C I A N º 317/2017

En la Villa de Madrid, a veinte de octubre de dos mil diecisiete, en autos seguidos en el PO 482/2016 a instancia de la mercantil UNAUTO VTC, representada y defendida por el Letrado D. José Andrés Díez Herrera, contra el Ayuntamiento de Madrid, sobre licencias administrativas, se dicta la presente sentencia con base en los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- Por la representación y defensa de la mercantil UNAUTO VTC se interpuso recurso contencioso-administrativo contra la Resolución del Ayuntamiento de Madrid que imposibilitaba la circulación de los vehículos de arrendamiento con conductor en la almendra central de Madrid por Decreto nº 888, de 27 de diciembre de 2016.

Segundo.- Una vez admitido a trámite, y recibido el expediente administrativo, se dio traslado del mismo a la parte actora para que formalizara la demanda, lo que realizó mediante escrito presentado con fecha de 8 de marzo de 2017, en el cual expuso los



hechos y sus correspondientes fundamentos de derecho, suplicando que se dicte sentencia en la que se declare la nulidad y/o anulabilidad, por ser contraria a derecho del Decreto nº 888, de 27 de diciembre de 2016 de la Delegada del Área de Gobierno, de Medio Ambiente, y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid por el que se adoptan en la ciudad de Madrid las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento previstas en el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de Alta Contaminación por dióxido de nitrógeno, aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de enero de 2016, en un determinado periodo temporal, en cuanto a las limitaciones y restricciones de circulación aplicadas al transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de dicho Decreto, e interesando se declare que los vehículos de arrendamiento con conductor pueden y podían circular en los mismos términos, y conforme a su propia normativa reguladora del servicio sin que pueda existir discriminación ni desigualdad con otros modos de transporte, con condena en costas.

Tercero.- A continuación se dio traslado al Letrado del Ayuntamiento de Madrid para la contestación a la demanda, lo que efectuó mediante escrito presentado en Decanato con fecha de 5 de abril de 2017 en que, tras la exposición de los hechos y de los correspondientes fundamentos de derecho, terminó suplicando que se dicte sentencia en la que se desestime de la demanda, confirmando la resolución recurrida.

Cuarto.- Mediante Auto de 22 de mayo de 2017 se procedió al recibimiento y admisión del proceso a prueba. Una vez practicada la que se consideró pertinente de las propuestas por las partes, y presentadas conclusiones por las partes sobre el presente procedimiento, quedó el recurso visto para sentencia, la cual se dicta cuando por turno corresponde siguiendo el orden de señalamientos al efecto.

La cuantía del recurso ha quedado fijada por Decreto de 6 de abril de 2017 en indeterminada.

FUNDAMENTOS DE DERECHO



Primero.- Se impugna el Decreto nº 888, de 27 de diciembre de 2016 de la Delegada del área de Gobierno, de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid por el que se adoptan en la ciudad de Madrid, las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento previstas en el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de Alta Contaminación por dióxido de nitrógeno, aprobadas por acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de enero de 2016, en lo relativo a su aplicación a los vehículos de arrendamiento con conductor.

Las pretensiones de las partes han sido expuestas anteriormente, dándose aquí por reproducidas.

Segundo.- Alega en su demanda la mercantil recurrente que la asociación profesional UNAUTO VTC (anteriormente denominada UNION NACIONAL DE AUTOTURISMOS) es la entidad mayoritaria a nivel nacional representativa del sector de arrendamiento de vehículos con conductor bajo autorizaciones de la clase VTC-N, y que se encuentra inscrita en el Registro de asociaciones empresariales del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, encontrándose la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor reconocida como transporte discrecional conforme al artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio y el artículo 180.1 del RD 1211/1990, de 28 de septiembre, rigiéndose específicamente los vehículos de arrendamiento con conductor por la normativa estatal que figura en los artículos 180 al 182 del RD 1211/1990, de 28 de septiembre, así como Orden FOM 36/2008, de 9 de enero. Asimismo señala que los vehículos de las empresas de arrendamiento con conductor, como actividad de transporte de viajeros, tienen autorización administrativa (una vez solicitada) para circular por las Áreas de Prioridad Residencial de la ciudad de Madrid, pudiendo circular tanto para recogida, transporte y bajada de viajeros, pudiendo prestar tanto servicios urbanos como interurbanos.

Pese a esta normativa regulatoria, la parte recurrente considera que se ha restringido indebidamente la circulación de estos vehículos en el Decreto impugnado, habiendo además tratado de forma desigual a estos vehículos con los taxis, no afectados por la prohibición, por cuanto a los vehículos auto-taxis se les permite en aplicación del nivel 3 la circulación libre, ya que no existe prohibición o limitación (es una recomendación), pero sin embargo, al arrendamiento de vehículos con conductor, que es un transporte de



viajeros, no se le trata de manera igual que al taxi, hasta el punto de que no sólo no puede circular sin ocupación cuando sí lo permite su norma reguladora (artículo 182.11 del RD 1211/1990, de 28 de septiembre), sino que si se estaciona en una zona del SER con su conductor dentro del vehículo (nivel 2 también aplicable junto al nivel 3) no podría posteriormente circular por el interior de la almendra central de la ciudad de Madrid a recoger viajeros previamente concertados, máxime cuando los vehículos de arrendamiento con conductor tienen en la Ordenanza de Movilidad a la que se remite el Decreto impugnado el mismo trato que los auto-taxis.

Además alega que el Decreto recurrido infringe los principios de necesidad y proporcionalidad de la medida restrictiva de acceso y circulación a los vehículos de arrendamiento con conductor en igualdad de condiciones que otros transportes de viajeros discrecionales como los auto-taxis, habida cuenta que es transporte de viajeros discrecional en vehículos de turismo, algo que afecta igualmente como veremos a la Ley de Garantía de Unidad de Mercado, Ley 20/2013, de 9 de diciembre, y Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, sin que pueda darse valor a lo dispuesto por el Ayuntamiento sobre la medida restrictiva cuando el núcleo no es la limitación del tráfico, sino la prohibición de circulación al transporte de viajeros en arrendamiento de vehículos con conductor.

Asimismo manifiesta que la legislación determinante en materia de contaminación no es la del Ayuntamiento sino la europea, y en este punto no cabe acogerse a este tipo de medidas para permitir a los taxis en detrimento de las VTC's cuando la normativa anticontaminante de los vehículos viene impuesta para todos por Europa, considerando que la medida restrictiva a este modo de transporte de viajeros no es proporcional ni justificada.

Tercero.- Por el contrario, el Letrado del Ayuntamiento de Madrid alega que no concurre la infracción del principio de igualdad respecto al servicio de taxi y la infracción del derecho a la competencia en igualdad de condiciones, por cuanto el régimen jurídico aplicable y las condiciones de prestación del servicio de ambos títulos no es idéntico, manifestando asimismo que el Decreto recurrido ha sido adoptado por órgano competente, siguiendo el procedimiento legalmente establecido, y con pleno respeto al principio de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses por parte



del Ayuntamiento de Madrid, en función de las competencias legales que tiene atribuidas.

En su contestación el Letrado Consistorial, de conformidad con el Informe emitido por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, obrante a los folios 23 a 30 EA, sostiene que el que el Decreto recurrido limite el acceso o restricción a la circulación de los vehículos de arrendamiento con conductor (cuyas autorizaciones la expide la Comunidad Autónoma por delegación de facultades del Estado en virtud de la LO 5/1987, de 30 de julio), en beneficio del sector del taxi (cuya regulación la ejecuta el municipio siguiendo la legislación autonómica madrileña aunque con bastante autonomía) que si se les deja, restringiendo la competencia (por ejemplo en las contrataciones telemáticas y telefónicas que no podrían hacer), perdiendo clientela y servicios (máxime en época navideña), alterando el mercado del transporte de viajeros, y afectando al interés general ya que los ciudadanos no sólo no podrían utilizarlos en estas zonas, sino que, los que actualmente los utilizan dejarían de hacerlo, siendo además la herramienta de trabajo y sustento de muchas familias”, por las siguientes razones: “Como consideración previa, nótese que la prestación del servicio de transporte discrecional urbano de viajeros en vehículos tipo turismo, requiere un título habilitante que puede adoptar una de las siguientes formas: Licencia de Autotaxi y Autorización de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC). La licencia de autotaxi y la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor presentan las siguientes características comunes:

- Actividad sujeta a autorización administrativa previa.
- Es un transporte discrecional de viajeros, no sujeto a itinerario, calendario ni horario prefijado.
- Es un transporte público, a cambio de precio.
- Se realiza en vehículos tipo turismo.
- Es una actividad privada de interés público: Tiene una trascendencia especial para la colectividad afectando a las necesidades de movilidad de los usuarios, a sus derechos como consumidores y por ello existe un interés o utilidad pública en esta actividad pública que justifica la intervención, tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad, sometida al régimen de autorización previa.

Pese a ello considera que el diseño histórico del servicio del taxi, que ha ido evolucionando en muchas de sus facetas, caracterizan su singularidad frente a otros



modos de transporte, especialmente a las autorizaciones de arrendamiento con conductor (VTCs). El régimen jurídico aplicable y las condiciones de prestación del servicio de ambos títulos presentan diferencias tanto en su regulación y características (Autorización previa, otorgamiento de nuevas licencias y transmisión en los términos previstos en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, número limitado de operadores, reglas de ordenación del servicio, ámbito territorial de prestación, contratación, sujeción tarifaria para los taxis, vehículos, garantía del servicio a los usuarios) por lo que concluye que el taxi y las VTCs no son asimilables en cuanto a su regulación ni condiciones de prestación del servicio, que los vehículos autotaxi están sometidos a un régimen de limitación de emisiones contaminantes y de antigüedad máxima del vehículo, que los VTCs no tienen que cumplir, y que de hecho no cumplen, salvo aquellos vehículos VTC que son propulsados por energía eléctrica (vehículos cero emisiones) o por combustibles alternativos (vehículos ECO); estos vehículos VTC cero emisiones o ECO, están expresamente excluidos de la prohibición de circulación del 50%, según terminación par o impar de su matrícula, cuando se alcanza el escenario 3 previsto en el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, gracias a sus menores emisiones; que los VTC pueden optar con libertad por modelos de vehículos que sean ECO o CERO sin necesidad de autorización previa municipal que sí es exigible, por el contrario, para la utilización de un vehículo como autotaxi.

En cuanto a la garantía de Unidad de Mercado, el Letrado demandado señala que con base en las singularidades constitucionales y legales de la ciudad de Madrid, y en las expuestas en la propia Exposición de Motivos del Decreto nº 888, de 27 de diciembre de 2016, objeto de impugnación, en modo alguno las medidas adoptadas en el mismo comprometen el principio de unidad de mercado en el territorio nacional, ni la libre circulación de bienes y servicios y el establecimiento de los operadores económicos, ni el principio de igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica.

Cuarto.- Planteados en estos términos el presente recurso, debe precisarse que el objeto de este recurso no es determinar las diferencias existentes en el régimen jurídico y en las condiciones de prestación del servicio entre el vehículo autotaxi y los vehículos con autorización de arrendamiento de vehículos con conductor, sino si está justificado



el diferente trato dado a ambas clases de transportes en el Decreto impugnado en cuanto a las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento de acuerdo con el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de Alta Contaminación por dióxido de nitrógeno.

Para ello ha de partirse de la normativa que el propio Decreto recurrido cita y que le sirve de fundamento, siendo la principal la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, ley que busca prevenir, vigilar y reducir la contaminación atmosférica para evitar, o al menos aminorar, los daños que puedan derivarse para las personas, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza, todo ello informado, entre otros, por los esta ley se basará en los principios de cautela y acción preventiva. Con este objetivo la Ley faculta a las entidades locales para ejercer aquellas competencias en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera que tengan atribuidas en el ámbito de su legislación específica, así como aquellas otras que les sean atribuidas en el marco de la legislación básica del Estado y de la legislación de las comunidades autónomas en esta materia, debiendo, para ello, en el ámbito de sus competencias, adaptar las ordenanzas y el planeamiento urbanístico, lo que incluye la zonificación del territorio según los niveles de contaminantes, y la adopción de medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo, entre otras posibles, restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, en concreto y para los municipios con población superior a 100.000 habitantes, como es el caso de Madrid, deben adoptar planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica.

En este punto el Ayuntamiento de Madrid aprobó el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno que, en lo que aquí interesa, tras zonificar y establecer distintos escenarios con distintos niveles de actuación en función de las concentraciones de dióxido de nitrógeno que se registren en las estaciones existentes a tal efecto, regula cuatro escenarios y sus medidas en el siguiente sentido:

ESCENARIO 1: 1 día con superación del nivel de preaviso. Las actuaciones son:

1. Medidas Informativas 1
2. Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos
3. Medidas de Promoción del Transporte Público.



ESCENARIO 2: 2 días consecutivos con superación del nivel de preaviso ó 1 día con superación del nivel de aviso. Las actuaciones:

1. Medidas Informativas 1 y 2
2. Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos
3. Prohibición del estacionamiento de vehículos en las plazas y horario del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en el interior de la M-30
4. Medidas de Promoción del Transporte Público.

ESCENARIO 3: 2 días consecutivos con superación del nivel de aviso. Las actuaciones son:

1. Medidas Informativas 1 y 2
2. Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos
3. Prohibición del estacionamiento de vehículos en las plazas y horario del SER en el interior de la M-30
4. Restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50% de todos los vehículos
5. Medidas de Promoción del Transporte Público
6. Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto Ecotaxis y Eurotaxis, en el interior de la almendra central (área interior de la M-30), pudiendo estos vehículos estacionar en las plazas azules del SER, además de en sus paradas habituales, a la espera de viajeros.

ESCENARIO 4: 3 días consecutivos de nivel de aviso o 1 día de nivel de alerta. Las actuaciones son:

1. Medidas Informativas 1 y 2
2. Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos
3. Prohibición del estacionamiento de vehículos en las plazas y horario del SER en el interior de la M-30
4. Restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50% de todos los vehículos
5. Restricción de la circulación por la M-30 del 50% de todos los vehículos
6. Restricción de la circulación de taxis libres, excepto Ecotaxis y Eurotaxis, en el interior de la almendra central (área interior de la M-30)
7. Medidas de Promoción del Transporte Público



De las anteriores medidas claramente se desprende que según los niveles de contaminación aumentan, se van incorporando medidas cada vez más restrictivas para lograr el restablecimiento de los niveles de calidad del aire. Ahora bien, en la adopción de estas medidas debe tenerse siempre presente su excepcionalidad, limitación material y temporal, publicidad y garantías en su declaración, toda vez que su objetivo, de acuerdo con la Ley, es lograr reducir la contaminación atmosférica dentro de un proceso presidido por la coherencia, transparencia, comparabilidad y confianza en todo el proceso.

Quinto.- Sentado lo anterior, en el Decreto impugnado se limitan las restricciones respecto del Protocolo adoptado el 21 de enero de 2016 al permitir determinadas excepciones, en lo que aquí interesa, para el escenario 2 se permite el estacionamiento en el interior de la M-30, en horario SER, de los autotaxis que estén de servicio y su conductor esté presente y los vehículos de alquiler de servicio público de alquiler de servicio público con conductor, en idénticas condiciones, y para el escenario 3 tras enumerarse las excepciones a las restricciones de circulación, sin incluir ni autotaxi ni vehículos de alquiler de servicio público de alquiler de servicio público con conductor, se añade un punto segundo en donde se dice: *“Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto ecotaxis y eurotaxis, en el interior de la almendra central (área interior de la M-30), pudiendo estos vehículos estacionar en las plazas azules del SER, además de en sus paradas habituales, a la espera de viajeros”*. Por último, para el escenario 4, para los taxis se definen las siguientes medidas: *“2) Se restringe la circulación de taxis libres en el interior de la almendra central (área interior de la M-30), excepto Ecotaxis y Eurotaxis.*

Los vehículos autotaxi, que no pertenezcan a las categorías excepcionadas, no podrán circular en vacío para captar clientes. Si acceden o salen de la zona de restricción del interior de la M30, sin prestar ningún servicio contratado y en vacío, deberán llevar tanto el taxímetro como el módulo luminoso apagado y no podrán captar viajeros.

Los vehículos autotaxi sin pasajeros que atiendan servicios contratados a través de radioemisoras o medios telemáticos con origen o destino a la almendra central solo podrán circular en posición de ocupado, exhibiendo en el módulo luminoso la tarifa que corresponda y con la luz verde apagada.



Aquellos vehículos autotaxi, que no pertenezcan a las categorías excepcionadas, que deseen captar viajeros en el interior de la almendra central deberán permanecer estacionados, a la espera de viajeros, con la luz verde encendida.

Durante la aplicación de esta medida, los lugares de espera habilitados para captar viajeros serán, además de las paradas de taxi habituales, los espacios libres de las plazas azules del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)”.

De las medidas adoptadas por el Decreto se aprecia, como primera aproximación, la especial atención que ha prestado el Ayuntamiento a los taxis, y como segunda la también atención, en consonancia con su auge económico y social, al alquiler de vehículos de conductor, y si esto es así es porque ambos son un medio de transporte público y urbano de viajeros en vehículo de turismo; de hecho la similitud de servicios que se prestan por ambos se aprecia incluso en la propia denominación que al taxi se daba en anteriores ordenanzas, así la Ordenanza Reguladora del Servicio de Vehículos de Alquiler con Aparato Taxímetro de 27 de junio de 1980, y en las modificaciones introducidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre y por la Ley 9/2013, de 4 de julio.

Partiendo de esta similitud de servicios, debe señalarse que el Ayuntamiento en su contestación a la demanda confunde y mezcla servicios con tipos de vehículos, en especial los “no contaminantes”, por cuanto una cosa es el servicio de transporte realizado a través de taxis o del alquiler de vehículos con conductor, y otra cosa son los vehículos “eco”, por cuanto que los vehículos no contaminantes pueden prestar el servicio de transporte tanto con la modalidad de taxis, lo que llama el Ayuntamiento ecotaxi, como a través del alquiler de vehículos con conductor. Sentado lo anterior, y desestimando con ello las alegaciones del Letrado Consistorial en ese sentido, lo prioritario en el Decreto impugnado debe ser restablecer la calidad del aire, siendo ésta la única justificación de las medidas restrictivas, de ahí también que en el escenario 4 no se restrinja la circulación de ecotaxis, y siendo esto así, admitiéndose excepciones por el Ayuntamiento, estando dentro de esas excepciones los taxis, y habiéndose equiparado los mismos a los en el escenario 2, no se alcanza a comprender porqué esa igualdad de trato desaparece en los escenarios 3 y 4 cuando los principios que en este caso, como en toda limitación de derechos, deben regir la actuación administrativa son los de excepcionalidad, proporcionalidad, necesidad y mínima intervención, y la propia Ley en su exposición de motivos viene a equiparar el ejercicio de las actividades



desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor, regidas ambas por autorización y la garantía de concurrencia competitiva. Además, la prioridad deber ser eliminar a los vehículos más contaminantes, tal y como reconoce el Ayuntamiento cuando en el escenario 4 permite circular a los ecotaxis, en lógico seguimiento de la normativa de la Unión Europea, Euro 5 y Euro 6, en materia anticontaminante para todos vehículos, y cuando el RD 1211/1990, de 28 de septiembre, artículo 181, establece para los vehículos de alquiler con conductor limitaciones de antigüedad, fomentando el uso de combustibles alternativos.

Siendo esto así, no apreciándose diferencias, a los efectos contaminantes aquí debatidos, en el servicio público de transporte que prestan los taxis y los vehículos de alquiler con conductor, no están justificadas las diferencias de trato que se contienen en el Decreto de 27 de diciembre de 2016.

En consecuencia, por todo lo expuesto, procede estimar el presente recurso contencioso-administrativo declarando la nulidad del Decreto nº 888, de 27 de diciembre de 2016 de la Delegada del Área de Gobierno, de Medio Ambiente, y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid por el que se adoptan en la ciudad de Madrid las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento previstas en el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de Alta Contaminación por dióxido de nitrógeno, aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de enero de 2016, en un determinado periodo temporal, en cuanto a las limitaciones y restricciones de circulación aplicadas al transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de dicho Decreto, declarando, a estos efectos de prevención de la contaminación por dióxido de nitrógeno, que los vehículos de arrendamiento con conductor pueden circular en las mismas condiciones que el servicio de taxi realizado en automóviles de turismo con aparato taxímetro.

Sexto.- Conforme a lo dispuesto en el artículo 139 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, procede formular expresa imposición de costas.

VISTOS los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,
FALLO



Que debo estimar y estimo el recurso contencioso-administrativo 482/2016 interpuesto por la representación y defensa de la mercantil contra el Decreto nº 888, de 27 de diciembre de 2016 de la Delegada del Área de Gobierno, de Medio Ambiente, y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid por el que se adoptan en la ciudad de Madrid las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento previstas en el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de Alta Contaminación por dióxido de nitrógeno, aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de enero de 2016, en un determinado periodo temporal, en cuanto a las limitaciones y restricciones de circulación aplicadas al transporte de viajeros de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de dicho Decreto, declarando, a estos efectos de prevención de la contaminación por dióxido de nitrógeno, que los vehículos de arrendamiento con conductor pueden circular en las mismas condiciones que el servicio de taxi realizado en automóviles de turismo con aparato taxímetro. Con condena en costas.

Así por esta sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

Notifíquese en debida forma esta Sentencia a las partes, haciéndoles saber que contra la misma puede interponerse en este Juzgado, recurso de apelación según los términos de los arts. 81 y ss. de la LJCA 29/1998 ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Llévese el original de la presente sentencia al libro correspondiente, dejando testimonio de la misma en las actuaciones.

Publicación.- Leída y publicada fue la anterior Sentencia en el día de su fecha, es entregada en esta Secretaría para su notificación. Se incluye el original de esta resolución en el libro de Sentencias, poniendo en los Autos certificación literal de la misma de lo que doy fe.



Este documento es una copia auténtica del documento Sentencia estimatoria firmado electrónicamente por EVA MARIA BRU PERAL, ANDRES RODRIGUEZ DEL PORTILLO