

Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Sexta, nº 392/2025, de 10/07/2025, Rec 1026/2022

📄 **Orden:** Administrativo

📅 **Fecha:** 10 de Julio de 2025

🏛️ **Tribunal:** Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Sexta

👤 **Ponente:** CRISTINA CONCEPCION CADENAS CORTINA

📌 **Nº de sentencia:** 392/2025

📌 **Núm. Cendoj:** 28079330062025100396

📌 **Núm. Ecli:** ES:TSJM:2025:9365

📌 **Núm. Roj:** STSJ M 9365:2025

Encabezamiento

Tribunal Superior de Justicia de Madrid

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Sexta

C/ General Castaños, 1 , Planta Baja - 28004

33009710

NIG:28.079.00.3-2022/0071824

Procedimiento Ordinario 1026/2022

Demandante:MOOVE CARS ANDALUCIA S.L.U.

PROCURADOR D./Dña. VICTORIO VENTURINI MEDINA

Demandado:MINISTERIO DE TRANSPORTES MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Sr. ABOGADO DEL ESTADO

SENTENCIA Nº 392/2025

Presidente:

Dña. CRISTINA CADENAS CORTINA

Magistrados:

D. RAMÓN FERNÁNDEZ FLOREZ

D.JOSE RAMON GIMENEZ CABEZON

D.LUIS FERNÁNDEZ ANTELO

En la Villa de Madrid a diez de julio de dos mil veinticinco.

VISTO el presente procedimiento contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador Sr. Venturini Medina en representación de MOOVE CARS ANDALUCIA SLU . contra desestimación de indemnización complementaria o prórroga adicional a la habilitación temporal acordada por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento. Habiendo sido parte en autos la Administración demandada representada por el Abogado del Estado.

Antecedentes

PRIMERO.-interpuesto el recurso y seguidos los trámites establecidos en la Ley reguladora de esta Jurisdicción, se emplazó a la parte actora para que formalizara la demanda lo que verificó mediante escrito en el que después de exponer los hechos y fundamentos de Derecho que estimó de aplicación, terminó suplicando que se dicte Sentencia estimando el recurso y que se declaren nulas o se anulen las resoluciones, y se reconozca por cada licencia identificada en la demanda una indemnización complementaria de 80.297,30 euros; 80298,88 de lucro cesante y 4.908,42 de daño emergente, o alternativamente, el derecho a la prestación de los servicios de arrendamiento con conductor en el ámbito urbano por un periodo de cuatro años, Subsidiariamente, una indemnización complementaria consistente en el derecho a la prestación de los servicios de arrendamiento en el plazo adicional de 4 años, o subsidiariamente una indemnización consistente en el derecho a prestar servicios por un periodo de 10 años. Solicita que se plantee una cuestión de inconstitucionalidad y en su caso una cuestión prejudicial.

SEGUNDO.-El Abogado del Estado contesta la demanda mediante escrito en el que solicita la desestimación del recurso.

TERCERO.-Finalizada la tramitación, quedó el pleito pendiente para deliberación y fallo, señalándose la audiencia del día 9 de julio de 2025, teniendo lugar así.

Ha sido Ponente la Magistrada Ilma. Sra. Doña Cristina Cadenas Cortina, quien expresa el parecer de la Sala.

Fundamentos

PRIMERO.-El presente recurso contencioso-administrativo fue interpuesto por el Procurador SR. Venturini Medina en representación de MOOVE CARS ANDALUCIA SLU contra desestimación presunta o expresa por parte de la Administración , Dirección General de Transportes Terrestres del en su momento Ministerio de Fomento, de las solicitudes de indemnización complementaria o prórroga adicional a la habilitación temporal relativa a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor VTC prevista en la DT única del RD ley 13/2018 , referenciadas en la CA de Andalucía. Y con un total de 59 licencias.

El recurrente parte de la inconstitucionalidad del RDLey 13/2018 y de que se vulnera el derecho de la UE. Y considera un error la negación de indemnización complementaria. Se refiere al marco normativo previo y a las licencias de que es titular,

Se centra en la inconstitucionalidad del Real decreto ley citado, y en que se produce una privación de derechos, insistiendo en la vulneración de preceptos constitucionales.

Añade que es contrario al derecho de la Unión Europea, y considera ilegal el contenido indemnizatorio fijado en la norma y la denegación de la indemnización complementaria solicitada. Y se centra en el informe pericial aportado de AUREN COMPASS y en el informe complementario de AUREN.

Solicita la estimación en los términos expuestos.

SEGUNDO.-el Abogado del Estado contesta la demanda y se refiere a que en realidad se combate la norma de base, es decir , el Real decreto ley. Rechaza la inconstitucionalidad pretendida. Y la posible cuestión prejudicial.

Entiende que los actos se ajustan a Derecho, en particular al RDLey 13/2018 y analiza los informes y los cálculo concretos realizados.

Solicita en fin la desestimación del recurso.

TERCERO.-es necesario poner de relieve que una vez tramitado el procedimiento administrativo que en los diferentes recursos tramitados en esta Sala dio lugar a sentencias dictadas por la Sección de Apoyo en distintas fechas, tal como consta.

Se interpuso recurso de casación contra la dictada en el recurso 98/2021, con número 461/2024 de 24 de julio y el Tribunal Supremo dictó Providencia de 11 de diciembre de 2024 inadmitiendo dicho recurso y en concreto establece en la citada providencia:

Acuerda su inadmisión a trámite, de conformidad con lo previsto en los apartados b) y d) del artículo 90.4 de la ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Ley de la Jurisdicción contencioso-administrativa , i) por incumplimiento de las exigencias que el artículo 89. 2f) [LJCA](#) interponer al escrito de preparación, porque no se fundamenta que concurre alguno del os

presupuestos que, con arreglo a los apartados 2 y 3 del [artículo 88 de la LJCA](#) permiten apreciar el interés casacional objetiva y la conveniencia de un pronunciamiento de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo, y en todo caso, ii) por carencia del referido interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia, y que sobre la pretensión del planteamiento de cuestión de inconstitucionalidad y/o prejudicial ante el TJUE existe un pronunciamiento de esta Sala, citada por la sentencia recurrida, y que la recurrente conoce, recogida en la STS núm. 1010/2023, de fecha 17 de julio, dictad en el RCA 432/2021 por la que descartamos el citado planteamiento de cuestión de inconstitucionalidad o prejudicial ante el TJUE del Real decreto-Ley 13/2018 de 28 de septiembre, por el que se modifica la ley 16/1987 de 3 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor"

Por tanto, y dado que el único recurso de casación que se interpuso contra una de las sentencias dictadas por la Sección de Apoyo ha resultado inadmitido, el criterio sentado en dichas sentencias ha de considerarse correcto , dada además su firmeza.

CUARTO.-respecto a los temas planteados, esta Sección se remite a lo ya establecido en sentencias dictadas por la Sección de Apoyo, que tal como se ha explicado, han devenido firmes, y que partían de que se solicitaba una indemnización complementaria para cada autorización de arrendamiento de vehículos de los que la actora es titular.

Es preciso centrarse en la DT única del Real decreto Ley que establece (apartado 1) que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley se sujetarán, durante los cuatro años siguientes a esa fecha, a un régimen especial respecto de las modificaciones que introduce.

Estas habilitaciones temporales (apartado 2) tienen, para todos los afectados, el carácter de indemnización por todos los conceptos relacionados con las modificaciones introducidas en este real decreto-ley y, en particular, por la nueva delimitación del ámbito territorial de dichas autorizaciones conforme al artículo 91 de la [LOTT](#) (...).

El mismo apartado 2 establece el supuesto, procedimiento y método de cálculo para que se reconozca, además de la habilitación temporal, una indemnización complementaria:

No obstante, si el titular de una autorización estima que dichas habilitaciones no compensan el valor de aquélla podrá solicitar una indemnización complementaria en estas condiciones:

a) El interesado deberá formular su solicitud ante la Dirección General de Transporte Terrestre, necesariamente dentro de los tres meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, debiendo justificar en la misma que el período de recuperación de la inversión realizada es superior a cuatro años.

Deberá presentarse una solicitud independiente por cada autorización.

Las solicitudes deberán incluir la documentación exigida en el anexo de este real decreto-ley.

b) Las solicitudes se tramitarán y resolverán por la Dirección General de Transporte Terrestre, cuyas resoluciones, en este procedimiento, pondrán fin a la vía administrativa. El plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa será de seis meses. El vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado resolución expresa, legitima al interesado para entenderla desestimada por silencio administrativo.

c) Cuando no quede justificado que el período de recuperación de la inversión es superior a cuatro años, se desestimará la solicitud, sin que en ningún caso pueda reducirse el plazo legal de cuatro años.

d) Cuando se reconozca la indemnización complementaria, se hará en forma de ampliación de la habilitación temporal por el número de años que corresponda. Sólo excepcionalmente la ampliación podrá ser superior a dos años, contados a partir de la finalización del plazo de cuatro años.

e) Para el cálculo del período de recuperación de la inversión, se aplicará lo dispuesto en el artículo 10.2 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, siguiendo estos criterios:

1.º Los flujos de caja por actividades de inversión contemplarán únicamente los gastos originados por la adquisición del vehículo y, en su caso, de la autorización.

2.º No se tendrán en cuenta los gastos originados por estos conceptos:

i. Adquisición de autorizaciones otorgadas a su actual titular por la Administración de transportes.

ii. Adquisición de autorizaciones a título oneroso cuatro o más años antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley.

iii. Adquisición del vehículo adscrito a la autorización cuando su titular disponga de aquél en arrendamiento, arrendamiento financiero o renting.

iv. Adquisición del vehículo adscrito a la autorización realizada cuatro o más años antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley.

3.º Cuando el cálculo del período de recuperación de la inversión arrojase períodos de tiempo inferiores a un año, éstos se redondearán por exceso al año completo (...).

QUINTO.-Tal como se detalla por la Sección de apoyo,

"la pretensión principal, según los dos primeros motivos de la demanda y el suplico, es la anulación de las resoluciones impugnadas, que debería ser consecuencia de una previa declaración de vulneración del derecho europeo o de la declaración de inconstitucionalidad del RDL 13/2018. Para ello la demanda reclama el planteamiento de cuestiones prejudicial, de interpretación de los Tratados de la Unión Europea, y de inconstitucionalidad del RDL 13/2018.

En relación con esta cuestión, esta Sala se ha pronunciado en nuestras sentencias firmes de 24 de julio de 2024, dictadas en los procedimientos ordinarios 573/2019 y 574/2019, en los siguientes términos:

"Recordemos que hasta la reforma legal operada por el Real Decreto-ley 13/2018, las licencias VTC eran autorizaciones estatales que habilitaban para realizar servicios en todo el territorio nacional (art. 91 LOTT), por lo que podían realizar su actividad sin limitación alguna por razón del origen y destino del servicio, esto es, fuera urbano, interurbano, intracomunitario o intercomunitario.

Esta norma da nueva redacción al art. 91 LOTT, a fin de que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (autorizaciones VTC) de ámbito nacional, habiliten exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros, si bien establece un régimen transitorio de cuatro años, ampliables en determinadas circunstancias, para que puedan continuar prestando servicios de ámbito urbano. Igualmente, habilitó a las comunidades autónomas que, por delegación del Estado, fueran competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, para modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 ROTT, por lo que respecta a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial.

El Tribunal Supremo ha dictado un número significativo de sentencias sobre la materia, suscitadas por la entrada en vigor del RDL 13/2018, incluida la que revoca la de esta Sala. El Tribunal Supremo ha podido resolver sin plantear las cuestiones prejudiciales y de inconstitucionalidad, que también se invocaban. Esos pronunciamientos del Tribunal Supremo implican un enjuiciamiento positivo sobre la adecuación al derecho europeo y la constitucionalidad del RDL 13/2018, y la conclusión de que es posible resolver en esta instancia las cuestiones planteadas sin necesidad de plantear cuestión prejudicial y de inconstitucionalidad.

Entre estas sentencias del Tribunal Supremo, destaca la de 17 de julio de 2023, en recurso número 432/2021, sobre responsabilidad patrimonial del Estado legislador por la entrada en vigor del RDL 13/2018, reclamada por un titular de autorizaciones de VTC. La sentencia incluye un amplio juicio de constitucionalidad y compatibilidad con el derecho de la Unión Europea del RDL 13/2018, sobre motivos que prácticamente son los mismos que los alegados en este recurso.

En síntesis, el Tribunal Supremo, en la sentencia de 17 de julio de 2023 , llega, por lo que ahora nos interesa, a las siguientes conclusiones:

1.- El Real Decreto-ley 13/2018 no tiene carácter expropiatorio, pues no lleva a cabo ninguna privación singular de derechos o intereses patrimoniales consolidados de los que sea titular la parte recurrente.

Las razones que justifican tal conclusión son las siguientes:

- Las autorizaciones para el ejercicio de la actividad o servicio de transporte, como son las VTC, no consolidan derechos adquiridos, esto es, no proporcionan garantías de inalterabilidad del marco regulatorio existente al tiempo de su otorgamiento.

- La nueva regulación contenida en el Real Decreto-ley no "suprime" ni "elimina" ningún servicio o facultad propio de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, cuando establece que estas autorizaciones de ámbito nacional habilitan exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. Se trata de un cambio en las condiciones de la autorización que se limita a circunscribir la autorización de ámbito nacional al contenido propio de la competencia estatal, dejando que sean las Comunidades Autónomas las que regulen esta modalidad de transporte cuando su ámbito sea exclusivamente urbano y, por ello, intracomunitario, como demanda el diseño constitucional de esta competencia.

2.- El Real Decreto-ley 13/2018 no provoca responsabilidad patrimonial del Estado legislador porque no genera un daño actual y efectivo a la parte recurrente.

De entre las razones que justifican tal conclusión, resulta de interés a los efectos que ahora nos ocupan la siguiente afirmación que hace el Tribunal Supremo: " (...) la imposibilidad de prestar el servicio de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito urbano al amparo de la anterior autorización estatal, una vez concluido el periodo transitorio previsto en el Real Decreto-ley, no puede calificarse daño actual y efectivo, sino de futuro e incierto, pues dependerá de la regulación que adopten las Comunidades Autónomas sobre las autorizaciones VTC que faculden a prestar servicio en el ámbito urbano -o de su omisión-, circunstancia que determina, asimismo, que el daño que de tal regulación -o de su omisión- pueda derivarse no pueda imputarse al Estado, esto es, a la regulación contenida en el Real Decreto-ley 13/2018, sino a la futura legislación -o falta de ella- que puedan adoptar las Comunidades Autónomas al regular las condiciones de acceso y prestación del servicio VTC en el ámbito urbano".

3.- El Real Decreto-ley 13/2018 no infringe los límites que a esta legislación de urgencia impone la Constitución española (artículos 81 y 86), al haberse justificado la extraordinaria y urgente necesidad y no afectar al derecho de propiedad, ni al régimen de las Comunidades Autónomas

Esta conclusión se sustenta en el contenido del preámbulo de la propia norma, donde, según se afirma, se encuentra debidamente justificada su extraordinaria y urgente necesidad, así como en la ausencia de carácter materialmente expropriatorio de la nueva regulación.

Asimismo, se precisa que esta norma, al habilitar a las comunidades autónomas que, por delegación del Estado, fueran competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional -ahora circunscritas al transporte interurbano-, para modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 ROTT, por lo que respecta a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial (disposición adicional primera), no "transfiere" ni "traslada" ninguna competencia a las Comunidades Autónomas, limitándose, simplemente, a ceñir la autorización estatal al ámbito que constitucionalmente le es propio, pues la delegación ya estaba realizada en la Ley Orgánica 5/1987 (arts. 5 y 14), la cual no es objeto de modificación.

4.- El Real Decreto-ley 13/2018 no afecta negativamente a la competencia y a la libre prestación de servicios, pues ello dependerá de las regulaciones autonómicas.

En coherencia con los anteriores razonamientos, se considera que habrá que estar a la regulación que se realice por las Comunidades Autónomas para determinar si se infringe el Derecho europeo.

No obstante, se destaca que la reciente sentencia del TJUE de 8 de junio de 2023, descarta que la exigencia de doble autorización, caso de que llegara a producirse por alguna regulación autonómica, sea incompatible con el principio de libertad de establecimiento, siempre que esa autorización específica (autonómica) se base en criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano, que excluyan cualquier arbitrariedad y no se solapen con los controles ya efectuados en el marco del procedimiento de autorización nacional, sino que respondan a necesidades particulares de esa conurbación de la actividad de servicios de arrendamiento de vehículos de turismo.

Sustancialmente, por estas razones que hemos expuesto resumidamente, el Tribunal Supremo ha descartado el planteamiento de cuestión de inconstitucionalidad o prejudicial ante el TJUE en relación con el Real Decreto-ley 13/2018.

La doctrina expuesta nos lleva, por razones de seguridad jurídica e igualdad en la aplicación de la Ley, a la desestimación de los dos primeros motivos del recurso, al tiempo que condiciona el examen del fondo de la cuestión litigiosa, como veremos a continuación."

Como es lógico, hemos de seguir ahora también este criterio.

SEXTO.-En éste marco, la Sala debe pronunciarse sobre la legalidad de los actos impugnados, que resuelven denegar una indemnización complementaria (habilitación temporal complementaria).

Esta cuestión fue abordada por esta Sala en nuestras sentencias firmes de 24 de julio de 2024, dictadas en los procedimientos ordinarios 573/2019 y 574/2019, respecto de otros demandantes, en los siguientes términos:

"Las resoluciones deniegan en todo o en parte la indemnización complementaria según el período de recuperación de la inversión. Este cálculo se realiza según el método que establecen las normas aplicables y designa el propio Real Decreto-ley 13/2018: el art.10.2 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero , por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, en relación con la letra e) del apartado segundo de la de la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

La demanda ataca el método aplicado, por insuficiente y erróneo, e inválido para fijar el auténtico valor de los perjuicios. Afirmo que los informes periciales de KPMG Asesores S.L. aportados en vía administrativa (que obran en el expediente administrativo) junto con las solicitudes de indemnización acreditan que la metodología prevista en la Memoria del análisis de impacto normativo, que justifica el propio RDL 13/2018, contiene los siguientes 4 errores manifiestos en el cálculo indemnizatorio realizado por dicha norma, no corregidos por las resoluciones recurridas... Defendiendo una indemnización, que fija según criterios alternativos a los legales, por los que solicita, por lucro cesante, además de una habilitación temporal de 14 años por cada licencia, una indemnización en dinero.

Aunque hemos negado al Real Decreto-ley carácter materialmente expropiatorio, siguiendo lo así declarado por el Tribunal Supremo, conviene hacer referencia a la doctrina constitucional sobre la garantía patrimonial del art. 33.3 CE , dados los términos en que se plantea la cuestión de fondo por la parte demandante, para señalar que el Tribunal Constitucional ha establecido una precisa doctrina (como recopila la STC de 22 de febrero de 2023, recurso de inconstitucionalidad 4291/2020): ...Y 'en cuanto al contenido o nivel de la indemnización, una vez que la Constitución no utiliza el término de justo precio, dicha indemnización debe corresponder con el valor económico del bien o derecho expropiado, siendo por ello preciso que entre este y la cuantía de la indemnización exista un proporcional equilibrio para cuya obtención el legislador puede fijar distintas modalidades de valoración, dependientes de la naturaleza de los bienes y derechos expropiados, debiendo ser estas respetadas, desde la perspectiva constitucional, a no ser que se revelen manifiestamente desprovistas de base razonable' (STC 166/1986 , FJ 13)"....

El informe pericial en que se sustenta la pretensión de la demandante parte de un presupuesto erróneo que hace inútiles sus conclusiones, a saber: la existencia de un "perjuicio económico ocasionado a la Sociedad titular de las licencias VTC por la aplicación del RDL 13/2018", que pretende calcular -daño emergente y un lucro cesante-, como consecuencia de la limitación temporal en la explotación de la licencia impuesta.

Sin embargo, tal y como ha declarado el Tribunal Supremo en la sentencia antes citada, el Real Decreto-ley no "suprime" ni "elimina" ningún servicio o facultad propio de las licencias VTC, limitándose a circunscribir la autorización de ámbito nacional al contenido propio de la competencia estatal y dejando que sean las Comunidades Autónomas las que regulen esta modalidad de transporte cuando su ámbito sea exclusivamente urbano. De modo que no ocasiona ningún daño actual y efectivo al titular de las licencias, que en su caso sería futuro e incierto, pues dependerá de la regulación que adopten las Comunidades Autónomas sobre las autorizaciones VTC que faculden a prestar servicio en el ámbito urbano, y solo imputable a éstas.

Sentado lo anterior, resulta relevante poner de manifiesto que el método de valoración que aplican las resoluciones impugnadas para determinar la procedencia de la llamada "indemnización complementaria", solo procedente cuando el período de recuperación de la inversión realizada fuera superior a cuatro años, viene impuesto por una norma de rango legal, al ser establecido en la disposición transitoria única del RDL, y se sustenta sobre la constitucionalmente requerida base razonable, consistente en el Período de recuperación de la inversión de los contratos (art.10.2 Real Decreto 55/2017). No se trata de una mera suma y resta de estimaciones de gastos e ingresos, como parece apuntar la demanda al señalar "errores manifiestos", sino de un método para el cálculo del periodo de recuperación de una inversión, preexistente y conocido (basado en fórmulas tradicionales), regulado en el art.10.2 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero , por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española. Según justifica ese Real Decreto, establece una fórmula para el cálculo de dicho periodo de recuperación, que está basada en las fórmulas tradicionales de periodo de recuperación de la inversión o «pay back» mediante flujos de caja actualizados. Este método se adapta por el RDL a la actividad de transporte terrestre con VTC.

Las alegaciones de la demandante, bajo el enunciado de errores, pretende introducir cambios en el método y en la naturaleza de la indemnización, que favorecen sus pretensiones, de prolongación de la licencia sin modificar y cobro de indemnización monetaria. Estas modificaciones son claramente contrarias al sistema de valoración legalmente previsto del que la Sala no puede prescindir, y no demuestran que no exista el método que se aplicó a cada solicitud resuelta e impugnada, ni que éste no sea legal, ni razonable desde un punto de vista constitucional.

En conclusión, no se acredita por la demanda que las resoluciones que impugna no se ajusten a derecho, por lo que el recurso contencioso-administrativo debe ser desestimado (art.70.1 LJCA)."

Este es el criterio seguido y evidentemente ha de mantenerse teniendo en cuenta muy especialmente , lo dispuesto en la providencia de inadmisión antes transcrita, y que parte de que se ha resuelto por el Tribunal Supremo la cuestión relativa al planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad o prejudicial ante el TJUE del RDL 13/2018.

El informe pericial que aporta la parte recurrente, pretende introducir un mecanismo de cálculo del periodo de recuperación de la inversión al margen de lo previsto en la Ley; y, que, en el mismo se aluden a conceptos como el lucro cesante, que no es admisible, tal y como ha acordado el Tribunal Supremo. El RD L 13/2018 introduce un mecanismo para recuperar la inversión, más no para resarcirse de todos los gastos incurridos (solo de algunos) y, mucho menos, para consolidar las expectativas de obtener ganancias indefinidamente.

Consecuentemente, siguiendo el mismo criterio en este caso, procede la desestimación del recurso contencioso-administrativo.

SEPTIMO.-No se hace imposición de las costas procesales a la recurrente, cuyas pretensiones se rechazan, pues la complejidad de las cuestiones controvertidas, esclarecidas por la doctrina jurisprudencial expuesta, permite apreciar la existencia de serias dudas de derecho (art.139.1 [LJCA](#)) , como se colige de los razonamientos anteriores.

Fallo

Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador Sr. Venturini Medina en representación de MOOVE CARS ANDALUCIA SLU ,contra desestimación de indemnización complementaria o prórroga adicional a la habilitación temporal acordada por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, debemos declarar y declaramos que las citadas resoluciones son conformes con el ordenamiento jurídico. No se hace condena al pago de las costas causadas en el presente recurso.

La presente sentencia es susceptible de recurso de casación, que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de **treinta días**,contados desde el siguiente al de su notificación, acreditándose en el escrito de preparación del recurso el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, con justificación del interés casacional objetivo que presente. Previa constitución del depósito previsto en la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley Orgánica del Poder Judicial, bajo apercibimiento de no tener por preparado el recurso.

Dicho depósito habrá de realizarse mediante el ingreso de su importe en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones de esta Sección, cuenta-expediente nº 2420-0000-93-1026-22 (Banco de Santander, Sucursal c/ Barquillo nº 49), especificando en el campo **concepto**del documento Resguardo de ingreso que se trata de un "Recurso" 24 Contencioso-Casación (50 euros). Si el ingreso se hace mediante transferencia bancaria, se realizará a la cuenta general nº 0049-3569-92-0005001274 (IBAN ES55-0049-3569 9200 0500 1274) y se consignará el número de cuenta-expediente 2420-0000-93-1026-22 en el campo "Observaciones" o "Concepto de la transferencia" y a continuación, separados por espacios, los demás datos de interés.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los

mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.